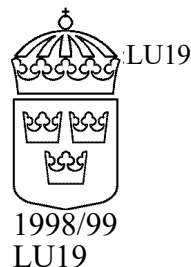


Lagutskottets betänkande

1998/99:LU19

Ändringar i trafikskadelagen



Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 1998/99:42 om ändringar i trafikskadelagen samt två med anledning av propositionen väckta motioner. De föreslagna ändringarna gäller bestämmelserna om trafikförsäkringsavgifter och om preskription samt bestämmelsen om jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik och på egendom som transporterats med fordonet.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 1999.

Vidare behandlas i betänkandet en motion från allmänna motionstiden år 1998 som behandlar frågan om jämkning av personskadeersättning i samband med trafiknykterhetsbrott.

Utskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motionerna.

Till betänkandet har fogats en reservation.

Propositionen

I proposition 1998/99:42 föreslår regeringen (Justitiedepartementet) – efter hörande av Lagrådet – att riksdagen antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

Lagförslaget har intagits som bilaga 1 till betänkandet.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av propositionen

1998/99:L6 av Tanja Linderborg m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om följande ändring i 18 § andra stycket trafikskadelagen: Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller på därmed befördrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt,

2. att riksdagen – om yrkade 1 avslås – beslutar om följande ändring i 18 § andra stycket trafikskadelagen: Skadestånd med anledning av skada på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporterats med det får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och till omständigheterna i övrigt.

1998/99:L7 av Rolf Åbjörnsson m.fl. (kd) vari yrkas att riksdagen beslutar om ändring av 18 § andra stycket trafikskadelagen i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:LU19

Motion väckt under den allmänna motionstiden 1998

1998/99:L603 av Elver Jonsson (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar översyn av trafikskadelagens regler,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att olyckor och skador orsakade av rattfylleri i ersättningshänseende jämkas så att ”överkompensation” undviks.

Utskottet

Allmän bakgrund

För skadeståndsansvar i allmänhet gäller i svensk rätt den s.k. culparegeln. Denna regel, som återfinns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), innebär att den som uppsåtligt eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada skall ersätta skadan. Regeln gäller i och för sig också i fråga om skador som uppkommer vid trafik med motorfordon. På detta område har emellertid de skadelidande ett förstärkt skydd genom trafikskadelagen (1975:1410), som innehåller bestämmelser om trafikförsäkring och om ersättning vid trafikskada.

Genom trafikskadelagen åläggs varje motorfordonsägare att ha trafikförsäkring för sitt fordon. Trafikförsäkring skall sålunda finnas för motordrivna fordon som är registrerade i bilregistret och som inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet. Om trafikförsäkring saknas för fordonet, har Trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse av den försäkringspliktige i form av en *trafikförsäkringsavgift*. Trafikförsäkringsföreningen är en förening där alla försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring är medlemmar.

Rätten att ta ut trafikförsäkringsavgift framgår av 31 § trafikskadelagen, som också innehåller föreskrifter om hur avgifterna skall beräknas. Av lagrummet framgår att avgifterna skall bestämmas på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet, och beräkningen grundar sig därvid på en särskild riskklassindelning av fordonen. Trafikförsäkringsavgift får dock alltid tas ut med ett belopp om 50 kronor.

Vid genomförandet av EG:s tredje skadeförsäkrings- respektive livförsäkringsdirektiv gjordes vissa ändringar i bl.a. trafikskadelagen, som trädde i kraft den 1 juli 1995 (prop. 1994/95:184, bet. NU24). I samband därmed upphävde regeringen bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) om riskklassindelning. Trafikförsäkringsavgiften kan således

efter den 1 juli 1995 inte längre bestämmas på grundval av föreskrifter om riskklassindelning.

