Regeringens proposition 1993/94:71

om ändringar i trafikskadelagen m.m.

Prop 1993/94:71

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 7 oktober 1993.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Reidunn Laurén

Propositionens huvudsakliga innehåll

Enligt 16 § trafikskadelagen (1975:1410) ansvarar samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha betalats från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. Från den 1 januari 1994 gäller att ett självriskbelopp om en tjugondedel av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring skall räknas av från ersättningen för en sakskada. I propositionen föreslås att något självriskbelopp inte skall räknas av när okända fordon orsakar skador på renar.

Enligt 14 § trafikskadelagen kan från ett fordons trafikförsäkring ersättning med anledning av en och samma händelse betalas med högst 300 miljoner kronor. I propositionen föreslås ett tillägg till denna bestämmelse för sådana fall där en skada har uppkommit i följd av trafik i Sverige med ett motordrivet fordon som är hemmahörande i något annat EES-land än Sverige. Tillägget går ut på att den skadelidande skall ha rätt att välja tillämpning av de föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma i stället för trafikskadelagens bestämmelser i detta avseende. Vidare föreslås en ny paragraf av innebörd att en svensk trafikförsäkring skall täcka ersättningsansvaret för skador i följd av trafik med motordrivna fordon enligt lagstiftningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring i det EES-land där skadan inträffat. Detsamma föreslås gälla i fråga om en skada som tillfogas en medborgare i ett EES-land vid direkt färd mellan två EES-länder.

Lagändringen beträffande självrisk (16 §) föreslås träda i kraft den 1 januari 1994. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 *Riksdagen 1993/94. 1 saml. Nr 71*

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)[1] att 8 a § trafikskadelagen skall utgå.

[1] Lagen omtryckt 1977:949.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)[1]
dels att 14 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall föras in en ny paragraf, 35 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse | *Föreslagen lydelse*

14 §[2]

Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Om skada uppkommer i följd av trafik här i landet med ett fordon som hör hemma i något av länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, tillämpas på begäran av den skadelidande i stället för första stycket de föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma.

35 §

Trafikförsäkring som meddelas enligt denna lag skall i fråga om skada som uppkommer i följd av trafik med ett motordrivet fordon i något annat land i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Sverige, utöver vad som gäller om trafikskadeersättning enligt denna

[1] Lagen omtryckt 1977:949.

[2] Senaste lydelse 1988:1246.

lag, täcka ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit skall omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring. Detta gäller även i fråga om skada som uppkommer vid direkt färd mellan två länder som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om skadan tillfogas en medborgare i ett sådant land.

Tillhör fordon som avses i första stycket svenska staten skall svenska staten i stället bära ersättningsansvaret.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. I förhållande till Liechtenstein får regeringen sätta lagen i kraft vid en senare tidpunkt än i förhållande till övriga stater.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 16 § trafikskadelagen (1975:1410)[1] i paragrafens lydelse enligt lagen (1993:302) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
16 §[2]	
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 tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar.	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 tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. *Vid skador på renar skall någon avräkning inte ske.*

[1] Lagen omtryckt 1977:949.

[2] Senaste lydelse 1983:309.

Lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 8 § trafikskadelagen (1975:1410)[1] i paragrafens lydelse enligt lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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, 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.*	*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 ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

[1]Lagen omtryckt 1977:949.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 oktober 1993

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Laurén

Proposition om ändringar i trafikskadelagen m.m.

1 Ärendet och dess beredning

I proposition 1992/93:8 om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m. behandlades frågan om anpassning av svensk rätt till tre EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. I propositionen behandlades även ytterligare tre frågor som aktualiserats oberoende av frågan om EES-avtalet. Den första frågan rörde självrisk på ersättning vid sakskador som har orsakats av okända fordon. Förslaget i propositionen gick ut på att från ersättningen för en sakskada skulle räknas av ett belopp om en tiondedel av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring. Den andra frågan rörde försäkringsanstalters återkravsrätt enligt trafikskadelagen (1975:1410) avseende ersättning för skador som omfattas av produktansvarslagen (1992:18) och den tredje frågan rörde jämkning av skadestånd med anledning av skador på motordrivna fordon och med dessa befordrad egendom.

Frågan om anpassning av trafikskadelagen till de tre nämnda EG-direktiven och frågan om återkravsrätt avseende ersättning för skador som omfattas av produktansvarslagen behandlades av riksdagen under hösten 1992 (se bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45, SFS 1992:1121). De lagändringar som föranleds av EG-anpassning skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeln om återkravsrätt trädde i kraft den 1 januari 1993.

Efter beredning av propositionen i dess återstående delar hemställde lagutskottet i bet. 1992/93:LU35 att riksdagen dels skulle med antagande av ett av utskottet framlagt förslag besluta att ett belopp som svarar mot en tjugondedel av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring skall räknas av vid sakskador orsakade av okända fordon, dels skulle avslå propositionens förslag om jämkning. Utskottet föreslog vidare att riksdagen skulle ge regeringen tillkänna att båda frågorna borde övervägas ytterligare.

Riksdagen beslutade den 28 april 1993 i enlighet med betänkandet (se rskr. 1992/93:307).

Jag skall nu ta upp den fråga om självrisk för sakskador orsakade av okända fordon som riksdagen behandlat i sitt tillkännagivande.

Mot bakgrund av hur EG-direktiven har införlivats med den nationella lagen i andra länder skall jag också behandla en fråga om huruvida några av de just beslutade bestämmelserna i den svenska lagen (8 a §) bör ändras.

Ett utkast till lagrådsremiss har lämnats för synpunkter till ett antal myndigheter och organisationer m.fl. Utkastet har diskuterats vid överläggningar i Justitiedepartementet den 2 september 1993, då följande myndigheter och organisationer var företrädda: Finansinspektionen, Rikspolisstyrelsen, Trafikskadenämnden, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Uppsala universitet, Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Försäkringsförbund, Folksam, Länsförsäkringar AB, Trygg Hansa SPP, Advokatsamfundet, Motormännens Riksförbund, Svenska Samernas Riksförbund och Telia AB. Dessutom deltog f.d. justitierådet Ulf Nordenson. Minnesanteckningar från överläggningarna finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Justitiedepartementets diarienummer 93-2957). Skriftliga synpunkter på utkastet har lämnats av Konsumentverket och Svenska Kommunförbundet.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 9 september 1993 att inhämta Lagrådets yttrande. De till Lagrådet remitterade förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Lagrådet har yttrat sig över förslagen. Yttrandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Lagrådet har anfört att det finns fog för den tolkning av det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet som gjorts i lagrådsremissen. Lagrådet har därför i princip godtagit de sakliga lösningarna men har i några avseenden föreslagit en annan lagteknisk lösning. Som framgår av det följande ansluter jag mig i vissa delar till Lagrådets synpunkter. På ett par punkter förordar jag dock andra lösningar än vad Lagrådet föreslagit. Jag återkommer till Lagrådets yttrande i specialmotiveringen till ändringarna i 14 och 35 §§ trafikskadelagen (se avsnitt 7.2).

I förhållande till lagrådsremissen har den tekniska förändringen gjorts att ändringen i 8 § förts till ett eget lagförslag, förslag till lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

2 Självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon

2.1 Bakgrund

Enligt 16 § trafikskadelagen svarar samtliga trafikförsäkringsanstalter som får meddela trafikförsäkring solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas, dvs. om det fordon som orsakat skadan är okänt. Trafikförsäkringsanstalterna företräds därvid av Trafikförsäkringsföreningen, i vilken försäkringsanstalterna är medlemmar. Trafikskadeersättningen bestäms enligt 9 § trafikskadelagen med tillämpning av 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) och lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor. Det har tidigare inte gällt några särregler för det fall trafikskadeersättning skall betalas på grund av skada orsakad av ett okänt fordon.

Artikel 1.4 i det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet, 84/5/EEG, ger medlemsländerna i EG rätt att begränsa eller utesluta ersättning för sakskada som har orsakats av okänt fordon.

I proposition 1992/93:8 om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m. anfördes att samtliga EG-länder torde på ett eller annat sätt ha utnyttjat den artikel i direktivet som medger undantag och att man också i EFTA-länderna regelmässigt har gjort det.

