Nr 15

/ J

Regeringens proposition med förslag till trafikskadelag m. m.;

beslutad den 21 augusti 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås nya regler om trafikförsäkring och om ersättning vid trafikskada. Reglerna tas in i en trafikskadelag, som ersätter de nuvarande bestämmelserna i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen.

Liksom nu skall varje motorfordonsägare ha trafikförsäkring för sitt fordon. Ersättning betalas ur trafikförsäkringen, så snart någon i fordonet skadas. Både förare och passagerare har alltså rätt till ersättning. Dessutom utgår ersättning ur trafikförsäkringen till utomstående, t. ex. cyklister och fotgängare, som skadas i följd av trafik med fordonet.

Full ersättning utgår för alla personskador, oberoende av om någon har skuld till olyckan eller inte. I princip skall det också vara utan betydelse om den skadade själv har medverkat till skadan. Bara om den skadade har medverkat uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet kan ersättningen jämkas. I övrigt skall inga undantag göras från rätten till ersättning.

Ersättning till förare och passagerare betalas ur det egna fordonets trafikförsäkring även om skadorna skulle ha uppkommit vid kollision med annat fordon. Förare och passagerare skall alltså vända sig till det egna försäkringsbolaget och behöver inte ta reda på var det andra fordonet var försäkrat. Om skadorna har orsakats genom vållande i samband med förandet av ett annat fordon, kan emellertid det försäkringsbolag som har betalat ut ersättningen kräva den tillbaka från försäkringen för det andra fordonet. I sista hand kommer alltså ersättningen att belasta försäkringen för fordon som har förts oaktsamt.

Om ett motorfordon eller egendom som befordras med sådant fordon skadas vid en singelolycka, utgår ingen ersättning från fordonets egen trafikförsäkring. Om skadorna däremot har vållats genom ett annat fordon i samband med kollision, ersätts skadorna från det andra fordonets trafikförsäkring. Dessa regler innebär att den som vill ha full

täckning för vagnskador o. d. även i fortsättningen får teckna en frivillig försäkring.

Uppstår skador på egendom som tillhör utomstående person och som inte befordras med motorfordon utgår ersättning från försäkringen för det fordon varigenom skadorna har orsakats. Ersättningen utgår oavsett om fordonet har förts oaktsamt eller ej.

Den nya trafikskadelagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1976.

1 Förslag till Trafikskadelag

Härigenom föreskrives följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på fordon som är avsett att föras av gående och ej heller på motorredskap.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Trafikförsäkring

2 § Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fullgöres dock försäkringsplikten av denne.

3 § Staten är ej skyldig att hålla trafikförsäkring. Sådan skyldighet åvilar ej heller annan beträffande

1. motordrivet fordon under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584), allmänna förfogandelagen (1954:279) eller civilförsvarslagen (1960:74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963:110),
2. motordrivet fordon under tid då fordonet innehas av försvarsmakten enligt skriftligt avtal som har träffats av militär myndighet eller då fordonet brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

4 § Regeringen kan föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikt beträffande

1. motordrivet fordon som tillhör viss främmande stat,
2. annat motordrivet fordon som är registrerat eller hemmahörande i viss främmande stat.

5 § Trafikförsäkring meddelas av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Försäkringsanstalt som har fått sådant tillstånd är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring och att

utfärda bevis därom enligt formulär som försäkringsinspektionen fastställer.

I tillstånd som avses i första stycket kan skyldigheten att meddela trafikförsäkring begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område.

Återkallar regeringen tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

6 § Avtal om trafikförsäkring upphör att gälla tidigast en månad efter det att myndighet som regeringen bestämmer har fått anmälan från försäkringsanstalten om att avtalet har blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande har inträtt. Avtalet får dock bringas att upphöra tidigare, om ny trafikförsäkring för fordonet har blivit gällande eller om skyldigheten att hålla försäkring har upphört.

I fall som avses i 5 § tredje stycket upphör försäkringsavtalet senast vid utgången av den där angivna fristen.

7 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om försäkringsanstalts verksamhet enligt denna lag.

Trafikskadeersättning

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).

9 § I fråga om trafikskadeersättning äger 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning.

10 § Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon som är i trafik, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

Skadas motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med sådant fordon, utgår trafikskadeersättning endast om skadan har uppkommit i följd av trafik med annat motordrivet fordon och därvid orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. I sådant fall utgår ersättningen från trafikförsäkringen för det andra fordonet.

11 § Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

12 § Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning med anledning av att någon har dödats kan även jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

13 § Skall trafikskadeersättning för en och samma skada utgå från trafikförsäkringarna för flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt för ersättningen.

14 § Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst femtio 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.

15 § Beträffande motordrivet fordon som enligt 3 § eller med stöd av 4 § 1 är undantaget från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fall som avses i första stycket gäller vad som i denna lag föreskrives om försäkringsanstalt i tillämpliga delar staten.

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 här i landet 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.

17 § Skadelidandes rätt till trafikskadeersättning får, utöver vad som anges i denna lag, inskränkas endast på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt lagen (1927:77) om försäkringsavtal kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge försäkringsbelopp.

Skadestånd m. m.

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

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

19 § Den som har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Detta gäller dock ej i den mån trafikskadeersättningen skulle ha kunnat krävas åter från den skadeståndsskyldige enligt 20 §.

Har försäkringsgivare enligt avtal om annan skadeförsäkring än trafikförsäkring utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder försäkringsgivaren intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning. Detsamma gäller när enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen har medfört.

Trafikförsäkringsanstalts återkravsrätt m. m.

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

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

21 § I avtal om trafikförsäkring får göras förbehåll om rätt för försäkringsanstalten att kräva utgiven trafikskadeersättning åter från försäkringstagaren intill belopp för vilket denne har åtagit sig att stå självrisk.

Förbehåll om rätt till återkrav från fysisk person får för varje skadehändelse göras gällande med högst en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadehändelsen inträffar.

22 § Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon i följd av trafik med detta fordon och annat motordrivet fordon och har skadan orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på detta, får trafikskadeersättning som har utgått för skadan krävas åter från försäkringen för det andra fordonet. Har vållande eller bristfällighet förekommit även på det förstnämnda fordonets sida, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Kan enligt första stycket ersättning krävas åter från försäkringarna för två eller flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt.

23 § Svarar trafikförsäkringarna för flera fordon solidariskt, skall försäkringarna sinsemellan taga lika del i ersättningsansvaret. Har skadan orsakats genom vållande i samband med förandet av något av fordonen eller genom bristfällighet på något av dem, skall dock försäkringen för det fordonet bära hela ersättningen i förhållande till försäkringen för fordon på vars sida varken vållande eller bristfällighet har förekommit. Föreligger vållande eller bristfällighet på flera sidor, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.

24 § I fall som avses i 16 § fördelas försäkringsanstalternas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket får intill en tiondedel av det basbelopp som anges i 21 § krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får dock ej krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat här i landet eller var avställt.

Har trafikskadeersättning utgetts enligt 16 § tredje stycket och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

25 § Den som på grund av ansvarighet för skada enligt 20 § har utgett ersättning till försäkringsanstalt får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som också är ansvarig för skadan enligt 20 §.

Försäkringstagare som har krävts på självriskbelopp enligt 21 § och försäkringspliktig som har krävts på belopp som avses i 24 § andra stycket inträder intill det utgivna beloppet i den rätt till skadestånd enligt 20 § eller den rätt till återkrav enligt 22 eller 23 § som tillkommer försäkringsanstalten respektive försäkringsanstalterna. Är försäkringstagaren eller den försäkringspliktige ansvarig för skadan enligt 20 §, äger första stycket motsvarande tillämpning.

26 § Ersättning som har utgetts enligt denna lag får utöver vad som följer av 20—25 §§ krävas åter endast på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren.

Övriga bestämmelser

27 § Så snart ägare, brukare eller förare av motordrivet fordon har fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall enligt denna lag, skall han underrätta den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet om händelsen. Han är vidare skyldig att på begäran lämna försäkringsanstalten behövliga upplysningar och handlingar.

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

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

29 § Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej tagas i mät för den skadelidandes skuld. Utmätning av livräntebelopp kan dock ske enligt vad som föreskrives i utsökningslagen (1877:31 s. 1).

Försäkringsanstalt får kvitta fordran på självriskbelopp enligt 21 § mot försäkringstagarens fordran hos anstalten. Fordran på ersättning som avses i 24 § andra stycket får kvittas mot fordran som innehas av den försäkringspliktige.

Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej i vidare mån än som följer av 19 § överlåtas innan ersättningen är tillgänglig för lyftning.

30 § I fall som avses i 16 § företrädes försäkringsanstalterna i ärende om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening, i vilken anstalterna är medlemmar. För visst ärende eller viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av anstalterna att företräda de övriga.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

31 § Den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt dömes till böter.

Om annat motordrivet fordon brukas i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finns, dömes den försäkringspliktige till böter.

Till böter dömes även annan som brukar eller låter bruka motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring icke finns.

32 § Domstol kan i mål om ansvar för förseelse som avses i 31 § första stycket eller, sedan domen i målet har vunnit laga kraft, på särskild talan av allmän åklagare förelägga den försumlige vid vite att fullgöra försäkringsplikten.

Om någon under tid då han står under åtal för förseelse som avses i 31 § andra eller tredje stycket fortsätter att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

33 § Förare av moped skall under färd här i landet medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och på anmodan visa upp detta för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket dömes till böter, högst femhundra kronor. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäk-

ring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

Genom lagen upphäves

1. lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,

2. lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon,

3. lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.,

4. förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten.

Avtal om trafikförsäkring enligt lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon eller motsvarande försäkring, som är gällande vid ikraftträdandet och som har ingåtts för tid som delvis infaller därefter, gäller som avtal om trafikförsäkring enligt denna lag med de ändringar som följer av lagen. Försäkringstagaren får dock för tid efter ikraftträdandet frånträda avtalet och därmed förenat avtal om annan motorfordonsförsäkring med verkan en månad efter det att uppsägning har skett hos försäkringsanstalten. I sådant fall har försäkringstagaren rätt att återfå erlagd premie som belöper på tid efter frånträdandet.

Vill försäkringsanstalten med anledning av nya lagens ikraftträdande och samtidigt därmed genomföra annan ändring i avtalet om trafikförsäkring än som följer av lagen eller genomföra ändring i därmed förenat avtal om annan motorfordonsförsäkring, får det ske, om försäkringstagaren senast två månader före lagens ikraftträdande skriftligen underrättas om ändringen och om sin rätt att frånträda avtalet enligt vad nyss har sagts.

2 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik

Härigenom föreskrives att 2 och 5 §§ lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

2 §[1]

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm skall ej tillräknas den skadelidande som vållande.

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

5 §[1]

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *någondera automobilens ägare eller förare eller*

Uppkommer i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *skada på egendom som tillhör någondera*

---

[1] Senaste lydelse 1975:52.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan. *Vid tillämpning av vad nu sagts skall underlåtenhet av förare att använda bilbälte eller skyddshjälm ej tillräknas honom som vållande.*	*automobilens ägare eller förare,* varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

3 Förslag till
Lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Härigenom föreskrives att 3 kap. 8 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 KAP. 8 §	
Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motorfordon* som vållats av fordonets förare, i den mån *ersättning för skadan skall utgå enligt lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon eller skall utges antingen av någon som i egenskap av fordonets ägare är ansvarig för skadan men enligt 4 § nämnda lag är befriad från trafikförsäkringsplikt eller av staten enligt lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten m. m.*	Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motordrivet fordon* som vållats av fordonets förare, i den mån *trafikskadeersättning kan utgå för skadan enligt trafikskadelagen (1975:000).*

Denna lag träder i kraft 1 juli 1976.

4 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor

Härigenom föreskrives att 15 § lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
15 §	
De försäkringsanstalter, som meddelar trafikförsäkring, svarar solidariskt för kostnader som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivräntor utgår enligt denna lag.	
De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till *de belopp som dessa under närmast föregående kalenderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.*	De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till *beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

5 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift *dels* att i 8 a §[1] orden "Kungl. Maj:t" skall bytas ut mot "regeringen", *dels* att 7 och 9 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §	
Överlastavgift påföres för bil, ägaren, och för släpvagn, ägaren av den bil som släpvagnen drages av.	
I fråga om bil som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare.	I fråga om bil som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare. *Innehas bil med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.*
Brukas bil av någon som är skyldig att ersätta skada enligt 6 eller 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, anses brukaren som bilens ägare.	*Brukar någon annans bil utan lov, påföres brukaren överlastavgiften.*
9 §[1]	
Bestämmelserna i 6, 8, *31, 32* och 43 §§ *vägtrafikskatteförordningen* (1973:601) äger motsvarande tillämpning på överlastavgift.	Bestämmelserna i 6, 8, *30–32* och 43 §§ *vägtrafikskattelagen* (1973:601) äger motsvarande tillämpning på överlastavgift.
Denna lag gäller ej i fråga om fordon som	Denna lag gäller ej i fråga om fordon som
är registrerat i militära fordonsregistret,	är registrerat i militära fordonsregistret,
brukas av *krigsmakten* enligt skriftligt avtal med militär myndighet,	brukas av *försvarsmakten* enligt skriftligt avtal med militär myndighet,

[1] Senaste lydelse 1974:292.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt allmänna förfogandelagen (1954:279), rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584) eller civilförsvarslagen (1960:74).	är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt allmänna förfogandelagen (1954:279), rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584) eller civilförsvarslagen (1960:74).

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 8 a och 9 §§ en vecka efter den dag, då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling, och i övrigt den 1 juli 1976.

6 Förslag till
Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrives att 35 § vägtrafikskattelagen (1973:601)[1] skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
35 §	
Brukas fordon utan lov eller av någon som enligt 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.	*Den som brukar annans fordon utan lov dömes i ägarens ställe enligt 34 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

[1] Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-03-06

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Sigurdsen, Gustafsson, Zachrisson, Hjelm-Wallén.

Föredragande: statsrådet Lidbom.

Lagrådsremiss beträffande ersättning vid trafikskada.

Föredraganden anför.

1 Inledning

Frågan om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon har sedan länge varit underkastad särskild reglering genom lagstiftning om skärpt skadeståndsansvar i förening med obligatorisk ansvarsförsäkring. Reglerna härom återfinns i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen) och lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen).

Förslag till en reformering av denna lagstiftning har tidigare lagts fram vid några tillfällen. Sålunda föreslogs i ett år 1938 avgivet betänkande (SOU 1938:27) en ny trafikförsäkringslag efter delvis nya principer. Förslaget ledde dock endast till mycket begränsade lagändringar. År 1957 lade bilskadeutredningen i betänkandet (SOU 1957:36) Trafikförsäkring fram förslag till ny lag om trafikförsäkring. Förslaget har ej föranlett lagstiftning.

Vid tillkomsten av skadeståndslagen (1972:207) framhöll föredragande departementschefen (prop. 1972:5) att gällande regler om trafikskadeansvaret har vissa brister. En reformering av reglerna borde emellertid enligt departementschefen anstå i avbidan på att det då pågående arbetet på nya allmänna regler om skadestånd vid personskada hade slutförts. Förslag till sådana regler har nyligen förelagts riksdagen (prop. 1975:12).

Genom rekommendation nr 24/1973 hemställde Nordiska rådet till regeringarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige att låta undersöka om det var ändamålsenligt och möjligt att genomföra en utvidgning av trafikförsäkringen till att i viss omfattning täcka även ersättning till ägare

och förare av motorfordon. I skrivelse till justitiedepartementet den 23 november 1973 har trafikförsäkringsföreningen lagt fram vissa konkreta förslag till en reformering av det nuvarande ersättningssystemet vid trafikskada.

I februari 1974 tillkallades i Sverige en särskild sakkunnig[1] för att se över lagstiftningen om ersättning vid trafikskada och trafikförsäkring.

Den sakkunnige, som har antagit namnet trafikskadeutredningen, har i oktober 1974 avlämnat betänkandet (SOU 1974:87) Trafikskadeersättning. De lagförslag som innefattas i betänkandet torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1.*

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av justitiekanslern (JK), riksåklagaren (RÅ), Svea hovrätt, rikspolisstyrelsen, försvarets civilförvaltning (FCF), riksförsäkringsverket, postverket, televerket, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, luftfartsverket, bilregisternämnden, statskontoret, generaltullstyrelsen, försäkringsinspektionen, konsumentombudsmannen (KO), konsumentverket, länsstyrelsen i Älvsborgs län, yrkesskadeförsäkringskommittén, leasingutredningen, försäkringsrättskommittén, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges advokatsamfund, Lantbrukarnas riksförbund, Svenska åkeriförbundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Trafikförsäkringsföreningen, Försäkringsjuridiska föreningen, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Svenska motorcykelförbundet (SVEMO), Cykel- och mopedfrämjandet (CMF) samt Sveriges motorcyklisters centralorganisation (SMC).

Yttranden över betänkandet har dessutom inkommit från Statsanställdas förbund. Försäkringsbolaget Ansvar, Aktionsgruppen mot MC-olyckor och Frivilliga motorcykelkårens riksförbund.

En sammanställning av remissyttrandena torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2.*

[1] Justitieråd Ulf Nordenson. Experter: direktörerna Per Boëthius, Gunnar Lanteli och Erland Strömbäck samt advokaten Åke Vilhelmson och direktören Hilding Åberg.

2 Nuvarande förhållanden

2.1 Inledande anmärkningar

För skadeståndsansvar i allmänhet gäller i svensk rätt den s. k. culparegeln. Denna regel, som återfinns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), innebär att den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada skall ersätta skadan. Culparegeln gäller i och för sig också i fråga om skador som uppkommer vid trafik med motorfordon. På detta område har emellertid de skadelidande sedan länge ett förstärkt skydd genom särskild lagstiftning.

Genom lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen) har skadeståndsansvaret för förare, ägare och, i vissa fall, brukare av motorfordon skärpts utöver vad som gäller enligt culparegeln. I fråga om förarens vållande har bevisbördan kastats om till den skadelidandes fördel. För att undgå ersättningsskyldighet måste föraren visa att han inte har förfarit uppsåtligt eller vårdslöst (s. k. presumtionsansvar). Härigenom uppnås i praktiken nästan samma effekt som om föraren hade haft ett objektivt ansvar, dvs. ett ansvar som inte är beroende av uppsåt eller vårdslöshet. Också ägaren har ett ansvar med omkastad bevisbörda för skada som har uppkommit i följd av trafik med hans fordon.

De skadelidandes rätt till skadestånd garanteras genom tvingande bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring. Sådana bestämmelser finns i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen). Beträffande vissa fordon, som inte omfattas av trafikförsäkringsplikten, garanteras ersättning genom bestämmelser i andra lagar.

2.2 Trafikansvar enligt bilansvarighetslagen

2.2.1 Bilansvarighetslagens tillämpningsområde

Bilansvarighetslagen är tillämplig på skada som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som inte befordras med fordonet (2 § första stycket).

Med "automobil" avses enligt 1 § tre slag av fordon, nämligen dels motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, dels motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul, dels annat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim.

Med fordon förstås varje anordning på hjul, band eller medar som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Till automobil i bilansvarighetslagens bemärkelse är inte att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Uttrycket skada "i följd av trafik" med automobil har i rättspraxis tolkats vidsträckt. Trafik anses föreligga så snart en bil har kommit i rörelse, oavsett om motorn har varit i gång eller inte. Även skada som uppkommer när en bil står helt stilla har ibland ansetts vara en följd av trafik med bilen. En sådan bedömning har skett när skadan inträffat i samband med att bilen använts för sitt ändamål, exempelvis när skadan har orsakats av att en bildörr öppnats efter parkering av bilen. Någon lokal begränsning avses inte med uttrycket skada i följd av trafik med automobil. Även skada som orsakats av traktor ute på en åker eller av personbil inne i en verkstadslokal kan räknas som trafikskada i bilansvarighetslagens mening.

2.2.2 Ansvarssubjekt enligt bilansvarighetslagen

Som förut nämnts kan skadeståndsskyldighet med anledning av skada i följd av trafik med automobil uppkomma för tre kategorier, nämligen för fordonets ägare, förare eller brukare.

Enligt 2 § första stycket kan ägaren oberoende av eget vållande bli ansvarig för skada som har uppkommit i följd av trafik med bilen. Han kan undgå ansvarighet endast genom att visa att skadan varken har orsakats av bristfällighet på bilen eller har vållats av föraren. Kan ägaren inte bevisa att bilen inte har varit bristfällig inträder ansvar, om han inte lyckas föra bevisning om att bristfälligheten helt saknat betydelse för skadans uppkomst.

Skadeståndsansvaret för föraren vilar enligt 2 § tredje stycket på culparegeln, men också här är bevisbördan omkastad. Föraren är nämligen lika med ägaren skyldig att ersätta skada i följd av trafik med fordonet, om det inte framgår av omständigheterna att föraren inte har varit vållande till skadan. Däremot bär föraren inte något ansvar för skada som har orsakats av bristfällighet på fordonet, såvida inte bristfälligheten kan tillräknas honom som vållande.

Också brukaren bär i vissa fall ansvar enligt bilansvarighetslagen. Brukar någon olovligen annans fordon svarar han enligt 6 § i stället för ägaren för skada som inträffar under brukandet. Solidariskt ansvar för ägaren och den som lovligen brukar fordonet uppkommer enligt 7 § i två typfall. Det ena kännetecknas av att brukaren innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att anställa förare av bilen. Det andra fallet utmärks av att brukaren innehar bilen med nyttjanderätt utan sådan befogenhet men ändå anlitar en förare som inte är anställd av ägaren. Om brukaren anlitar en av ägaren anställd förare har han däremot inte något ansvar enligt bilansvarighetslagen.

Om både ägare och förare är ersättningsansvariga enligt 2 § skall ansvaret enligt 3 § fördelas mellan dem efter vad som prövas skäligt med hänsyn till omständigheterna. Om ägare eller förare bär culpaansvar, dvs. är bevisligen vållande till skadan, får han ensam svara för skadan även om den andre bär trafikansvar enligt bilansvarighetslagen därför att han inte kan visa sig fri från vållande. Fördelningsregeln i 3 § tillämpas med andra

ord inte i den situationen. Regeln är inte heller tillämplig vid skada i följd av trafik med motorfordon som ägs eller nyttjas av staten. Detta berörs närmare i avsnitt 2.3.

Ägare eller annan som har utgett ersättning enligt bilansvarighetslagen har enligt 11 § regressrätt mot den som har vållat skadan.

2.2.3 Ansvaret enligt 2 § bilansvarighetslagen

Ansvaret enligt 2 § omfattar både person- och sakskada. Ett undantag gäller dock för personskada som tillfogas föraren. Vidare gäller ett undantag för skada på själva fordonet samt för skada på egendom som befordras med fordonet oavsett om egendomen tillhör fordonets ägare eller förare eller en tredje man. I dessa fall utgår alltså inte någon ersättning enligt bilansvarighetslagen. I fråga om förarens rätt att få ersättning av ägaren för personskada gäller i stället allmänna utomobligatoriska eller, i vissa fall, kontraktsrättsliga skadeståndsregler. Detsamma är fallet beträffande ägarens rätt att få ersättning av föraren för skada på fordonet resp. rätten för ägare av befordrad egendom att av fordonsägaren eller föraren få ersättning för skada på den befordrade egendomen. De utomobligatoriska regler som kan bli tillämpliga är de allmänna bestämmelserna om vållandeansvar i 2 och 3 kap. skadeståndslagen.

För personskada utgår ersättning enligt 2 § bilansvarighetslagen till såväl passagerare i fordonet som personer utanför detta, t. ex. fotgängare och cyklister. Även fordonets ägare har rätt till ersättning av fordonets förare för sådan skada, vare sig han färdas som passagerare i det egna fordonet eller befinner sig utanför detta. Att ägaren själv bär presumtionsansvar för skador som fordonet orsakar leder emellertid till att han som skadelidande i princip har en mer inskränkt ersättningsrätt än andra skadelidande. I försäkringsbolagens skaderegleringspraxis torde emellertid ägaren numera regelmässigt tillerkännas fullt skadestånd för personskada, under förutsättning att han inte själv har varit medvållande och på den grund får jämkning av skadeståndet.

En skadelidande tredje man, dvs. annan än fordonets ägare eller förare, har samma rätt till ersättning för sakskada som för personskada. Det kan gälla skador på byggnader, trafikanordningar, cyklar, en cyklists eller fotgängares kläder eller andra tillhörigheter eller skador på gröda eller annan växtlighet etc.

Den skadelidandes medvållande kan enligt 2 § andra stycket första punkten leda till jämkning av skadeståndet enligt de grunder som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Enligt 2 § andra stycket andra punkten skall underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm inte tillräknas den skadelidande som vållande. Av medvållanderegeln har i rättspraxis analogivis ansetts följa, att den som lider skada i en situation där han själv bär trafikansvar enligt 2 § måste räkna med att hans anspråk mot skadevållaren kan sättas ned. Om t. ex. en fotgängare genom vårdslöshet har orsakat skada på en bil, kan bilägaren få finna sig i att det skadestånd som åläggs fotgängaren jämkas eller att denne t. o. m. helt

befrias från ansvar. Jämkning av detta slag anses kunna ske även när bilisten riktar anspråk mot annat subjekt än medtrafikant, t. ex. väghållare. Bär den mot vilken anspråket riktas själv strikt ansvar – t. ex. innehavare av luftfartyg – får bilisten enligt rättspraxis också räkna med jämkning på grund av sitt skärpta trafikansvar.

Om skada uppkommer i följd av trafik med två eller flera motorfordon under sådana förhållanden att ägare och förare av de inblandade fordonen bär presumtionsansvar för skadan enligt 2 §, svarar de enligt 5 § första stycket solidariskt för skadeståndet. Beträffande skador som tillfogas fordonens ägare eller förare gäller dock särskilda regler enligt 5 § andra stycket (se avsnitt 2.2.4).