Ersättning betalas ur trafikförsäkringen, så snart någon i fordonet skadas. Både förare och passagerare har rätt till ersättning. Dessutom utgår ersättning ur trafikförsäkringen till andra, t.ex. cyklister och fotgängare, som skadas i följd av trafik med fordonet. Full ersättning utgår för alla personskador, oberoende av om någon har skuld till olyckan eller inte. I princip är det också utan betydelse om den skadelidande själv har medverkat till skadan. Har den skadelidande medverkat till skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet, kan ersättningen emellertid *jämkas*. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till trafikonykterhetsbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan (12 §). Ersättning till förare och passagerare betalas ur det egna fordonets trafikförsäkring, även om skadorna skulle ha uppkommit vid en kollision med ett annat fordon. Om skadorna har orsakats genom vållande i samband med förandet av ett annat fordon, kan det försäkringsbolag som har betalat ut ersättningen kräva den tillbaka från försäkringen för det andra fordonet. I sista hand kommer alltså ersättningen att belasta försäkringen för det fordon som har förts oaktsamt.

Om ett motorfordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon skadas vid en singelolycka, utgår ingen ersättning från fordonets egen trafikförsäkring. Har skadorna däremot vållats genom ett annat fordon i samband med kollision, ersätts skadorna från det andra fordonets trafikförsäkring. Dessa regler innebär att den som vill ha full täckning för vagnskador får teckna en frivillig försäkring. Uppstår skador på egendom som tillhör utomstående och som inte befordras med motorfordon utgår ersättning från försäkringen för det fordon varigenom skadorna orsakats. Ersättning utgår oavsett om fordonet har förts oaktsamt eller inte.

Enligt 18 § trafikskadelagen får den som har drabbats av skada i följd av trafik med motordrivet fordon kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Trafikförsäkringens objektiva ansvar för person- och sakskada som tillfogas utomstående när fordonet är i trafik har emellertid lett till att jämkning har ansetts kunna ske av ägares, brukares och förarens krav på skadestånd från en utomstående för sakskada oavsett vållande på deras sida. Skadestånd med anledning av skada på motorfordon eller därmed befordrad egendom skall därför jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. I trafikskadelagen finns en särskild regel som är utformad i enlighet härmed (18 § andra stycket). För dessa skadefall ersätter regeln i 18 § andra stycket jämkningbestämmelsen i 6 kap. 1 § skadeståndslagen, som anger att skadestånd med anledning av bl.a. sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan, och att jämkning skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Bestämmelsen i 18 § andra stycket har betydelse främst i de fall när någon som inte är motorfordonstrafikant har vållat skadan.

För skada som har förorsakats av ett oförsäkrat eller okänt fordon ansvarar samtliga försäkringsanstalter som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha

utgått från trafikförsäkringen om försäkring hade funnits. Försäkringsanstalterna företräds härvid av Trafikförsäkringsföreningen.

Rätt till ersättning enligt trafikskadelagen *preskriberas* enligt bestämmelserna i 28 §. Den som vill bevaka sin rätt skall väcka talan inom tre år från det att han eller hon fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det att fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Om talan inte väcks inom dessa tider, är ersättningsrätten förlorad.

Utskottet kommer nedan – efter en redovisning av propositionens förslag i huvuddrag – att under skilda rubriker ta upp de frågor som har aktualiserats i motionerna.

Propositionens förslag i huvuddrag

Propositionen innehåller förslag till ändringar i trafikskadelagens bestämmelser om trafikförsäkringsavgifter, preskription samt jämkning av skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik och på egendom som transporterats med fordonet. Förslagen grundar sig på en inom Justitiedepartementet utarbetad promemoria (Ds 1996:25) Jämkning av skadestånd enligt trafikskadelagen, trafikförsäkringsavgifter m.m. Promemorian har remissbehandlats.

Beträffande trafikförsäkringsavgifterna föreslås att trafikskadelagens bestämmelser skall anpassas till de tidigare gjorda ändringarna i trafikförsäkringsförordningen i fråga om riskklassindelning m.m. Avgiften får enligt förslaget med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Vidare föreslås att den lägsta trafikförsäkringsavgift som Trafikförsäkringsföreningen alltid har rätt att ta ut skall höjas från 50 till 200 kronor.