I propositionen anfördes vidare (se prop. s. 22):

"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. —

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."

Förslaget i propositionen blev att en självrisk om en tiondedels basbelopp enligt lagen om allmän försäkring skulle avräknas vid ersättning för sakskador orsakade av okända fordon.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen begärde lagutskottet in yttranden från myndigheter och organisationer. Vidare avgav Svenska Samernas Riksförbund en skrivelse till utskottet.

Trafikförsäkringsföreningen tillstyrkte propositionens förslag. *Televerket* (numera Telia AB) motsatte sig inte att den föreslagna självrisken infördes. *Vägverket* och *Svenska elverksföreningen* motsatte sig inte förslaget beträffande skada på trafikförsäkringspliktiga fordon. En självrisk som medför att ersättningen inte fullt ut täcker skador på annan egendom innebär, enligt Vägverkets och Elverksföreningens mening, ett frångående av grundprincipen om att trafikantkollektivet skall svara för de skador som åsamkas genom dess verksamhet. *Svenska kommunförbundet* motsatte sig självrisk på sakskada.

Svenska Samernas Riksförbund anförde bl.a.:

"Antalet renkollisioner med smitning har under senare år kunnat nedbringas till följd av den ordning som infördes att försäkringstagaren inte gör någon bonusförlust. Denna särskilda ordning infördes särskilt för att bryta trenden med ett tidigare ökande antal smitningsfall. Ett genomförande av propositionens förslag medför uppenbara risker att utvecklingen nu skulle gå i fel riktning. —

Denna skadetyp skiljer sig markant från de sakskador i övrigt som beskrivs i propositionen och av Trafikförsäkringsföreningen. Vid en renkollision kan det inte gärna komma i fråga att det ska vara något svårare bevisläge att konstatera att skadan har orsakats av ett fordon.

Det är vidare inte praktiskt möjligt för renägarna/näringen att försäkringsmässigt skydda sig mot denna skadetyp och på så sätt mildra de ekonomiska konsekvenserna av en självrisk, som i föreslagen nivå överstiger ersättningsbeloppet med 2-3 gånger."

Lagutskottet framhöll att förslaget om införande av självrisk i nu aktuellt hänseende innebär ett visst avsteg från principen att de skadelidandes rätt till ersättning skall vara densamma oavsett om skadorna orsakas av ett känt eller okänt försäkringspliktigt fordon och anförde vidare (se bet. 1992/93:LU35 s. 6 f.):

"Utskottet godtar dock de skäl som anförts i propositionen till stöd för förslaget. Den föreslagna ordningen överensstämmer också med vad som gäller i övriga delar av Västeuropa. Utskottet tillstyrker således att det införs en självrisk på ersättning för sakskada som vållats av okänt fordon.

När det gäller självriskens storlek föreslås i propositionen att denna skall utgöra 10 % av basbeloppet, dvs. i dagens läge 3 440 kr. Det föreslagna beloppet ligger enligt propositionen på en medelnivå i förhållande till vad som gäller i andra länder med ett motsvarande system och innebär att Trafikförsäkringsföreningens skadekostnader skulle minska med omkring 60 miljoner kr. Enligt utskottets mening måste emellertid, såsom också framhålls i motion 1992/93:L1 yrkande 1, de skadelidandes intressen beaktas. Vid en sammanvägd bedömning mellan de intressen som sålunda gör sig gällande finner utskottet att en så hög självrisk som föreslås i propositionen inte bör införas. Enligt utskottets mening bör en lämplig nivå i nuläget vara 5 % av basbeloppet eller 1 720 kr med nuvarande basbelopp. Också med ett sådant självriskbelopp uppnås betydande fördelar utifrån Trafikförsäkringsföreningens utgångspunkter.

Även med det av utskottet förordade lägre självriskbeloppet kommer skadelidande som ofta är utsatta för skador orsakade av okända fordon

att drabbas alltför hårt. Bl.a. skulle renägares möjligheter att utfå ersättning för trafikdödade renar minska i en utsträckning som inte kan anses godtagbart. Enligt vad utskottet erfarit ersätts i dag en trafikdödad ren med högst 1 600 kr. Utskottet har därför övervägt att i enlighet med vad som förordats av Svenska Samernas Riksförbund föreslå ett särskilt undantag när det gäller trafikdödade renar. Utskottet har emellertid funnit att det också när det gäller renar kan finnas ett behov av någon form av självrisk inte minst i syfte att stimulera till åtgärder för att nedbringa antalet renolyckor i trafiken. Som påpekas i Trafikförsäkringsföreningens yttrande i ärendet har föreningen och riksförbundet enats om att under året inleda ett samarbete i det gemensamma intresset att försöka nedbringa antalet renolyckor i trafiken. Det kan heller inte uteslutas att det finns andra speciella grupper vars berättigade krav på ersättning för ofta inträffade skador som förorsakas av okända fordon skulle gå förlorade med den av utskottet förordade lösningen. Enligt utskottets mening bör någon form av särreglering för trafikdödade renar och eventuell annan egendom övervägas närmare."

Vad utskottet anförde har riksdagen som sin mening givit regeringen till känna (se rskr. 1992/93:307).

2.2 Nuvarande förhållanden

Trafikförsäkringsföreningen har lämnat uppgifter om skador orsakade av okända fordon. För år 1991 anmäldes 32 388 s.k. *parkeringsskador*, dvs. skador på stillastående fordon. Den totala skadekostnaden var 81,5 miljoner kronor. En självrisk om tio procent av basbeloppet har av Trafikförsäkringsföreningen beräknats ge en minskning av skadekostnaderna med 63 procent till 30,1 miljoner kronor. Med den av riksdagen beslutade självrisken på fem procent skulle enligt föreningen skadekostnaderna ha minskat med 36 procent till 52,1 miljoner kronor. För år 1991 beräknades parkeringsskadorna genomsnittligt kosta 4 500 kronor. Av den år 1991 utbetalade ersättningen betalades ungefär halva beloppet direkt till bilägarna och återstoden till försäkringsgivare på grund av vagnskadegaranti för det skadade fordonet.

Beträffande *övriga sakskador* orsakade av okända fordon har Trafikförsäkringsföreningen angett att 16 384 skador anmäldes för år 1991 och att den totala skadekostnaden var 62,8 miljoner kronor. Av beloppet fördelade sig ungefär 25 miljoner kronor på skador som orsakats på kommunal egendom, 3,5 miljoner kronor på Vägverkets egendom, 2,8 miljoner kronor på renar och 2,2 miljoner kronor på ersättning för hundar och katter som påkörts av okända fordon. Resterande belopp, 29,3 miljoner kronor, avser skador på motorfordon i trafik och skador på fastigheter m.m.

Beträffande reglering av renskador har följande uppgifter inhämtats.

Det finns i Sverige för närvarande cirka 2 500 renägare som har renskötsel som huvudsaklig sysselsättning. Därtill kommer ett antal renägare som bedriver renskötsel som hobby. Länsstyrelserna har lämnat tillstånd sammanlagt för cirka 280 000 renar vinterstam (dvs. efter slakt men före kalvning).

Frågor om renskötsel och rennäringen behandlas i regeringens

proposition 1992/93:32 Samerna och samisk kultur m.m. Av propositionen framgår att det för närvarande inte finns någon samlad statistik beträffande rennäringen (se prop. s. 117). Med start den 1 juli 1993 skall det nu byggas upp ett företagsregister för rennäringen. Registret skall bygga på en samebys fastställda renlängd och en sameby skall vara skyldig att lämna kopia av sin renlängd till länsstyrelsen eller till annan myndighet som regeringen bestämmer.

När det gäller reglering av trafikskador där renar har varit inblandade gäller för närvarande en i februari 1993 träffad överenskommelse mellan Trafikförsäkringsföreningen och Svenska Samernas Riksförbund. Överenskommelsen har följande innehåll:

"§ 1

Vardera parten skall hos sina medlemmar förorda tillämpning av följande ersättningsnormer för i följd av trafik med trafikförsäkringspliktigt motorfordon dödad ren, om skadeståndsskyldighet härför medgives.