När solidariskt skadeståndsansvar föreligger enligt 5 § första stycket, fördelas det slutliga ansvaret mellan ägare och förare på ömse sidor enligt särskilda föreskrifter i detta lagrum. Huvudregeln är att fördelningen skall ske efter vad som finnes skäligt med hänsyn till omständigheterna. Men om det föreligger vållande vid förandet av fordonet på någondera sidan och det inte kan styrkas sådant vållande på den andra sidan, skall den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen. Kan vållande inte styrkas på någondera sidan eller föreligger vållande på båda sidor och fördelningen sålunda skall ske på grundval av en skälighetsprövning, resulterar denna i praktiken regelmässigt i en likafördelning av ersättningsansvaret. Framför allt i fall då vållande styrks på båda sidor men även när båda sidor bär presumtionsansvar kan emellertid annan fördelning bli aktuell med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor eller andra särskilda omständigheter. Det är att märka att frågan huruvida bristfällighet på något av de inblandade fordonen har medverkat till skadan inte tillmäts någon betydelse vid bestämmande av ersättningsansvarets fördelning enligt 5 § första stycket, såvida inte bristfälligheten kan tillräknas föraren eller ägaren av det bristfälliga fordonet som vållande.

2.2.4 Ansvaret för kollisionsskador enligt 5 § andra stycket bilansvarighetslagen

Frågan om rätt för ägare eller förare av ett motorfordon som kolliderar med annat motorfordon att få skadestånd av ägare och förare av det andra fordonet är som förut nämnts underkastad särskild reglering i 5 § andra stycket. Dessa bestämmelser gäller såväl person- som sakskada. I fråga om sakskada har bestämmelserna praktisk betydelse framför allt när det gäller skador på de inblandade fordonen och på egendom som befordras med dem och tillhör resp. ägare eller förare. Men bestämmelserna är i och för sig tillämpliga också på skador som tillfogas ägares eller förares egendom utanför fordonen. Vidare avser bestämmelserna inte bara egentliga kollisionsfall utan varje situation där ägare eller förare av ett motorfordon har lidit skada i följd av trafik med det egna fordonet och annat motorfordon.

Reglerna i 2 § om presumtionsansvar är i och för sig tillämpliga också i fråga om sådana kollisionsskador som det nu är fråga om. Bestämmelserna i 5 § andra stycket innebär emellertid att den skadelidande ägaren eller föraren får tåla jämkning eller helt bortfall av sin ersättning i större omfattning än som följer av den allmänna regeln i 2 § andra stycket om jämkning på grund av styrkt medvållande. Underlåtenhet av föraren att använda bilbälte eller skyddshjälm skall dock enligt 5 § andra stycket andra punkten inte tillräknas honom som vållande.

Huvudregeln enligt 5 § andra stycket är att ersättning skall jämkas efter vad som finnes skäligt, om det inte framgår av omständigheterna att varken bristfällighet på fordonet på den skadelidande sidan eller vållande vid dettas förande har medverkat till skadan. Den regeln blir således till en början tillämplig, om ägare och förare på ömse sidor bär endast presumtionsansvar. Men den blir också tillämplig om det visas att vållande till skadan föreligger på båda sidor eller att bristfällighet på fordonet på ömse sidor eller på den ena sidan har medverkat till skadan utan att vållande kan visas på någondera sidan. Visas bristfällighet föreligga bara på det ena fordonet och kan vållande inte styrkas på någondera sidan blir dock regeln om skälighetsprövning tillämplig bara under förutsättning att den sida där bristfällighet ej kunnat visas inte har lyckats föra bevisning om att varken bristfällighet på fordonet på den sidan eller vållande vid dettas förande har medverkat till skadan. Skälighetsprövningen leder i praktiken regelmässigt till att jämkning sker till hälften av full ersättning. Hänsyn till graden av vållande på ömse sidor eller andra särskilda omständigheter kan dock föranleda en annan jämkningskvot.

Om emellertid vållande till skadan visas föreligga på någondera sidan men det inte visas att den andra sidan är vållande, skall den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan. Detta gäller även om den senare sidan inte lyckas föra bevisning om att varken bristfällighet på fordonet på den sidan eller vållande vid dettas förande har medverkat till skadan. Detsamma är fallet, om det visserligen kan visas att bristfällighet på fordonet på den sidan har medverkat till skadan men detta inte kan tillräknas ägare eller förare på den sidan som vållande. Vållande på den ena sidan slår med andra ord ut bristfällighet på fordonet på den andra sidan som ansvarsgrund.

För en skadelidande ägares vidkommande innebär dessa bestämmelser s. k. passiv identifikation, dvs. ägaren tillräknas vållande av föraren av hans fordon som om han själv hade varit vållande.

Bestämmelserna i 5 § andra stycket medför att, när i följd av trafik med två eller flera fordon förare eller ägare på ömse sidor har lidit skada, ersättning i någon omfattning praktiskt taget alltid utgår från motsidan. Det är bara när ägare och förare på ömse sidor lyckas bevisa, att skadan inte har orsakats vare sig genom bristfällighet på fordonet eller genom vållande vid förandet av detta, som vardera sidan får bära sin skada. I praktiken uppkommer dock nästan aldrig en sådan situation. Ofta leder reglerna till att ersättning skall utges från ömse sidor. Detta blir så gott

som alltid fallet när båda sidor bär presumtionsansvar. Detsamma gäller i princip också när det visas att förarna på ömse sidor har varit vållande. Dessa situationer är också de vanligast förekommande. Om t. ex. vid en kollision mellan bilarna A och B båda förarna har varit vållande eller vållande inte kan styrkas på någondera sidan samt skadan på bilen A uppgår till 1 000 kr. och skadan på bilen B belöper sig till 2 000 kr., skall ägare och förare av bilen A betala 1 000 kr. till ägaren av bilen B samtidigt som ägare och förare av bilen B skall betala 500 kr. till ägaren av bilen A. På motsvarande sätt regleras eventuell personskada som har tillfogats ägare eller förare av bilen A resp. bilen B.

2.3 Skadeståndsansvar för förare av statliga fordon

Enligt förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldighet för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, får staten i princip inte utkräva ersättning av fordonets förare. Undantag gäller bara om föraren under färden har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, rattonykterhet eller rattfylleri eller om han har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Detta innebär att den särskilda regeln i 3 § bilansvarighetslagen om fördelningen av ägares och förares skadeståndsskyldighet enligt 2 § bilansvarighetslagen inte kan tillämpas vid skada i följd av trafik med motorfordon som ägs eller nyttjas av staten. Staten kan ju över huvud taget inte rikta återkrav mot föraren när denne bär endast presumtionsansvar.

I de fall när staten inte får utkräva ersättning av föraren kan denne – om den skadelidande har krävt honom på skadestånd – söka åter av staten vad han har utgett i skadestånd, i den mån staten är skyldig att ersätta skadan. Detta gäller även i sådana fall när staten visserligen inte är skadeståndsskyldig enligt bilansvarighetslagen av den anledningen att fordonet inte är en automobil i lagens mening men staten annars skulle ha ådragit sig sådan skyldighet.

2.4 Trafikförsäkring

2.4.1 Trafikförsäkringsplikten

Enligt 1 § första stycket trafikförsäkringslagen skall trafikförsäkring finnas för motorfordon som är registrerat här i riket och som inte är avställt samt för annat motorfordon som brukas i trafik här i riket. Försäkringsplikten åvilar ägaren. Enligt 1 § andra stycket skall försäkringsplikten dock fullgöras av den som innehar motorfordon på grund av avbetalningsköp, även om äganderätten till fordonet inte har gått över på honom. Försäkringsplikten är sanktionerad genom straff- och vitesbestämmelser i 24 och 25 §§.

Begreppet *motorfordon* i trafikförsäkringslagen överensstämmer i

huvudsak med begreppet automobil i bilansvarighetslagen.

Befrielse från försäkringsplikt medges i vissa fall. En typ av undantag är knuten till det förhållandet att fordon ägs av visst subjekt. Staten är sålunda inte försäkringspliktig. Vidare kan regeringen enligt 4 § första stycket trafikförsäkringslagen befria främmande stat från försäkringsplikt. Den skadelidandes ställning skall emellertid inte påverkas av sådan befrielse från försäkringsplikt. Vederbörande främmande stat är därför, om den inte har tagit trafikförsäkring, enligt 4 § andra stycket skyldig att utge den ersättning som skulle ha utgått ur fordonets trafikförsäkring om sådan funnits, även om staten i fråga inte är i egenskap av ägare ansvarig för skadan.

Trafikförsäkringsplikt föreligger inte heller i fråga om fordon som nyttjas av staten under sådana omständigheter som anges i 1 § lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. Lagen avser fordon som tas i anspråk enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftningen. Om i enlighet med denna lag trafikförsäkring saknas för ett fordon som omfattas av lagens bestämmelser är staten enligt 2 § samma lag skyldig att ersätta skada i följd av trafik med fordonet med belopp som skulle ha utgått om försäkring funnits. Detta gäller även om staten inte enligt lag är ansvarig för skadan.

En annan kategori av undantag från trafikförsäkringslagens tillämpning har knutits till fordonets användningsområde. Enligt 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen äger lagen inte tillämpning på motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område (s. k. områdesfordon).

Slutligen gäller enligt 5 § trafikförsäkringslagen att motorfordon, som är försäkrat hos utländsk försäkringsgivare, i vissa fall kan brukas i tillfällig trafik i Sverige utan trafikförsäkring. Så kan ske om försäkringsanstalt, som får meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med föreskrifter av regeringen har förbundit sig att mot var och en som har rätt till skadestånd på grund av trafikskada ansvara som om trafikförsäkring var meddelad. Administrativa bestämmelser härom har meddelats i kungörelsen (1963:655) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon som införts för tillfälligt brukande i riket. Genom denna reglering kan utländskt fordon som är hemmahörande i viss främmande stat, med vilken Sverige har ingått speciell överenskommelse, samt utländskt fordon som omfattas av det s. k. gröna-kort-systemet användas i Sverige utan svensk trafikförsäkring (se vidare avsnitt 2.4.8).

2.4.2 Trafikförsäkringsgivares ansvarighet

Trafikförsäkringen innebär en garanti för det skadestånd för trafikskada som kan utgå på grund av reglerna i bilansvarighetslagen eller de allmänna skadeståndsreglerna i skadeståndslagen. Enligt 3 § första stycket trafikförsäkringslagen kan nämligen den som på grund av trafik-

skada är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare föra s. k. direkt talan mot försäkringsgivaren om detta skadestånd.

Trafikförsäkringen har emellertid inte bara denna garantifunktion. Enligt 3 § första stycket trafikförsäkringslagen utgör den också ansvarsförsäkring till förmån för försäkringstagaren. Detta gäller dock bara i den mån inte försäkringsgivaren har gjort förbehåll om annat. Sådana förbehåll förekommer ibland (se avsnitt 2.4.3). Ytterligare inskränkningar framgår av 3 § andra stycket. Enligt denna bestämmelse är försäkringsgivaren inte utan särskilt åtagande ansvarig i anledning av skada på fordonet eller på egendom som befordras med detta. Ersättning från trafikförsäkringen utgår inte heller utan särskilt åtagande för skada på föraren av det försäkrade fordonet. Undantag härifrån gäller dock om försäkringstagaren är ansvarig för skadan, t. ex. när han har vållat förarens skada. Slutligen är trafikförsäkringsgivaren inte utan särskilt åtagande ansvarig för skada på person som färdas i fordonet, om detta brukas olovligen och den skadelidande känner till detta.

Trafikförsäkringsgivarens ansvarighet begränsas genom vissa bestämmelser i 11 § trafikförsäkringslagen. För varje händelse som medför skada skall försäkringsgivarens ansvarighet täcka skadestånd om sammanlagt 25 milj. kr. i anledning av personskada och 5 milj. kr. i anledning av sakskada.

Om den skadelidande utnyttjar sin rätt till direkt talan mot försäkringsgivaren, kan denne resa samma invändningar som ägaren, brukaren eller föraren hade kunnat göra om anspråket hade riktats mot honom. Försäkringsgivarens ansvarighet sträcker sig alltså inte längre än det skadeståndsansvar som lagligen åvilar ägaren, brukaren eller föraren. Genom frivilliga åtaganden har emellertid trafikförsäkringsanstalterna åtagit sig en ansvarighet att, oberoende av om skadeståndsskyldighet föreligger, i viss omfattning ersätta skador på passagerarnas personliga egendom.

Om försäkringsavtalet upphör, fortsätter ändå försäkringsgivarens ansvarighet gentemot skadelidande tredje man såvitt avser skada som har inträffat inom trettio dagar efter det att anmälan om avtalets upphörande inkom till statens trafiksäkerhetsverk. Detta framgår av 18 § första stycket trafikförsäkringslagen. Enligt 18 § tredje stycket tillämpas denna bestämmelse dock ej om den skadelidande har rätt till ersättning på grund av annan trafikförsäkring. Enligt 19 § får försäkringsgivaren inte i vidare mån än som följer av 18 § åberopa omständighet mot den skadelidande som beror av annan än denne. Försäkringsgivaren får alltså inte åberopa t. ex. villkor i försäkringsavtalet som begränsar hans ansvarighet mot försäkringstagaren på grund av att försäkringsfallet har framkallats genom grov vårdslöshet eller på grund av att försäkringstagaren är i dröjsmål med premieinbetalningen e. d.

2.4.3 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt

Vissa situationer där försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot försäkringstagaren regleras i lagen (1927:77) om försäkringsavtal (försäkringsavtalslagen). Enligt 1 § tredje stycket försäkringsavtalslagen är nämligen denna lag tillämplig också på trafikförsäkring i den mån annat inte föreskrivs. I lagens 18 § anges att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot den som uppsåtligen eller när avtalet gäller annan försäkring än livförsäkring - genom grov vårdslöshet har framkallat försäkringsfallet. Vissa inskränkningar i möjligheterna att åberopa ansvarsfrihet enligt denna bestämmelse, bl. a. när den som framkallat försäkringsfallet var under 15 år, följer av 19 § försäkringsavtalslagen. Om försäkringsfallet framkallats genom vårdslöshet som inte kan betecknas som grov, har detta enligt lagens 20 § inte någon inverkan på försäkringsgivarens ansvarighet. Bestämmelserna i 18 och 19 §§ försäkringsavtalslagen är emellertid dispositiva och kan alltså åsidosättas genom villkor i försäkringsavtalet.

I den mån försäkringsgivaren är fri från ansvarighet mot försäkringstagaren, har han återkravsrätt mot denne för ersättning som han har utgett till tredje man. Denna rätt är enligt 20 § första stycket trafikförsäkringslagen till sin natur en s. k. subrogationsrätt, dvs. försäkringsgivaren kan inträda i den skadelidandes rätt mot försäkringstagaren för vad han på grund av försäkringen har utgett till den skadelidande.

Mot annan, som jämte försäkringstagaren är i egenskap av ägare, brukare eller förare ansvarig för skadan, har försäkringsgivaren enligt 20 § andra stycket trafikförsäkringslagen regressrätt endast om vederbörande har gjort sig skyldig till förfarande av sådan beskaffenhet att, om han tagit försäkringen, försäkringsgivaren hade varit fri från ansvarighet gentemot honom.

Frågan om trafikförsäkringsgivares återkravsrätt mot annan än försäkringstagaren eller subjekt som anges i 20 § andra stycket trafikförsäkringslagen regleras av 25 § första stycket försäkringsavtalslagen. Där föreskrivs att skadeförsäkringsgivare som har utgett ersättning på grund av försäkringsavtalet inträder i försäkringshavarens rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller som enligt lag är ansvarig för skadan oberoende av eget vållande. Även denna bestämmelse är emellertid dispositiv.

I villkoren brukar trafikförsäkringsgivarna förbehålla sig en längre gående regressrätt än som följer av de nu återgivna bestämmelserna.

Trafikförsäkringsbolagen förbehåller sig normalt återkravsrätt mot den som vållat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet. Mot försäkringstagare och förare som inte är försäkringstagare görs förbehåll bl. a. för fall av vissa bristfälligheter hos fordonet, för olovlig körning, rattfylleri eller rattonykterhet och för brukande av fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning. Mot försäkringstagaren görs dessutom regressförbehåll för vissa fall där fordonet brukats i strid med vad som antagits, när premien bestämts, och vid underlåtenhet att betala premien. Åter-

kravsrätt föreligger vidare bl. a. mot annan än försäkringstagare, brukare eller förare, vilken enligt gällande rätt är skadeståndsskyldig oberoende av vållande.

I de fall när skadan har framkallats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet är försäkringsgivaren enligt koncessionsvillkoren skyldig att utöva regress.

I praktiken torde trafikförsäkringsgivarna endast mera sällan utnyttja sin återkravsrätt mot försäkringstagaren och, när så sker, ofta sätta ned sitt krav.

2.4.4 Trafikförsäkringsanstalternas ansvarighet för skada genom oförsäkrat eller okänt fordon

Om föreskriven trafikförsäkring saknas, är samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvariga för skadan, dock inte gentemot den som försäkringsplikten åvilade. Ett motsvarande ersättningsansvar åvilar anstalterna i fall då det inte kan fastställas av vilket fordon skadan orsakats (21 § första stycket trafikförsäkringslagen). Båda dessa grupper av skador regleras av trafikförsäkringsföreningen.

Ansvarigheten för trafikförsäkringsföreningens förbindelser fördelas mellan anstalterna efter storleken av influtna premier (21 § andra stycket trafikförsäkringslagen). Om enligt dessa regler ersättning har betalts för skada orsakad av ett oförsäkrat fordon eller av okänt fordon som sedermera blir känt, har anstalterna återkravsrätt mot den som är ansvarig för skadan, dvs. fordonets ägare (brukare) och förare (21 § tredje stycket). Var fordonet försäkrat, blir det trafikförsäkringsgivaren som får återgälda trafikförsäkringsföreningen den utgivna ersättningen.

2.4.5 Trafikförsäkringspremierna

Trafikförsäkringspremierna är i första hand differentierade efter fordonsslag (personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor etc.) och geografiskt område (storstad, Norrland, övriga landet) beroende på var försäkringstagaren är bosatt. Flertalet fordonsslag är indelade i undergrupper efter t. ex. vikt eller användningssätt. För personbilar och i flertalet bolag även för lätta lastbilar tillämpas differentiering efter årlig körsträcka. För dessa fordonsslag är premien dessutom beroende av fabrikat och modell, s. k. märkestariffering. Denna innebär att varje bilmodell med hänsyn till trafikskaderisken placeras i någon av 10 premieklasser.

Enligt försäkringsvillkoren är försäkringstagaren efter skadefria år berättigad till rabatt (bonus) på trafikförsäkringspremien. Efter varje skadefritt år flyttas försäkringen till en högre bonusklass. Den lägsta bonusen är 20 % och den högsta som uppnås efter sex skadefria år i följd är 75 %. Efter försäkringsår med skada flyttas försäkringen ned två bonusklasser för varje skada som medför ersättningsskyldighet för försäkringsgivaren. Undantag gäller bl. a. för det fall att fordonet har brukats

olovligen.

En särskild form av självrisk gäller i trafikförsäkringen för fall när förare av personbil i ej yrkesmässig trafik eller lastbil med totalvikt av högst 3 500 kg. vid skada inte har fyllt 24 år. Självrisken utgör 300 kr. Också i övrigt kan självrisk förekomma. Detta är dock ovanligt.

2.4.6 Trafikförsäkringens administration

Trafikförsäkring får, förutom av anstalt som inrättats av staten, meddelas endast av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Enligt 6 § andra stycket trafikförsäkringslagen är sådan anstalt skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. Regeringen kan dock medge försäkringsanstalt rätt att i bolagsordningen göra förbehåll om att trafikförsäkring hos anstalten skall få tecknas bara av dem som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller av dem som är bosatta inom visst område. F. n. meddelar 16 försäkringsanstalter trafikförsäkring. Någon statlig anstalt för trafikförsäkring har inte inrättats.

Försäkringsinspektionen utövar fortlöpande kontroll över trafikförsäkringsanstalternas verksamhet. Särskilt gäller denna kontroll anstalternas premier. Inspektionen har fastställt vissa normer för beräkning av omkostnader, premiereserv m. m. Regeringen har enligt 9 § trafikförsäkringslagen befogenhet att fastställa belopp vartill premier för trafikförsäkring högst får sättas. Denna befogenhet har dock hittills inte utnyttjats.

2.4.7 Kontroll av trafikförsäkring

Registreringspliktiga motordrivna fordon är enligt 8 § bilregistreringskungörelsen (1972:599) bil, motorcykel, terrängmotorfordon, traktor som är försedd med gummihjul eller band samt motorredskap om det brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskattelagen (1973:601) för att traktor skall anses som trafiktraktor. Undantag gäller dock beträffande fordon som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål samt fordon som är avsett att föras av gående (se 1 § andra stycket nämnda kungörelse). Enbart registrering medför inte rätt att bruka fordonet. Andra förutsättningar är bl. a. att skatt har betalats och att trafikförsäkring har tecknats. Registrerat fordon kan avställas. Ett sådant fordon får, utom i vissa undantagsfall, inte användas i trafik.

För att bl. a. underlätta kontrollen av att fordonet är trafikförsäkrat skall för alla fordon utom terrängfordon årligen utfärdas ett kontrollmärke, som skall anbringas på fordonets registreringsskylt.

Betalningen av trafikförsäkringspremien har dock inte samordnats med kontrollmärkets giltighetstid. Trafikförsäkringsplikten kontrolleras endast med hänsyn till förhållandena vid den tidpunkt när kontrollmärket utfärdas. Om försäkringen upphör under märkets giltighetstid, t. ex. därför att försäkringsgivaren säger upp avtalet på grund av underlåten premiebetalning, har detta ingen inverkan på fordonsägarens rätt att ha kontrollmärket kvar på sitt fordon. Det kan alltså inträffa att ett fordon

vid viss tidpunkt har kontrollmärke utan att trafikförsäkring gäller för fordonet.

En särskild arbetsgrupp (samrådsgruppen för trafikförsäkringskontroll) med representanter för försäkringsinspektionen, trafikförsäkringsgivarna, bilregisternämnden och kommunikationsdepartementet har nyligen föreslagit ett nytt påföljdssystem för att kontrollen av att trafikförsäkringsplikten iakttas skall bli mer effektiv. Förslaget, som har överlämnats till justitiedepartementet, är f. n. föremål för remissbehandling.

2.4.8 Trafikförsäkringens giltighet utomlands

Den obligatoriska trafikförsäkringen gäller enligt 3 § första stycket trafikförsäkringslagen i princip endast skada som har uppkommit i följd av trafik med fordonet här i landet. På samma sätt som trafikförsäkringen för utländska fordon kan medföra att fordonet får brukas i Sverige (se avsnitt 2.4.1) har svenska fordons trafikförsäkring i vidsträckt omfattning giltighet också vid utlandsfärd. Genom särskilda överenskommelser mellan staterna regleras skadan i det land där skadan inträffar. Den som har utgett ersättningen får återkravsrätt mot försäkringsgivare i bilens hemland. Från svensk sida regleras skadorna av trafikförsäkringsföreningen.

Trafikförsäkring i Danmark, Finland, Norge eller Sverige är sedan länge utan vidare giltig i de övriga länderna. En svensk bilist kan således utan några extra formaliteter bege sig med sitt fordon till Danmark, Finland eller Norge.

Gröna-kort-systemet omfattar de europeiska länderna (utom Sovjetunionen och Albanien) samt Israel, Marocko och Tunisien. Systemet har varit i tillämpning sedan den 1 januari 1953. I samtliga länder godtas gröna kortet, vars officiella namn är "Internationellt försäkringskort för motorfordon", som bevis för att gällande trafikförsäkring finns.

Den internationella samfärdseln inom Europa har ytterligare underlättats genom nya överenskommelser mellan staterna. I många länder kan bilister numera, på samma sätt som inom de nordiska länderna, passera in utan att förete något grönt kort. Ett system, som ursprungligen infördes inom EG-länderna, omfattar numera motorfordon som är registrerade i Belgien, Danmark, Finland, Irland, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Nederländerna, Norge, San Marino, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Tjeckoslovakien, Tyska Demokratiska republiken, Förbundsrepubliken Tyskland, Ungern, Vatikanstaten eller Österrike. Detta system omfattar också icke registrerade mopeder hemmahörande i Belgien, Danmark, Finland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, San Marino, Sverige, Förbundsrepubliken Tyskland, Ungern eller Vatikanstaten.

Att en bilist kommer från ett land som är anslutet till det nu beskrivna samarbetet kontrolleras vid gränspasseringen med hjälp av registreringsskyltens utseende och uppbyggnad, registreringsnumret samt nationalitetsbokstaven. Motorfordon från ett land som inte är anslutet till

systemet får sin försäkringsfråga kontrollerad då det anländer till Finland, Norge eller Sverige. En viss inskränkning vid passerande av den svenska gränsen gäller dock när sådant fordon anländer hit från Finland eller Norge. Det förutsätts nämligen då att fordonet är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran. Är det inrättat för annat ändamål måste – om trafikförsäkringsplikt föreligger enligt den svenska lagstiftningen – särskild kontroll av försäkringsförhållandena ske, eftersom det kan tänkas att fordonet inte är trafikförsäkringspliktigt enligt finsk eller norsk lagstiftning och att därför inte någon kontroll har ägt rum vid inpasseringen till dessa länder. Om för fordonet finns ansvarsförsäkring avseende Finland, Norge och Sverige hos utländsk försäkringsgivare, för vilken har avgivits förbindelse enligt 5 § trafikförsäkringslagen, får det föras in i landet.

Om inte någon av de nu nämnda överenskommelserna är tillämplig, måste en svensk bilist själv bygga på sitt försäkringsskydd, när fordonet används utomlands. I motsvarande situation får utländskt motorfordon föras in i Sverige endast om särskild försäkring tecknas för fordonet. Försäkringen skall gälla i Finland, Norge och Sverige.

När svensk trafikförsäkring gäller enligt nämnda internationella överenskommelser, omfattar ansvaret den skadeståndsskyldighet i följd av trafik med fordonet som enligt lag kan åläggas försäkringstagaren eller den som med hans medgivande för fordonet. Vissa inskränkningar finns emellertid i detta åtagande. Om inte lagen i det land där skadan inträffar föreskriver annat, gäller försäkringen inte för skada som tillfogas föraren, fordonet eller egendom som befordras med fordonet och inte heller för skada på passagerare när fordonet brukas olovligen och passageraren känner till detta.

Försäkringen gäller med de skadebelopp som föreskrivits i det främmande landet eller med de svenska beloppen om dessa är högre.

Försäkringsvillkoren innehåller också ett åtagande vars innebörd är att den som är svensk medborgare eller mantalsskriven i Sverige i regel får en ersättning som minst svarar mot vad han skulle ha fått enligt svensk skadeståndsrätt, om han i utlandet skadas i följd av trafik med svenskt fordon.

2.5 Övrig motorfordonsförsäkring m. m.