Därutöver föreslås att trafikskadelagens preskriptionsbestämmelse anpassas till vad som gäller för preskription enligt konsumentförsäkringslagen (1980:38). Förslaget innebär att den som vill kräva försäkringsersättning, utöver de frister som finns i dag, alltid skall ha sex månader på sig att väcka talan efter det att försäkringsgivaren förklarat att slutlig ställning har tagits i ersättningsfrågan.

Slutligen föreslås i propositionen en ändring av bestämmelsen i 18 § andra stycket trafikskadelagen om jämkning av skadestånd, som innebär att det inte längre skall vara en huvudregel att skadeståndet skall jämkas när motorfordon i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas. Enligt förslaget skall skadeståndet i stället kunna jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1999.

Jämkning vid skada på motorfordon, m.m.

Av 18 § trafikskadelagen framgår att den som har drabbats av skada i följd av trafik med motordrivet fordon, utan hinder av att trafikskadeersättning kan

utgå, i stället får kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Regeln gäller även för skador på motorfordon och på egendom som har transporterats i ett sådant fordon. För sådana skador finns emellertid en särskild regel. I 18 § andra stycket föreskrivs, som nämnts inledningsvis, att skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon i trafik eller egendom som befordras med fordonet kan jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Bestämmelsen i 18 § andra stycket har sin grund i trafikförsäkringens objektiva ansvar för person- och saksador som tillfogas utomstående när fordonet är i trafik. Regeln bygger på ett antagande om existensen av en allmän princip i svensk rätt om att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektiva ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående. Mot bakgrund härav har det ansetts följdriktigt att jämkning skall kunna ske av ägares, brukares och förarens krav på ersättning av en utomstående för sakskada oavsett vållande från deras sida eller bristfällighet hos fordonet (se prop. 1975/76:15 s. 84). I praxis har jämningsbestämmelsen kommit att innebära att, när en utomstående ensam har vållat en skada på ett motorfordon, skadeståndet som regel jämkats till hälften men att undantag härifrån gjorts när det föreligger särskilda omständigheter, såsom att vållandet antingen varit ringa eller mera allvarligt (se rättsfallen NJA 1985 s. 309, NJA 1987 s. 749 och NJA 1990 s. 569).

Våren 1992 föreslog regeringen i proposition 1992/93:8 om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m. en ändring i 18 § andra stycket trafikskadelagen. I propositionen påpekades att det var allmänt omvittnat att motorfordonsägare vars fordon skadas har svårt att förstå och acceptera att deras rätt till skadestånd skall jämkas när de inte själva på något sätt varit oaktsamma. I den situationen att en utomstående vållar en skada på ett motordrivet fordon och vederbörande har en ansvarsförsäkring torde det, enligt vad föredragande statsrådet anförde, 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 denna bakgrund lades i den då aktuella propositionen fram ett lagförslag med innebörden att frågan om jämkning skulle vara beroende 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 borde sålunda, enligt det då föreliggande förslaget, ojämkat skadestånd kunna tillerkännas bilisten.

Vid sin behandling våren 1993 av proposition 1992/93:8 uttalade utskottet förståelse för de motiv som låg bakom förslaget, nämligen att undanröja den känsla av obillighet som många bilägare upplever med den nuvarande ordningen. Det var enligt utskottet naturligt att den bilist som uppträtt oklanderligt men till följd av t.ex. en cyklists eller väghållares vårdslöshet fått sin bil skadad har svårt att acceptera att endast få en del av sin skada ersatt. Utskottet ansåg emellertid att propositionens förslag, som det var utformat, skulle kunna leda till nya situationer som på motsvarande sätt skulle upplevas som orättvisa bland skadelidande bilister. En bilägare som råkar ut för oförsäkrade skadevällare skulle genom den föreslagna bestämmelsen komma att

uppfatta sig som missgynnad i förhållande till den som får sin bil skadad av en försäkrad. Förslaget borde således, enligt utskottets mening, inte genomföras utan att mera ingående överväganden kom till stånd. Därvid borde, menade utskottet, prövas om inte en möjlighet att underlåta jämkning även i andra fall än där den skadeståndsskyldige har någon ansvarsförsäkring skulle kunna införas. Utskottets sålunda gjorda ställningstagande innebar att utskottet avstyrkte bifall till regeringens lagförslag såvitt avsåg 18 § trafikskadelagen. Riksdagen följde utskottet och gav, i enlighet med utskottets hemställan, regeringen som sin mening till känna vad utskottet anfört (bet. 1992/93: LU35, rskr. 307).