§ 2

Ersättning utgår med följande belopp för

vuxen honren	1 640 kronor
vuxen hanren	1 250 kronor
årskalv (under 1 år)	910 kronor

Ersättningsbeloppen inkluderar för 1993 gällande statligt prisstöd.

Ersättningsbeloppet för honren är bestämt med beaktande även av s k livvärde och utgår oavsett om renen varit dräktig eller ej. För född kalv, som förlorats i anledning av renkons död, utgår ej särskild ersättning.

Ersättningsbeloppet för hanren gäller alla vuxna hanrenar inkl. s.k. ledhärk.

Ersättningsbeloppen inkluderar samtliga kostnader förbundna med skaderegleringen. Ersättning skall sålunda i varje skadefall endast utgå med ovanstående belopp.

§ 3

Överenskommelsen avser skadefall inträffade fr o m 1993-01-01 och ersätter fr o m nämnda dag motsvarande överenskommelse i juli 1987.

Överenskommelsen gäller t o m 1993-12-31, dock skall avstämning beträffande kilopriser ske per 1993-10-01."

Enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen är avsikten att en ny överenskommelse skall träffas under hösten 1993.

Under åren 1989 - 1992 har Trafikförsäkringsföreningen reglerat renskador orsakade av okända fordon enligt följande.

År	Antal	Utbetalat belopp (kronor)
1989	856	1 483 573
1990	1 108	2 111 033
1991	1 337	2 817 253
1992	1 253	2 802 421

Enligt en sammanställning som gjorts av Trafikförsäkringsföreningen över renskador orsakade av okända fordon år 1992 och som anmälts till föreningen har utbetalning skett till renägare enligt följande:

Enskilda renägare	Antal skador per person	Utbetalt belopp (kronor)
353	1	829 229
89	2	400 744
25	3	193 967
11	4	108 083
12	5	156 464
6	6	95 724
4	7	65 009
2	8	35 488
2	9	36 919
1	10	23 813
2	12	68 822
1	15	38 326
Aktiebolag	Antal skador per bolag	Utbetalt belopp (kronor)
5	1	12 854
1	3	7 382
1	4	10 000
1	6	18 577
Samebyar	Antal skador per sameby	Utbetalt belopp (kronor)
9	1	11 934
4	3	17 406
5	4	43 829
1	6	12 825
2	7	27 634
1	8	13 829
1	9	14 316
1	10	14 788
1	11	20 024
1	17	30 756

För år 1992 saknas i 251 fall uppgift om person- eller organisationsnummer, varför utbetald ersättning i dessa fall inte kan hänföras till någon viss person.

Överenskommelsen från februari 1993 mellan Trafikförsäkringsföreningen och Svenska Samernas Riksförbund innebar att ersättningsbeloppen för trafikdödade renar sänktes med 1 000 kronor per vuxen ren i förhållande till vad som gällde för år 1992. (Beloppen för år 1992 var 2 618 kronor för vuxen honren, 2 382 kronor för vuxen hanren och 1 195 kronor för årskalv.) Under antagande att antalet trafikdödade renar på grund av okända fordon blir ungefär detsamma för år 1993, kommer skadekostnaden för år 1993 enligt beräkningar gjorda av Trafikförsäkringsföreningen att bli cirka 1 550 000 kronor.

Beträffande trafiksäkerhetsarbete har i Jämtlands län försök inletts med reflexmärkning av renar i Härjedalen i syfte att nedbringa antalet

renolyckor i trafiken. Vidare inledde Trafikförsäkringsföreningen och Svenska Samernas Riksförbund tillsammans med berörda polismyndigheter och länsstyrelser i slutet av maj 1993 ett samarbete som går ut på att närmare kartlägga renolyckorna.

2.3 Överväganden

2.3.1 Undantag från självrisk vid skador på renar

Mitt förslag: Någon självrisk enligt 16 § trafikskadelagen skall inte räknas av från den trafikskadeersättning som Trafikförsäkringsföreningen betalar för renar som trafikdödats av okända fordon.

Skälen för mitt förslag: Renolyckor är ett stort trafiksäkerhetsproblem. Därvid är personskadorna särskilt allvarliga och viktiga att motverka.

Lagutskottets uttalande går ut på att regeringen närmare skall överväga om någon form av särreglering skall införas för trafikdödade renar. Utskottet framhöll dock att det kan finnas behov av någon form av självrisk, inte minst i syfte att stimulera till åtgärder för att nedbringa antalet renolyckor.

Ett väsentligt syfte med en självrisk är att ge incitament att nedbringa skaderisker. Nivån på självrisken bör därvid vara sådan att den kan antas ge avsedd effekt.

Den självrisk på fem procent av basbeloppet, f.n. 1 720 kronor, som har beslutats av riksdagen innebär att ersättning i praktiken inte kommer att betalas enligt 16 § trafikskadelagen för det fall en ren har påkörts av ett okänt fordon. Att ersättning inte kommer att lämnas om det föreskrivs en självrisk om fem procent är emellertid inte ett tillräckligt skäl för undantag. Det bör dock beaktas att det i inte så få fall inträffar att en och samma renägare drabbas av flera renskador under ett och samma år. Det kan dessutom antas att en renägare kan drabbas av skador flera år i rad eller med inte så många års mellanrum. Med hänsyn härtill och eftersom det inte går att försäkra sig mot denna typ av skador framstår det inte som helt orimligt att undanta renskadorna från självrisk. För att ett undantag skall kunna komma i fråga bör dock krävas att inte andra skäl med styrka talar för att självrisk ändå bör gälla för renskador.

De trafikolyckor som sker genom renkollisioner är endast till en mindre andel orsakade av okända fordon. Vid de allvarligaste olyckorna, dvs. de med personskador torde inblandade fordon så gott som undantagslöst vara kända.

Från Trafikförsäkringsföreningens och Svenska Samernas Riksförbunds sida har visats en strävan att tillsammans med berörda myndigheter vidta åtgärder för att minska antalet renolyckor. Det är angeläget att detta samarbete - som också medfört vissa positiva resultat - kan fortsätta.

Det finns inte skäl att anta att det skulle inverka negativt på trafiksäkerheten, om renskador undantas från regeln om självrisk.

Om man vill behålla systemet med självrisk även för renskadorna, skulle man kunna överväga en lägre självrisk för dessa skadefall. En självrisk på en nivå under fem procent av basbeloppet skulle dock leda till hanterings-

kostnader som inte står i rimligt förhållande till skadornas storlek och omfattning.

En sådan lägre självrisk - eller för övrigt en självrisk på fem procent - skulle vidare leda till att en renägare som ofta drabbas av att renar påkörs av okända fordon förorsakas ekonomisk förlust. Det skulle visserligen kunna övervägas att införa en specialreglering för det fall en och samma renägare ofta drabbas av att renar dödas av okända fordon, närmast liknande det s.k. högkostnadsskyddet vid köp av receptförskrivna läkemedel (se 7 § lagen [1981:49] om begränsning av läkemedelskostnader, m.m.). Reglerna kunde gå ut på att om en renägare under ett och samma år eller under någon annan tidsperiod drabbas av mer än ett visst antal renskador på grund av okända fordon, något självriskavdrag för de överskjutande skadorna under den tidsperioden inte skulle ske. En annan konstruktion av en sådan regel är att låta självrisken upphöra när den sammanlagda skadan under året uppgår till ett visst belopp.

Mot en sådan reglering talar emellertid att det skulle medföra ytterligare administration eftersom varje skada måste anmälas även om den inte berättigar till ersättning. Det måste också beaktas att ägarbilden beträffande renarna är ganska oklar. I det sammanhanget bör observeras att något rennäringsregister ännu inte har byggts upp.

Vad jag nu har anfört visar enligt min mening att det knappast är lämpligt att införa en lägre självrisk för renskador eller någon konstruktion med högkostnadsskydd. I stället handlar det om att välja mellan att undanta renskadorna från självrisk eller att låta dessa fullt ut omfattas av självriskregeln.

Vid överläggningarna i Justitiedepartementet den 2 september 1993 (se avsnitt 1) var uppfattningen blandad för och emot ett undantag från självrisk för skador på renar. Den närmare utformningen av bestämmelsen föranledde inga kommentarer.