2.5.1 Frivillig bilansvarighetsförsäkring

För svenskt motorfordon som får brukas i trafik utan att trafikförsäkring har tecknats för fordonet – beroende på att det ägs av staten eller av främmande stat som har befriats från försäkringsplikt eller på grund av att det uteslutande används inom inhägnat område – kan i stället tecknas bilansvarighetsförsäkring. Den gäller då för skada i följd av trafik med fordonet, i den mån skadeståndsskyldighet enligt lag kan åläggas försäkringstagaren eller den som med hans medgivande har fört fordonet. Försäkringen har med ett undantag samma villkor som trafikförsäk-

ringen. Undantaget består i att försäkringen inte gäller i sådana fall där trafikförsäkringsgivaren har regressrätt mot försäkringstagaren.

2.5.2 Bilförsäkring

Motorfordonsförsäkringen, eller som den i dagligt tal kallas bilförsäkringen, omfattar förutom trafikförsäkring och frivillig bilansvarighetsförsäkring olika former av kaskoförsäkring samt räddningsförsäkring och rättsskyddsförsäkring. Som motorfordonsförsäkring räknas i vissa sammanhang också förarplatsförsäkring.

Kaskoförsäkringen, som ger ekonomiskt skydd mot skador på det egna fordonet, indelas med hänsyn till skadans art och uppkomstsätt i brand-, stöld-, glasrute-, maskin- och vagnskadeförsäkring. För att hålla antalet möjliga försäkringskombinationer på en rimlig nivå har dessa kaskoförsäkringsformer, med undantag för vagnskadeförsäkringen, innefattats i ett s. k. paket tillsammans med räddnings- och rättsskyddsförsäkringen. Detta paket kallas delkaskoförsäkring. En bilägare kan därför välja mellan att teckna enbart trafikförsäkring eller trafik- och delkaskoförsäkring ("halvförsäkring") eller trafik- och delkaskoförsäkring samt vagnskadeförsäkring ("helförsäkring"). Dessutom kan han i dessa fall teckna förarplatsförsäkring. I regel sker detta också.

All kaskoförsäkring meddelas med viss självrisk. Vid vagnskadeförsäkring är självrisken vanligen 500 eller 1 000 kr. Vid högre självrisk sjunker premien.

Vid vagnskadeförsäkring lämnas rabatt på premien. Rabattens storlek grundas på trafikförsäkringens bonus. Bonus på 20 % ger 30 % rabatt på vagnskadeförsäkringen. Högre bonus ger 50 % rabatt. Varken bonus eller rabatt påverkas av vagnskada.

Vagnskadeförsäkringen har under de senaste åren gått kraftigt tillbaka beroende på de s. k. vagnskadegarantierna. Dessa innebär att man vid köp av ny bil får en med vagnskadeförsäkring praktiskt taget likvärdig garanti mot skador på bilen genom yttre olyckshändelse eller åverkan. Över 80 % av alla försålda nya bilar har vagnskadegaranti gällande under viss tid – vanligen fem eller tre år – från leveransdagen.

2.5.3 Förarplatsförsäkring

Förarplatsförsäkring har karaktär av frivillig olycksfallsförsäkring. Den kan endast tecknas tillsammans med trafikförsäkring eller bilansvarighetsförsäkring. Försäkringen omfattar 98 % av personbilarna, medan procenttalet för bl. a. motorcyklar och mopeder är betydligt lägre.

Förarplatsförsäkringen omfattar olycksfallsskada som drabbar föraren under färd med det försäkrade fordonet eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Vissa skador undantas dock från försäkringsskyddet.

Försäkringen gäller vid invaliditet och dödsfall. Ersättningen utgår i form av på förhand bestämda engångsersättningar. För personer under 67

år är de vanligaste ersättningarna vid förande av annat motorfordon än motorcykel, moped eller snöskoter 150 000 kr. vid invaliditet och 50 000 kr. vid dödsfall. Vid stigande ålder sjunker ersättningen för att efter fyllda 70 år utgöra en femtedel av nämnda belopp. Ersättningarna vid förande av motorcykel, moped eller snöskoter uppgår till hälften av de nu nämnda beloppen.

2.5.4 Statligt förarskydd

En motsvarighet till förarplatsförsäkringen utgör vid trafik med fordon, som staten äger eller nyttjar, det statliga förarskyddet enligt kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd. Liksom förarplatsförsäkringen gäller statligt förarskydd för skada till följd av olycksfall som drabbar föraren under färd med motorfordon eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet.

Också ersättningsbeloppen har nära överensstämmelse med förarplatsförsäkringen. Har skadan medfört förlust av arbetsförmågan och kan förlusten antas bli bestående för framtiden, utgår ersättning till den skadade med 150 000 kr. Vid nedsättning av arbetsförmågan utgår ersättning med det lägre belopp som svarar mot nedsättningen. Har skadan medfört döden utgår ersättning till den avlidnes dödsbo med 50 000 kr. Från detta belopp avgår ersättning som enligt kungörelsen kan ha utgetts till föraren under dennes livstid.

Från ersättning som utgår enligt kungörelsen avräknas vad som kan ha utgått på grund av förekommande förarplatsförsäkring.

2.6 Överenskommelser mellan trafikförsäkringsanstalterna

Mellan de försäkringsanstalter som meddelar motorfordonsförsäkring har träffats vissa överenskommelser i syfte att förenkla skaderegleringen.

Sedan år 1950 existerar en s. k. kollisionsöverenskommelse mellan trafikförsäkringsbolagen. Den nu gällande överenskommelsen, som ingicks år 1967, innebär bl. a. att bolagen inte utövar regressrätt mot trafik- eller bilansvarighetsförsäkring för ersättningar som intill ett belopp av 6 000 kr. har utgått ur kaskoförsäkring. Har skadan uppkommit vid kollision med annat fordon, fördelas dock ersättningen så att kaskoförsäkringsgivaren svarar för 50 % av ersättningen. Krav enligt överenskommelsen påverkar inte bonus.

En annan överenskommelse mellan försäkringsbolagen för att förenkla skaderegleringen avser s. k. skadeservice. Denna överenskommelse, som träffades år 1969, avser skador på fordon med vagnskadeförsäkring eller delkaskoförsäkring och vagnskadegaranti. Överenskommelsen innebär att kaskoförsäkringsgivaren vid kollision med annat fordon erbjuder sin försäkringstagare att förskottera dennes självrisk liksom eventuell stilleståndsersättning som kan utkrävas av motparten. Genom överenskommel-

sen har vidare det bolag som i sista hand skall svara för motpartens trafikförsäkringsersättning förbundit sig att ersätta de belopp som vagnskadeförsäkringsgivaren har förskotterat.

2.7 Statistiska uppgifter

Vid utgången av juli 1974 fanns ca 3,1 milj. motordrivna fordon i trafik i Sverige. Härav var antalet personbilar 2,6 milj. Vidare kan nämnas att ca 22 500 personer skadades och 1 177 personer dödades vid trafikolyckor under år 1973. Ytterligare statistiska uppgifter om antalet motordrivna fordon och antalet trafikolycksfall redovisas i utredningens betänkande (s. 121–124), vartill här kan hänvisas.

3 Internationella förhållanden

3.1 Utländsk rätt

Bestämmelser om ersättning vid trafikskada och om trafikförsäkring finns i åtskilliga länder. Även på denna punkt kan hänvisas till utredningens betänkande (s. 91–108).

3.2 Internationella överenskommelser

Utöver de internationella överenskommelser som syftar till att förenkla motorfordonstrafiken över gränserna som redovisats i avsnitt 2.4.8 har Sverige deltagit vid utarbetandet av olika konventioner om trafikansvar och trafikförsäkring. Vissa av dessa redovisas i det följande. En utförligare skildring finns i utredningens betänkande (s. 109–112).

Genom Europarådskonventionen den 20 april 1959 har konventionsstaterna förbundit sig att trygga rättigheterna för personer, som lider skada orsakad av motorfordon inom dess område, genom att införa ett obligatoriskt försäkringssystem som garanterar de skadelidande ett visst minimiskydd. Sverige har år 1969 ratificerat konventionen men därvid utnyttjat vissa tillåtna förbehåll. Dessa förbehåll avser dels undantag från rätten till ersättning för den som färdas i ett motorfordon med vetskap om att det brukas olovligen (se 3 § andra stycket trafikförsäkringslagen), dels undantag från trafikförsäkringsplikten för områdesfordon (se 2 § fjärde stycket trafikförsäkringslagen), dels krav på anhängiggörande av talan för preskriptionsavbrott (se 9 § bilansvarighetslagen), dels undantag från försäkringsgivarens ansvar efter det att försäkringsavtalet upphört i fråga om fordon som inte är registrerade i Sverige (se 18 § trafikförsäkringslagen).

Enligt Europarådskonventionen den 14 maj 1973 om skadeståndsansvaret för bilister skall sådant ansvar kunna göras gällande mot en bilist på rent objektiv grund. Från ansvaret undantas bl. a. skada på det egna fordonet och på egendom som transporteras med fordonet med undantag för förares och passagerares personliga tillhörigheter. I nationell lag får även göras undantag för skada som drabbat fordonets förare. Sverige har inte anslutit sig till konventionen, som ännu inte har trätt i kraft.

Vid den XI:e sessionen med Haagkonferensen för internationell privaträtt år 1968 godtogs en konventionstext om tillämplig lag vid trafikolyckor. Konventionen öppnades för undertecknande år 1971. Huvudregeln enligt denna konvention är att den interna lagen i det land där olyckan ägde rum (lex loci delicti commissi) skall tillämpas. I vissa fall tillämpas dock i stället registreringslandets lag. Konventionen, som ännu inte har trätt i kraft, har inte undertecknats av Sverige.

4 Utredningen

4.1 Allmänna utgångspunkter

Utredningen framhåller inledningsvis att den gällande bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen företer brister bl.a. i den meningen att den som lider skada i följd av trafik med motorfordon i åtskilliga fall inte uppbär någon ersättning alls eller endast ofullständig ersättning för sin skada. Det finns alltså ett behov av reformer på trafikskadeområdet.

Reformbehovet ställer sig enligt utredningen olika vid personskador och vid sakskador. Beträffande personskadorna bör en reform ses som ett led i en långsiktig utveckling som syftar hän mot en kontinuerlig förbättring av det ekonomiska skyddet vid skadefall i allmänhet. Härvid bör sociala trygghetssynpunkter vara vägledande på samma sätt som vid uppbyggnaden och utformningen av socialförsäkringen. Reformarbetet måste enligt utredningen inriktas på förbättringar för dem som i dag inte kommer i åtnjutande av full gottgörelse för lidna skador. Också när det gäller sakskador förordar utredningen att reformarbetet i första hand inriktas på sådana förbättringar som undanröjer rådande olikheter i behandlingen av olika kategorier skadelidande. Här måste dock flera reservationer göras. Preventiva skäl och riskfördelningssynpunkter kan motivera inskränkningar i ersättningsrätten. Av direktiven följer vidare att rätten till ersättning ur det egna fordonets trafikförsäkring för skador på fordonet och egendom som befordras med detta alltjämt skall begränsas. Dessutom kan det finnas skäl att låta försäkringssystemet fungera som en frivillig försäkring i fråga om skador som tillfogas försäkringstagaren själv.

I fråga om personskada i följd av trafik bör ett nytt ersättningssystem enligt utredningens direktiv bygga på no-fault-idén. Det innebär att systemet i fråga om grunderna för rätten till ersättning skall vila på samma principer som ett rent objektivt skadeståndsansvar och att medvållande på den skadelidandes sida i princip skall vara utan betydelse för dennes rätt till ersättning. Vidare bör enligt direktiven de nya reglerna utformas så att förare och ägare av motorfordon i princip bereds samma rätt till ersättning för personskada från trafikförsäkringen som andra skadelidande.

Det är enligt utredningen uppenbart att de angivna målen för en reform inte kan förverkligas inom ramen för ett system som bygger på personligt skadeståndsansvar för ägare, brukare eller förare av motorfordon. A andra sidan är det lika uppenbart att ersättningssystemet också i framtiden bör baseras på någon form av obligatorisk försäkring som garanterar de skadelidandes ersättningsrätt. Den lösning som under dessa förhållanden ligger närmast till hands är att man inrättar ett försäkringsmässigt ersättningssystem som är frikopplat från skadeståndsrätten. Att ett sådant fristående försäkringssystem inrättas hindrar självfallet inte att ersättningsreglernas materiella innehåll i vidsträckt omfattning bestäms

utifrån skadeståndsrättsliga principer på samma sätt som hittills. Tvärtom anser utredningen att utgångspunkten vid utformningen av dessa regler bör vara att skadeståndsrättsliga regler skall gälla.

En reform efter dessa linjer behöver enligt utredningen inte föranleda att man frångår de grundläggande principerna för det nuvarande ersättningssystemet, nämligen att försäkringen för varje fordon i princip täcker alla de skador som orsakas av det fordonet men å andra sidan också täcker endast sådana skador.

Tanken på ett fullt utbyggt no-fault-system, enligt vilket också s.k. vagnskador på det försäkrade fordonet ersätts från trafikförsäkringen för detta fordon, skall enligt utredningens direktiv ställas på framtiden. I överensstämmelse härmed förutsätts också i direktiven att de nuvarande reglerna i bilansvarighetslagen om ersättning för s.k. kollisionsskador i princip behålls oförändrade. Det innebär att i kollisionsfall skador på ett inblandat fordon och på egendom som befordras med detta fordon under vissa betingelser skall ersättas från försäkringen för fordon på motsidan. De regler som nu ställs upp bör dock enligt utredningen vara ägnade att underlätta en framtida övergång till ett renodlat no-fault-system som omfattar i princip alla trafikskador.

Trafikförsäkringen har enligt utredningen i sin nuvarande tekniska konstruktion fungerat väl både från försäkringstagarnas och från de skadelidandes synpunkt. Utredningen anser inte att några principiella ändringar är påkallade i systemet med särskilda försäkringsavtal som ingås mellan de enskilda fordonsägarna och försäkringsanstalter inom det enskilda försäkringsväsendets ram. Liksom hittills bör också ett nytt ersättningssystem bygga på en ömsesidig skyldighet för de berörda parterna -- fordonsägarna resp. de försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela trafikförsäkring -- att ingå avtal om sådan försäkring.

Enligt utredningen bör den förordade omläggningen av ersättningssystemet i lagtekniskt hänseende föranleda att bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen upphävs och ersätts av en enda lag, som innehåller både bestämmelser om trafikförsäkring och materiella ersättningsregler. I den mån särskilda bestämmelser om skadeståndsansvar för trafikskador alltjämt behövs, bör också sådana bestämmelser tas in i den nya lagen.

Vid utformningen av de nya lagreglerna bör enligt utredningen beaktas att de inte rubbar förutsättningarna för en fortsatt tillämpning för Sveriges del av de internationella överenskommelser som f.n. gäller för oss. Vidare bör reglerna utformas så att de så långt möjligt skyddar svenska medborgare och personer med hemvist i Sverige också när de utomlands skadas vid trafikolyckor.

4.2 Tillämpningsområdet för ett nytt ersättningssystem

Utredningen diskuterar till en början vilka fordonskategorier som bör omfattas av det nya ersättningssystemet. Denna fråga har enligt utredningen samband med motorredskapsutredningens förslag i betänkandet

(SOU 1974:26) Motorredskap. I enlighet med vad som föreslagits där bör den nya trafikskadelagstiftningen omfatta varje slag av motordrivet fordon med undantag endast för sådant fordon som är avsett att föras av gående.

Beträffande fordon som används inom vissa områden (s.k. områdesfordon) har motorredskapsutredningen förordat att det undantag från trafikförsäkringsplikten som f.n. gäller för sådana fordon utmönstras utom såvitt avser fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Trafikskadeutredningen anser emellertid att också sådana tävlingsfordon bör underkastas försäkringsplikt. De nya trafikskadereglerna bör alltså inte innehålla något undantag för dessa fordon. Problemet med de ökade trafikriskerna i tävlingssammanhang bör enligt utredningen lösas genom att försäkringsbolagen tar ut speciellt höga premier för den tid ett fordon används vid tävling. Härigenom undviks att de höga skadekostnader som kan uppkomma i händelse av olycka under tävlingarna belastar trafikförsäkringstagarkollektivet som helhet.

De nya ersättningsreglerna bör enligt utredningen på samma sätt som i gällande lagstiftning täcka endast skada "i följd av trafik" med motordrivet fordon. Detta uttryck bör ges samma innebörd som det har i nuvarande rättstillämpning.

I fråga om lagreglernas territoriella tillämplighet föreslår utredningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redan gäller enligt frivilligt åtagande av försäkringsgivarna att personer med svenskt medborgarskap eller hemvist i Sverige får rätt till ersättning enligt de svenska reglerna för skada utomlands i följd av trafik med svenskt motorfordon. Från ersättningen bör dock avräknas ersättning som den skadelidande får enligt den utländska lagen.

4.3 Trafikskadeersättning för personskada

4.3.1 Huvudregeln

Enligt gällande rätt går en tredje man miste om ersättning för personskada, om såväl ägare som förare av det fordon som har orsakat skadan kan visa att skadan varken har vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet på fordonet (s.k. exculpationsbevisning). Enligt utredningen är emellertid de fall då både ägare och förare lyckas exculpera sig så sällsynta att man kan helt bortse från dem. Redan med hänsyn härtill synes det utredningen uppenbart att det nuvarande presumtionsansvaret gentemot tredje man bör avskaffas och ersättas med regler som ger denne rätt till ersättning på rent objektiv grund för personskada i följd av trafik med motordrivet fordon. Ersättning skall med andra ord utgå så snart den skadelidande visar att skadan har uppkommit i följd av trafik med sådant fordon.

I enlighet med vad som har uttalats i utredningsdirektiven bör ägare och förare av motordrivet fordon i fråga om rätten att få ersättning för personskada likställas med tredje man. De nya ersättningsreglerna bör

således enligt utredningen utformas så att ägare och förare, liksom även brukare, i princip får samma rätt till ersättning för personskada från fordonets trafikförsäkring på rent objektiv grund som andra skadelidande skall ha enligt utredningens förslag. Denna rätt bör enligt utredningens mening vara ovillkorlig och alltså inte kunna inskränkas genom villkor i försäkringsavtalet eller berövas försäkringstagaren genom att försäkringsgivaren i det enskilda fallet åberopar att försäkringstagaren har åsidosatt någon förpliktelse enligt avtalet.

Mot den angivna bakgrunden torde förare och passagerare sakna intresse av att i kollisionsfall kräva ersättning från försäkringen för fordon på motsidan. Det finns enligt utredningen goda skäl att lagfästa en sådan ordning genom tvingande regler. Den är väl förenlig med sådana no-fault-principer som enligt utredningens mening bör vara vägledande vid ersättningssystemets utformning. En reglering, som innebär att de som färdas i ett fordon även i kollisionsfall är exklusivt hänvisade till det "egna" fordonets försäkring, är vidare ägnad att underlätta och förenkla skaderegleringen. Utredningen har övervägt huruvida den "kanaliseringsregel" som sålunda bör gälla i fråga om skador som drabbar förare och passagerare bör utsträckas att avse också skada som tillfogas fordonets ägare eller brukare, även när denne inte själv medföljer fordonet. En sådan reglering skulle emellertid leda till vissa rättstekniska komplikationer. Tillräckliga skäl finns inte heller i övrigt för ett sådant förslag.

4.3.2 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall

Att föraren inkluderas i kretsen av ersättningsberättigade aktualiserar enligt utredningen vissa frågor om undantag från eller inskränkningar i ersättningsrätten. Det gäller fall då föraren i samband med förandet av fordonet har gjort sig skyldig till brottsligt förfarande och trafikförsäkringsgivaren på den grunden har regressrätt mot honom enligt nu gällande försäkringsvillkor. De situationer som åsyftas är – förutom att föraren har brukat fordonet utan lov – att han har gjort sig skyldig till rattfylleri, rattonykterhet eller olovlig körning eller att han har brukat fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning.

Utredningen påpekar att i de fall, när någon enligt gällande rätt är utesluten från ersättning från det "egna" fordonets trafikförsäkring, ersättning i kollisionsfall ändå kan utgå från annat fordons trafikförsäkring. Enligt utredningens förslag skall emellertid förare och passagerare i ett fordon som lider personskada i följd av trafik med fordonet vara exklusivt hänvisade att söka ersättning för skadan från trafikförsäkringen för detta fordon. Detta gäller även om skadan har uppkommit vid kollision med annat fordon och oavsett på vilken sida vållande till olyckan föreligger eller i vad mån bristfällighet på något av fordonen har medverkat till skadan. Det kan enligt utredningens mening inte komma ifråga att göra avsteg från denna princip. Detta betyder å andra sidan att varje generell inskränkning i rätten för nu aktuella skadelidande att få ersättning från det "egna" fordonets försäkring innebär en försämring av

deras situation i förhållande till vad som f.n. gäller i samtliga de fall då de enligt nuvarande regler kan få ersättning från försäkringen för ett kolliderande fordon. Undantagsregler som får sådana konsekvenser bör enligt utredningens mening införas endast om mycket starka skäl kan anföras.

Enligt utredningen är det uppenbart att ekonomiska hänsyn inte kan anföras som skäl för att göra inskränkningar i ersättningsrätten för den nu aktuella gruppen av skadelidande. Vidare bör sociala trygghetssynpunkter så långt möjligt ges företräde framför sådana brottspreventiva hänsyn och allmänna etiska värderingar som torde ligga till grund för de nuvarande undantagen. Det framstår för utredningen som angeläget att i möjligaste mån göra boskillnad mellan ersättningsfrågorna och frågor som rör det kriminalpolitiska sanktionssystemet.

Från dessa utgångspunkter finner utredningen att några undantag från ersättningsrätten inte bör göras såvitt gäller trafikskada som drabbar sådan förare som har gjort sig skyldig till olovlig körning eller som vid skadetillfället har använt fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning. Utredningen vill inte heller förorda något undantag från rätten till ersättning för personskada i sådana fall när den skadelidande har försummat försäkringsplikten. Enligt utredningens förslag skall den som har försummat trafikförsäkringsplikten åläggas att till trafikförsäkringsanstalterna samfällt utge en avgift motsvarande premie för den tid hans förseelse avser (se avsnitt 4.8.1).

Enligt utredningen är det inte självklart att samma bedömning bör göras när det gäller alkoholpåverkade förare, i synnerhet sådana som har gjort sig skyldiga till rattfylleri. Det kan också ifrågasättas om personer som olovligen brukar annans fordon skall ha rätt till full ersättning från fordonets försäkring, särskilt när det gäller kvalificerade tillgreppsbrott som förövas med tillägnelseuppsåt. Bland utredningens experter har meningarna varit delade. Utredningen har emellertid stannat för att inte heller för de nu berörda fallen föreslå några särskilda inskränkningar i ersättningsrätten. Vägledande har härvid varit – förutom starka tvivel på värdet från preventiva synpunkter av regler av den ifrågasatta innebörden – synpunkten att ett eventuellt behov av ekonomiska sanktioner mot brott av denna art bör tillgodoses inom ramen för samhällets kriminalpolitik.

4.3.3 Medverkan på den skadelidandes sida

Enligt utredningen bör de nuvarande möjligheterna att jämka skadestånd för personskada på grund av medvållande avsevärt begränsas. Detta gäller också ersättning för personskada till förare och ägare av motordrivet fordon. Jämkning bör dock kunna ske när den skadelidande har handlat uppsåtligen i realiteten vid misslyckade självmordsförsök. Mera tveksamt är om jämkning skall komma i fråga också vid grov vårdslöshet. Utredningen är dock böjd för att besvara frågan jakande. Har den skadelidande gjort sig skyldig till en allvarlig överträdelse av trafikreglerna

och därvid visat uppenbar hänsynslöshet och likgiltighet för andra trafikanters säkerhet, skulle det många gånger te sig stötande att ovillkorligen nödgas tillerkänna honom full gottgörelse för skada som han själv har lidit. Också i fall då en förare har gjort sig skyldig till rattfylleri i förening med en allvarlig trafikovarsamhet och hans förfarande är att anse som grov vårdslöshet torde hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet påkalla att det finns en möjlighet att jämka personskadeersättning som tillkommer honom själv. Det kan inte heller helt uteslutas att en regel som medger jämkning vid grovt medvållande kan ha en preventiv effekt på såväl motorfordonsförare som andra vägtrafikanter och sålunda i sin mån bidra till trafiksäkerheten. Samtidigt understryker utredningen att en jämkningsregel av detta slag är fakultativ i den meningen att domstolen inte är ovillkorligen bunden att nedsätta ersättningen utan i det särskilda fallet har att pröva om eller i vad mån det är skäligt att jämkning äger rum.

Av vad utredningen i övrigt uttalar om vållande på den skadelidandes sida framgår att vållande av den som dödats i följd av trafik med motordrivet fordon aldrig skall påverka de efterlevandes rätt till ersättning för förlust av underhåll.

Inte minst mot bakgrunden av att medvållande under alkoholpåverkan enligt villkoren för trygghetsförsäkringen kommer att medföra helt bortfall av ersättningsrätten och med beaktande också av det angelägna i att frekvensen av rattfylleri- och rattonykterhetsbrott nedbringas har utredningen särskilt övervägt om den nya lagstiftningen bör ge möjlighet att jämka trafikskadeersättning till en fordonsförare som har medverkat till sin egen skada genom endast "enkelt" vållande men vid skadetillfället har varit straffbart påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel. Inom expertgruppen har rått enighet om att en sådan jämkningsmöjlighet bör finnas.

Utredningen har likväl - i fullt medvetande om att ställningstagandet kan komma att utmana det allmänna rättsmedvetandet – stannat för att inte lägga fram förslag om någon sådan jämkningsregel. Utredningen anför därvid att, på sätt som har framhållits redan i utredningens direktiv, en reduktion av den ekonomiska gottgörelsen till en person som har lidit en kanske allvarlig personskada är ett från allmänna kriminalpolitiska synpunkter godtyckligt verkande och socialt olämpligt korrektiv mot brottsliga förfaranden. Man kan enligt utredningen vidare utgå från att en fordonsförare, som har varit i påtaglig grad påverkad av berusningsmedel och därtill har gjort sig skyldig till en trafikvårdslöshet som har lett till att han själv – och kanske också andra personer – har kommit till skada, i åtskilliga fall kommer att anses ha vållat skadorna genom grov vårdslöshet. Oavsett om denna bedömning är riktig, anser utredningen emellertid att lagregler om personskadeersättning över huvud taget inte bör utnyttjas för repressiva syften.