Förevarande spørsmål har därefter – mot bakgrund av lagutskottets uttalande våren 1993 – varit föremål för förnyade överväganden. I den nu aktuella propositionen framhålls att trafikskadelagen bör ändras så att jämkning i fortsättningen sker i mindre omfattning än i dag. Enligt regeringen är det nämligen naturligt att det kan uppfattas som oskäligt att skadeståndet i normalfallet jämkas till hälften trots att den skadelidande inte på något sätt varit vållande till skadan. Samtidigt måste enligt propositionen beaktas att motorfordon för med sig större risker i trafiken än de som följer med exempelvis gång- eller cykeltrafik. Detta har att göra med motorfordonens farlighet på grund av bl.a. fart och tyngd men även med deras ekonomiska värden. Det är enligt propositionen rimligt att dessa särskilda risker påverkar skadeståndsbedömningen, och trafikskadelagen bör således även fortsättningsvis innehålla en särreglering om jämkning av skadestånd med anledning av skador på motorfordon och egendom som transporteras med fordonet.

Enligt regeringens mening bör dock finnas utrymme för en relativt fri prövning av jämkningsfrågan, och i propositionen framhålls att jämkning bör ske på ett mer nyanserat sätt än i dag. Regeln bör därför, enligt vad som anförs i propositionen, utformas på ett sådant sätt att den närmare ansluter till allmänna principer om jämkning vid medvållande och samtidigt ger möjlighet att beakta de särskilda riskerna med motorfordon i trafiken. Enligt förslaget skall det inte längre vara en huvudregel att skadeståndet jämkas när motorfordon i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas. I stället skall skadeståndet kunna jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt. Beträffande hänvisningen till motorfordonstrafikens risker skall utgångspunkten enligt propositionen vara att dessa risker bör påverka skadeståndet endast om de haft någon betydelse i det enskilda fallet.

Anledning till jämkning på grund av omständigheterna i övrigt kan enligt propositionen finnas om den inträffade skadan inte står i proportion till graden av vållande. Den omständigheten att den skadelidande har underlåtit att helförsäkra ett dyrbart fordon kan innebära att det finns anledning att jämka skadeståndet. Bland omständigheterna i övrigt bör, enligt vad som framhålls i propositionen, särskilt beaktas om den som vållat skadan har en ansvarsförsäkring som täcker skadorna. Finns en sådan försäkring, torde skadeståndet till en skadelidande som inte varit medvållande till sin skada som regel inte böra jämkas. Om skadevållaren saknar ansvarsförsäkring bör det ofta också beaktas om den skadelidande har en vagnskadeförsäkring som täcker kostna-

derna för skadan. Har den skadelidande en sådan försäkring är det, enligt regeringens mening, naturligt att denna utnyttjas för att täcka kostnaderna för skadan. I sådana fall finns det därför ofta anledning att jämka skadeståndet, om den skadelidande trots försäkringen väljer att kräva full ersättning av en skadevållande som saknar ansvarsförsäkring.

Även omständigheter som hänför sig till skadevållarens person förutsätts, enligt vad som anförs i propositionen, kunna medföra att ett skadestånd jämkas. Förutom ungdom och psykiska störningar bör andra individuella omständigheter kunna påverka bedömningen. Det kan t.ex. finnas situationer där man inte kan ställa samma krav på en äldre människa som på en yngre att reagera snabbt för förändringar i trafiksituationen.