Med viss tveksamhet har jag - framför allt med hänsyn till risken att någon enskild renägare i något enstaka fall skulle kunna komma att drabbas hårt av sjävriskregeln och med hänsyn till vad riksdagen anfört i frågan - stannat för att förorda att renskadorna undantas från självrisk.

2.3.2 Undantag för annan egendom

Min bedömning: Det finns inte skäl att göra ytterligare undantag från den självrisk om fem procent som riksdagen beslutat.

Skälen för min bedömning: Lagutskottet har uttalat att det inte kan uteslutas att det finns andra speciella grupper vars berättigade krav på ersättning för ofta inträffade skador som orsakas av okända fordon skulle gå förlorade med den av utskottet förordade självrisken om fem procent av basbeloppet. När det gäller bedömningen av frågan om det finns andra specifika grupper än renägare som drabbas hårt av en självrisk vid sakskada orsakad av okända fordon bör påpekas att utskottets uttalande inte kan ges annan innebörd än att det avser sådana fall där en och samma person ofta

drabbas av skador och därmed också av många självriskavdrag. Att en viss grupp av skadelidande drabbas av skador är inte ett tillräckligt skäl att införa undantag från självrisken.

Mot den bakgrunden gör jag följande bedömning.

Skador på egendom som tillhör staten utgör beloppsmässigt en mindre andel av de skador som orsakas av okända fordon. För Vägverkets egendom räknar Trafikförsäkringsföreningen med cirka 800 skador för skadeåret 1992. Totalkostnaden för år 1992 beräknas bli ungefär 3,5 miljoner kronor, vilket ger en genomsnittskostnad för varje skada på ungefär 4 400 kronor. Den av riksdagen beslutade självrisken innebär en viss fördyring för Vägverket, men beloppet är litet i förhållande till kostnaden totalt för väghållningen.

Staten är dessutom självförsäkrare och bidrar inte till finansieringen av Trafikförsäkringsföreningens skadereglering. Detta uppväger i viss mån de skador som orsakas på Vägverkets egendom.

Det finns mot bakgrund av det anförda inte skäl att göra undantag från regeln om självrisk vid skada på Vägverkets egendom.

Samma överväganden kan göras beträffande skador på egendom som tillhör Telia AB eller ägare av elanläggningar. Undantag från självrisk bör således inte heller göras för skador på sådan egendom.

Antalet skador på kommunägd egendom uppgår enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen årligen till cirka 8 000 - 9 000. Dessa skador orsakas till helt övervägande del av okända motorfordon. Den totala skadekostnaden per år är cirka 20 - 25 miljoner kronor. Vid en självrisk på tio procent angavs från Trafikförsäkringsföreningen att ersättningen skulle gå ned till fem miljoner kronor. Med en självrisk på fem procent blir kostnadsövervältringen självfallet lägre. Det bör beaktas att för kommunernas del det ersättningsbelopp som försvinner genom den beslutade självrisken skall fördelas mellan ett stort antal kommuner.

Det finns mot bakgrund av det anförda inte skäl att införa undantag från den av riksdagen beslutade självrisken för kommunägd egendom.

Enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen inträffar årligen cirka 50 kattskador (raskatter) och cirka 475 hundskador orsakade av okända fordon. De sammanlagda ersättningsbeloppen uppgår för kattskadornas del till 110 000 kronor och för hundskadornas del till cirka 2 100 000 kronor. Det finns emellertid inget underlag för att anta att en och samma person ofta drabbas av hund- eller kattskador orsakade av okända fordon. Djuren torde dessutom ofta vara försäkrade. Anledning att överväga undantag för skador på dessa djur föreligger inte. Utöver skador på katter och hundar förekommer några få fall om året där större djur som hästar och kor skadas av okända fordon. Inte heller för dessa skador finns det mot bakgrund av vad som anförts ovan skäl att införa särreglering.

Under överläggningarna i Justitiedepartementet den 2 september 1993 (se avsnitt 1) kom det inte fram något som föranleder någon annan bedömning än den jag nyss redovisat.

Sammanfattningsvis bör enligt min mening ytterligare undantag från regeln om självrisk inte införas.

3 EG:s tredje motorfordonsförsäkringsdirektiv

3.1 Bakgrund

Frågan om en närmare anknytning mellan Sverige och EG har övervägts under en längre tid. Sverige har den 1 juli 1991 ansökt om medlemskap i EG. Under år 1990 inleddes dessutom förhandlingar mellan EFTA-länderna och EG om ett närmare samarbete byggt på ett gemensamt beslutsfattande och gemensamma institutioner inom ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde, EES. Förhandlingarna resulterade i att det s.k. EES-avtalet undertecknades den 2 maj 1992. Syftet med EES-avtalet är bl.a. att skapa ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde med fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital inom hela EG-EFTA-området. Enhetliga regler skall gälla och basen för EES-avtalet skall vara relevanta delar av EG:s existerande regelverk. Dessa regler avses på ett eller annat sätt bli gällande också i EFTA-länderna och i relationerna mellan EG och EFTA-länderna.

Avsikten var ursprungligen att EES-avtalet skulle träda i kraft vid årsskiftet 1992/93. Ikraftträdandet har emellertid blivit fördröjt på grund av utfallet av en folkomröstning i Schweiz den 2 december 1992.

Frågan om införlivande av de tre EG-direktiven på trafikförsäkringsområdet behandlades i en departementspromemoria, Ds 1992:9 Den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m., och i den tidigare nämnda (se avsnitt 1) prop. 1992/93:8 med samma namn.

Det föreslogs i propositionen att tillämpningsområdet för trafikskadelagen skulle utvidgas så att en svensk trafikförsäkring skall täcka skador som inträffar i ett EES-land och skador som drabbar EES-medborgare under direkt färd mellan två EES-länder. Vidare föreslogs att den skadelidande i det förstnämnda fallet skall kunna välja om ersättningen skall bestämmas enligt trafikskadelagen eller 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 föreslogs en motsvarande valmöjlighet.

Riksdagen har antagit förslaget (se bet. 1992/93:LU7, rskr. 1992/93:45, SFS 1992:1121). Ändringarna träder i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket avses bli den dag då EES-avtalet träder i kraft.

Jag har nu uppmärksammats på att det kan sättas i fråga om inte artikel 2 i det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet (90/232/EEC) lämpligast bör införlivas i svensk rätt på ett sätt som ger mer begränsade rättsverkningar än vad som följer av den antagna lagen.

Artikeln har följande lydelse i den engelska texten:

"Member States shall take the neccessary 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."

Enligt artikel 1.2 i det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet (84/5-/EEC) skall den obligatoriska motorfordonsförsäkringen omfatta såväl saksom personskada och försäkringen måste täcka ersättningsbelopp som uppgår till minst 350 000 ECU - ca 2,5 miljoner kronor 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 kronor SEK - för varje skadehändelse oavsett antalet skadelidande. Medlemsländerna har rätt att i stället för dessa minimibelopp föreskriva ett minimibelopp om 500 000 ECU för personskador med mer än en skadelidande eller ett minimibelopp om 600 000 ECU oavsett antalet skadelidande eller skadornas art.

Enligt denna artikel kan alltså medlemsländerna i sina nationella lagstiftningar om obligatorisk motorfordonsförsäkring föreskriva att ersättning inte skall utgå med högre belopp än de nyss nämnda.

Den svenska trafikskadelagen omfattar enligt 8 § både sak- och personskador. I 14 § finns bestämmelser om det högsta ersättningsbelopp som kan utgå från en trafikförsäkring och det föreskrivs att ersättning med anledning av en och samma händelse kan utgå med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Om beloppet inte förslår fullt ut, skall ersättning i första hand betalas för personskada. Ersättningarna till dem som inte kan beredas full ersättning skall nedsättas med samma kvotdel för var och en.

Någon lagändring med avseende på artikel 1.2 i det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet var därför inte nödvändig.

Den fråga som jag nu vill ta upp är hur artikel 2 i det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet bör förstås. Närmare bestämt gäller frågan huruvida artikeln syftar på nationella regler om ersättningens omfattning - så som den svenska regeln nu är utformad - eller om den bara handlar om nationella regler om vad den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall täcka. I propositionen anfördes följande om detta (se s. 19 f.):

"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 lagsförslag 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 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."