4.4 Trafikskadeersättning för sakskada

4.4.1 Skada på motordrivet fordon och därmed befordrad egendom

När det gäller skada på motordrivet fordon talar enligt utredningen vissa skäl för att ersättning utgår från försäkringen för det fordonet. En sådan lösning strider emellertid mot utredningens direktiv. På grund härav föreslår utredningen en bestämmelse om att ersättningen från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon inte skall utgå för skada på detta fordon.

Beträffande skada på egendom som befordras med motordrivet fordon kan det enligt utredningen till en början ifrågasättas, om skador på kommersiella godstransporter bör belasta trafikförsäkringstagarkollektivet. Det ligger bättre i linje med de allmänna rättspolitiska synpunkter som bör vara vägledande på skadeersättningsområdet att skadorna i dessa fall ersätts från varuförsäkring, i förekommande fall möjligen via regress från varuförsäkringen av transportörens ansvarighetsförsäkring. Enligt utredningen möter det svårigheter att finna adekvata kriterier för ett undantag för kommersiella godstransporter. Utredningen har därför stannat för att inte föreslå någon generell bestämmelse om rätt till ersättning från ett fordons trafikförsäkring för skada på egendom som befordras med fordonet. Huvudregeln bör alltså vara att sådan ersättning inte skall utgå.

Utredningen erinrar emellertid om att samtliga försäkringsbolag f.n. har frivilligt åtagit sig att ersätta skador på passagerares kläder och vissa andra personliga tillhörigheter. Enligt utredningen finns det anledning att lagfästa detta frivilliga åtagande från försäkringsanstalternas sida. Den förut angivna huvudregeln bör alltså förses med ett undantag för skador på sådan egendom som det kan anses normalt att förare och passagerare för med sig i fordonet för strikt personliga ändamål. Denna ersättningsrätt bör på samma sätt som rätten till ersättning för personskador i sin helhet "kanaliseras" till det egna fordonet.

När motordrivet fordon och egendom som befordras med fordonet (utom förares och passagerares personliga tillhörigheter) skadas vid kollision med annat motordrivet fordon, uppkommer frågan i vilken utsträckning sådana skador skall ersättas från försäkringen för detta fordon. Enligt utredningen bör man av uppenbara skäl inte införa ett rent objektivt ansvar för dessa skador. Ett konsekvent fasthållande av principen att de nya reglerna inte bör leda till försämringar för någon skadelidande skulle alltså närmast föranleda att man behöll det nuvarande presumtionsansvaret vid kollisionsskador. Detta är å andra sidan från rättstekniska och praktiska skaderegleringssynpunkter en föga tilltalande lösning.

Det finns enligt utredningens mening starka skäl för att i stället gå över till ett system som innebär att ersättning för kollisionsskador utgår från

försäkringen för fordonet på motsidan bara när vållande vid förandet av det fordonet eller bristfällighet på fordonet kan styrkas. Synbarligen skulle detta visserligen leda till en försämring för de berörda skadelidande, särskilt för utomstående ägare av befordrad egendom. En begränsad enkätundersökning som utredningen har låtit genomföra rörande den utomrättsliga skaderegleringen visar emellertid att detta skulle bli följden endast i ett mycket ringa antal fall. Enligt denna undersökning sker nämligen skaderegleringen redan i dag i ca 90 procent av kollisionsfallen på grundval av styrkt vållande vid förandet av fordonet eller fordonen eller på grund av bristfällighet på fordonen. En omläggning till ett ersättningsansvar som bygger på vållandeprinciper i dessa fall skulle alltså praktiskt sett inte innebära några större förändringar. Enligt utredningen är det vidare ett rimligt krav att ägare av egendom av mera betydande värde som befordras med fordonet själv skyddar sig genom objektsförsäkring. Utredningen räknar också med att en omläggning av ersättningsansvaret enligt de nu angivna principerna skall stimulera fordonsägarna att i ökad omfattning teckna vagnskadeförsäkring, vilket enligt utredningen är en i och för sig önskvärd utveckling.

Utredningen förordar alltså att ersättning för skada på motordrivet fordon och egendom som befordras med fordonet skall i kollisionsfallen utgå från trafikförsäkringen för det andra fordonet endast om den skadelidande kan visa att det föreligger vållande till skadan på det fordonets sida eller att skadan har orsakats av bristfällighet på detta fordon. Denna princip bör gälla vare sig den skadelidande är ägare, brukare eller förare av ett inblandat fordon eller en utomstående ägare av egendom som befordras med sådant fordon.

Frågan om medverkan på den skadelidandes sida behandlas i avsnitt 4.4.4.

4.4.2 Skada på egendom utanför motordrivet fordon

Enligt utredningen finns det inte skäl att behålla det nuvarande presumtionsansvaret vid skada på egendom som befinner sig utanför ett motordrivet fordon. Eftersom ersättning för personskada i motsvarande situation i fortsättningen skall utgå på objektiv grund, skulle ett bibehållande av presumtionsansvaret vid sakskada vara ägnat att komplicera skaderegleringen i dessa fall. Även skada på egendom utanför ett motordrivet fordon bör alltså ersättas från trafikförsäkringen för det fordon varigenom skadan har orsakats, oavsett om detta har skett genom vållande eller inte. En sådan övergång från det nuvarande presumtionsansvaret till ett ansvar som vilar på objektiv grund kommer enligt utredningen inte att få några påvisbara verkningar från kostnadssynpunkt.

Den förordade principen om ett objektivt ansvar bör enligt utredningen gälla även när den skadade egendomen tillhör ägaren eller föraren av det fordon varigenom skadan har orsakats. Ett undantag för sådana

skador skulle nämligen i vissa fall innebära en omotiverad försämring i förhållande till gällande rätt. Det finns dock inte anledning att i detta avseende införa ett obligatorium med andra tvingande regler till försäkringstagarens skydd än dem som uppställs i försäkringsavtalslagen. Parterna i trafikförsäkringsavtalet bör med andra ord ha den frihet som denna lag ger parterna i ett vanligt skadeförsäkringsavtal att avtala om inskränkningar eller begränsningar i försäkringstagarens rätt till försäkringsersättning.

En särskild fråga är vad som skall gälla beträffande skada som uppkommer på annat transportmedel än motordrivet fordon eller på egendom som befordras med sådant transportmedel. Det rör sig här i praktiken om fartyg, luftfartyg och järnvägståg (varmed utredningen likställer spårvagn).

Om den förut berörda huvudregeln om ersättning för skador på egendom som befinner sig utanför motordrivet fordon tillämpas på skador på andra transportmedel och därmed befordrad egendom, blir läget enligt utredningen från praktiskt-ekonomiska synpunkter oförändrat för de berörda skadelidande. En övergång från ett presumtionsansvar till ett rent objektivt ansvar medför nämligen i realiteten inte någon förbättring av deras ställning i ersättningshänseende och leder följaktligen inte heller till någon ökad ekonomisk belastning på trafikförsäkringstagarkollektivet. Om däremot de förordade reglerna om ersättning för skada vid kollision mellan motordrivna fordon görs tillämpliga också på skador av det slag som det nu är fråga om – och det är endast en reform av denna innebörd som enligt utredningen i övrigt skulle kunna bli aktuell – försämras situationen för dem som tillfogas sådan skada. Detta kan åtminstone i princip antas medföra en motsvarande ekonomisk lättnad för trafikförsäkringstagarna.

Beträffande skador som motordrivet fordon orsakar på fartyg eller därmed befordrad egendom anför utredningen att den ekonomiska betydelsen härav är liten. Detsamma gäller i fråga om skador som motordrivet fordon orsakar på luftfartyg eller därmed befordrad egendom. I sistnämnda fall tillkommer att luftfartygets ägare enligt lag – lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfartyg – normalt svarar på objektiv grund för skador som orsakas av luftfartyget. Detta gäller alltså även vid kollision mellan luftfartyget och ett motordrivet fordon. Det finns avgöranden i rättstillämpningen som tyder på att detta objektiva ansvar i ett sådant fall föranleder att ersättningen från trafikförsäkringen till luftfartygets ägare jämkas. I varje fall finns det enligt utredningen goda rättspolitiska skäl för att mer allmänt erkänna principen om jämkning av ersättningen i fall där rent objektivt ansvar föreligger på båda sidor.

Det anförda leder enligt utredningens mening fram till att någon särreglering inte bör ske för skada som vid kollision med motordrivet fordon tillfogas fartyg eller luftfartyg eller egendom som befordras med sådant transportmedel. Huvudregeln om att ersättning utgår på objektiv

grund från trafikförsäkringen för det motordrivna fordonet bör alltså gälla även i detta fall.

Enligt utredningen är det uppenbart att ekonomiska skäl inte heller kan anföras för en särreglering beträffande skador som orsakas genom ett motordrivet fordon på tåg och därmed befordrad egendom. Utredningen har från SJ inhämtat att de ersättningsbelopp som enligt nu gällande lagstiftning tillfaller SJ från trafikförsäkringen uppgår till ca 3 milj. kr. årligen. Det utgör ca 0,5 % av trafikförsäkringens totala utgifter för skadeersättning och knappt 0,1 % av SJ:s bruttoomsättning i järnvägstrafikrörelsen. Också skador på egendom som tillhör annan än järnvägsföretaget torde vara av liten ekonomisk betydelse.

Om trafikförsäkringen skulle svara på rent objektiv grund för skador på järnvägståg och därmed befordrad egendom, skulle det emellertid kunna sägas uppstå en bristande balans när det gäller förhållandet mellan trafikförsäkringen och järnvägsföretagets ansvarighet. Enligt lagen (1886:7) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift har nämligen järnvägsföretaget endast ett principalansvar, dvs. företaget svarar bara på grund av vållande av järnvägens "förvaltning eller betjäning". Enligt utredningens mening bör emellertid denna obalans inte undanröjas genom att man för dessa fall gör ett undantag från reglerna om objektivt ansvar för trafikförsäkringen. Den naturliga vägen är i stället att de sedan länge föråldrade reglerna om järnvägsföretags ansvarighet ersätts med regler om att företaget har ett rent objektivt ansvar. En sådan reform skulle enligt utredningen medföra att ersättningen från trafikförsäkringen jämkas. Härigenom skulle man uppnå en från riskfördelningssynpunkter lämplig fördelning av skadekostnaderna i dessa fall. Utredningen anser sig kunna förutsätta att en reform som innebär att *järnvägsföretag får ett objektivt ansvar genomförs i en nära framtid.*

Under dessa förhållanden anser sig utredningen inte ha anledning att föreslå en utvidgning av reglerna om ersättning för skada vid kollision mellan motordrivna fordon till att omfatta också skador på järnvägståg och därmed befordrad egendom. Även i detta fall bör alltså huvudregeln om ett objektivt ansvar för trafikförsäkringen tillämpas.

4.4.3 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall

Liksom i personskadefallen uppstår vissa speciella frågor om undantag från ersättningsrätten när det gäller sakskada.

Sådana sociala synpunkter som har varit vägledande för utredningens bedömningar av motsvarande frågor såvitt avser personskada gör sig enligt utredningen uppenbarligen inte gällande med samma styrka när det gäller sakskador. Allmänt sett bör därför ekonomiska och preventiva synpunkter här kunna tillåtas spela en större roll. För trafikförsäkringstagarkollektivet som helhet saknar emellertid de ifrågasatta undantagen praktiskt taget ekonomisk betydelse. Ekonomiska skäl kan alltså inte heller i detta sammanhang åberopas till stöd för några undantag från ersättningsrätten. Vidare anser utredningen att det även beträffande sakskador är angeläget

att så långt möjligt hålla i sär ersättningsfrågan och frågan om den kriminalpolitiska behandlingen av lagöverträdare.

Mot denna bakgrund anser utredningen att det inte bör göras några generella undantag eller inskränkningar i ersättningsrätten för den som har gjort sig skyldig till olovlig körning eller har använt ett fordon som hjälpmedel vid brottslig gärning.

Situationen ter sig enligt utredningen annorlunda när det gäller den som uppsåtligen brukar ett fordon olovligen och sålunda redan därigenom gör sig skyldig till ett straffbart förfarande. Framför allt beträffande tillgreppsbrott – i synnerhet om de sker med tillägnelseuppsåt talar både preventiva skäl och hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet för att den brottslige utesluts från rätten att få ersättning för sakskada, såväl från försäkringen för det fordon han har brukat som, i kollisionsfall, från försäkringen för fordon på motsidan. Till de mera allmänt etiska synpunkter som kan anläggas på spörsmålet kommer att den skadelidande i dessa fall undantagslöst är en person som inte själv har såsom trafikförsäkringstagare bidragit till trafikförsäkringens finansiering. Att han under sådana förhållanden likväl skulle bli berättigad att på de lojala försäkringstagarnas bekostnad få ersättning för sakskada framstår som stötande. Utredningen föreslår alltså att den som uppsåtligen brukar ett motordrivet fordon utan lov inte i något fall skall ha rätt till trafikskadeersättning för sakskada. Detta förslag innebär att den olovlige brukaren i kollisionsfall i princip får sin situation försämrad i jämförelse med vad som gäller f. n.

De nu återgivna synpunkterna har enligt utredningen i allt väsentligt bärkraft också när det gäller den som utan att själv vara brukare medföljer ett fordon med vetskap om att det brukas olovligen. Detsamma gäller den som med sådan vetskap låter befordra egendom med fordonet. Även för dessa fall bör alltså ett undantag från rätten till trafikskadeersättning ställas upp.

När det gäller en skadelidande som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet kan det enligt utredningen synas ligga nära till hands att bedöma ersättningsfrågan på samma sätt som när en skadelidande har brukat fordonet utan lov. För det allmänna rättsmedvetandet kan det många gånger sannolikt te sig stötande att en rattfyllerist skall få trafikförsäkringsersättning för sakskada. Det kan inte heller helt uteslutas att en undantagsregel här kan få en viss preventiv effekt. Det finns emellertid också viktiga skillnader som gör att det befogade i en undantagsbestämmelse i nu aktuella fall kan ifrågasättas. De ekonomiska verkningarna för den skadelidande av en sådan bestämmelse skulle i många fall bli av en helt annan karaktär och betydelse än vid olovligt brukande. Utredningen understryker också att, i motsats till vad som gäller vid olovligt brukande, den skadelidande i nu aktuella fall ofta är en lojal försäkringstagare som i god ordning har betalt sin trafikförsäkringspremie.

Med hänsyn till det sagda har utredningen stannat för att när det gäller förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet inte

föreslå någon regel om undantag från rätten till ersättning för sakskada enligt den nya lagen.

I överensstämmelse med vad som f.n. gäller bör däremot den fordonsägare som har försummat trafikförsäkringsplikten och som lider sakskada i följd av trafik med det oförsäkrade fordonet – dvs. skada på personliga tillhörigheter i fordonet eller på egendom utanför fordonet – vara utesluten från rätt till trafikförsäkringsersättning för skadan. Denna undantagsregel bör emellertid enligt utredningens mening inte utvidgas att avse också rätten att i kollisionsfall få sakskadeersättning från trafikförsäkringen för fordon på motsidan. En sådan ersättningsrätt föreligger enligt gällande lagstiftning och bör inte avskaffas, om inte starka preventiva skäl kan anföras. Försäkringspliktens fullgörande bör framtvingas med andra medel.

Den undantagsbestämmelse som sålunda skall gälla i fråga om rätten för den som har försummat försäkringsplikten att få sakskadeersättning bör enligt utredningens mening – i viss analogi med vad som har föreslagits i fråga om skador som har orsakats genom ett olovligen brukat fordon – utsträckas att gälla också den som med vetskap om att ett fordon i strid med lagen är oförsäkrat medföljer fordonet eller, utan att själv färdas i fordonet, låter egendom befordras med detta.

4.4.4 Medverkan på den skadelidandes sida

I fråga om verkan av den skadelidandes medvållande till sakskada anför utredningen att sociala hänsyn inte motiverar en lika gynnsam behandling av de skadelidande som när det gäller ersättning för personskada. När en person tillfogas både person- och sakskada skulle det visserligen vara förenat med olägenhet, om olika medvållanderegler måste tillämpas för dessa olika skador. A andra sidan kan det i enstaka fall finnas behov av att jämka ersättning för sakskada i större omfattning än som enligt det tidigare sagda bör vara möjligt vid personskada. Enligt utredningens mening går det svårligen att ställa upp lagregler som innebär att en enhetlig medvållandebedömning skall ske i vissa fall men inte i andra fall. Utredningen förordar i stället att försäkringsgivarna i trafikförsäkringsvillkoren förbinder sig i förhållande till var och en som lider sakskada att i den mån skadan inte överstiger visst belopp – förslagsvis mellan ett fjärdedels och ett halvt basbelopp – inte påkalla jämkning av ersättning på grund av medvållande i andra fall än när den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Utredningen förutsätter att staten i motsvarande mån frivilligt avstår från att påkalla jämkning av ersättning för sakskada.

Vid medverkan på den skadelidandes sida till kollisionsskada tillämpas i gällande rätt regler av innebörd att jämkning i vissa fall kan ske på grund av vållande vid förandet eller bristfällighet på fordonet som inte kan tillräknas den skadelidande själv som medverkan. Dessa identifikationsgrundsatser bör enligt utredningens mening i princip upprätthållas i den nya lagstiftningen. I konsekvens med att ersättningsansvar skall inträda

endast vid styrkt vållande eller bristfällighet bör emellertid jämkning ske endast när det visas att motsvarande förhållande föreligger på den skadelidande sidan. Identifikation bör vidare som hittills tillämpas endast i fråga om skada som tillfogas ägare, brukare eller förare av de inblandade fordonen. Det finns inte skäl att utsträcka identifikationsgrundsatserna att omfatta också fall då skadan uppkommer på befordrad egendom som tillhör en utomstående tredje man. Vidare bör fordonsägaren inte behöva tåla jämkning i fall när fordonet har brukats olovligen.

4.5 Skadestånd för trafikskada

I flertalet fall av trafikskador får den skadelidande enligt utredningens förslag full gottgörelse från trafikförsäkringen för sina ekonomiska förluster och för ideell skada. I sådana fall föreligger inte något behov för den skadelidande att alternativt kunna göra gällande ersättningsanspråk enligt skadeståndsrättsliga regler. De presumtivt skadeståndsskyldiga har å andra sidan ett berättigat intresse av skydd mot risken att drabbas av personligt skadeståndsansvar. Risken för skadeståndsansvar leder dessutom till dubbelförsäkring.

Huruvida inskränkningar i skadeståndsansvaret för trafikskador över huvud taget skall göras i samband med den nu aktuella lagstiftningen bör enligt utredningen i första hand avgöras på grundval av riskfördelningssynpunkter. Sådana synpunkter leder enligt utredningens mening till att ersättningarna för trafikskador så långt möjligt skall via premier för trafikförsäkringen slutligt bäras av dem som skapar de specifika trafikskaderiskerna, dvs. fordonsägarna. Ersättningarna bör sålunda inte drabba de skadeståndsskyldiga. Avsteg från den principen bör göras bara om det är motiverat av starka ekonomiska eller preventiva skäl.

Det rättstekniska instrument som närmast står till buds för att tillgodose dessa önskemål utgörs av s.k. kanaliseringsregler. En kanalisering bör enligt utredningen av principiella skäl dock inte förekomma i vidare mån än de skadelidande blir till fullo gottgjorda inom ramen för trafikförsäkringslagstiftningen. Efter diskussion av olika alternativ har utredningen funnit den mest tillfredsställande lösningen vara att i lagen ta in en regel om rätt för en skadeståndsskyldig att inträda i den rätt till trafikskadeersättning som tillkommer den skadelidande. Utredningen föreslår emellertid, som närmare skall behandlas i det följande (se avsnitt 4.7.1), att trafikförsäkringsgivare i vissa fall skall få återkräva ersättningen från den skadeståndsskyldige. I dessa situationer skall enligt förslaget den skadeståndsskyldige inte kunna få inträda i någons rätt på grund av trafikförsäkringen.

4.6 Skadeförsäkringsgivares regressrätt mot trafikförsäkringen

Också frågan huruvida den som på grund av skadeförsäkring har utgett viss ersättning skall få återkräva beloppet från trafikförsäkringen bör

enligt utredningens mening i första hand avgöras på grundval av riskfördelningssynpunkter. Även om den nya trafikskadelagstiftningen inte kommer att bygga på skadeståndsrättslig grund, är det tydligt att det nu aktuella problemet har nära samband med frågan om försäkringsgivares regressrätt i allmänhet. Den frågan utreds f.n. av skadeståndskommittén. Utredningen anser sig inte böra föregripa kommitténs fortsatta arbete.

Under dessa förhållanden har utredningen, efter samråd med skadeståndskommittén, stannat för att inte lägga fram förslag i ämnet som innebär någon saklig förändring av det nuvarande rättsläget. Skadeförsäkringsgivare bör sålunda t.v. bevaras vid den återkravsrätt mot trafikförsäkringen som f.n. följer av bestämmelserna i 25 § försäkringsavtalslagen. Detta bör gälla såväl sakförsäkring som ansvarsförsäkring.

4.7 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt

4.7.1 Återkrav mot försäkringstagaren och mot skadeståndsskyldig tredje man

Allmänna riskfördelningssynpunkter talar enligt utredningen för att förlusterna i följd av trafikskadefall så långt möjligt slutligt bärs av trafikförsäkringstagarkollektivet, dvs. motorfordonsägarna. I fall då en uppkommen trafikskada kan sägas vara ett resultat också av en med trafikskaderisken likvärdig risk – t.ex. den skaderisk som följer av användningen av annat "farligt" transportmedel – kan dock allmänna riskfördelningssynpunkter böra föranleda en annan slutlig fördelning av det ekonomiska ansvaret för skadan.

I enlighet med vad som har angetts i skadeståndskommitténs direktiv bör regressreglerna också på nu förevarande område i princip vara tvingande i den meningen att försäkringsgivaren inte genom villkor i försäkringsavtalet skall kunna förbehålla sig en längre gående återkravsrätt än lagen medger.

Av de undersökningar som stått till utredningens förfogande framgår att trafikförsäkringsanstalternas regressinkomster med de regler och den praxis som f.n. gäller så gott som helt saknar ekonomisk betydelse för trafikförsäkringstagarkollektivet. Frågan om regressrättens omfattning enligt den nya lagstiftningen måste följaktligen avgöras uteslutande med hänsyn till allmänna riskfördelningssynpunkter och preventionssynpunkter. Med dessa utgångspunkter föreslår utredningen att trafikförsäkringsgivares regressrätt begränsas i avsevärd mån.

Den omständigheten att försäkringstagaren har åsidosatt sina förpliktelser enligt avtalet bör enligt utredningen inte leda till att han kan åläggas att gottgöra vad försäkringsanstalten har utgett på grund av försäkringen. Sådan skyldighet bör ej heller kunna åläggas den som har försummat sin försäkringsplikt.

Enligt vad utredningen har erfarit kommer skadeståndskommittén att föreslå att försäkringsgivare i allmänhet även framdeles skall kunna utöva regressrätt mot den som har vållat skada uppsåtligen eller grovt vårdslöst.

En sådan återkravsrätt framstår som motiverad av preventiva skäl men synes också påkallad av hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet. Enligt utredningens mening bör även trafikförsäkringsgivare ha regressrätt i dessa fall.

När skadan har vållats av den skadeståndsskyldige genom en vårdslöshet som inte är att anse som grov bör däremot enligt utredningen huvudregeln vara att återkrav inte skall kunna riktas mot honom. Utredningen diskuterar om därutöver regresskyldighet bör åläggas den som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet. Enligt utredningens mening bör emellertid något sådant undantag från huvudregeln inte ställas upp.

Beträffande den som bär ansvar på grund av annans vållande kan det enligt utredningen övervägas att medge återkrav i två fall. Det ena fallet gäller ansvaret för staten eller kommun som väghållare. Enligt utredningens mening skulle emellertid en regressrätt i detta fall inte komma att få nämnvärd ekonomisk betydelse. Utredningen vill därför inte förorda någon regel om rätt till återkrav mot väghållare. Det andra fallet rör ansvaret för ägare eller innehavare av järnväg. Här skulle det kunna tänkas få ekonomisk betydelse för trafikförsäkringen om rätt till återkrav mot järnvägsföretaget medgavs. Enligt utredningen är det också naturligt att värdera järnvägsskaderisker och trafikskador på samma sätt. Utredningen föreslår därför att trafikförsäkringsgivaren i princip skall kunna utöva regress mot ägare eller innehavare av järnväg. Det behöver emellertid inte ovillkorligen bli fråga om full regress. Ansvarigheten bör fördelas mellan trafikförsäkringstagarkollektivet och järnvägen på grundval av en "riskvärdering".

Inte heller mot den som är ansvarig för skadan på rent objektiv grund anser utredningen att någon generell regel om regressrätt bör komma i fråga. Atomskada bör på samma sätt som hittills undantas från den nya lagens tillämpningsområde. I övrigt är det endast för hundägare och ägare eller brukare av luftfartyg som frågan om regressansvar har mer än marginell betydelse. Utredningen anser dock inte tillräckliga skäl föreligga att förorda en regel om regressrätt för trafikförsäkringsgivare i dessa fall.

4.7.2 Ersättningsansvarets fördelning mellan flera trafikförsäkringsgivare

Trots de kanaliseringsregler som utredningen har föreslagit kan i kollisionsfall solidariskt ersättningsansvar inträda för flera försäkringsgivare. Det gäller dels i de undantagssituationer då i följd av trafik med två eller flera motordrivna fordon skada har tillfogats personer eller egendom utanför fordonen (t.ex. en cyklist eller en fotgängare), dels i vissa fall av rena kollisionsskador (dvs. skador på fordonen och med dem befordrad egendom) när fler än två fordon är inblandade i olyckan. För dessa situationer bör enligt utredningens mening nuvarande grunder för ansvarighetens fördelning i princip upprätthållas. I de fall när varken

vållande i samband med förandet av ett fordon eller bristfällighet på fordonet kan styrkas på någondera sidan, bör en hälftendelning ske av ersättningsskyldigheten. I övrigt föreslår utredningen att, när vållande vid förandet av fordonet eller bristfällighet på fordonet styrks på den ena men inte på den andra sidan, den förra sidan får slutligt bära hela ersättningsansvaret. När vållande visas föreligga på båda sidor bör fördelningen av ansvarigheten liksom f.n. ske på grundval av en skälighetsprövning. Härvid bör dock, till skillnad från vad som nu gäller, bristfällighet på fordon jämställas med vållande i samband med dess förande.