Den i propositionen föreslagna ändringen av 18 § andra stycket bör enligt regeringen ge utrymme för en fri bedömning av jämningsfrågan med hänsyn tagen till omständigheterna i det enskilda fallet.

I de två motioner som väckts med anledning av propositionen kritiserar regeringen förslaget till utformning av jämningsbestämmelsen. Tanja Linderborg m.fl. (v) yrkar i motion L6 i första hand att bestämmelsen i 18 § andra stycket utformas på ett sådant sätt att jämkning får ske efter vad som är skäligt med hänsyn till förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadeståndsskyldige och omständigheterna i övrigt (yrkande 1). I andra hand vill motionärerna se en bestämmelse utan hänvisning till motorfordonstrafikens risker, varvid jämkning således får ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt (yrkande 2).

Även Rolf Åbjörnsson m.fl. (kd) anser i motion L7 att bestämmelsen i 18 § andra stycket bör utformas så att jämkning får ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Motionärerna hänvisar till Lagrådets bedömning och anser i likhet härmed att hänvisningen i lagtexten till motorfordonstrafikens risker bör strykas.

Inledningsvis vill utskottet uttrycka sin tillfredsställelse över att regeringen nu efterkommit utskottets önskemål och efter fördjupade överväganden återkommit till riksdagen med förslag till ändring av bestämmelsen om jämkning vid skada på motorfordon m.m. Frågan om jämkning i dessa situationer är, som regeringen också framhåller, komplicerad och det finns vägande argument i olika riktningar. Det övergripande spörsmålet hur trafikansvaret skall förhålla sig till det allmänna vållandeansvaret inrymmer redan i sig många inte helt okomplicerade inslag och har varit föremål för debatt i den juridiska litteraturen. En grundläggande fråga är därvid om jämningsregeln bör utgå från någon form av allmän princip för hur jämkning skall ske när den som drabbas av skada själv bär ett skärpt skadeståndsansvar. Ett alternativ som framhålls i propositionen är att jämningsregeln – utan hänvisning till någon viss princip – utformas från utgångspunkten att den skall ge rimliga resultat och i övrigt fungera väl för just de skadesituationer som den skall reglera.

Utskottet har därvid samma principiella uppfattning som regeringen, nämligen att det är mindre lämpligt att frågan om jämkning av skadestånd vid olika former av skärpt ansvar för den skadelidande behandlas efter en gene-

rell formel. I stället bör man försöka hitta en lösning som framstår som rimlig för just trafikskadorna. Såväl principiella som praktiska synpunkter kan då beaktas liksom önskemålet om en avvägning mellan enkelhet och förutsägbarhet å ena sidan och rättvisa och flexibilitet å andra sidan.

Vad först gäller yrkande 1 i motion L6 konstaterar utskottet att motionsyrkandet helt överensstämmer med det lagförslag regeringen lade fram år 1992 och som utskottet då ansåg inte borde genomföras. Vad utskottet uttalade våren 1993 som skäl mot att låta en ansvarsförsäkring hos skadevällaren vara utslagsgivande i jämningsfrågan äger alltjämt giltighet. Om motionärernas förslag genomförs, kan nämligen nya situationer uppkomma vilka, på motsvarande sätt som med nuvarande ordning, skulle kunna upplevas som orättvisa bland skadelidande bilister. En bilägare som råkar ut för oförsäkrade skadevällare skulle således genom den i motionen föreslagna utformningen av jämningsbestämmelsen kunna komma att uppfatta sig som missgynnad i förhållande till den som får sin bil skadad av en försäkrad. Utskottet anser mot denna bakgrund att jämningsregeln i 18 § andra stycket måste utformas på ett sätt som möjliggör att jämkning kan ske på ett mer nyanserat sätt än vad motionärernas förslag innebär och är därför inte berett att ställa sig bakom yrkande 1 i motion L6.