Jag vill nu peka på vad som förevarit i några andra länder när det gäller införlivande av artikel 2 i det tredje direktivet.

I *Finland* framlades under hösten 1992 en proposition (nr 340/1992) genom vilken artikel 2 i direktivet skulle införlivas i finsk rätt. I propositionen föreslogs att den finska trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/59) skulle ändras på så sätt att ersättning skulle betalas för "trafikskada som inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) orsakats av att ett motorfordon som skall trafikförsäkras i Finland har använts i trafik, om inte den lagstiftning om ersättande av trafikskada som gäller i det land där skadan inträffade förutsätter ett bättre försäkringsskydd" och att på motsvarande sätt trafikskada skall ersättas "som inträffat på genomfartsområde under direkt färd från en medlemsstat till en annan". Vidare föreslogs att för det fall en trafikskada i Finland har orsakats av ett fordon "vars stadigvarande hemort finns i någon annan medlemsstat i EES" skadan kan ersättas enligt denna stats lagstiftning, om "försäkringsskyddet enligt denna lagstiftning är bättre än enligt lagstiftningen i Finland."

Vid riksdagsbehandlingen uttalade trafikutskottet (se betänkande 1993 rd TrUB 2) att genom förslaget giltighetsområdet för en finländsk trafikförsäkring utsträcks till samtliga EES-medlemsstater och att ersättningen bestäms enligt lagstiftningen i det land där skadan inträffat. Trafikutskottet anförde dessutom att den skadelidande genom förslaget får möjlighet att välja ersättning enligt trafikförsäkringslagen i Finland när det gäller skador som ersätts enligt lagstiftningen i det land där skadan inträffat, om den skadelidande anser ersättningen i Finland vara förmånligast och att den förmånligaste ersättningsnivån skall bestämmas "genom jämförelser av de totala ersättningsnivåerna, inte på grund av enskilda ersättningsbelopp". Den finska riksdagen godkände propositionen den 12 mars 1993. Lagen har ännu inte trätt i kraft.

I *Danmark* har antagits en Bekentgørelse nr 1171 av den 16 december 1992 om ansvarsforsikring av motordrivne køretøjer m.v., som trädde i kraft den 31 december 1992. Av dess 7 § framgår att försäkringen skall på grundval av en premie "dække ved kørsel på hele Fælleskabets område og give den dækning, der er foreskrevet i lovgivningen i vedkommende medlemsstat, eller den dækning, der kan kræves efter dansk lovgivning, når denne dækning er større".

I *Norge* behandlades frågan om EES-anpassning av bilansvarslagen (lov

3 februari 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer) i Ot prp nr 72 (1991-92). Det föreslogs i propositionen att departementet (justis- och politidepartementet) enligt 17 § bilansvarslagen skall ges bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter bl.a. om i vilken utsträckning försäkringsskyddet skall gälla skador som motorfordon orsakar utomlands och skydd för utländska motorfordon som använts i Norge. Sådana föreskrifter har ännu inte meddelats.

Den *nederländska* lagen överensstämmer med den officiella nederländska direktivtexten.

I *Tyskland* har någon lagstiftning ännu inte genomförts, men det kan nämnas att den tyska direktivtexten använder termen "Versicherungsschutz" - alltså närmast försäkringsskydd - där den engelska har benämningen "cover".

Jag vill i detta sammanhang också fästa uppmärksamheten på att den svenska trafikskadelagstiftningen skiljer sig från vad som är allmänt inom EG genom att det personliga skadeståndsansvaret i stor utsträckning försvunnit genom införandet av trafikskadelagen år 1975. Trafikskadelagen föreskriver för den obligatoriska trafikförsäkringen för fordonet ett direkt ansvar i förhållande till den skadelidande, i vidsträckt omfattning på strikt grund.

I Finland gäller regler liknande de svenska.

I Sverige och Finland har alltså, till skillnad från vad som är allmänt inom EG, reglerna om ansvar och reglerna om obligatorisk försäkring förts samman till ett regelsystem. Inom EG vilar ansvaret för trafikskador i allmänhet på fordonsägare och/eller förare samt den som i övrigt varit vållande till en trafikskada. Ansvaret täcks sedan av en obligatorisk trafikförsäkring. EG-direktivet syftar till att få till stånd gemensamma EG-regler om den obligatoriska försäkringen.

3.2 Överväganden

Mitt förslag: I stället för de bestämmelser om beloppsbegränsning som finns i 14 § trafikskadelagen skall på den skadelidandes begäran tillämpas de regler om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma, om ersättning begärs för en skada som har uppkommit i följd av trafik i Sverige med ett motordrivet fordon som hör hemma i ett annat EES-land. Vidare skall införas en bestämmelse om att en trafikförsäkring som har meddelats enligt föreskrifterna i trafikskadelagen skall täcka ersättningsansvaret för skador i följd av trafik med motordrivna fordon enligt lagstiftningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring i det EES-land där skadan inträffat. Detsamma skall gälla i fråga om en skada som tillfogas en medborgare i ett EES-land vid direkt färd mellan två EES-länder.

Skälen för mitt förslag: Av den tidigare redogörelsen (se avsnitt 3.1) framgår att artikel 2 i det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet kan ges en mer inskränkt tolkning än vad som gjordes när artikelns bestämmelser infördes i svensk rätt. Utgångspunkten för tolkningen kan vara att artikeln

tar sikte endast på regler om begränsningar i det obligatoriska försäkringsskyddet, inte på de materiella reglerna om vilken ersättning som skall betalas. Artikelns innebörd skulle då vara att den skadelidande skall tillförsäkras det försäkringsskydd som föreskrivs enligt reglerna i det land där det skadeorsakande fordonet hör hemma, om det skyddet är mer förmånligt än det försäkringsskydd som föreskrivs i det land där skadan regleras.

Uttalandet av det finländska trafikutskottet (se avsnitt 3.1) tyder på att man i Finland numera tolkar bestämmelsen på detta inskränkta sätt. Den tolkningen är också naturlig med hänsyn till direktivens systematiska uppbyggnad.

Jag vill emellertid framhålla att 8 a § trafikskadelagen inte strider mot några folkrättsliga åtaganden som Sverige har gjort och inte heller är oförenlig med EG-direktivet.

Det är naturligtvis olyckligt om Sveriges bestämmelser på den här punkten skiljer sig från motsvarande regler i andra EES-länder, särskilt som EG-direktivets syfte är att utjämna sådana skillnader. Redan med hänsyn till detta finns det skäl att överväga om inte bestämmelserna i 8 a § trafikskadelagen bör ändras.

Härtill kommer att reglernas nuvarande utformning kan föra med sig praktiska olägenheter. Reglerna ger den skadelidande rätt att åberopa den materiella skadeståndsrätten i andra länder. För skaderegleringen kan det medföra problem som blir svåra att bemästra, eftersom regleringen i de flesta fall sker utom rätta. I den masshantering som det är fråga om hos försäkringsbolagen kan det vara komplicerat att tillämpa utländsk skadeståndsrätt. Vidare ställs Trafikskadenämnden inför nya uppgifter, om nämnden på grund av den skadelidandes val måste yttra sig till svenska domstolar och myndigheter om innehållet i andra länders skadeståndsrätt.

Bestämmelserna i 8 a § trafikskadelagen bör således ändras och utformas på ett sätt som närmare anknyter till innehållet i EG-direktivet med den mer inskränkta tolkning som jag nu har angett.

Även om bestämmelserna i enlighet med detta begränsas till att avse försäkringsskyddet, kommer en avgörande fråga alltjämt att vara vilket regelsystem som är förmånligast för den skadelidande. För att den frågan inte skall ge upphov till tvister bör regeln liksom nu utformas som en valmöjlighet för den skadelidande.

Vid överläggningarna den 2 september 1993 (se avsnitt 1) var det en allmän uppfattning att reglerna bör ändras i enlighet med vad jag nu har anfört.

Jag föreslår mot bakgrund av det anförda att den skadelidande ges möjlighet att välja tillämpning av de regler om obligatoriskt försäkringsskydd som gäller i det land där fordonet hör hemma, om ersättning skall betalas enligt trafikskadelagen och fordonet är hemmahörande i ett annat EES-land än Sverige.