Härefter återstår frågan huruvida i kollisionsfall en trafikförsäkringsgivare, som har utgett ersättning till förare eller passagerare i det försäkrade fordonet för personskada eller för sakskada på personliga tillhörigheter, bör kunna utöva regress mot försäkringen för fordon på motsidan på den grund att vållande vid förandet av det fordonet eller bristfällighet på detta fordon har orsakat skadan eller i varje fall medverkat till den. Det är enligt utredningen utan tvekan bäst förenligt med no-fault-principer att låta ersättningarna stanna på försäkringen för det fordon i vilket de skadelidande har färdats. Regressrätt bör därför inte kunna utövas i fråga om nu nämnda ersättningar. Utredningen konstaterar att detta ställningstagande bidrar till en omfördelning av kostnaderna mellan olika fordonskategorier.

4.8 Särskilda frågor rörande trafikförsäkringen

4.8.1 Trafikförsäkringsplikten

Som förut berörts innebär utredningens förslag att ägare av motordrivet fordon liksom hittills skall vara skyldig att teckna trafikförsäkring och att trafikförsäkringsanstalternas skyldighet att meddela sådan försäkring skall bestå.

I gällande lagstiftning görs vissa undantag från trafikförsäkringsplikten. Det gäller främst statsägda fordon samt utländska fordon som tillfälligtvis uppehåller sig i Sverige. Ersättningar som annars skulle ha utgått på grund av trafikförsäkring utges i sådana fall av svenska staten resp. av svensk trafikförsäkringsanstalt. Ett motsvarande ersättningsansvar åvilar de svenska trafikförsäkringsanstalterna gemensamt i fall då skada har orsakats av ett försäkringspliktigt men trots det oförsäkrat fordon eller av ett okänt fordon.

Också i det ersättningssystem som utredningen har förordat måste man göra vissa sådana undantag från försäkringsplikten som gäller f.n. Vidare måste man även för framtiden räkna med att skador kan komma att orsakas av fordon som saknar föreskriven försäkring eller av okända fordon. Ersättningsfrågorna i dessa fall bör enligt utredningens mening också i det nya systemet lösas enligt de principer som ligger till grund för den gällande ordningen.

Utredningen diskuterar olika vägar att effektivisera efterlevnaden av trafikförsäkringsplikten och vissa därmed sammanhängande frågor. I

huvudsak bör dock enligt utredningens mening hithörande problem lösas av den samrådsgrupp för övervägande av frågan om kontroll av trafikförsäkringsplikten som sedan något år är verksam inom kommunikationsdepartementet.

Det nuvarande systemet med fortsatt ansvarighet för försäkringsgivaren under viss tid efter det att anmälan om försäkringsavtalets upphörande har gjorts bör enligt utredningen behållas. Konstruktionen bör dock ändras så att försäkringsavtalet i princip inte kan bringas att upphöra förrän "respittiden" har gått ut. Försäkringsavtalen behöver under denna tid dock inte gälla beträffande sakskada som har tillfogats försäkringsgivaren själv. För den tid försäkringen sålunda förlängs bör försäkringsgivarna ges lagliga möjligheter att kräva premie. Preskriptionstiden för fordran på trafikförsäkringspremie bör vidare förlängas från tre månader till tre år.

Om försäkringsgivaren har fordran på trafikförsäkringspremie, bör han få kvitta denna mot ersättningskrav som försäkringstagaren kan ha på grund av försäkringen. Fordran på återkrav för självrisk bör i kvittningshänseende likställas med premiefordran.

För att förhindra att försäkringstagare som inte har betalat premie tecknar ny försäkring hos annan försäkringsanstalt föreslår utredningen en lagbestämmelse, som gör undantag från försäkringsanstalts skyldighet att meddela trafikförsäkring för fall då den presumtive försäkringstagaren häftar för obetald trafikförsäkringspremie i samma eller annan trafikförsäkringsanstalt. För att göra denna regel effektiv bör enligt utredningens mening undantaget från försäkringsanstalts skyldighet att meddela trafikförsäkring inte bara avse en viss personkrets utan också omfatta varje fordon vars närmast föregående ägare häftar för obetald premie. Utredningen förutsätter att försäkringsbolagen kommer att tillämpa undantagsregeln med varsamhet, så att inte de lojala fordonsägarna onödigtvis drabbas av ett system vars syfte är att man skall komma åt de illojala. Vad utredningen sålunda föreslagit om verkan av obetald premie bör gälla även när den som vill teckna försäkring för ett fordon eller fordonets närmast föregående ägare står i skuld till en trafikförsäkringsanstalt för självriskbelopp.

Utredningen förordar att man behåller de nuvarande möjligheterna att bötfälla den som försummar trafikförsäkringsplikten samt att med vitesföreläggande framtvinga försäkringspliktens fullgörande.

Slutligen föreslår utredningen att den som över huvud taget inte har tecknat trafikförsäkring skall kunna åläggas att betala ett belopp motsvarande den premie han annars skulle ha erlagt. Har ersättningsskyldighet uppstått i följd av trafik med fordonet, bör den försäkringspliktige även kunna åläggas att betala ett belopp motsvarande självrisk.

4.8.2 Bonus och självrisk

Trafikförsäkringsbolagen tillämpar sedan lång tid ett system för rabattering av trafikförsäkringspremierna som går under namn av bonussystemet. När försäkringen tas i anspråk blir innebörden av systemet för

försäkringstagaren i flertalet fall att han bär en självrisk. Utredningen framhåller att denna självrisk uppgår till betydande belopp, i allmänhet mellan ca 300 och 1 000 kr eller mer. Utredningen diskuterar utförligt bonussystemets ställning i den nya lagstiftningen. Frågan huruvida bonussystemet skall behållas är visserligen ingen lagstiftningsfråga, och detta system är även i och för sig fullt förenligt med den lagstiftning som utredningen föreslår. Införandet av ersättningsanordningar som till stora delar bygger på no-fault-principer rubbar emellertid i viss mån grunderna för bonussystemet. Utredningen har för sin del blivit övertygad om att en avveckling av bonussystemet och dess ersättande med ett rent självrisksystem förtjänar att allvarligt övervägas. Det senare systemet innebär att självrisken automatiskt och på objektiva grunder tas ut vid varje skadefall.

Inom ramen för den nya lagstiftningen kan ett självrisksystem inte ges den vanliga utformningen att försäkringsgivaren över huvud taget inte är skyldig att betala ersättning för den del av skadan som inte överstiger självriskbeloppet. Självriskklausulerna måste i stället ges den innebörden att försäkringsgivaren förbehåller sig rätt att återkräva självriskbeloppet från försäkringstagaren. För att sådana återkrav skall kunna göras gällande har utredningen i sitt lagförslag tagit upp bestämmelser härom.

4.8.3 Försäkringssummorna

Enligt gällande rätt skall en trafikförsäkringsgivares ansvarighet för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om sammanlagt 25 milj. kr med anledning av personskada och sammanlagt 5 milj. kr med anledning av sakskada. Utredningen har enligt sina direktiv att utgå från att de nu gällande begränsningsbeloppen skall behållas oförändrade. Enligt utredningen inrymmer begränsningsbeloppet, när det gäller personskada, mer än betryggande marginaler, även med tanke på möjligheterna av en olycka av katastrofkaraktär. Däremot kan det inte uteslutas att försäkringssumman för sakskada i något enstaka fall i framtiden skall visa sig otillräcklig. Mot denna bakgrund förordar utredningen att i den nya lagen tas upp bestämmelser av innebörd att ersättning med anledning av en och samma händelse skall utgå från trafikförsäkringen för varje motorfordon, som medverkat till uppkomsten av skada, med sammanlagt högst 30 milj. kr, dvs. det belopp som enligt gällande rätt totalt står till förfogande för ersättningar med anledning av ett och samma skadefall. Någon indexreglering av beloppet har utredningen inte ansett påkallad.

Utredningen har inte funnit det nödvändigt att föreslå ett civilrättsligt ansvar för staten för det fall att försäkringsbeloppet inte skulle räcka till. Utredningen har därvid utgått från att staten, även utan att vara underkastad ett civilrättsligt ansvar, i en katastrofsituation av detta slag kommer att ingripa och bereda de skadelidande kompletterande gottgörelse i den omfattning som kan anses skälig för att tillgodose berättigade anspråk på social trygghet.

Utredningen anser att det av sociala skäl inte kan godtas att ersättning

för egendomsskada ens i någon mån utgår på bekostnad av dem som har tillfogats personskada. Det är därför enligt utredningens mening tillrådligt att den föreslagna ändringen i fråga om begränsningsbeloppet förknippas med en regel om att de som är berättigade till ersättning med anledning av personskada skall få gottgörelse ur försäkringsbeloppet framför dem som har tillfogats sakskada.

4.9 Kostnadsberäkningar

Enligt utredningen får dess förslag verkningar i fråga om kostnaderna för ersättningssystemet i främst tre hänseenden. Det gäller för det första förslaget att förare av motorfordon skall ha rätt till ersättning för personskada från fordonets trafikförsäkring. Det gäller vidare förslaget att ersättning för personskada skall kunna jämkas endast vid uppsåtlig eller grovt vårdslös medverkan av den skadelidande själv. Slutligen och för det tredje gäller det förslaget om kanalisering av ersättningarna till förare och passagerare för personskada och skada på vissa personliga tillhörigheter till det "egna" fordonets försäkring.

Utredningen redovisar vissa undersökningar rörande de föreslagna reglernas verkningar i kostnadshänseende. Därvid har bl.a. beaktats att behovet av förarplatsskydd bortfaller. De gjorda undersökningarna ger enligt utredningen vid handen att de genomsnittliga höjningarna av trafikförsäkringspremierna även vid ett genomförande av samtliga utredningens förslag kan hållas på en måttlig nivå. Även om man med hänsyn till undersökningsmaterialets ringa omfattning och till den osäkerhet som också i övrigt vidlåder beräkningarna måste räkna med en felmarginal på 5–10 procentenheter, kommer de genomsnittliga höjningarna att stanna under 25 %. Härvid har hänsyn inte tagits till de rationaliseringsvinster som kan göras till följd av att förslagen leder till en förenklad skadereglering.

För lastbilar och personbilar tyder undersökningarna på att ökningarna blir ca 6 resp. 16 %. För mopeder och motorcyklar blir däremot höjningarna av premierna betydande, i storleksordningen 300 resp. 100 %. I fråga om mopeder måste emellertid bl.a. beaktas att trafikförsäkringspremien i dag inte uppgår till mer än mellan 20 och 30 kr.

Endast för motorcykelägarna kommer enligt utredningen reformen att medföra en avsevärd kostnadsökning. Utredningen anser likväl att denna effekt bör godtas. Särskilt den tunga motorcykeln har visat sig utgöra ett utomordentligt farligt redskap i trafiken. Den är inte heller något nyttofordon. En minskning av beståndet av dessa fordon är enligt utredningen något som bör hälsas med tillfredsställelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

4.10 Ikraftträdande m. m.

Utredningen föreslår att den nya lagstiftningen skall träda i kraft den 1 januari 1976.

I samråd med trafikförsäkringsbolagen har utredningen utformat vissa riktlinjer för lösningen av de problem som uppkommer i och med att den nya lagen träder i kraft under löpande avtalsperiod för trafikförsäkringsavtalen. Utredningen förordar en ordning som innebär att försäkringsanstalterna i god tid före ikraftträdandet skall underrätta försäkringstagarna om den förestående lagstiftningen och om de villkor som de erbjuder för försäkring enligt den nya lagen. Vidare skall försäkringstagarna beredas möjlighet att säga upp de gamla avtalen i samband med ikraftträdandet, om de t.ex. önskar övergå till annat försäkringsbolag. Eftersom alla trafikförsäkringsanstalter på förfrågan har förklarat sig vara beredda att frivilligt tillämpa den skisserade ordningen har utredningen ansett det obehövligt att föreslå särskilda övergångsbestämmelser.

4.11 Följdändringar i annan lagstiftning

Den nya trafikskadelagen föranleder vissa ändringar i annan lagstiftning, bl.a. i skadeståndslagen och lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafikläkaräntor.

Utredningen diskuterar utförligt om förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, bör behållas även sedan den nya trafikskadelagen har trätt i kraft. Enligt utredningen ger denna förordning i vissa fall föraren ett mer omfattande skydd mot risken att slutligt drabbas av personligt skadeståndsansvar än som följer av den nya lagstiftningen. Främst gäller detta vid skador på själva fordonet eller på annan befordrad egendom än passagerares personliga egendom. Enligt utredningens mening behöver man dock inte ställa upp några särskilda bestämmelser för att förhindra att dessa förares ställning försämras. De är praktiskt taget undantagslöst arbetstagare i statens tjänst. Enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen ansvarar arbetstagare för skada, som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, endast i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning, den skadelidandes intresse och övriga omständigheter. Utredningen anser sig kunna räkna med att denna bestämmelse skall bereda sådana förare av statliga fordon som är arbetstagare ett skydd vilket är i stort sett likvärdigt med och i vissa lägen sannolikt ännu bättre än det skydd 1946 års förordning ger. Kvar står de sällsynta undantagssituationer när 4 kap. 1 § skadeståndslagen inte är tillämplig. Inte heller för dessa fall finns det emellertid enligt utredningen anledning att ha några särbestämmelser. Utredningen föreslår alltså att 1946 års förordning i sin helhet upphävs.

Särskilt skydd för förare av motorfordon blir enligt den nya lagstiftningen obehövlig. Kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd bör därför enligt utredningen upphävas.

5 Föredraganden

5.1 Allmänna utgångspunkter

Den som tillfogas skada till person eller egendom kan under vissa omständigheter få skadestånd av annan. För skadeståndsansvar i allmänhet gäller i svensk rätt den s. k. culparegeln. Denna regel, som numera återfinns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), innebär att skadan skall ersättas av den som har vållat den uppsåtligen eller av vårdslöshet. Vid sidan av culparegeln har genom lagstiftning och rättspraxis utbildats vissa regler eller grundsatser om ett skadeståndsansvar för annans vållande, t. ex. det ansvar som enligt 3 kap. 1 § skadeståndslagen åvilar en arbetsgivare för skador som vållas av arbetstagare i hans tjänst. Vidare har för särskilt riskfyllda verksamheter utvecklats regler om ett rent objektivt ansvar, dvs. ett ansvar oberoende av om vållande över huvud taget kan tillräknas någon.

Skadeståndets betydelse när det gäller att skydda den enskilde mot följderna av uppkomna skador har förändrats på senare tid. Särskilt på personskadeområdet har andra ersättningsformer kommit att spela en dominerande roll. Den successiva utbyggnaden av vårt socialförsäkringssystem har medfört att flertalet personskador blir till stor del täckta inom ramen för den allmänna försäkringen och yrkesskadeförsäkringen. I allt större omfattning bereds den enskilde också ett kompletterande skydd genom olika former av privata försäkringar, inte minst av typen gruppförsäkringar. De nu nämnda försäkringsanordningarna har den fördelen för den skadelidande att ersättning utgår oberoende av orsaken till skadan. De bereder dock inte alltid fullständig gottgörelse och skiljer sig därigenom från skadeståndsrätten, som vilar på grundsatsen om full ersättning vid varje inträffat skadefall.

Också i de fall när ersättning utgår enligt skadeståndsrättsliga principer kommer försäkringsväsendet ofta in i bilden. Om den skadeståndsskyldige skyddas av ansvarsförsäkring, betalas skadeståndet av försäkringsgivaren inom försäkringssummans ram. Denna försäkringsform vinner allt större utbredning, framför allt inom närings- och yrkeslivet men också i rent privata förhållanden. Härtill kommer att lagstiftaren på vissa områden har föreskrivit skyldighet att ha ansvarsförsäkring. På grund av denna utveckling torde det i dag vara betydligt vanligare att skadestånd utgår ur en ansvarsförsäkring än att det betalas av den skadeståndsskyldige själv med egna medel.

Av stor betydelse är den s. k. trygghetsförsäkring som sedan hösten 1974 bereder flertalet arbetstagare i vårt land ett skydd vid yrkesskador och i vissa fall också vid yrkessjukdomar. Inom den enskilda och större delen av den kommunala sektorn har försäkringen i tekniskt avseende karaktären av ansvarsförsäkring. Den täcker nämligen ett skadeståndsansvar som arbetsgivarna har åtagit sig genom kollektivavtal. Staten och de större kommunerna har utan att försäkra sig tagit på sig ett

motsvarande ansvar. Arbetsgivarnas åtagande innebär i princip att full ersättning utgår till den skadelidande enligt skadeståndsrättsliga normer utan att det behöver visas att arbetsgivaren eller annan har vållat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet. Arbetsgivarnas ansvar vilar alltså på rent objektiv grund.

Vid sidan av arbetslivet torde de flesta och allvarligaste skadefallen inträffa i trafiken med motorfordon. Även på detta område har de skadelidande på det hela taget ett mycket gott skydd. Rätten till ersättning för trafikskador har nämligen i vårt land sedan länge varit tryggad genom särskild lagstiftning om skärpt skadeståndsansvar i förening med obligatorisk ansvarsförsäkring.

Regler om skadeståndsansvar för trafikskador återfinns i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Enligt denna lag ansvarar till en början ägare och, i vissa fall, brukare av motorfordon för skador som orsakas av bristfällighet på fordonet. Vidare svarar såväl ägaren (brukaren) som föraren för skada som vållas av föraren vid trafik med fordonet. Observeras bör emellertid att bevisbördan är omkastad till den skadelidandes fördel. Ägaren resp. brukaren kan undgå skadeståndsskyldighet endast om han visar att skadan varken har orsakats av bristfällighet på fordonet eller vållats av föraren. På samma sätt undgår föraren skadeståndsansvar bara om han kan visa att han inte är vållande till skadan. Med hänsyn till svårigheterna att klarlägga omständigheterna kring en trafikolycka medför detta s. k. presumtionsansvar i praktiken att skadeståndsskyldighet nära nog alltid föreligger. Lagstiftningen verkar därför i stort sett som ett system med rent objektivt ansvar.

Skadeståndsansvaret enligt bilansvarighetslagen för ägare, brukare och förare omfattar inte personskador som tillfogas föraren. Inte heller täcker ansvaret skador på det egna fordonet eller på egendom som befordras med fordonet. Sådana skador kan däremot ersättas enligt bilansvarighetslagen när de uppkommer vid kollision med ett annat motorfordon. Vid kollisionsskador är ägare (brukare) och förare på motsidan skyldiga att i viss utsträckning utge skadestånd. Reglerna om skadestånd vid kollisioner är dock ganska komplicerade.

Vid sidan av bilansvarighetslagen kan skadeståndslagens allmänna regler om skadestånd till följd av vållande bli tillämpliga vid trafik med motorfordon.

Av lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) framgår att det skadeståndsansvar som åvilar ägare, brukare eller förare enligt bilansvarighetslagen eller enligt allmänna skadeståndsregler skall vara täckt av försäkring, s. k. trafikförsäkring. Försäkringsplikten skall fullgöras av fordonets ägare. Trafikförsäkringslagen innebär vidare att de som har rätt till skadestånd kan få ut sina ersättningar direkt av trafikförsäkringsgivaren. Om en skada orsakas av ett okänt motorfordon eller av ett fordon som i strid mot lagen inte är trafikförsäkrat, är samtliga trafikförsäkringsanstalter skyldiga att solidariskt utge

de ersättningar som skulle ha utgått från trafikförsäkringen om sådan hade funnits. En motsvarande ersättningsskyldighet åvilar sådana fordonsägare – främst svenska staten – som är befriade från trafikförsäkringsplikt.

De som skadas i trafiken har alltså i flera avseenden en förmånligare ställning än flertalet andra skadelidande. Den rådande ordningen på trafikskadeområdet företer emellertid också vissa brister. Dessa är särskilt påfallande i fråga om personskador. Den mest framträdande nackdelen i detta hänseende är att föraren av ett motorfordon i allmänhet inte är skyddad av fordonets trafikförsäkring. Denna nackdel begränsas visserligen av den s. k. förarplatsförsäkringen eller det statliga förarskyddet. Dessa ersättningsanordningar – som f. n. finns för mer än 95 % av alla motorfordon – har emellertid karaktären av olycksfallsförsäkring, som ger endast begränsad ersättning vid invaliditet och dödsfall. Till följd av presumtionsansvaret har också ägare som skadas när han färdas i det egna fordonet en mer begränsad rätt än andra passagerare till ersättning ur fordonets trafikförsäkring – låt vara att försäkringsbolagen numera i sin skaderegleringspraxis regelmässigt utger full ersättning till ägaren i dessa fall. Detsamma gäller den som i ägarens ställe brukar dennes fordon.

Det nuvarande ersättningssystemet innebär vidare att vållande på den skadelidandes sida kan medföra reduktion och i vissa fall t. o. m. helt bortfall av skadeståndet. Jämkning på grund av medvållande blir särskilt ofta aktuell när det gäller skada som vid kollision mellan två eller flera motorfordon tillfogas ägare eller förare av de inblandade fordonen. Deras rätt till ersättning från trafikförsäkringen för kolliderande fordon jämkas i vissa fall även när medvållande inte kan styrkas utan bara presumeras. Om ägaren har medföljt som passagerare måste han t. o. m. visa att annan person än han själv, nämligen föraren, har varit fri från vållande.

Ytterligare en nackdel med de nuvarande trafikskadereglerna hänger samman med deras principiella anknytning till culparegeln. På grund därav måste man vid ett skadefall ibland göra en omfattande, tidsödande och kostnadskrävande utredning av vållandefrågan. Härtill kommer att regelsystemet är invecklat och svårtillämpat.

Reglerna om trafikskada och trafikförsäkring har numera setts över av trafikskadeutredningen, som i oktober 1974 har avlämnat betänkandet (SOU 1974:87) Trafikskadeersättning. I betänkandet föreslås att bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen ersätts av en ny trafikskadelag.

Enligt utredningens förslag skall ersättning vid trafikskada även i fortsättningen utgå ur obligatorisk trafikförsäkring. Utredningen föreslår emellertid att detta ersättningssystem frikopplas från skadeståndsreglerna och omvandlas till ett helt fristående försäkringssystem från vilket trafikskadeersättning utgår utan att någon behöver göras personligen skadeståndsansvarig. Ersättningsbeloppen skall dock liksom hittills bestämmas utifrån skadeståndsrättsliga principer.

Beträffande personskador i följd av trafik med motorfordon innebär förslaget att ersättning från ett fordons trafikförsäkring skall utgå på rent objektiv grund både till dem som färdas i detta fordon -- såväl förare som passagerare och till utomstående personer som inte färdas i något annat motorfordon. Även när personskador uppkommer vid kollision mellan flera motorfordon skall ersättningarna till förare och passagerare utgå från och slutligt bäras av försäkringen för det fordon vari de färdas. Vidare föreslås att jämkning på grund av medvållande på den skadelidandes sida skall kunna ske bara när den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till personskadan.

Också beträffande sakskador i följd av trafik med motorfordon föreslår utredningen vissa nyheter. Vid andra sakskador än skador på motorfordon och därmed befordrad egendom skall ersättning utgå på rent objektiv grund från trafikförsäkringen för det fordon varigenom skadan har orsakats. För skador på motorfordon och därmed befordrad egendom skall däremot i princip inte utgå trafikskadeersättning i andra fall än när de uppkommer vid kollision med annat motorfordon. Vid sådana kollisionsskador skall ersättningen utgå från det andra fordonets trafikförsäkring, om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av detta fordon eller genom bristfällighet på det fordonet. Det nuvarande presumtionsansvaret skall alltså inte längre tillämpas i något fall.

Utredningens förslag har fått ett i huvudsak positivt mottagande vid remissbehandlingen. Några remissinstanser anser dock att man bör ta steget fullt ut och även beträffande skador som tillfogas ett motorfordon och därmed befordrad egendom införa ett system med ersättning på objektiv grund från trafikförsäkringen för detta fordon. Andra remissinstanser kritiserar utredningsförslaget för att det i fråga om personskador vid kollision mellan flera motorfordon kommer att medföra en omfördelning av försäkringskostnaderna mellan olika grupper av försäkringstagare, något som i sin tur kommer att påverka försäkringspremierna. I några yttranden framhålls vidare att trafikskadesystemet även i fortsättningen bör anknyta till allmänna skadestånds- och försäkringsrättsliga principer i stället för att konstrueras som ett fristående ersättningssystem. Även beträffande enskildheter i förslaget anförs viss kritik.

För min del anser jag att en självklar målsättning för reformarbetet på trafikskadeområdet bör vara att utjämna de hittillsvarande skillnaderna mellan olika kategorier skadelidande. Delvis är skillnaderna sådana att de inte kan godtas från sociala och humanitära synpunkter. Vidare bör rätten till ersättning för personskada i princip inte påverkas av medverkan till skadan på den skadelidandes sida. En strävan bör givetvis också vara att utforma de nya trafikskadereglerna så att de leder till en enkel och billig administration av ersättningssystemet samtidigt som de medför en från riskfördelningssynpunkter rationell fördelning av kostnaderna för trafikskador. En utgångspunkt bör slutligen vara att ersättning liksom hittills garanteras den skadelidande genom tvingande bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring.

Behovet av reformer på trafikskadeområdet är utan tvekan störst när det gäller personskador. Beträffande dessa skador innebär utredningens förslag att man tar bort de nuvarande skillnaderna i behandlingen mellan å ena sidan ägare, brukare och förare och å andra sidan övriga skadelidande. Utredningsförslaget begränsar också de nuvarande möjligheterna till jämkning av ersättning för personskada på grund av medverkan från den skadelidandes sida. Förslaget om att ersättning för personskador skall utgå på objektiv grund innebär vidare att skaderegleringen förenklas och kan genomföras snabbare.

Beträffande personskador uppfyller alltså utredningens förslag i allt väsentligt de krav som jag nyss har ställt upp när det gäller genomförandet av nya trafikskaderegler. Det är i huvudsak endast på en punkt som jag ställer mig kritisk. Jag delar sålunda den under remissbehandlingen framförda uppfattningen att förslaget medför en ej önskvärd omfördelning av försäkringskostnaderna mellan olika grupper av motorfordonsägare. Reglerna strider i denna del mot intresset av att kostnaderna vid trafikskador fördelas så att de står i rimlig proportion till skaderiskerna inom varje urskiljbar kategori. Enligt min mening är det emellertid möjligt att inom ramen för det föreslagna ersättningssystemet utforma personskadereglerna så att det angivna önskemålet tillgodoses utan att de fördelar som systemet i övrigt innebär behöver gå förlorade. Jag återkommer till denna fråga i ett senare sammanhang.