Vad härefter gäller yrkande 2 i motion L6 och motion L7 vill utskottet peka på att regeringen i lagrådsremissen föreslagit att skadeståndet skulle få "jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon och omständigheterna i övrigt". Lagrådet förordade att uttrycket "de särskilda risker för skador som finns vid trafik med motordrivet fordon" skulle utgå. Lagrådet anförde att ett hänsynstagande till de särskilda skaderiskerna vid trafiken kan sägas i princip ingå redan i bedömningen av den medverkan som har förekommit och framhöll att formuleringen blivit missvisande eftersom uttrycket närmast för tanken till en abstrakt värdering av riskerna i allmänhet för skador till följd av motortrafik. Lagrådet ifrågasatte också om den avgränsning som gjordes till de särskilda riskerna vid trafik "med motordrivet fordon" var möjlig att upprätthålla i praktiken.

Inför ett ställningstagande till de aktuella motionsyrkandena vill utskottet också erinra om att den föreslagna bestämmelsen i 18 § andra stycket för denna typ av skadefall, på samma sätt som i dag, skall ersätta jämningsregeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen. De särskilda skaderisker som motorfordonstrafiken innebär är därvid, enligt utskottets uppfattning, av så stor betydelse att det är motiverat att nämna dem uttryckligen i lagtexten som en omständighet att ta hänsyn till vid jämningsprövningen. Med de förtydliganden som regeringen gjort i propositionen med anledning av Lagrådets uttalanden – nämligen att avsikten är att jämkningen skall ske med beaktande av den betydelse som motorfordonstrafikens risker har haft i det enskilda fallet – kan utskottet heller inte se att en hänvisning i lagtexten till motorfordonstrafikens risker skulle innebära några mer betydande tillämpningssvårigheter. Enligt utskottets mening synes de avvägningar som gjorts i propositionen leda till en rimlig balans mellan de olika intressen som kan göra sig gällande i förevarande sammanhang. Sålunda gjorda avvägningar kommer

också, enligt utskottets mening, på ett lämpligt sätt till uttryck i den föreslagna lagtexten.

Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i nu behandlad del och avstyrker bifall till motionerna L6 yrkande 2 och L7.

Mot propositionens förslag i övrigt har utskottet ingen erinran.

Jämkning av personskadeersättning vid trafikonykterhetsbrott

Trafikskadeersättning som avser personskada kan enligt 12 § trafikskadelagen jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Vidare kan jämkning ske om den skadelidande har gjort sig skyldig till trafikonykterhetsbrott och samtidigt genom vårdslöshet har medverkat till skadan.

I motion L603 av Elver Jonsson (fp) förespråkas minskade möjligheter för den som gjort sig skyldig till trafikonykterhetsbrott att få trafikskadeersättning. Ofta föreligger svårigheter när det gäller att bevisa vårdslöshet, och även när jämkning sker är denna enligt motionären helt otillräcklig. Enligt motionärens mening bör övervägas om den som kör rattfull och skadas överhuvudtaget skall ha rätt till ersättning från den obligatoriska trafikförsäkringen. Ett annat alternativ vore att ersättningen jämkades betydligt mer än vad som sker i dag. Motionären begär tillkännagivanden dels om en snar översyn av trafikskadelagens regler (yrkande 1), dels om att ersättning för olyckor och skador som orsakats av rattfylleri bör jämkas så att ”överkompensation” undviks (yrkande 2).

Utskottet är för sin del ense med motionären om att det är angeläget att se över bestämmelserna på ifrågavarande område. Av flera olika skäl – inte minst vad gäller hänsynen till det allmänna rättsmedvetandet – finns det anledning att ifrågasätta om nuvarande bestämmelser är helt igenom tillfredsställande.

Enligt vad utskottet inhämtat har Försäkringsförbundet i en skrivelse till regeringen i april 1998 (Dnr Ju 98/1647) föreslagit att nuvarande lagregler om jämkning av personskadeersättning inom trafikområdet ändras så att jämkning av ersättning till föraren skall kunna ske i alla situationer där föraren varit rattfull vid olyckstillfället, och inte bara när det konstaterats att han eller hon samtidigt har varit vårdslös. I praktiken går det ofta inte att styrka vårdslöshet ens när föraren har varit märkbart påverkad. Förbundet anser vidare att jämkningsen bör gå längre än vad som sker i dag, så att en rattfull person inte får mer ersättning än den som är hänvisad till den allmänna försäkringens ersättningsregler.