Den nya bestämmelsen bör föras in i 14 § trafikskadelagen, som föreskriver en begränsning av det ersättningsbelopp som kan betalas ur den svenska obligatoriska trafikförsäkringen. Samtidigt bör 8 a § upphävas.

Om 8 a § upphävs, medför det att 8 § - enligt den beslutade men ej

ikraftträdda lydelsen - bör justeras för att artikel 3 i det första motorfordonförsäkringsdirektivet skall vara införlivat i svensk rätt. Således krävs en föreskrift om att den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall täcka skador orsakade i ett annat EES-land enligt där gällande lag (jfr 8 § första stycket 2). En föreskrift härom bör föras in i en särskild bestämmelse sist i lagen, 35 §. Dit bör föras även de föreskrifter som nu finns i 8 § beträffande skador som åsamkas medborgare i ett EES-land vid direkt färd mellan två EES-länder (jfr 8 § första stycket 3). Dessa ändringar medför att 8 § till sitt materiella innehåll kommer att överensstämma med vad som gällde före de ändringar i 8 § som ännu inte har trätt i kraft. Paragrafen bör därför återfå sin tidigare lydelse.

För det fall en skada har inträffat i ett annat EES-land men fordonet är hemmahörande i Sverige eller tillhör den svenska staten, krävs inte någon särskild bestämmelse i 14 § om att skadeortens regler om försäkringsskydd kan tillämpas, eftersom det följer av den nya 35 §.

4 Kostnader

Den föreslagna ändringen i 14 § och den nya 35 § torde inte leda till kostnadsökningar för vare sig det allmänna eller försäkringsbranschen. Snarare torde skaderegleringen kunna underlättas i vissa fall, vilket leder till minskade kostnader för Trafikskadenämnden och försäkringsbranschen samt i något enstaka fall för domstolar och andra myndigheter.

Det föreslagna undantaget i 16 § trafikskadelagen från självrisk för skador på renar orsakade av okända fordon medför ökade kostnader för försäkringsbranschen. Kostnadsökningarna blir emellertid helt marginella. Ändringen torde inte medföra ökade kostnader för det allmänna.

5 Ikraftträdande m.m.

Den föreslagna ändringen i 14 § och den nya 35 § bör träda i kraft samtidigt som EES-avtalet. Regeringen bör därför få bestämma när 14 och 35 §§ skall träda i kraft. Av proposition 1992/93:225 om godkännande av protokoll med justeringar av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) m.m. framgår att särskilda bestämmelser för ikraftträdandet av EES-avtalet krävs såvitt avser Liechtenstein. Med hänsyn härtill behövs en särskild bestämmelse om att paragrafen kan sättas i kraft i förhållande till Liechtenstein senare än i förhållande till andra stater.

6 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag har anfört har inom Justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),

3. lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
4. lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

Förslagen har granskats av *Lagrådet*, varvid dock lagförslagen 1 och 4 utgjort ett lagförslag.

7 Specialmotivering

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Genom förslaget upphävs 8 a §. Bakgrunden har behandlats i avsnitt 3.2 i den allmänna motiveringen.

7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

14 § Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Om skada uppkommer i följd av trafik här i landet med ett fordon som hör hemma i något av länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, tillämpas på begäran av den skadelidande i stället för första stycket de föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma.

I paragrafen har införts ett nytt andra stycke, som ger den skadelidande rätt att i vissa fall bestämma vilket lands lag som skall tillämpas när det gäller att avgöra försäkringsskyddets omfattning. Det nya stycket ersätter delvis den nuvarande 8 a §, som samtidigt upphävs. Bakgrunden har behandlats i avsnitt 3.2 i den allmänna motiveringen.

Bestämmanderätten avser reglerna om det obligatoriska försäkringsskyddet, dvs. sådana regler i nationell lag som anger i vilken omfattning en skada skall ersättas genom obligatorisk försäkring. I första hand gäller det bestämmelser om beloppsgränser av sådant slag som finns i första stycket. Även andra begränsningar i rätten till försäkringsersättning kan förekomma, t.ex. särskilda undantag. Om den skadelidande begär att ett visst lands lag skall tillämpas, skall den lagen tillämpas fullt ut. Den skadelidande kan inte samtidigt åberopa några regler i ett lands lag och några regler i ett annat lands lag.

Det är alltså bara reglerna om obligatoriskt försäkringsskydd som avses med bestämmelserna i andra stycket. Den skadelidande har inte rätt att

bestämma tillämplig lag när det gäller sådana frågor som förutsättningarna för rätt till ersättning, vilka slags skador som skall ersättas, ersättningens storlek och eventuell nedsättning. Vilket lands lag som skall tillämpas på sådana frågor avgörs på gängse sätt genom den internationella privaträtten.

Den skadelidandes valrätt omfattar bara sådana fall där skadan har inträffat till följd av trafik i Sverige med ett fordon hemmahörande i ett annat EES-land. I den nya 35 § finns bestämmelser för det fall ett motordrivet fordon för vilket trafikförsäkring har meddelats enligt trafikskadelagen orsakar skada i ett annat EES-land än Sverige.

Frågan var ett fordon hör hemma behandlas inte i lagtexten. Avsikten är att bedömningen skall knyta an till den definition som finns i det första motorfordonsförsäkringsdirektivet. Där besvaras i artikel 1.4 frågan vilket land ett fordon normalt hör hemma i. I första hand avses det land där fordonet är registrerat (senare ändrat till det land med vars registreringsskylt fordonet är försett, se artikel 4 i den andra motorfordonsförsäkringsdirektivet). 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.

Beloppsbegränsningen enligt första stycket är 300 miljoner kronor, ränta och rättegångskostnader oräknade. Det kan därför antas att den skadelidande endast i undantagsfall får anledning att utnyttja sin valrätt enligt andra stycket.

När det gäller den lagtekniska utformningen av 14 § andra stycket har *Lagrådet* föreslagit att ordet "motsvarande" skall föras in före "föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma".

I 14 § första stycket finns för närvarande bestämmelser om maximibelopp, om prioritering av ersättning för personskada före sakskada och om proportionering efter kvotdelar för det fall ersättningsbeloppet inte förslår fullt ut till alla ersättningsberättigade. Lagrådets förslag medför att det blir endast i dessa hänseenden - och inga andra - som den skadelidande kan välja tillämpning av motsvarande regler i ett annat EES-land. Lagrådets förslag synes därför kunna medföra en oönskad begränsning när det gäller de regler i ett annat EES-lands lagstiftning om obligatoriska motorfordonsförsäkringar som kan komma att tillämpas genom den skadelidandes val. Det kan nämligen finnas begränsningar i EES-ländernas föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som avser andra förhållanden än de som nämns i 14 § första stycket. Lagrådets förslag har därför inte följts.

Bestämmelsen har i övrigt utformats i enlighet med Lagrådets förslag.

35 § Trafikförsäkring som meddelats enligt denna lag skall i fråga om skada som uppkommer i följd av trafik med ett motordrivet fordon i något annat land i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Sverige, utöver vad som gäller om trafikskadeersättning enligt denna lag, täcka ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit skall omfattas av

en obligatorisk motorfordonsförsäkring. Detta gäller även i fråga om skada som uppkommer vid direkt färd mellan två länder som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om skadan tillfogas en medborgare i ett sådant land.

Tillhör fordon som avses i första stycket svenska staten skall svenska staten i stället bära ersättningsansvaret.

Paragrafen som är ny har behandlats i avsnitt 3.2 i den allmänna motiveringen. Paragrafen innebär att svensk rätt anpassas till innehållet i två EG-direktiv på motorfordonsförsäkringsområdet, nämligen artikel 3 i det första och artikel 2 i det tredje direktivet (72/166/EEC resp. 90/232/EEC). Bestämmelserna innebär att en obligatorisk motorfordonsförsäkring som meddelats enligt bestämmelserna i trafikskadelagen täcker ersättningsansvaret för skador som uppkommer i följd av trafik i ett annat EES-land än Sverige. Det innebär att en svensk motorfordonsförsäkring skall täcka ansvar för skador enligt lagstiftningen i det land där skadan inträffade.