När det gäller sakskador är uppenbarligen de sociala skälen för en reform mindre starka. Inte heller i övrigt är förhållandena sådana att det finns anledning att göra några mera ingripande ändringar i den nuvarande ordningen på sakskadeområdet. Som jag senare skall återkomma till anser jag sålunda inte att man nu bör genomföra en reform som innebär att skador på ett fordon eller på egendom som befordras med fordonet skall ersättas från fordonets egen trafikförsäkring. Däremot finner jag det välbetänkt att slopa det nuvarande presumtionsansvaret vid skador på egendom utanför fordonet och ersätta det med andra former av ansvar.

Utöver vad jag nu har sagt får reformarbetet på sakskadeområdet inriktas på att inom ramen för det nuvarande systemet förenkla reglerna så långt det är möjligt.

En särskild fråga är hur det nya ersättningssystemet bör konstrueras rent tekniskt. Valet står mellan att även i fortsättningen ålägga ägare, brukare och förare ett personligt skadeståndsansvar som täcks av trafikförsäkringen och att inrätta ett från skadeståndsrätten helt fristående försäkringssystem. Någon större praktisk betydelse har denna fråga knappast. Från lagteknisk synpunkt synes också metoderna vara i huvudsak likvärdiga. En komplikation föreligger emellertid när det gäller ägares, brukares och förares rätt till ersättning. Eftersom de inte kan vara skadeståndsskyldiga mot sig själva, kan konstruktionen med ett personligt skadeståndsansvar inte användas i detta fall. En sådan konstruktion måste alltså för deras del kompletteras med regler om obligatorisk olycksfallsförsäkring. Härigenom kompliceras emellertid regelsystemet.

Detta talar för att man i stället bör välja lösningen med ett självständigt försäkringssystem. Denna lösning framstår också som den naturligaste med tanke på att ersättningen i realiteten utgår ur trafikförsäkringen och inte utges av någon enskild person. Det är då närmast en fiktion att tala om ett personligt skadeståndsansvar.

På grund av det sagda förordar jag att ersättningssystemet frikopplas från skadeståndsrätten och utformas som ett självständigt försäkringssystem. Detta hindrar inte att man, när förutsättningar för ersättning föreligger, även i fortsättningen bestämmer ersättningsbeloppen med tillämpning av de principer som gäller inom skadeståndsrätten. Principen bör alltså bl. a. vara att den skadelidande skall ha full ersättning för sin skada.

Som utredningen har framhållit bör man vid utformningen av nya trafikskaderegler självfallet beakta att man inte försvårar eller omöjliggör en fortsatt tillämpning av de internationella överenskommelser som f. n. gäller för Sveriges del. Utredningens förslag tillgodoser detta krav.

Av vad jag nu har anfört framgår att jag i allt väsentligt ansluter mig till utredningens förslag i fråga om de principer som bör ligga till grund för ett nytt ersättningssystem på trafikskadeområdet. Också i övrigt synes utredningens förslag väl avvägt. Även om tekniska och sakliga ändringar är påkallade på vissa punkter, anser jag att förslaget som helhet är väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning. De nya reglerna bör, som utredningen har förordat, tas in i en särskild trafikskadelag, som får ersätta såväl bilansvarighetslagen som trafikförsäkringslagen.

5.2 Tillämpningsområdet för ett nytt ersättningssystem

Bestämmelserna i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen är tillämpliga på motordrivna fordon. S. k. motorredskap – dvs. fordon som är inrättade huvudsakligen som arbetsredskap och som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet – faller dock i allmänhet utanför tillämpningsområdet. När ett sådant fordon orsakar skada blir ersättningsfrågan alltså att bedöma enligt bestämmelserna i skadeståndslagen, och de skadelidande åtnjuter inte ekonomiskt skydd genom något obligatoriskt försäkringssystem.

I trafikförsäkringslagen gäller ett undantag från försäkringsplikten för s. k. områdesfordon, dvs. motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område. Dessa fordon omfattas däremot av bilansvarighetslagen. Det skärpta skadeståndsansvar som enligt denna lag åvilar ägare, brukare och förare av motorfordon gäller alltså även när skadan har orsakats av ett områdesfordon. Ersättningen täcks dock inte av den obligatoriska trafikförsäkringen.

Varken motorredskapen eller områdesfordonen är f. n. underkastade registreringsplikt. I betänkandet (SOU 1974:26) Motorredskap har

emellertid motorredskapsutredningen föreslagit att i princip alla motordrivna fordon, alltså även motorredskap och områdesfordon, skall vara registreringspliktiga. Från sådan skyldighet undantas dock fordon som används inom inhägnat tävlingsområde (framför allt s. k. tävlingsfordon). Motorredskapsutredningen förordar vidare att motorredskapen förs in under såväl bilansvarighetslagen som trafikförsäkringslagen och att undantaget i sistnämnda lag för områdesfordon utmönstras utom såvitt gäller fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Betänkandet har remissbehandlats och är f. n. föremål för överväganden inom kommunikationsdepartementet.

Enligt trafikskadeutredningen bör det nya trafikskadesystemet omfatta alla motordrivna fordon med undantag endast för fordon som är avsedda att föras av gående. Trafikskadelagen skall alltså tillämpas även på motorredskap och områdesfordon. Också tävlingsfordon skall enligt utredningens förslag underkastas de nya reglerna och alltså bl. a. vara försäkringspliktiga.

Under remissbehandlingen har någon erinran inte framställts mot trafikskadeutredningens förslag att de nya trafikskadereglerna skall tillämpas även på motorredskap. Inte heller förslaget att områdesfordon skall omfattas av den nya lagen har i allmänhet föranlett någon erinran. Vissa motorcykelorganisationer anser dock att tävlingsfordonen även i fortsättningen bör undantas från trafikförsäkringsplikt. Enligt försäkringsinspektionen är det en förutsättning för utredningens förslag i fråga om dessa fordon att de också underkastas registreringsplikt, varför motorredskapsutredningens förslag på denna punkt bör frångås.

För min del anser jag att det för en effektiv kontroll av trafikförsäkringspliktens fullgörande är önskvärt att denna skyldighet så långt möjligt sammanfaller med registreringsplikten. Redan nu gäller visserligen beträffande mopeder att de är försäkringspliktiga utan att behöva registreras. Denna ordning får dock ses som ett undantag, motiverat av att ett registreringssystem för mopeder skulle bli alltför dyrt i förhållande till de låga försäkringspremier m. m. som det här är fråga om. Bortsett från kontrollsynpunkterna talar också andra skäl för att de fordon som omfattas av den nya lagen också bör vara registreringspliktiga. Om försäkringsskyldigheten knyts till registreringsplikten får man sålunda garantier för att fordonen underkastas besiktning, vilket måste vara av värde vid bestämmandet av försäkringspremier m. m.

Vad jag nu har sagt om angelägenheten av att ha ett samband mellan försäkringsskyldighet och registreringsplikt gäller emellertid endast i mindre omfattning områdesfordonen. Det rör sig här om en liten, klart avgränsad fordonsgrupp. Att kontrollera att dessa fordon är försäkrade torde i allmänhet inte erbjuda några större svårigheter. Enligt vad jag har inhämtat är också områdesfordonen, inräknat tävlingsfordonen, f. n. så gott som alltid försäkrade genom bilansvarighetsförsäkring. I fråga om områdesfordonen torde vidare besiktningsintresset ha mindre betydelse.

På grund av det sagda förordar jag efter samråd med chefen för

kommunikationsdepartementet att områdesfordonen förs in under trafikskadelagen utan hinder av att frågan om deras registrering ännu inte är löst.

När det däremot gäller motorredskapen talar starka skäl för att de lämnas utanför trafikskadelagen så länge de inte är registreringspliktiga. Enligt vad jag har inhämtat av chefen för kommunikationsdepartementet är frågan om införande av registreringsplikt för motorredskapen ännu inte färdig för avgörande. Med hänsyn härtill bör trafikskadelagen åtminstone t. v. inte göras tillämplig på de angivna fordonen. Frågan om de bör omfattas av lagen får avgöras slutligt i samband med att ställning tas till motorredskapsutredningens förslag.

Att trafikskadelagen dock redan nu bör göras tillämplig på ett visst slags motorredskap, nämligen gaffeltruckar, ämnar jag återkomma till i specialmotiveringen.

När det gäller trafikskadelagens tillämplighet på olika skadefall har utredningen föreslagit att de nya ersättningsreglerna skall täcka skada "i följd av trafik" med sådant fordon som omfattas av lagen. Detta förslag, som motsvarar vad som gäller redan nu enligt bilansvarighetslagen, har lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. Även jag biträder förslaget.

I fråga om lagreglernas tillämplighet på skadefall utomlands föreslår utredningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redan gäller enligt frivilligt åtagande av försäkringsgivarna i vårt land att personer med svenskt medborgarskap eller hemvist i Sverige får rätt till ersättning enligt de nya reglerna för skada utomlands i följd av trafik med svenskt motorfordon. Detta förslag har tillstyrkts av försäkringsinspektionen och lämnats utan erinran av övriga remissinstanser.

Enligt min mening finns det goda skäl att nu lagfästa den ersättningsrätt som försäkringsgivarna har infört på frivillighetens väg. Särskilt när när det gäller personskadeersättning är det angeläget att svenska medborgare och personer med hemvist i Sverige bereds ett fullgott ekonomiskt skydd också i sådana fall när de utomlands drabbas av skador i följd av trafik med ett svenskt fordon. Samtidigt visar erfarenheten att utländsk lagstiftning i vissa fall genom olika undantagsregler eller andra begränsningar av ersättningsrätten bereder de skadelidande ett sämre skydd än den svenska lagstiftningen. Dessa skillnader kommer att framträda än starkare, om det nu aktuella ersättningssystemet genomförs. Svenska medborgare och personer med hemvist i Sverige bör därför i hithörande fall genom särskilda lagregler garanteras samma skydd som lagstiftningen ger dem som skadas i trafiken i vårt land.

5.3 Trafikskadeersättning för personskada

5.3.1 Huvudregeln

Av de skador som inträffar i trafiken är personskadorna de allvarligaste och de som leder till de största ekonomiska och ideella förlusterna. Den

viktigaste uppgiften på trafikskadeområdet är alltså att bereda ett skydd vid dessa skador.

Utredningens förslag innebär att ersättning för personskador skall utgå på rent objektiv grund och att ägare, brukare och förare av motorfordon i ersättningshänseende likställs med övriga skadelidande i trafiken. Detta förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

Enligt min mening är det en allvarlig brist i det nuvarande trafikskadesystemet att inte alla skadelidande behandlas lika när det gäller rätten till ersättning för personskador. Från sociala trygghets- och rättvisesynpunkter är det angeläget att ett nytt ersättningssystem utformas så att ägare, brukare och förare som tillfogas personskador får samma rätt till ersättning för dessa skador som andra trafikoffer. Denna ersättningsrätt bör, som utredningen har framhållit, garanteras de skadelidande genom tvingande lagbestämmelser.

Från social synpunkt är det vidare betydelsefullt att personskaderegleringen blir så snabb och effektiv som möjligt. Detta krav tillgodoses bäst om ersättningen utgår på rent objektiv grund. Visserligen är det nuvarande presumtionsansvaret i praktiken liktydigt med ett objektivt ansvar så till vida som det nästan alltid medför att ersättning utgår. Presumtionsansvaret är emellertid svårare att tillämpa och kan i vissa fall ge upphov till tvister i frågan huruvida rätt till ersättning föreligger. I en del fall kan dessa tvister dra ut på tiden ganska länge och därigenom försena utbetalningen av ersättning till den skadade. På grund härav förordar jag att presumtionsansvaret såvitt gäller personskador byts ut mot ett rent objektivt ansvar.

När förare och passagerare i ett motorfordon skadas vid kollision med ett annat motorfordon, uppkommer frågan vilken av fordonens försäkringar som skall svara för dessa skador. F. n. kan passagerarna rikta sina ersättningskrav mot trafikförsäkringen för vilket som helst av de inblandade fordonen. Däremot är föraren – som ju enligt gällande rätt bara i rena undantagsfall omfattas av trafikförsäkringen för det fordon som förs av honom – regelmässigt hänvisad att söka sin ersättning från försäkringen för det andra fordonet.

Enligt utredningens förslag skall ersättningen till förare och passagerare alltid utgå från försäkringen för det fordon som de färdas i. Detta förslag har i allmänhet lämnats utan erinran vid remissbehandlingen.

I likhet med utredningen anser jag att skaderegleringen underlättas och förenklas, om de som färdas i ett fordon även i kollisionsfall är hänvisade uteslutande till försäkringen för detta fordon. En sådan ordning säkerställer en enhetlig behandling av ersättningsfrågan för alla dem som färdas i samma fordon. För de skadelidande torde denna ordning också vara den naturligaste. I och med att ersättningen för personskada i fortsättningen skall utgå på rent objektiv grund finns inte heller något egentligt behov för förare och passagerare att dessutom kunna vända sig mot trafikförsäkringen för något annat fordon. Visserligen föreligger en

teoretisk risk för att det belopp som är tillgängligt från ett fordons trafikförsäkring inte skall förslå till full gottgörelse åt fordonets förare och passagerare. Denna risk är emellertid så obetydlig att man i praktiken kan helt bortse från den. På grund av vad jag nu har sagt biträder jag utredningens förslag i denna del.

Att ersättning till förare och passagerare skall utgå från trafikförsäkringen för det fordon som de färdas i behöver emellertid inte innebära att ersättningarna också skall slutligt bäras av denna försäkring. Frågan om den slutliga fördelningen av ersättningarna, när två eller flera fordon är inblandade i en trafikolycka, återkommer jag till i det följande.

5.3.2 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall

Utöver de inskränkningar i ersättningsrätten för ägare, brukare och förare som jag tidigare har berört innehåller bilansvarighetslagen inte något undantag från rätten till ersättning för personskada. Härvid bortses från bestämmelserna om jämkning av skadestånd på grund av medvållande, en fråga som skall behandlas i följande avsnitt. Enligt trafikförsäkringslagen gäller däremot vissa undantag från rätten att få ut personskadeersättning från trafikförsäkringen. Sålunda kan den som färdas i ett fordon, vilket med hans vetskap brukas olovligen, inte få ersättning från trafikförsäkringen för detta fordon. Vidare utgår inte ersättning till ägare av oförsäkrat fordon. Enligt trafikförsäkringsvillkoren gäller i regel ytterligare inskränkningar i försäkringstagarens rätt till ersättning.

Utredningen har övervägt om de nya trafikskadereglerna, utöver bestämmelser om jämkning på grund av medvållande, bör innehålla vissa allmänna undantag för förare och passagerare i fråga om deras rätt till personskadeersättning. De fall som diskuteras av utredningen är då föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri, rattonykterhet, olovlig körning, olovligt brukande eller brukande av fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning. Utredningen anser emellertid att man inte bör ställa upp något undantag för dessa fall. Rätten till ersättning för personskada bör enligt utredningens mening inte heller påverkas av att fordonsägaren har underlåtit att hålla fordonet trafikförsäkrat.

Bland remissinstanserna bryter sig åsikterna i dessa frågor. Utredningens förslag biträds eller lämnas utan erinran i flertalet yttranden. De remissinstanser som godtar utredningsförslaget, bland dem RÅ och rikspolisstyrelsen, menar liksom utredningen att behovet av påföljder för brottsliga förfaranden i första hand bör tillgodoses genom straffrättsliga sanktioner och inte genom bortfall av rätten till ersättning. De löntagarorganisationer som yttrat sig har intagit en allmänt sett mycket restriktiv hållning mot begränsningar i personskadeskyddet.

Från andra håll framförs emellertid en delvis hård kritik mot utredningens förslag att inte begränsa ersättningsrätten i hithörande fall. Sålunda anser vissa remissinstanser att förslaget skulle kunna få negativa konsekvenser från preventiv synpunkt och därigenom indirekt påverka

bl. a. trafiksäkerheten. När det gäller den som brukar motorfordon olovligen eller utan att ha betalt försäkringsavgiften och som alltså inte själv har bidragit till det extra försäkringsskydd som trafikförsäkringen innebär framhålls det som stötande om ersättning ändå skulle utgå.

För min del vill jag först liksom utredningen konstatera att frågan hur den nu aktuella gruppen skadelidande behandlas i ersättningshänseende i stort sett saknar ekonomisk betydelse för trafikförsäkringstagarkollektivet som helhet. Detta bestyrks av vad bl. a. trafikförsäkringsföreningen har anfört. Ekonomiska hänsyn kan alltså inte anföras som skäl för att göra inskränkningar i ersättningsrätten på det sätt som har diskuterats.

Frågan om undantag från ersättningsrätten i hithörande fall kan emellertid inte bedömas enbart från ekonomiska synpunkter utan bör också ses i samband med trafiksäkerhetsintressena. Självfallet bör man pröva alla sätt att främja trafiksäkerheten och så långt möjligt förhindra att de som är alkoholpåverkade e. d. för motorfordon. Regler om undantag från rätten till trafikskadeersättning i dessa fall skulle kunna vara motiverade, om de bidrog till att hindra rattfylleri och liknande trafikförseelser. Enligt min mening är det emellertid inte sannolikt att undantagsregler av detta slag skulle ha någon som helst effekt från preventiv synpunkt. Denna uppfattning delas, som framgår av det nyss sagda, av vissa remissinstanser som särskilt har att beakta behovet av brottsförebyggande åtgärder. Redan risken för att bli skadad torde i allmänhet vara en mer avhållande faktor än risken för att, om en skada inträffar, gå miste om ersättning för skadan. En sådan sanktion slår vidare blint och slumpmässigt utan hänsyn till förseelsens svårhetsgrad. Den drabbar enbart dem som råkar ha skadats men kan då få ödesdigra konsekvenser inte bara för den skadade utan också för hans anhöriga. Ett bortfall av ersättningsrätten skulle på så sätt strida mot de sociala trygghetssynpunkter som i första hand bör vara vägledande när det gäller rätten till ersättning för personskada.

Enligt min mening talar alltså starka skäl mot att man tillgriper en sanktion av det berörda slaget för att motverka de brottsliga förfaranden som det nu är fråga om. Behovet av sanktioner bör i stället tillgodoses inom ramen för samhällets kriminalpolitik. Där har man större möjligheter att välja den påföljd som i det särskilda fallet framstår som lämpligast från rehabiliteringssynpunkt.

Vad särskilt gäller fall då fordonet är oförsäkrat bör också påpekas att försummelsen att teckna eller vidmakthålla försäkring i vissa fall kan framstå som ursäktlig. Att skilja dessa fall från försummelser av mera allvarlig art innebär besvärliga gränsdragningsproblem. Vill man få garantier för att de som är trafikförsäkringsskyldiga också uppfyller sina förpliktelser finns det sanktioner som är mer lämpliga än att fråntänna den försumlige rätt till ersättning i fall då han har skadats. Jag återkommer till frågan om sanktioner vid brott mot trafikförsäkringsskyldigheten i ett senare avsnitt.

Ytterligare kan framhållas att om man vill ta bort rätten till

trafikskadeersättning för de angivna grupperna skadelidande, så skulle man också behöva göra motsvarande undantag i de allmänna skadeståndsreglerna. En följd av att skadan inte täcks av trafikförsäkringen skulle annars bli att den skadelidande skulle kunna kräva ut ersättning av någon som helt eller delvis har varit vållande till skadan och därför är ansvarig enligt skadeståndslagen. Denne skulle i så fall behöva ersätta skadan med egna medel, såvida han inte skyddas av ansvarsförsäkring. En sådan konsekvens kan uppenbarligen inte vara rimlig. Att å andra sidan föra in ett undantag i skadeståndsrätten enbart på den grunden att den skadelidande vid skadetillfället har gjort sig skyldig till visst brottsligt handlande skulle strida mot allmänna principer och kan därför inte gärna komma i fråga.

Sammanfattningsvis anser jag i likhet med utredningen och ett stort antal remissinstanser att man inte bör undanta dem som har drabbats av personskada från rätten till trafikskadeersättning enbart därför att de har gjort sig skyldiga till sådant handlande som tidigare har angetts. En annan sak är att handlandet i vissa fall kan innebära att den skadelidande har varit medvållande till olyckan. Denna situation skall behandlas i det följande samtidigt med att jag tar upp andra fall av medverkan på den skadelidandes sida.

5.3.3 Medverkan på den skadelidandes sida

Enligt skadeståndslagen gäller f. n. att om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan så skall skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt. Förslag till nya jämkningsregler har emellertid nyligen förelagts riksdagen i prop. 1975:12. Enligt dessa regler skall skadestånd med anledning av personskada kunna jämkas bara när den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd med anledning av att någon har dödats skall dessutom kunna jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Bilansvarighetslagens bestämmelser om medverkan till skador i motortrafik överensstämmer i sak med de regler som f. n. tillämpas inom skadeståndsrätten i allmänhet. Det innebär bl. a. att jämkning kan ske inte bara när den skadelidande själv är medvållande utan även när annan på hans sida har medverkat till skadan.

Enligt utredningen bör man starkt begränsa möjligheterna till jämkning av ersättning för personskada på trafikskadeområdet. Utredningens förslag innebär att jämkning skall kunna ske bara om den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Flertalet remissinstanser delar utredningens uppfattning att jämkning av trafikskadeersättning i princip inte bör kunna ske vid den skadelidandes medvållande till personskada. På några håll anser man dock att en jämkningmöjlighet bör finnas också i sådana fall när den skadelidande har gjort sig skyldig till vissa slag av brottsliga handlingar, framför allt rattfylleri eller rattonykterhet. Andra remissinstanser vill däremot gå

ännu längre än utredningen i restriktivitet och tillåta jämkning bara när den skadelidande uppsåtligen har medverkat till skadan. Slutligen framhålls från något håll att jämkning av ersättning till efterlevande bör kunna ske inte bara om den efterlevande har gjort sig skyldig till uppsåtlig eller grovt vårdslös medverkan utan också om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

De jämkningsregler som f. n. gäller på trafikskadeområdet innebär enligt min mening en från sociala synpunkter betänklig försvagning av det ekonomiska skydd vid personskador som trafikförsäkringen har till främsta uppgift att bereda. De höga krav som ställs på trafikanter när det gäller efterlevnaden av trafikföreskrifter innebär f. n. att redan en obetydlig oaktsamhet kan inverka reducerande på ersättningen till den skadelidande. De nuvarande reglerna kan på det sättet ibland få orimliga konsekvenser, särskilt om man beaktar att ersättningen i förekommande fall alltid utgår ur försäkring. Något värde från preventionssynpunkt torde dessa regler inte heller ha. Bortsett från rena undantagsfall är det föga antagligt att människor skulle oftare utsätta sig för risk för kroppsskada, om de vet att de alltid får full ersättning än om de riskerar att få ersättningen reducerad vid vårdslöshet.

Enligt min mening bör man alltså avsevärt begränsa de nuvarande möjligheterna till jämkning av personskadeersättning på grund av medverkan på den skadelidandes sida. I likhet med vad som har föreslagits för den allmänna skadeståndsrättens del bör jämkning dock kunna ske, om den skadelidande uppsåtligen har medverkat till skadan. Däremot kan det vara tveksamt, om också ett grovt vårdslöst beteende av den skadelidande skall kunna föranleda jämkning. Enligt min mening skulle det emellertid i vissa fall kunna leda till stötande resultat, om full ersättning under alla förhållanden skall utgå till den som har gjort sig skyldig till en allvarlig överträdelse av trafikreglerna och därvid har visat uppenbar hänsynslöshet och likgiltighet för andra trafikanters säkerhet. Det är vidare en fördel att på denna punkt kunna tillämpa samma regler på trafikskadeområdet som inom skadeståndsrätten i allmänhet. Jag förordar alltså att jämkning skall kunna ske också när den skadelidande genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. I anslutning härtill vill jag dock erinra om att vårdslösheten måste vara av mycket allvarligt slag för att kunna betecknas som grov. Vidare kan understrykas att jämkning inte ovillkorligen måste ske i ett sådant fall. I varje särskild situation måste prövas huruvida det är skäligt att jämkning sker.

Som framhållits under remissbehandlingen bör personskadeersättning till efterlevande, på samma sätt som har föreslagits beträffande skadestånd i allmänhet, kunna jämkas även i sådana undantagsfall när den omkomne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet, dvs. vid självmord i samband med biltrafik.

Utöver vad jag nu har sagt anser jag inte att det finns anledning att tillåta jämkning av personskadeersättning på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Jämkning bör sålunda inte kunna ske enbart av

den anledningen att den skadelidande har gjort sig skyldig till viss brottslig handling. I den delen hänvisar jag till vad jag förut har sagt om att en reduktion av den ekonomiska gottgörelsen till en person som har lidit en kanske allvarlig personskada utgör ett från allmänna kriminalpolitiska synpunkter olämpligt korrektiv mot brottsliga förfaranden. Vad särskilt gäller fordonsförare som har gjort sig skyldig till rattfylleri kan det emellertid tänkas att föraren i samband med rattfylleribrottet också har fört fordonet på ett sådant sätt att han måste bedömas ha vållat skadorna genom grov vårdslöshet. I så fall kan jämkning av personskadeersättningen ske enligt de regler som jag nyss har förordat.

5.4 Trafikskadeersättning för sakskada

5.4.1 Skada på motorfordon och därmed befordrad egendom

Av de sakskador som uppkommer i trafiken är det framför allt skador på motorfordon och egendom som befordras med motorfordon som har ekonomisk betydelse. Även skador på annat transportmedel och egendom som befordras med sådant transportmedel kan emellertid i vissa fall innebära stora ekonomiska förluster. Frågan hur sistnämnda skador, liksom skador i övrigt på egendom utanför motorfordon, skall behandlas i ersättningshänseende ämnar jag ta upp i följande avsnitt.

När ett motorfordon och egendom som befordras med fordonet skadas i trafiken, utgår f. n. inte någon ersättning ur fordonets egen trafikförsäkring. Om skadan har orsakats vid kollision med annat motorfordon, kan ersättning emellertid under vissa förutsättningar utgå från trafikförsäkringen för det andra fordonet. Härutöver gäller att den skadelidande kan rikta skadeståndskrav mot den som enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. Denne får därvid betala skadeståndet med egna medel, om han inte skyddas av ansvarsförsäkring.