Med anledning av Försäkringsförbundets skrivelse är frågan om jämkning av personskadeersättning vid trafikonykterhetsbrott nu föremål för beredning inom Justitiedepartementet. Enligt uppgift kommer en utfrågning rörande det aktuella spørsmålet att äga rum i juni innevarande år.

Mot denna bakgrund anser utskottet att något formellt tillkännagivande från riksdagens sida med anledning av motion L603 inte är behövligt, och utskottet avstyrker därför bifall till motionen.

Utskottet hemställer

1. beträffande *jämkning vid skada på motorfordon m.m.*
att riksdagen med avslag på motionerna 1998/99:L6 yrkandena 1 och 2 samt 1998/99:L7 antar 18 § i regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),

res. (m, v, kd)

2. beträffande *lagförslaget i övrigt*
att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) i den mån lagförslaget inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

3. beträffande *jämkning vid trafikonykterhetsbrott*
att riksdagen avslår motion 1998/99:L603 yrkandena 1 och 2.

Stockholm den 13 april 1999

På lagutskottets vägnar

Tanja Linderborg

I beslutet har deltagit: Tanja Linderborg (v), Rolf Åbjörnsson (kd), Marianne Carlström (s), Rune Berglund (s), Karin Olsson (s), Henrik S Järrel (m), Nikos Papadopoulos (s), Elizabeth Nyström (m), Marina Pettersson (s), Christina Nenes (s), Tasso Stafilidis (v), Kjell Eldensjö (kd), Berit Adolfsson (m), Anders Berglöv (s), Viviann Gerdin (c), Ulf Nilsson (fp) och Anne-Katrine Dunker (m).

Reservation

Jämkning vid skada på motorfordon m.m. (mom. 1)

Tanja Linderborg (v), Rolf Åbjörnsson (kd), Henrik S Järrel (m), Elizabeth Nyström (m), Tasso Stafilidis (v), Kjell Eldensjö (kd), Berit Adolfsson (m) och Anne-Katrine Dunker (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med ”Inför ett” och på s. 9 slutar med ”och L7” bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och anser att Lagrådets framförda synpunkter på lagförslaget inte kan förbigås utan vägande sakska. Enligt utskottets mening är de motiv som regeringen anger i propositionen för att i lagtexten behålla hänvisningen till motorfordonstrafikens risker och därmed avvika från Lagrådets bedömning i detta hänseende inte tillräckligt bärkraftiga. Som Lagrådet påpekat måste nämligen avsikten – att jämknigen skall ske med beaktande av den betydelse som motorfordonstrafikens risker

har haft i det enskilda fallet – anses täckt av hänvisningen i lagtexten till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och till omständigheterna i övrigt. Hänvisningen till motorfordonstrafikens risker är dessutom, även med den ändrade lydelse av lagtexten som regeringen nu föreslår i propositionen, enligt utskottets mening ägnad att i alltför hög grad leda tankarna till nuvarande ordning. Den omständigheten att en särskild jämningsbestämmelse för de nu aktuella skadefallen har tagits in i trafikskadelagen är, enligt utskottets bedömning, tillräcklig för att vissa särskilda omständigheter i trafiksammanhang, som bör ha betydelse vid jämningsbedömningen, kommer att beaktas i tillämpningen.