I 35 § föreskrivs att en motorfordonsförsäkring som meddelats enligt bestämmelserna i trafikskadelagen skall täcka även skador som drabbar medborgare i ett EES-land om skadan inträffar under direkt färd mellan Sverige och ett annat EES-land eller under direkt färd mellan två andra EES-länder.

Paragrafen har delvis utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. Således innehåller *andra stycket* en bestämmelse som föreskriver att staten, vars fordon inte omfattas av försäkring, som självförsäkrare bär ersättningsansvaret (jfr 15 §).

I 8 § finns bestämmelser om när trafikskadeersättning skall utgå. Dessa föreskrifter gäller vid sidan av 35 §. Av bestämmelserna följer att om en svensk medborgare skadas i följd av trafik utomlands med en bil som är registerad i Sverige trafikskadeersättning betalas enligt trafikskadelagen. Så är fallet även när den skadade är medborgare i ett annat EES-land än Sverige, men har hemvist här i landet. *Lagrådet* har föreslagit att hänvisningen i 35 § skulle begränsas till bestämmelserna i 8 § andra meningen. Det finns skäl som talar för Lagrådets förslag, såsom att det är just i de fall då skada uppkommer i följd av trafik i ett annat EES-land än Sverige - vilket regleras i 8 § andra meningen - som försäkringen skall täcka ansvaret för de uppkomna skadorna. Genom att ange att försäkringen skall täcka ansvaret "utöver vad som gäller om trafikskadeersättning enligt denna lag" markeras emellertid på ett tydligare sätt att det handlar om ett i grunden artskilt ansvar, nämligen ett ansvar för ersättningen enligt de skadeståndsrättsliga regler som gäller på skadeorten. Med hänsyn härtill har bestämmelsen i denna del inte utformats i enlighet med Lagrådets förslag.

Lagrådet har mot bakgrund av att olika metoder kan bli aktuella i EES-länderna när implementering sker av EG-direktiv ifrågasatt om det är en lämplig ordning att ha enbart en hänvisning i 35 § till den utpekade utländska rättsordningen. Det är nämligen inte säkert att den utpekade rättsordningen implementerat regler motsvarande dem i 14 § andra stycket. Lagrådet har anfört att det kunde vara lämpligt att i högre grad låsa fast tillämpningsområdet för paragrafen genom att att ange att på den skadelidandes begäran 14 § första stycket trafikskadelagen skall tillämpas i stället för

motsvarande utländska föreskrifter. Lagrådet har emellertid inte motsatt sig lagrådsremissens förslag.

Lagrådets alternativa förslag torde kunna leda till tillämpningsproblem om inte implementeringen i alla EES-länder sker genom införande av bestämmelser som formulerats exakt eller i mycket nära anslutning till direktivtexten. Den lösning som valts i lagrådsremissen har därför behållits.

Paragrafen har i övrigt med en redaktionell ändring utformats efter Lagrådets förslag.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. I förhållande till Liechtenstein får regeringen sätta lagen i kraft vid en senare tidpunkt än i förhållande till övriga stater.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5 i den allmänna motiveringen.

7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

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 tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. *Vid skador på renar skall någon avräkning inte ske.*

Paragrafen innehåller bl.a. bestämmelser om trafikskadeersättning för skador som orsakas av okända fordon. Enligt paragrafen svarar de trafikförsäkringsanstalter som har tillstånd att meddela trafikförsäkring solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen om fordonet varit känt. I tredje stycket föreskrivs att vid sakskada som orsakats av ett okänt fordon avräkning skall ske med en tjugondedel av det basbelopp som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Tillägget i tredje stycket innebär att någon sådan sjävriskavräkning inte skall ske vid sakskador på renar. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 2 i den allmänna motiveringen.

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

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 ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

Genom förslaget får 8 § den lydelse som paragrafen hade före de ändringar som skedde genom SFS 1992:1121. Bakgrunden har behandlats i avsnitt 3.2 i den allmänna motiveringen. I 8 § föreskrivs nu åter att trafikskadeersättning skall betalas dels för person- eller sakskada i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon, dels för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt fordon tillfogas en svensk medborgare eller den som har hemvist här i landet.

I den nya 35 § ges vissa bestämmelser som föranletts av EES-avtalet beträffande rätten till ersättning ur trafikförsäkring som har meddelats enligt bestämmelserna i denna lag.

8 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
3. lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
4. lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

9 Beslut

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

Lagrådsremissens lagförslag

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen[1] (1975:1410)

dels att 8 a § trafikskadelagen skall upphöra att gälla,

dels att 8 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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, 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.*	*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 ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

[1] Lagen omtryckt 1977:949.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen[1] (1975:1410)
dels att 14 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall föras in en ny paragraf, 35 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse | *Föreslagen lydelse*

14 §[2]

Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslår beloppet ej till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, utgår i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse nedsättes med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Om skada orsakats här i landet av ett fordon som är hemmahörande i något av länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, tillämpas på begäran av den skadelidande i stället för bestämmelserna i första stycket de föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma.

35 §

Om skada uppkommer i något annat av länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Sverige i följd av trafik med ett motordrivet fordon för vilket trafikförsäkring meddelats enligt bestämmelserna i denna lag eller som tillhör svenska staten, skall försäkringen, utöver vad som gäller om trafikskadeersättning enligt

[1] Lagen omtryckt 1977:949.

[2] Senaste lydelse 1988:1246.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	denna lag, täcka det ersättningsansvar för de uppkomna skadorna som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit skall vara täckt av obligatorisk motorfordonsförsäkring. Detsamma gäller om skada uppkommer vid direkt färd mellan två av de länder som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och skadan tillfogas en medborgare i ett sådant land.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. I förhållande till Liechtenstein får regeringen sätta lagen i kraft vid en senare tidpunkt än i förhållande till övriga stater.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 16 § trafikskadelagen[1] (1975:1410) i paragrafens lydelse enligt lagen (1993:302) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
16 §[2]	
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 tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar.	De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning somskulle 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 tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. *Vid skador på renar skall någon avräkning inte ske.*

[1]Lagen omtryckt 1977:949.

[2]Senaste lydelse 1983:309.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1993-10-04

Närvarande: hovrättspresidenten Bo Broomé, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Baekkevold.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 9 september 1993, varvid statsrådet Reidunn Laurén varit föredragande, har regeringen för lagrådets yttrande överlämnat förslag till ändringar i trafikskadelagen (1975:1410).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ingemar Persson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

I remissen föreslås ändringar i trafikskadelagen i syfte att anpassa svensk rätt till två EG-direktiv om motorfordonsförsäkring. Ändringar i trafikskadelagen i samma syfte beslutades av riksdagen under hösten 1992 (prop. 1992/93:8 bet. 1992/93:LU7, SFS 1992:1121). De remitterade förslagen innebär att den av riksdagen sålunda beslutade lagstiftningen ändras med hänvisning till att de ifrågavarande direktiven bör tolkas på ett mer restriktivt än som gjordes när frågan tidigare behandlades. Det finns mot denna bakgrund anledning att i det följande först något beröra direktiven.

Det direktiv som lagstiftningen huvudsakligen tar sikte på är det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet (90/232/EEC), närmare bestämt artikel 2 som har följande lydelse i den engelska texten: "Member States shall take the neccessary 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."

Den tolkningsfråga som föredraganden tar upp i lagstiftningsärendet är huruvida artikeln - främst ordet "cover" - syftar på den ersättning som skall utgå i ett visst fall, dvs. på det nationella ersättningssystemet i sin helhet, eller bara på en begränsad del av systemet, nämligen de regler som anger det maximala ersättningsbelopp som kan utgå från försäkringen (jfr 14 § trafikskadelagen).

En liknande frågeställning uppkommer med avseende på det andra direktiv som lagstiftningen avser, nämligen det första motorfordonsförsäkringsdirektivet (72/166/EEC). Artikel 3 punkt 2 har följande lydelse på engelska:

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

Vid tillämpning av denna artikel uppkommer sålunda frågan hur uttrycket "covered" etc. i det sista stycket skall förstås.