Den obligatoriska trafikförsäkringen ansvarar alltså inte för skador på det försäkrade fordonet eller egendom som befordras med fordonet. Försäkringsbolagen erbjuder emellertid möjligheter att teckna frivilliga försäkringar för sådana skador. Vagnskador täcks i stor utsträckning av den s. k. motorfordonsförsäkringen, vari förutom den obligatoriska trafikförsäkringen ingår en frivillig försäkring i form av brand-, glasrute- och stöldförsäkring samt i förekommande fall vagnskadeförsäkring. När det gäller egendom som befordras med fordonet kan kommersiella godstransporter skyddas genom varuförsäkring. Annan befordrad egendom täcks i allmänhet av den s. k. hemförsäkringen. Vidare har trafikförsäkringsanstalterna sedan länge frivilligt åtagit sig att ersätta vissa skador på passagerares kläder och andra personliga föremål som passagerare för med sig i fordonet.

När det gäller skador på det egna fordonet anser utredningen att det i och för sig finns skäl som talar för att man går över till ett system som innebär att sådana skador ersätts från fordonets egen trafikförsäkring.

Utredningen konstaterar emellertid att det inte ligger inom ramen för dess uppdrag att överväga en sådan ordning. Utredningsförslaget innebär därför att trafikförsäkringen inte täcker skador på det egna fordonet. I princip skall inte heller skador på egendom som befordras med fordonet ersättas ur fordonets trafikförsäkring. Härifrån föreslås dock det undantaget att ersättning skall utgå till förare och passagerare för skador på kläder och andra tillhörigheter som de bär på sig eller för med sig för sitt personliga bruk.

Utredningens förslag har i allmänhet godtagits vid remissbehandlingen. Några remissinstanser förordar dock att det obligatoriska trafikförsäkringskyddet utvidgas till att omfatta också skador på det försäkrade fordonet och egendom som befordras med fordonet. I varje fall bör denna fråga enligt vissa instansers mening utredas ytterligare. När det gäller förslaget om ersättning för skador på förares och passagerares kläder och andra tillhörigheter anser ett par remissinstanser att en högsta värdegräns bör införas för rätten till sådan ersättning. Enligt försäkringsrättskommittén bör man däremot som hittills överlämna dessa skador åt det privata initiativet och den enskilda försäkringsverksamheten och alltså hålla dem utanför trafikförsäkringen.

För min del anser jag liksom utredningen att vissa skäl kan anföras till förmån för ett system där skador på motorfordon och därmed befordrad egendom alltid ersätts ur fordonets trafikförsäkring, på samma sätt som jag tidigare har förordat för personskadornas del. Med en sådan ordning uppnår man till en början det i och för sig önskvärda resultatet att kostnaderna för dessa typiska trafikskador helt och hållet stannar på trafikförsäkringstagarkollektivet, dvs. fordonsägarna, och inte till någon del belastar utomstående trafikanter och andra. Vidare skulle skaderegleringen i kollisionsfallen bli enklare. I de ofta förekommande fall då det uppstår både person- och sakskador i samband med en kollision skulle den skadelidande kunna vända sig till samma försäkringsbolag med sina olika ersättningskrav. Lika litet som i personskadefallen skulle det i så fall behöva visas att någon trafikant var vållande till de uppkomna skadorna för att ersättning skulle utgå. Störst praktisk betydelse skulle emellertid det ifrågasatta systemet få i fall då fordonsägaren inte kan vända sig mot någon annan med krav på skadestånd, alltså främst när skadorna har uppstått i samband med singelolycka. Trafikförsäkringen skulle i så fall bereda ett skydd liknande det som ges genom den nuvarande frivilliga vagnskadeförsäkringen.

Mot tanken på att införa ett system som innebär att ersättning för de angivna sakskadorna alltid utgår ur fordonets egen trafikförsäkring kan emellertid, som gjorts redan i utredningsdirektiven, anföras att ett sådant system med all säkerhet skulle leda till en avsevärd ökning av skadeersättningskostnaderna och därmed av försäkringspremierna. Beaktas bör också att ett obligatoriskt trafikförsäkringsskydd för sakskador inte på långt när har samma betydelse från allmän synpunkt som skyddet för personskador. Sådana sociala hänsyn som bör vara vägledande beträffande personskadeersättningar gör sig inte alls gällande med samma

styrka på sakskadeområdet. I fråga om sakskador kan man alltså i betydligt högre grad överlåta åt den enskilde att avgöra vilket försäkringsskydd han vill ha.

Sammanfattningsvis anser jag övervägande skäl tala för att man lämnar åtminstone skador på det egna motorfordonet utanför den obligatoriska trafikförsäkringen. I fråga om dessa skador bör fordonsägarna liksom hittills ha fria händer att utforma sitt försäkringsskydd på det sätt de själva finner bäst. När det däremot gäller skador på egendom som befordras med motorfordon bör beaktas att sådana skador drabbar inte bara fordonsägarna utan också andra personer. Från riskfördelningssynpunkter kan det te sig naturligt att skydda utomstående mot risken att gå miste om ersättning för hithörande skador och i stället låta kostnaderna åvila dem som utövar den riskfyllda verksamhet som motortrafiken utgör, dvs. fordonsägarkollektivet. Detta talar alltså för att man låter trafikförsäkringen täcka dessa kostnader. Emellertid finns det, som utredningen har framhållit, inte anledning att låta fordonsägarkollektivet bekosta försäkringsskyddet för de rent kommersiella transporterna. Skador på sådan egendom bör hellre ersättas från varuförsäkring eller ansvarsförsäkring på transportörens sida. Inte heller beträffande skador på egendom som befordras med privatägda fordon är behovet av ekonomiskt skydd via trafikförsäkringen särskilt framträdande. Som jag tidigare har sagt täcker hemförsäkringen i allmänhet sådana skador. Denna försäkringsform har numera en vidsträckt utbredning och bereder flertalet människor i vårt land ett betryggande skydd bl. a. vid skador av det slag som det nu är fråga om.

Enligt min mening finns det alltså inte i dagens läge någon anledning att gå över till ett obligatoriskt trafikförsäkringssystem som omfattar också skador på det försäkrade fordonet och egendom som befordras med fordonet.

En särskild fråga är om ett undantag från den nu förordade principen beträffande egendom som befordras med motorfordon bör göras för förares och passagerares kläder och andra personliga tillhörigheter som de för med sig i fordonet. Som jag nämnt tidigare har utredningen föreslagit att skador på sådan egendom skall behandlas på samma sätt som personskador och alltså ersättas ur fordonets trafikförsäkring. Med hänsyn till det nära sambandet mellan skador på personlig egendom och personskador har jag i och för sig förståelse för denna ståndpunkt. Utredningens förslag kan emellertid i vissa fall leda till svåra gränsdragningsproblem. Som några remissinstanser har framhållit kan det också diskuteras om man inte i vart fall bör ha en värdegräns för den egendom som skall ersättas ur fordonets trafikförsäkring. Det finns således knappast anledning att låta den egna trafikförsäkringen täcka förlust av t. ex. dyrbara smycken. Införs å andra sidan en värdegräns, uppnås inte alltid den avsedda förenklingen av skaderegleringen. Härtill kommer att det för de skadelidande ofta saknar betydelse om de angivna sakskadorna ersätts ur trafikförsäkringen. I allmänhet torde nämligen hemförsäkringen bereda ett tillfredsställande skydd även mot dessa skador.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt finner jag inte skäl att komplicera lagstiftningen med särskilda regler beträffande förares och passagerares personliga tillhörigheter som befordras med motorfordon. Även skador på sådan egendom bör alltså lämnas utanför det obligatoriska trafikförsäkringsskyddet och i stället överlämnas åt det privata försäkringstagarinitiativet. Detta hindrar naturligtvis inte att försäkringsbolagen på denna punkt fortsätter sin hittillsvarande praxis och frivilligt ersätter vissa skador på kläder och andra personliga tillhörigheter. Även staten bör ha möjlighet att tillämpa en sådan praxis beträffande fordon för vilka staten bär ett ersättningsansvar. Jag förordar att regeringen utverkar riksdagens bemyndigande att besluta om en sådan utvidgning av statens ersättningsansvar.

I och med att skador på motorfordon och därmed befordrad egendom inte skall ersättas ur trafikförsäkringen för fordonet uppkommer frågan i vilken utsträckning sådana skador skall vid kollision med annat motorfordon ersättas från försäkringen för det fordonet. F. n. gäller att ägare, brukare och förare av fordon som är inblandat i en kollision i princip har ett presumtionsansvar för skador som uppkommer på annat fordon eller på egendom som befordras med annat fordon. De närmare reglerna om denna ansvarighet är emellertid komplicerade.

Enligt utredningens förslag skall skador på motorfordon och därmed befordrad egendom i kollisionsfallen ersättas ur trafikförsäkringen för fordon på motsidan, om det visas att skadorna har orsakats genom vållande i samband med förandet av det fordonet eller genom bristfällighet på fordonet. Det nuvarande presumtionsansvaret skall alltså i detta fall ersättas av ett vållandeansvar med vanlig bevisbörda. Detta förslag har tillstyrkts av bl. a. försäkringsrättskommittén. Flera remissinstanser är dock negativt inställda eller hyser tveksamhet till denna inskränkning i den nuvarande rätten till ersättning.

Det presumtionsansvar som f. n. gäller på trafikskadeområdet har få motsvarigheter på andra områden av skadeståndsrätten. Där gäller i stället normalt antingen ett rent objektivt ansvar eller ett rent vållandeansvar, i vissa fall i förening med ett ansvar för annans vållande. Presumtionsansvaret utgör ett mellanting till dessa ansvarsformer. Dess anknytning till vållandeprinciper medför att vållandefrågan mer eller mindre ingående måste prövas i varje särskilt fall. Ibland kan detta nödvändiggöra en omfattande, tidsödande och kostnadskrävande utredning. Resultatet av prövningen blir emellertid nästan alltid att den som bär presumtionsansvar får svara för skadan. I praktiken fungerar alltså presumtionsansvaret oftast som ett rent objektivt ansvar.

Enligt min mening är det svårt att anföra något bärande skäl till att skador på motorfordon och därmed befordrad egendom skall vid kollision med annat motorfordon ersättas enligt andra förutsättningar än som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Det finns därför anledning att utmönstra det nuvarande presumtionsansvaret ur lagstiftningen.

Det kan dock inte gärna bli tal om att vid kollisionsskador på motorfordon och därmed befordrad egendom ersätta presumtionsansvaret med ett objektivt ansvar, dvs. föreskriva att skadorna alltid skall täckas av trafikförsäkringen för fordon på motsidan. Eftersom de inblandade parterna är inbördes jämställda, saknas anledning att i detta fall ålägga trafikförsäkringen en så långtgående ersättningsskyldighet. Alternativet till det nuvarande presumtionsansvaret är alltså att införa ett rent vållandeansvar. Utredningen har på denna punkt anfört att ett ansvar som bygger på vållandeprinciper bara i undantagsfall torde komma att leda till någon försämring för de skadelidande. Detta antagande stöds av en undersökning som utredningen har låtit genomföra rörande den utomrättsliga skaderegleringen. Enligt denna undersökning sker nämligen skaderegleringen redan i dag i ca 90 procent av kollisionsfallen på grundval av styrkt vållande vid förandet av ett eller flera av de inblandade fordonen.

Skillnaden mellan ett presumtionsansvar och ett rent vållandeansvar torde alltså från ekonomisk synpunkt vara obetydlig, om man ser till hela kollektivet trafikanter. Detta hindrar inte att det i ett enskilt fall kan få stor ekonomisk betydelse vilken av dessa ansvarsformer som skall tillämpas. Jag vill dock erinra om att trafikskadeersättning över huvud taget inte kommer att utgå när ett motorfordon eller egendom som befordras med detta skadas i annat sammanhang än vid kollision med annat motorfordon. Och i kollisionsfallen torde det, som jag senare skall återkomma till, ofta finnas anledning att jämka ersättningen på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Den som vill ha fullständiga garantier för att få täckning för uppkomna skador måste således under alla förhållanden skaffa sig ett ytterligare försäkringsskydd. Med hänsyn härtill anser jag liksom utredningen att man utan större betänkligheter bör kunna byta ut det nuvarande presumtionsansvaret i kollisionsfallen mot ett ansvar som vilar på vållandeprinciper.

Sammanfattningsvis förordar jag alltså att ersättning för skada på motorfordon och därmed befordrad egendom som har uppkommit vid kollision med annat motorfordon skall utgå ur trafikförsäkringen för det andra fordonet, om skadan har orsakats antingen genom vållande i samband med förandet av det fordonet eller genom bristfällighet på fordonet. I likhet med utredningen anser jag att det därvid bör vara likgiltigt om det är föraren själv som har vållat skadan eller om det är någon av passagerarna som genom oaktsamhet har inverkat på förandet och därigenom föranlett skadan. Är det flera andra fordon beträffande vilka det har förekommit vållande vid förandet eller bristfällighet, bör det föreligga ett solidariskt ansvar för trafikförsäkringarna för dessa fordon. Den skadelidande bör alltså kunna få ut ersättning från vilken som helst av försäkringarna. Frågan om solidariskt ansvar liksom frågan hur ansvaret slutligen skall fördelas mellan de berörda försäkringarna ämnar jag återkomma till i ett senare avsnitt.

Den nu förordade regeln om att ersättning för skada på motorfordon och därmed befordrad egendom skall utgå ur annat fordons trafikförsäk-

ring förutsätter givetvis att vållande eller bristfällighet inte har förekommit beträffande det egna fordonet. Har sådan omständighet förekommit, bör uppenbarligen ersättningen jämkas. Även denna fråga skall behandlas närmare i det följande.

5.4.2 Skada på egendom utanför motorfordon

F. n. har ägare, brukare och förare av motorfordon ett presumtionsansvar även för skador på egendom som befinner sig utanför såväl det egna fordonet som annat motorfordon. Utredningen föreslår att detta presumtionsansvar byts ut mot ett rent objektivt ansvar. Detta förslag har i allmänhet godtagits vid remissbehandlingen. Från något håll anser man dock att även dessa skador bör ersättas efter vållandeprinciper.

När det gäller skador på egendom utanför ett motorfordon - dvs. framför allt sakskador som tillfogas cyklister och fotgängare men också skador på annan egendom som har blivit påkörd vid en trafikolycka - talar enligt min mening starka skäl för att man på samma sätt som beträffande personskador går över till ett rent objektivt ansvar och alltså låter trafikförsäkringen för det fordon varigenom skadan har orsakats bära kostnaderna för skadan. Ett sådant ansvar innebär att man inte behöver utreda om vållande föreligger, vilket bl. a. leder till att skaderegleringen förenklas. Det är vidare en given fördel att kunna tillämpa samma ansvarsprinciper när någon utanför ett motorfordon tillfogas både person- och sakskador. Även sådana sakskador som nu har nämnts bör alltså ersättas från trafikförsäkringen för det fordon varigenom de har orsakats, oavsett om vållande föreligger eller inte. Som utredningen har framhållit kommer en övergång till ett rent objektivt ansvar för dessa skador inte att medföra någon påvisbar ökning av de sammanlagda kostnaderna för trafikförsäkringen.

En särskild fråga är om detta objektiva ansvar bör gälla även när den skadade egendomen tillhör ägaren, brukaren eller föraren av det fordon varigenom skadan har orsakats. Enligt nuvarande regler täcker den obligatoriska trafikförsäkringen för detta fordon också sådana skador, i den mån inte den skadelidande själv är ansvarig för dem. Med hänsyn härtill anser utredningen att ett undantag för dessa skador skulle innebära en omotiverad försämring i förhållande till gällande rätt. Utredningen föreslår därför att ersättning från fordonets trafikförsäkring skall utgå även för egendom utanför fordonet som tillhör fordonsägaren (dvs. i praktiken försäkringstagaren), brukaren eller föraren. Dessa regler skall enligt förslaget i princip vara tvingande. I fråga om försäkringstagaren föreslås dock att försäkringsskyddet görs dispositivt.

Utredningens förslag i denna del har i huvudsak lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. Försäkringsrättskommittén förordar dock ett större utrymme för avtalsfrihet. Vidare anser Svea hovrätt att försäkringstagaren över huvud taget inte bör kunna få ersättning för skador som vållas av s. k. områdesfordon.

För egen del finner jag det uppenbart att trafikförsäkringen inte bör

belastas med kostnaden för skador på försäkringstagarens egendom i fall då egendomen befinner sig inom ett inhägnat område, t. ex. ett fabriksområde. Vill försäkringstagaren försäkra sig mot sådana skador bör han i stället teckna en sakförsäkring. Även i övrigt förefaller det mig vara naturligast att låta försäkringstagaren själv avgöra i vad mån hans egendom utanför det egna fordonet bör skyddas genom försäkring. Som jag nyss nämnde har utredningen också föreslagit att trafikförsäkringsskyddet på denna punkt skall vara dispositivt, dvs. att försäkringstagarens rätt till ersättning skall kunna inskränkas genom villkor i försäkringsavtalet. Enligt min mening talar emellertid goda skäl för att gå ett steg längre och helt undanta försäkringstagarens egendom utanför det egna fordonet från det obligatoriska trafikförsäkringsskyddet. Ett sådant undantag bör då givetvis gälla också när egendomen tillhör någon som inte har fullgjort sin trafikförsäkringsplikt.

Om fordonet brukas olovligen bör försäkringstagaren dock ha samma rätt till ersättning som utomstående personer. Också ägaren av ett oförsäkrat fordon som brukas olovligen bör kunna få ersättning i sådana fall när fordonet var försäkringspliktigt bara om det användes i trafik.

Vad gäller skador på egendom som tillhör brukare av ett motorfordon och som befinner sig utanför det brukade fordonet torde frågan om trafikförsäkringens omfattning ha begränsad praktisk betydelse. I de undantagsfall där frågan skulle kunna ha intresse synes det med fördel kunna överlämnas åt brukaren att själv avgöra utformningen av försäkringsskyddet.

Om skador på försäkringstagarens och brukarens egendom lämnas utanför de nya trafikskadereglerna, innebär det visserligen att den skadelidande i stället kan yrka skadestånd av den som vid förandet av fordonet har vållat skadorna. Risken för att en förare skall ådra sig ett personligt skadeståndsansvar i dessa fall är emellertid begränsad. I regel förs fordonet av försäkringstagaren eller brukaren själv eller av medlem i hans familj. Motsatsen förekommer i huvudsak endast på arbetslivets område. Där gäller emellertid att arbetstagaren blir skadeståndsskyldig bara i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning, den skadelidandes intresse och övriga omständigheter. På grund härav kan det endast i undantagsfall inträffa att fordonsföraren blir personligen skadeståndsskyldig för skador på försäkringstagarens eller brukarens egendom utanför fordonet.

Även beträffande skador på förarens egendom utanför fordonet ligger det närmast till hands att de täcks av en frivillig sakförsäkring i stället för av den obligatoriska trafikförsäkringen. I flertalet fall när skadorna har orsakats genom fordonet torde föraren vara vållande till dem. Om de omfattas av trafikförsäkringen uppkommer i dessa fall fråga om jämkning på grund av förarens medvållande. En sakförsäkring, som innebär att ersättning utgår oberoende av förarens vållande, ger alltså ett bättre skydd. Bl. a. med hänsyn härtill är det även på denna punkt lämpligt att frihet råder beträffande utformningen av försäkringsskyddet.

Mot bakgrund av vad jag nu har sagt förordar jag att skador som uppkommer i följd av trafik med motorfordon på försäkringstagarens, brukarens eller förarens egendom utanför fordonet inte omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen för det egna fordonet. Jag vill tillägga att detta inte utesluter att dessa skador ingår exempelvis i den frivilliga delen av motorfordonsförsäkringen. Den kostnadsökning som kan uppkomma för försäkringsgivarna på grund av ett sådant försäkringsskydd torde i fråga om stora grupper av motorfordon vara så marginell att detta skydd inte behöver medföra någon särskild premiehöjning. Detta torde åtminstone gälla beträffande flertalet fordon som inte används i yrkesmässig trafik.

En annan typ av undantag från den förut angivna huvudregeln om att ersättning under alla förhållanden skall utgå från trafikförsäkringen kan övervägas när det gäller skador som i följd av trafik med motorfordon tillfogas fartyg, luftfartyg, järnvägståg eller spårvagnar liksom egendom som befordras med sådana transportmedel. Det kan diskuteras om man inte i dessa fall i stället bör tillämpa de regler som skall gälla när motorfordon kolliderar med varandra. Från allmänna riskfördelningssynpunkter kan det synas naturligt att de ekonomiska konsekvenserna av en skada, som utgör ett resultat av att två så att säga likvärdiga risker sammanträffar, fördelas mellan de verksamheter som har skapat riskerna och inte uteslutande belastar den ena av dessa. Skäl talar alltså för att man låter de transportmedel som det nu är fråga om själva bära sina skador i fall då skadorna inte har vållats genom förandet av det kolliderande motorfordonet eller orsakats av bristfällighet på detta fordon. Det kan anmärkas att en reglering av detta slag f. n. gäller i Finland och Norge.

Utredningen har ingående behandlat denna fråga men stannat för att föreslå att de nu diskuterade skadorna skall, i likhet med andra sakskador som inte gäller motorfordon och därmed befordrad egendom, ersättas ur trafikförsäkringen på objektiv grund. Detta förslag har i allmänhet lämnats utan kommentarer vid remissbehandlingen. Försäkringsrättskommittén anser dock att ersättning ur trafikförsäkringen i dessa fall bör utgå endast vid styrkt vållande på motorfordonets sida.

Det ligger i sakens natur att det endast sällan kan inträffa att fartyg och luftfartyg eller egendom som befordras med sådana transportmedel skadas i följd av trafik med motorfordon. I huvudsak rör det sig, såvitt gäller fartyg, om skador som motorfordon orsakar i samband med färd på eller av bilfärjor. Vad beträffar flygplan kan skador i första hand orsakas av s. k. områdesfordon på flygplatser o. d. Kollisioner mellan områdesfordon och flygplan torde emellertid inte vara särskilt frekventa, och skadorna kan knappast få nämnvärd omfattning.

Med hänsyn till det sagda kan det för trafikförsäkringstagarkollektivet i dess helhet ha endast obetydlig ekonomisk betydelse, om skador på fartyg eller flygplan eller på egendom som befordras med sådana transportmedel ersätts ur trafikförsäkringen på objektiv grund. Detsamma gäller skador som kan uppkomma vid kollision mellan motorfordon

och spårvagnar, om hänsyn tas till det ringa antalet återstående spårvägslinjer. Frågan hur skador på de nu angivna transportmedlen behandlas i ersättningshänseende har alltså inte sådan vikt att en särreglering beträffande dem är påkallad.

Däremot kan skador på grund av kollision mellan motorfordon och järnvägståg antas vara vanligare och ha större ekonomisk betydelse. Enligt min mening bör man emellertid inte nu ta slutlig ställning till om särskilda regler bör ställas upp med avseende på trafikförsäkringens ansvar för skador på järnvägståg och därmed befordrad egendom. För denna fråga är det av betydelse vilket ansvar som i sin tur kommer att åvila järnvägsföretaget för skador som kan uppkomma på motorfordonet och egendom som befordras med detta. Enligt nuvarande regler har järnvägsföretaget endast ett principalansvar, dvs. företaget svarar bara på grund av vållande av järnvägens "förvaltning eller betjäning". Dessa regler är emellertid f. n. föremål för en allmän översyn av utredningen (Ju 1972:04) angående ny lagstiftning om befordran med järnväg. Om denna översyn resulterar i nya regler om att järnvägsföretaget skall utge ersättning på rent objektiv grund för skador som orsakas genom järnvägsdriften, är det naturligt att ett motsvarande ansvar åvilar trafikförsäkringen för skador som i följd av trafik med motorfordon uppkommer på järnvägståg och egendom som befordras med detta. På så sätt kan man uppnå en från riskfördelningssynpunkter lämplig fördelning av skadekostnaderna. Om däremot det nuvarande principalansvaret för järnvägsföretag behålls även i fortsättningen, kan det finnas anledning att på denna punkt införa ett vållandeansvar också för trafikförsäkringen. I avvaktan på att slutlig ställning tas till frågan om järnvägsföretags ansvar gentemot skadelidande tredje man anser jag att man bör avstå från att föra in några särregler i denna punkt.

Sammanfattningsvis förordar jag alltså att den tidigare föreslagna huvudregeln om ett objektivt ansvar för trafikförsäkringen beträffande andra sakskador än skador på motorfordon och därmed befordrad egendom tillämpas i varje fall t. v. även när det gäller skador på andra transportmedel och egendom som befordras med sådant transportmedel.

5.4.3 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall

Liksom i personskadefallen har utredningen diskuterat om man, bortsett från regler om jämkning vid medvållande, bör ställa upp vissa generella undantag från ersättningsrätten vid sakskada. Utredningen har härvid stannat för att föreslå sådana undantag i två fall. Det ena undantaget gäller situationer då någon brukar ett motorfordon olovligen eller följer med eller låter egendom befordras med ett fordon trots att han vet att det brukas olovligen. I sådana situationer skall ersättning till angivna personer för sakskada inte utgå vare sig från försäkringen för det olovligen brukade fordonet eller från försäkringen för ett kolliderande fordon. Det andra undantagsfallet avser försummelse av fordonsägaren att fullgöra sin försäkringsplikt. Vid sådan försummelse skall fordonsäga-

ren inte få ersättning för sakskada annat än i kollisionsfall. Den som följer med eller låter egendom befordras med fordonet med vetskap om att det är oförsäkrat skall i fråga om rätten till ersättning jämställas med den försumlige fordonsägaren.

Några remissinstanser har kritiserat utredningens förslag när det gäller undantaget för olovliga brukare m. fl. från rätten till ersättning ur trafikförsäkringen för ett kolliderande fordon. Detta undantag kan enligt dessa remissinstanser leda till det otillfredsställande resultatet att föraren av det kolliderande fordonet blir personligen skadeståndsskyldig. Andra remissinstanser anser att rätten till ersättning för sakskada bör vara inskränkt i ytterligare några fall, såsom när föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet. I övrigt har utredningens förslag lämnats utan erinran vid remissbehandlingen.