Mot den nu angivna bakgrunden anser utskottet att uttrycket ”de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit” bör utgå. Detta ger, enligt utskottets uppfattning, bestämmelsen ökad klarhet och underlättar dess tillämpning. Enligt utskottet bör riksdagen således, med bifall till motion L6 yrkande 2 och motion L7, utforma bestämmelsen om jämkning vid skada på motorfordon m.m. i 18 § trafikskadelagen i enlighet med vad utskottet nu förordar.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *jämknin*g vid skada på motorfordon m.m.
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:L6 yrkande 2 och 1998/99:L7 samt med avslag på motion 1998/99:L6 yrkande 1 antar 18 § i regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) med den ändringen att paragrafen erhåller i bilaga 2 som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse,

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

Häri genom föreskrivs att 18, 28 och 31 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

18 §

Den som drabbas av en skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon får, trots att han kan få trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller om detta. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av en omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han berättigad till skadestånd i den delen endast om det finns särskilda skäl.

Skadestånd med anledning av en skada på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporteras med det får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.

28 §

Den som vill bevaka rätt till ersättning enligt denna lag eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om trafikförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad.

Har den som vill kräva trafikskadeersättning anmält skadan till försäkringsgivaren inom den tid som anges i första stycket, har han alltid sex månader på sig att väcka talan mot försäkringsgivaren sedan denne har förklarat att slutlig ställning har tagits till ersättningsfrågan.

Vad som sägs i andra stycket om försäkringsgivaren skall i fall som avses i 15 § gälla den myndighet som handlägger ersättningsärendet och i fall som avses i 16 § gälla trafikförsäkringsföreningen.

Förbehåll om kortare tid för *väckande* av talan än som anges i *första stycket* är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Förbehåll om kortare tid för *att väcka* talan än som anges i *denna paragraf* är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

31 §¹

Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och *ej* är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift *bestämmer* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *beskaffenhet* och med samma användningsätt och *geografiska anknytning* som det oförsäkrade fordonet. Förhöjning av *premie* på grund av omständigheter som ger anledning *till antagande* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om sådana omständigheter *föreligger* i det särskilda fallet.

Utan hinder av andra stycket får trafikförsäkringsavgift *tagas* ut med *femtio* kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgift, om särskilda skäl *föreligger*. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift äger 28 § första stycket *motsvarande tillämpning*.

Saknas föreskriven trafikförsäkring för *ett* motordrivet fordon som är registrerat i bilregistret och *inte* är avställt, har trafikförsäkringsföreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift *bestäms* på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma *fordonsslag* och med samma användningsätt som det oförsäkrade fordonet. *Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon*. Förhöjning av *premien* på grund av omständigheter som ger anledning *att anta* att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör *en* särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om *det finns* sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift *tas* ut med *tvåhundra* kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned *trafikförsäkringsavgiften*, om *det finns* särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift *tillämpas* 28 § första stycket.

¹ Senaste lydelse 1983:309.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1999.
2. Bestämmelserna i 28 § andra och tredje styckena tillämpas även på fordringar som har uppkommit före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet inte är preskriberade enligt äldre bestämmelser.
3. Äldre bestämmelser om trafikförsäkringsavgift tillämpas även efter ikraftträdandet i ärenden som inte är avslutade hos trafikförsäkringsföreningen när lagen träder i kraft.

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

18 §

Den som drabbas av en skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon får, trots att han kan få trafikskadeersättning, i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller om detta. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort på grund av en omständighet som har inträffat efter skadehändelsen, är han berättigad till skadestånd i den delen endast om det finns särskilda skäl.

Skadestånd med anledning av en skada på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporterats med det får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, *de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit* och omständigheterna i övrigt.

Skadestånd med anledning av en skada på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporterats med det får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	1
Motionerna	1
Motioner väckta med anledning av propositionen	1
Motion väckt under den allmänna motionstiden 1998	2
Utskottet	2
Allmän bakgrund	2
Propositionens förslag i huvuddrag.....	4
Jämkning vid skada på motorfordon, m.m.	4
Jämkning av personskadeersättning vid trafikonykterhetsbrott	9
Hemställen	10
Reservation	10
Jämkning vid skada på motorfordon m.m. (m, v, kd)	10
Bilaga 1 Propositionens lagförslag	12
Bilaga 2 Av reservanternas föreslagna ändring i regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	15