

Motion till riksdagen

1988/89:L625

av Jan Sandberg (m)

Trafikskadelagen

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

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

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

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

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

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

Trafikskadelagen medför negativa konsekvenser

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

Ersättningskraven är frikostiga

Den ekonomiska ersättning som i dag maximalt kan utgå från trafikförsäringen i samband med en skada är 100 miljoner kronor.

Enlig nu gällande lagstiftning kan även en person körandes en oförsäkrad alternativt stulen bil eller motorcykel utan körkort få full ersättning även för

egendomsskador som vållas genom egen vårdslöshet i trafiken. Detta medför att alla de laglydiga människor som försäkrar och kör sina fordon enligt alla lagens regler, betalar de högre försäkringspremier som en sådan frikostig ersättning också vid brottsliga handlingar medför.

Rimmar illa med människornas rättsuppfattning

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

Ej krav på återkrav mellan försäkring/försäkringsgrupp

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

I lagutskottets betänkande 1987/88:2 om "översyn av trafikskadelagen mm" redogörs för det nuvarande förhållandet. Där sägs på sid 3:

Reglerna om den slutliga fördelningen av ersättningsansvaret är inte tvingande. I samband med reglernas tillkomst anfördes bl a att försäkringsgivarna skulle ha möjlighet att förenkla tillämpningen av återkravsreglerna genom generella överenskommelser (prop 1975/76:15 s. 93).

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

Mycket låga ersättningskrav från den ansvariga

Vid olycka mellan ett fordon och en person där försäkring saknas och personskada uppstår utgår full ersättning. Återkrav för kostnaderna från personen som ej tecknat försäkring kan maximalt uppgå till en tiondel av basbeloppet, dvs. omkring 2 500:-. Det totala ersättningsbeloppet kan vara i mångmiljonsklassen.

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

Försäkringsrörelsens grundläggande idé är att flera går samman för att dela sin risk – inte andras. TSL säger att vi skall ta kostnaden för andras risker, dvs. för dem som inte är omfattade av trafikförsäkringen eller för dem som inte har lust att betala sin premie.

En i andra sammanhang grundläggande rättsprincip i avtal (försäkring är ett avtal) är att man måste uppfylla sin del av avtalet för att avtalet skall gälla. Med andra ord måste man betala sin premie för att få ut ev. ersättning.

De som inte följer gällande lag (onyktra, tjuvar, oförsäkrade) skall naturligtvis inte få någon ersättning från trafikförsäkringen. Det handlar om att ta ansvar för sina egna handlingar och stå för konsekvenserna. Det får inte vara så att man kan strunta i att betala sin premie och vara lika skyddad ändå. Enligt min mening bör det rimliga förhållandet vara att socialförsäkringssystemet träder in. Så sker idag vid skador i andra sammanhang.

Objektivt ansvar

Objektivt ansvar innebär att få ta ansvar för en skada även om fordonet förts helt klanderfritt. Skälet är att framförandet av motorfordon anses vara riskfylld verksamhet. Detta leder till orättvisa och orimliga konsekvenser för oskyldiga trafikanter.

Det objektiva ansvaret utmanar, enligt min mening, gängse rättsuppfattning. Eftersom motorfordon anses farliga får ägaren ta ansvar för icke trafikförsäkringspliktiga trafikanter. Om nuvarande TSL skall gälla bör alla som vistas i trafiken vara trafikförsäkrade och därmed dela ansvar och kostnader. Varför skall motorfordonsförarens försäkring betala när cyklisten var skyldig till olyckan? Därtill straffas den oskyldige fordonsägaren ofta med betalning av självrisk.

Det bör, enligt min mening, utredas huruvida ett annat regel- och ersättningssystem kan införas.

Vägar och vägunderhåll

Olyckor orsakade av bristande vägunderhåll, hala vägbeläggningar, potthål med mera, blir allt vanligare. Skador som bevisligen orsakats av sådana brister bör ersättas av vägansvarig myndighet genom återkrav från trafikförsäkringsbolaget.

I dag finns regressmöjlighet endast mot järnväg och spårväg. Ett sådant ansvarsförhållande på vägområdet skulle premiera såväl ett förbättrat vägunderhåll som utökad information och bör därför utredas.

Motorcyklarnas försäkringspremier har ökat betydligt

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

Under 70-talet gjordes en undersökning som behandlade motorcyklarnas trafikolyckor. Den visade att 60% av alla mc-olyckor sker i kollision med annat motorfordon. I 75% av dessa olyckor var inte motorcyklisten vållande. Dessutom saknade var femte omkommen motorcyklist körkort.

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

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

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

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

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att trafikskadelagen bör ändras så att återkrav mellan försäkringsbolag skall ske,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att återkravsreglerna bör ändras,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om inträdande av socialförsäkringssystemet vid personskador i vissa fall,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om ett annat regel- och ersättnings-system vad avser s.k. objektivet ansvar,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ansvarsförhållande vid olyckor orsakade av bristande vägunderhåll,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om orsakerna till de höga motorcykelförsäkringspremierna.

Stockholm den 25 januari 1989

Jan Sandberg (m)