Den lagstiftning som har antagits av riksdagen bygger på att "cover" respektive "covered" tar sikte på ersättningssystemet i sin helhet. Lagstiftningen innebär i enlighet härmed till att börja med att det svenska ersättningssystemet enligt trafikskadelagen skall gälla även skador som en svenskregistrerad bil orsakar i ett annat EES-land eller vid direkt färd mellan två EES-länder (8 §). Vad gäller skada som uppkommit i ett annat EES-land skall den skadelidande dessutom 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. Vidare har införts en motsvarande valmöjlighet för det fall en skada uppkommer i Sverige med ett fordon som hör hemma i ett annat EES-land. Den skadelidande kan i detta fall begära att - i stället för trafikskadelagens ersättningsregler - reglerna i det land där fordonet hör hemma skall tillämpas. De angivna reglerna om valfrihet har tagits in i 8 a §.

I förevarande lagstiftningsärende gör föredraganden som nämnts en annan bedömning av artiklarnas innebörd. Vad gäller artikel 2 i det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet anser föredraganden att denna tar sikte endast på de begränsningar i fråga om ansvarsbelopp som kan vara föreskrivna i i nationella regelsystem - i Sverige 14 § trafikskadelagen - och således inte på reglerna om vilken ersättning som skall betalas. De remitterade förslagen har utformats mot denna bakgrund. I 8 § slopas reglerna om att ersättning utgår enligt trafikskadelagen när ett svenskt fordon orsakar skada vid färd i ett annat EES-land eller vid direkt färd mellan två EES-länder. Vidare slopas reglerna i 8 a § om valfrihet. I stället införs - med avseende på det fall en skada har uppkommit i Sverige med ett fordon som hör hemma i ett annat EES-land - i 14 § en regel om att i stället för paragrafens bestämmelser om beloppsbegränsning de bestämmelser som i detta avseende gäller i fordonets hemland skall tillämpas om den skadelidande begär det. Vidare införs i en ny 35 § en bestämmelse om att trafikförsäkring enligt trafikskadelagen skall - i fråga om skador som uppkommit med svenskregistrerad bil vid trafik i ett annat EES-land - täcka det ersättningsansvar för de uppkomna skadorna som enligt lagstiftningen i det land där skadan inträffat skall vara täckt av obligatorisk motorfordonsförsäkring. Detsamma skall enligt bestämmelsen gälla i fråga om skador vid direkt färd mellan två EES-länder.

Som motiv till lagändringarna och den ändrade synen på främst det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet anför föredraganden bl.a. att den nu förordade tolkningen är naturlig med hänsyn till direktivets systematiska uppbyggnad samt att reglernas nuvarande utformning kan föra med sig praktiska olägenheter - bl.a. vid skaderegleringen - genom att den skadelidande har rätt att åberopa materiell skadeståndsrätt i andra länder.

Lagrådet känner viss tveksamhet till den omtolkning som sålunda skett

av det tredje direktivet. Lagrådet är sålunda inte helt övertygat om att den tolkning av direktivet som gjordes i det tidigare lagstiftningsärendet är fel. Det finns emellertid skäl som talar för den tolkning som nu förordas. För en sådan tolkning talar sålunda, som föredraganden påpekat, den systematiska uppbyggnaden av direktivet, särskilt i beaktande av hur reglerna om trafikskadeersättning i allmänhet är utformade inom EG-länderna. I sistnämnda avseende gäller i princip - till skillnad mot vad som gäller i Sverige - att de skadeståndsrättsliga frågorna om när ansvar föreligger och om ersättningens storlek inte regleras i lagstiftningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring. Där regleras endast skyldigheten att inneha en försäkring som täcker det skadeståndsrättsliga ansvar som följer av särskilda regler eller allmänna principer på området. Mot denna bakgrund är det mindre troligt att man med direktivet, som ju gäller motorfordons*försäkring*, avsett att införa en ordning som innebär att ersättningsskyldigheten i det land där skadan uppkommit skall kunna avgöras på grundval av reglerna om skadeständsskyldighet i det land där fordonet hör hemma. Detta gäller så mycket mer som skadeståndsskyldighet i internationella sammanhang i allmänhet bedöms på grundval av de materiella reglerna i det land där den skadegörande handlingen företogs (lex loci delicti).

Lagrådet finner med hänsyn till det anförda att det finns fog för den tolkning av det tredje motorfordonsförsäkringsdirektivet som gjorts i förevarande lagstiftningsärende. Detsamma kan sägas i fråga om den ändrade inställningen till det första motorfordonsförsäkringsdirektivet. Lagrådet kan därför i princip godta de ändringar som i dessa avseenden föreslagits i remissen.

När det sedan gäller utformningen av lagregleringen bör 14 § andra stycket justeras bl.a. så att det klarare framgår att det är i de avseenden som anges i 14 § andra stycket som den skadelidande skall ha valfrihet, nämligen i fråga om belopp, skadeprioritering och turordning mellan skadelidande. Lagrådet föreslår att 14 § andra stycket får följande lydelse:

Om skada uppkommer i följd av trafik här i landet med ett fordon som är hemmahörande i något av länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, tillämpas på begäran av den skadelidande i stället för första stycket de motsvarande föreskrifter om obligatorisk motorfordonsförsäkring som gäller i det land där fordonet hör hemma.

I 35 § föreskrivs enligt det remitterade förslaget att en trafikförsäkring enligt lagen skall täcka det ersättningsansvar för de uppkomna skadorna som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkom skall vara täckt av obligatorisk motorfordonsförsäkring. Det är tydligen meningen att det angivna ersättningsansvaret skall omfatta också det ansvar enligt det andra landets lagstiftning som följer av att man där inför regler för uppfyllande av de ifrågavarande direktiven. Genom hänvisningen till den utländska lagstiftningen blir omfattningen av regeln i 35 § således beroende av hur man i de andra EES-länderna utformar lagstiftningen om införlivande av de ifrågavarande direktiven. Det kan mot bakgrund av att

olika metoder tydligen kan bli aktuella i det avseendet ifrågasättas om detta är en lämplig ordning. Det kunde här vara lämpligt med en reglering som låser fast vad trafikförsäkringen skall omfatta i detta avseende. Lagrådet vill emellertid inte motsätta sig förslaget i denna del.

35 § bör dock omformuleras med hänsyn till att statens fordon inte omfattas av försäkring. Även vissa redaktionella ändringar bör företas. Lagrådet föreslår att paragrafen får följande lydelse:

35 §

Trafikförsäkring som meddelas enligt denna lag skall i fråga om skada som uppkommer i följd av trafik med ett motordrivet fordon i något annat land i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Sverige, utöver vad som följer av 8 § andra meningen, täcka ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit skall omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring. Vad som sagts nu gäller också i fråga om skada som uppkommer vid direkt färd mellan två länder som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om skadan tillfogas en medborgare i ett sådant land.

Tillhör fordon som avses i första stycket svenska staten skall svenska staten i stället bära ersättningsansvaret.

Ett alternativ för det fall man - i enlighet med lagrådets resonemang i det föregående - i högre grad vill låsa fast tillämpningsområdet för paragrafen kan vara att i en andra mening i första stycket föreskriva följande: "Om den skadelidande begär det skall ersättningen därvid bestämmas med tillämpning av 14 § första stycket i stället för motsvarande utländska föreskrifter."

Proposition 1
Propositionens huvudsakliga innehåll 1
Propositionens lagförslag 2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 oktober 1993 7
1 Ärendet och dess beredning 7
2 Självrisk på ersättning vid sakskada som vållats av okänt fordon 9
2.1 Bakgrund 9
2.2 Nuvarande förhållanden 11
2.3 Överväganden 14
2.3.1 Undantag från självrisk vid skador på renar 14
2.3.2 Undantag för annan egendom 15
3 EG:s tredje motorfordonsförsäkringsdirektiv 17
3.1 Bakgrund 17
3.2 Överväganden 20
4 Kostnader 22
5 Ikraftträdande 22
6 Upprättade lagförslag 22
7 Specialmotivering 23
7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 23
7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 23
7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:302) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 26
7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:303) om ändring i lagen (1992:1121) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) 27
8 Hemställan 27
9 Beslut 27

Bilaga 1 Lagrådsremissens lagförslag 28
Bilaga 2 Utdrag ur protokoll vid lagrådets sammanträde 1993-10-04 32

gotab 45071, Stockholm 1993