När det gäller rätten till trafikskadeersättning för skada på egendom utanför motorfordon har jag tidigare föreslagit ett generellt undantag från ersättningsrätten i fall då egendomen tillhör fordonets ägare, brukare eller förare. Beträffande dessa kategorier blir det därför inte aktuellt med de särskilda inskränkningar i ersättningsrätten som det nu är fråga om. Det återstår emellertid att ta ställning till om sådana inskränkningar bör göras för passagerare och lastägare. Jag delar utredningens uppfattning att man bör undanta dem från rätten till ersättning för skada på egendom utanför fordonet, när detta med deras vetskap brukas olovligen. Däremot anser jag inte att det finns anledning till ett sådant undantag när fordonet med deras vetskap saknar föreskriven trafikförsäkring. Inte heller i andra situationer finns det enligt min mening fog för att inskränka passagerares eller lastägares rätt till ersättning för skada på egendom utanför fordonet.

När det gäller fall då ett fordon brukas olovligen och det i samband med kollision uppkommer skada på egendom, som tillhör den olovlige brukaren eller den som följde med eller lät egendom befordras med fordonet med vetskap om att det brukades olovligen, anser jag liksom flera remissinstanser att man, bl. a. av hänsyn till det kolliderande fordonets förare, inte bör införa något undantag för de angivna personerna från rätten till ersättning från det kolliderande fordonets trafikförsäkring enbart på den grunden att det är fråga om olovligt brukande.

5.4.4 Medverkan på den skadelidandes sida

Av skadeståndslagen följer att skadestånd med anledning av sakskada jämkas efter vad som är skäligt, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. På trafikskadeområdet gäller f. n. motsvarande regler.

Enligt utredningen bör man behålla de nuvarande bestämmelserna om jämkning på grund av medvållande till sakskada. Utredningen framhåller emellertid att vissa olägenheter kan uppkomma som följd av att olika medvållanderegler blir tillämpliga vid personskador och vid sakskador. På grund härav förordar utredningen att försäkringsgivarna i trafikförsäkringsvillkoren förbinder sig att vid mindre sakskador påkalla jämkning endast när den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Utredningen förutsätter att staten i motsvarande omfattning frivilligt avstår från att påkalla jämkning.

Utredningens förslag har i allmänhet lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. Försäkringsinspektionen har uttryckligen förklarat sig inte ha någon erinran mot att försäkringsgivarna avstår från jämkning i den utsträckning som utredningen har förordat. Några remissinstanser, bl. a. JK, anser emellertid att en sådan begränsning i jämkningsmöjligheterna bör komma till uttryck i en lagregel. Försäkringsrättskommittén framhåller å andra sidan att regelsystemet inte bör kompliceras med några specialregler av detta slag.

När det gäller sakskador talar inte sociala och humanitära synpunkter med samma styrka som vid personskador för en begränsning av jämkningsmöjligheterna på grund av medvållande. I prop. 1975:12, där förslag till nya regler om jämkning vid personskada lades fram, har jag också anfört att man för sakskadornas del inte bör överväga några mer ingripande förändringar av den medvållanderegel som nu finns i skadeståndslagen.

På trafikskadeområdet gäller visserligen den skillnaden i förhållande till den allmänna skadeståndsrätten att trafikskadeersättningen utgår ur en försäkring och inte betalas av någon enskild person. En underlåtenhet att jämka ersättningen när den skadelidande är medvållande går alltså inte ut över någon enskild person som är ansvarig för skadan. På grund härav kan det övervägas att införa en jämkningsregel som är mer förmånlig för den skadelidande än den allmänna medvållanderegeln i skadeståndslagen. Liksom utredningen anser jag emellertid att man inte kan ta ställning till denna fråga utan att ha ett mer omfattande utredningsunderlag rörande frågans ekonomiska betydelse än som föreligger i detta lagstiftningsärende. Jag delar alltså utredningens uppfattning att den regel som finns i skadeståndslagen om jämkning på grund av medvållande till sakskada i princip bör tillämpas också på trafikskadeområdet.

Som utredningen har framhållit kan det emellertid i vissa fall vara förenat med olägenheter, om olika medvållanderegler skall tillämpas när en person vid en trafikolycka tillfogas både person- och sakskada. För personskadornas del skall ju, enligt vad jag tidigare har förordat, jämkning kunna ske bara om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Det skulle därför kunna ifrågasättas att tillämpa samma principer även vid sakskador, när de sammanträffar med personskador. Att ställa upp en lagregel med detta innehåll kan dock inte gärna komma i fråga. Bl. a. kan det knappast vara rimligt att för sakskador som tillfogas olika personer vid samma skadetillfälle tillämpa skilda medvållanderegler beroende på om personen också har åsamkats personskada eller ej.

Vill man åstadkomma en enhetlig medvållandebedömning anser jag liksom utredningen att den bästa lösningen är att försäkringsbolagen, på det sätt som utredningen har förordat, förbinder sig att upp till en viss värdegräns underlåta jämkning vid sakskada, när den skadelidande inte själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Enligt vad utredningen uppgett har trafikförsäkringsanstalterna accepte-

rat dessa riktlinjer för en frivillig lösning av frågan.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt anser jag att trafikskadelagen inte bör innehålla någon särreglering av medvållandefrågan vid sakskador utan att det i stället får överlämnas åt berörda parter på trafikförsäkringsområdet att inom ramen för de förut angivna riktlinjerna söka nå en för både de skadelidande och övriga parter godtagbar och från skadereglerings synpunkt smidig lösning.

Också när en skada skall regleras av trafikförsäkringsföreningen eller av staten bör jämkning ske enligt de normer som försäkringsbolagen kan komma att tillämpa. Jag förordar att regeringen utverkar riksdagens bemyndigande att meddela erforderliga bestämmelser för statens vidkommande.

Vid medverkan på den skadelidandes sida till kollisionsskada gäller f. n. att jämkning i vissa fall kan ske på grund av vållande vid förandet av det fordon som den skadelidande färdas i även om detta vållande inte kan tillräknas den skadelidande själv som medverkan. Detsamma gäller när kollisionsskadan har orsakats av bristfällighet på detta fordon. Dessa regler innebär alltså bl. a. att den skadelidande identifieras med annan person på hans sida som genom vållandet eller bristfälligheten har medverkat till skadan eller som ej har kunnat visa att sådant förhållande inte har medverkat till skadan. Sådan identifikation sker dock bara mellan ägare, brukare och förare av de inblandade fordonen. När skada uppkommer på befordrad egendom som tillhör annan person riskerar denne inte jämkning i hithörande fall.

De angivna identifikationsgrundsatserna bör enligt utredningens mening i princip upprätthållas i den nya lagstiftningen. I överensstämmelse med förslaget om att ersättningsansvar i kollisionsfallen skall inträda endast vid styrkt vållande eller bristfällighet föreslår utredningen dock att jämkning skall ske bara när det visas att motsvarande förhållande föreligger på den skadelidandes sida. Identifikationen skall enligt förslaget liksom hittills omfatta endast ägare, brukare och förare. Ägarens ersättning skall dock inte jämkas när fordonet har brukats olovligen.

Utredningens förslag i denna del har inte kommenterats av någon remissinstans.

För egen del ansluter jag mig till förslaget att jämkning skall ske bara när det kan visas att det påkörda fordonet har framförts vårdslöst eller att bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Däremot ställer jag mig tveksam till de identifikationsgrundsatser som utredningen har föreslagit. Enligt min mening ligger det nära till hands att de som har samma grund för sin rätt till ersättning också behandlas lika i fråga om jämkning. Det innebär att även den som befordrar egendom med fordonet skulle identifieras med ägaren, brukaren och föraren. Så sker i ett motsvarande fall när fartyg kolliderar (se 220 § sjölagen). Genom en fullständig identifikation underlättas också skaderegleringen.

Ytterligare kan framhållas att även om det teoretiskt sett innebär en viss trygghet för lastägaren att man underlåter att jämka trafikskadeer-

sättning i hithörande fall, så torde frågan i praktiken sakna större ekonomisk betydelse. Om egendom befordras med motorfordon är kollisionsrisken bara en av de risker som föreligger för att egendomen skall skadas. Inträffar en kollision är det ur lastägarens synvinkel en tillfällig omständighet, om vållande från annat fordon har medverkat. Vill lastägaren ha säkerhet för att inte utsättas för ekonomisk förlust, bör egendomen skyddas av en särskild försäkring.

Det kan tilläggas att vid transportavtal ansvarar fraktföraren för den befordrade lasten enligt särskilda regler i vägtransportlagen (1974:610) resp. — vid internationella transporter — lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-lagen). Vägfraktförare har regelmässigt sitt ansvar täckt av särskild ansvarsförsäkring.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört förordar jag att jämkning av ersättningen i kollisionsfall skall ske så snart någon på den skadelidandes sida har medverkat till skadan på sätt som tidigare har angetts. I motsats till utredningen anser jag att sådan jämkning bör kunna ske även om fordonet har brukats olovligen. Detta torde stå i överensstämmelse med försäkringsbolagens nuvarande skaderegleringspraxis.

5.5 Skadestånd för trafikskada

De trafikskaderegler som jag förut har förordat innebär att personskador och i vissa fall även sakskador ersätts ur trafikförsäkringen för vederbörande fordon. I fall då skada som i och för sig täcks av trafikförsäkring orsakas av någon som enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för den, uppkommer frågan om den skadelidande skall ha möjlighet att yrka skadestånd av honom eller om den skadelidande skall vara uteslutande hänvisad till trafikförsäkringen med sina ersättningskrav.

Enligt utredningens mening bör ersättningarna för trafikskador så långt det är möjligt bäras slutligt av motorfordonsägarna via trafikförsäkringen. Utredningen föreslår visserligen inte någon begränsning i rätten att yrka skadestånd i fall då den skadelidande också är berättigad till trafikskadeersättning. Om skadestånd utges av någon som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan, skall han emellertid enligt utredningens förslag träda in i den skadelidandes rätt till ersättning från trafikförsäkringen. Skadan kommer på så sätt att bäras slutligt av denna försäkring.

Utredningens förslag i denna del har i allmänhet inte mött någon erinran vid remissbehandlingen. Från nagot håll ifrågasätts dock om den skadelidande bör ha möjlighet att framställa skadeståndskrav i sådana fall när han också har rätt till trafikskadeersättning.

Som jag tidigare har nämnt skall den ersättning ur trafikförsäkringen som utgår vid vissa trafikskador bestämmas enligt skadeståndsrättsliga grunder. Det innebär att den skadelidande i regel inte har något egentligt behov av att vid sidan av denna ersättning kunna framställa skadestånds-

anspråk mot den som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. Denne har å andra sidan ett intresse av att inte utsättas för sådana krav när ersättningen i stället kan utgå ur trafikförsäkringen. Visserligen skulle han inte behöva slutligt stå för denna ersättning, om man som utredningen har föreslagit berättigar honom att till den del han har utgett skadestånd träda in i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. En sådan ordning skulle emellertid leda till extra besvär för honom.

Det nu anförda talar för att man inför en ordning enligt vilken anspråk på skadestånd med anledning av trafikskada inte får göras gällande i den mån den skadelidande har rätt till trafikskadeersättning. Mot en sådan ordning talar emellertid andra omständigheter. Särskilt när skadan har vållats av någon med vilken den skadelidande står i avtalsförhållande måste det i många fall vara både naturligt och praktiskt att den skadelidande vänder sig mot avtalspartnern i stället för mot vederbörande trafikförsäkringsanstalt. Att helt utesluta möjligheten att yrka skadestånd i dessa fall skulle också strida mot de internationella avtal om godsbefordran på väg eller järnväg som gäller för Sveriges del. Att å andra sidan göra skillnad mellan skadeståndsanspråk i och utom avtalsförhållanden skulle leda till betydande gränsdragningsproblem. Några direkta olägenheter av att hålla skadeståndsmöjligheten öppen även i utomobligatoriska förhållanden torde inte heller uppkomma. Man kan nämligen räkna med att den skadelidande i dessa fall kommer att så gott som undantagslöst vända sig mot trafikförsäkringen med sitt ersättningskrav.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt bör det i princip inte föreligga något hinder mot att den som har utsatts för en trafikskada gör gällande anspråk på skadestånd, även om han också är berättigad till trafikskadeersättning för samma skada. För tydlighetens skull bör en särskild regel härom tas in i trafikskadelagen. Samtidigt bör föreskrivas att den som i ett sådant fall har utgett skadestånd inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

På en punkt finns det emellertid anledning att uppställa begränsningar i rätten att yrka skadestånd. Om den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning har satts ned eller fallit bort på grund av omständighet som beror av den skadelidande själv – anspråket har t. ex. preskriberats – bör det i regel inte gå ut över den skadeståndsskyldige att det inte finns någon ersättningsrätt som han kan träda in i. I ett sådant fall bör alltså anspråk på skadestånd i princip inte kunna göras gällande. Undantag bör dock gälla i fall då särskilda skäl föreligger. Sålunda kan det exempelvis i avtalsförhållanden ibland vara rimligt att den skadelidande får göra gällande anspråk på skadestånd, även om rätten till trafikskadeersättning har fallit bort. Även i andra situationer kan särskilda skäl få anses föreligga, t. ex. när den skadelidandes försummelse att i tid yrka ersättning är ursäktlig och den skadevållande skyddas av ansvarsförsäkring.

I praktiken torde anspråk på skadestånd komma att framställas framför allt i sådana fall när ett motorfordon eller egendom som befordras med detta skadas utan att trafikförsäkringen för något annat motorfordon bär ansvar för denna skada. Skadan kan t. ex. ha vållats av en fotgängare eller en cyklist. I ett sådant fall uppkommer frågan under vilka förhållanden jämkning skall kunna ske av motorfordonssidans skadeståndsanspråk. Utredningen har föreslagit att jämkning av skadestånd till ägare, brukare och förare skall förekomma endast vid styrkt vållande eller bristfällighet på deras sida. Enligt gällande rätt sker däremot i stor utsträckning jämkning redan vid presumerat vållande. Denna jämkning grundas på det allmänt sett skärpta skadeståndsansvar som ägare, brukare och förare bär. Utredningens förslag har kritiserats av en remissinstans, som anser att det skärpta trafikansvaret även i fortsättningen bör inverka reducerande på möjligheten att få skadestånd från annan.

Inom skadeståndsrätten torde det vara en allmän princip att den som utövar en riskfylld verksamhet och som av denna anledning bär ett objektivt ersättningsansvar gentemot utomstående redan på denna grund får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående. Med hänsyn härtill är det enligt min mening mest följdriktigt att det objektiva ansvar som skall åvila trafikförsäkringen för ett motorfordon när det gäller skada som tillfogas utomstående föranleder att skadestånd för skada på fordonet eller egendom som befordras med fordonet skall kunna jämkas även om inte vållande vid förandet av fordonet eller bristfällighet har medverkat till skadan.

Enligt utredningens förslag skall endast fordonets ägare, brukare och förare behöva tåla jämkning i de fall som jag nu har berört. Enligt min mening bör emellertid också annan som befordrar egendom med fordonet behandlas på detta sätt. I det föregående har jag förordat att vållande vid förandet av det fordon som befordrar egendom eller bristfällighet på fordonet skall påverka lastägares rätt till ersättning från trafikförsäkringen för ett kolliderande fordon. Skälen för en sådan identifikation är enligt min mening ännu starkare i de fall som det nu är fråga om. Från den utomstående skadeståndsskyldiges synpunkt är det helt ovidkommande i vilket förhållande ägare, brukare och förare samt lastägare står till varandra.

Med hänsyn till det sagda förordar jag en regel enligt vilken skadestånd med anledning av skada på motorfordon eller därmed befordrad egendom jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Utredningsförslaget innehåller en regel om att fordonsägares skadestånd inte jämkas, om fordonet brukades olovligen. Detta skulle innebära att skador på fordonet i hithörande fall alltid får bäras helt och hållet av den utomstående skadeståndsskyldige. Enligt min mening kan en sådan ordning inte anses lämplig. Det ligger närmare till hands att fordonsägaren genom en stöldförsäkring e. d. skyddar sig mot risken för ekonomiska förluster med anledning av det olovliga brukandet. Jag anser alltså inte att den tidigare förordade jämkningsregeln bör förses med ett undantag för fall av olovligt brukande.

5.6 Skadeförsäkringsgivares regressrätt mot trafikförsäkringen

I det föregående har jag behandlat rätten till trafikskadeersättning och rätten till skadestånd för trafikskada. Den skadelidande kan emellertid med anledning av en sådan skada bli berättigad även till ersättning i annan form, exempelvis ersättning för vagnskada på grund av vagnskadegaranti eller ersättning från sakförsäkring för lasten. Sådan ersättning utgår oberoende av den skadelidandes möjligheter att få skadestånd eller trafikskadeersättning.

Enligt nuvarande regler inträder den som har meddelat skadeförsäkring i vissa fall i försäkringshavarens rätt mot den skadeståndsskyldige. En av de situationer där regressrätt föreligger är när fordonsägare och brukare har presumtionsansvar enligt bilansvarighetslagen. Trafikförsäkringsgivaren har en ovillkorlig skyldighet att till tredje man utge det skadestånd som denne har rätt till från fordonsägaren eller brukaren. Den som på grund av skadeförsäkring har utgett ersättning för trafikskador har på grund härav praktiskt taget alltid regressrätt mot trafikförsäkringsgivaren i fråga om sådan egendom som omfattas av presumtionsansvaret.

Under hänvisning till att frågan om försäkringsgivares regressrätt f. n. utreds inom skadeståndskommittén har utredningen föreslagit att man inte nu gör någon saklig ändring i gällande regler om skadeförsäkringsgivares regressrätt. Detta förslag har inte mött någon erinran vid remissbehandlingen.

Inte heller jag anser att skadeståndskommitténs arbete bör föregripas. Liksom enligt gällande rätt bör således skadeförsäkringsgivare få träda in i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning. Denna ersättning är emellertid formellt sett inte att anse som skadestånd. De nu gällande bestämmelserna om skadeförsäkringsgivares regressrätt är därför inte tillämpliga i detta fall. För att uppnå det åsyftade resultatet bör man i stället i trafikskadelagen ta in en särskild bestämmelse om att den som har utgett ersättning på grund av skadeförsäkring träder in i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning. Som jag närmare skall behandla i specialmotiveringen bör detsamma gälla beträffande den som har utgett ersättning ur personförsäkring med verkliga beloppet för sjukvårdskostnader m. m.

5.7 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt

5.7.1 Återkrav mot försäkringstagaren och mot skadeståndsskyldig tredje man

Enligt 18 - 20 §§ försäkringsavtalslagen är den som har meddelat trafikförsäkring i regel fri från ansvar mot försäkringstagaren, om denne har framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Bestämmelserna är dispositiva, och försäkringsgivaren kan alltså friskriva sig från ansvarighet mot försäkringstagaren i vidare omfattning än som medges enligt dessa bestämmelser. Mot skadelidande tredje man kan

trafikförsäkringsgivare till följd av bestämmelserna i trafikförsäkringslagen inte friskriva sig från ersättningsansvar. Detta innebär att försäkringsgivaren kan bli skyldig att utge ersättning till en skadelidande även i fall då han är fri från ansvar mot försäkringstagaren. Enligt 20 § första stycket trafikförsäkringslagen har försäkringsgivaren emellertid då regressrätt mot försäkringstagaren för det utgivna beloppet.

Försäkringsgivaren inträder vidare enligt 25 § första stycket försäkringsavtalslagen i försäkringshavarens rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller som enligt lag är ansvarig för skadan oberoende av eget vållande. Försäkringsgivaren kan vidare förbehålla sig ytterligare regressrätt. I fråga om den som jämte försäkringstagaren är ansvarig för skadan i egenskap av ägare, brukare eller förare är dock regressrätten begränsad genom en tvingande regel i 20 § andra stycket trafikförsäkringslagen. Mot en sådan skadeståndsskyldig får regress utövas endast i den mån försäkringsgivaren skulle ha varit fri från ansvarighet, om den skadeståndsskyldige i stället hade varit försäkringstagare.

Enligt utredningens förslag skall trafikförsäkringsgivare ha regressrätt mot den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Regress skall även kunna ske mot ägare eller innehavare av järnväg, varvid ansvaret fördelas efter en riskvärdering. I övrigt anser utredningen att regress inte bör tillåtas.

Vid remissbehandlingen har RÅ förordat att trafikförsäkringsgivares regressmöjligheter inskränks på det sättet att regress mot skadevållande får utövas bara när denne uppsåtligen har vållat skadan. Andra remissinstanser menar däremot att man bör gå längre än utredningen och tillåta regress även mot exempelvis försumliga försäkringstagare och alkoholpåverkade förare. Också väghållare bör enligt vissa remissinstanser åläggas ett regressansvar.

Frågan huruvida ersättning som utges på grund av trafikförsäkring skall kunna återkrävas från försäkringstagaren eller annan har nära samband med skadeståndskommitténs återstående uppgifter. Jag delar utredningens uppfattning att problemet t. v. bör lösas med utgångspunkt i kommitténs direktiv. Även om målsättningen bör vara att så långt möjligt uppnå en bestående ordning, kan det självfallet inte uteslutas att de förslag skadeståndskommittén lägger fram i ett vidare sammanhang kan föranleda viss omprövning av ställningstagandena i detta lagstiftningsärende.

Enligt direktiven för skadeståndskommittén bör regressrätten vid skadeförsäkring inskränkas betydligt mer än vad som följer av de dispositiva bestämmelserna i 25 § försäkringsavtalslagen. Utgångspunkten bör vara att regresskrav skall tillåtas bara när detta kan anses nödvändigt av tungt vägande ekonomiska hänsyn eller andra särskilda skäl. Vidare bör reglerna enligt direktiven vara klara och entydiga, så att man så långt möjligt undgår risken för tvister om återkrav.

Utredningen har lagt fram vissa uppgifter om regressinkomsternas betydelse för trafikförsäkringens ekonomi. Uppgifterna ger vid handen

att regresserna f. n. så gott som helt saknar ekonomisk betydelse. Trafikförsäkringsföreningen har i sitt remissvar bekräftat att regresserna mot enskilda personer i det stora hela saknar ekonomisk vikt och att regresserna mot vägverket och SJ har underordnad ekonomisk betydelse. Den obligatoriska trafikförsäkringen innebär som sådan att de stora skadekostnaderna fördelas inom ett kollektiv som väl förmår att bära dessa kostnader. Om man t. v. bortser från återkrav mot järnvägsföretag och väghållare, kan sålunda ekonomiska hänsyn inte föranleda ett behov att återkräva trafikskadeersättning. Regressmöjligheten kan dock vara påkallad av andra skäl, exempelvis preventionssynpunkter. Vidare kan önskemål att fördela kostnader mellan motorfordonskollektivet och annan riskfylld verksamhet göra sig gällande.

Jag delar till en början utredningens uppfattning att trafikförsäkringsgivaren inte bör kunna utöva regress mot försäkringstagaren enbart på den grunden att denne har underlåtit att betala försäkringspremien eller i övrigt åsidosatt sina förpliktelser mot trafikförsäkringsgivaren. Även om vissa korrektiv måste finnas mot underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikt eller att uppfylla olika skyldigheter enligt försäkringsavtalet måste regressrätt anses vara ett alltför godtyckligt verkande instrument för att passa i det sammanhanget. Jag återkommer till frågan om sanktioner mot den som inte fullgör försäkringsplikten i ett följande avsnitt.

Regressrätten bör sålunda – i likhet med vad som gäller enligt försäkringsavtalslagen – inskränkas till situationer där försäkringstagaren eller annan är ansvarig för skadan enligt skadeståndsrättsliga regler. I fråga om den som har ett skadeståndsansvar på grund av eget vållande föreligger f. n. regressrätt endast om han har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. I likhet med utredningen anser jag att det främst av preventiva skäl är motiverat att även den som enligt den nya lagen utger trafikskadeersättning har regressrätt i sådana fall. Däremot finner jag inte anledning att möjliggöra regressrätt mot den som, utan att uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger, har gjort sig skyldig till rattfylleri e. d. Som jag har sagt i ett tidigare sammanhang får preventionens krav inom hithörande områden tillgodoses genom straffrättsliga sanktioner. Erfarenheten visar också att försäkringsanstalterna i allmänhet nöjer sig med att återkräva en begränsad del av den utgivna ersättningen och att den preventiva effekten av en regressrätt vid sidan av straffsanktioner därför sannolikt inte är stor. Inte heller i övrigt anser jag att regressrätten mot den som är vållande till skadan bör sträcka sig längre än till fall då uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger. Påpekas bör emellertid att, som jag tidigare har anfört, föraren i samband med rattfylleribrott också kan ha fört fordonet på sådant sätt att han måste anses ha vållat skadorna genom grov vårdslöshet. I så fall inträder regressrätt enligt den nu föreslagna regeln.

När det gäller frågan om regress mot den som ansvarar för annans vållande eller som har ett rent objektivt ansvar kan det inte gärna bli tal om att införa en generell regressmöjlighet. Tvärtom anser jag liksom

utredningen att det bara är för väghållare och för ägare eller innehavare av järnvägsföretag som det över huvud taget kan bli aktuellt att överväga ett regressansvar. Med järnvägsföretag bör i detta sammanhang likställas spårvägsföretag. Däremot finns det inte tillräckliga skäl att överflytta en del av fordonsägarkollektivets ansvar på ägare till hundar som har orsakat trafikolycka. På grund av den ringa ekonomiska betydelse som en regressrätt mot ägare av luftfartyg skulle ha finns det inte heller anledning att dra in dem i sammanhanget. I de övriga fall där ett regressansvar skulle kunna komma i fråga har detta ansvar enbart marginell betydelse.

Med hänsyn till väghållningens betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt skulle det däremot kunna te sig motiverat att medge regress från trafikförsäkringen mot väghållare. Det kan också ifrågasättas om det är befogat att låta motorfordonsägarkollektivet bära ansvaret för skaderisker som uteslutande är en följd av brister i väghållningen. Regressfrågan torde emellertid inte heller i detta fall ha någon större ekonomisk betydelse. Av tillgängliga uppgifter framgår att den regress från trafikförsäkringen som hittills har utövats mot vägverket är av blygsam omfattning, och det är inte sannolikt att sådan regress förekommer i någon större utsträckning mot andra väghållare. Även om de nya trafikskaderegler som nu föreslås innebär en ökning av kostnaderna för trafikförsäkringen, framför allt när det gäller förarskadorna, är det inte troligt att en regressmöjlighet mot väghållare skulle få nämnvärt större ekonomisk betydelse i framtiden. Inte heller för vägunderhållets standard torde en regressmöjlighet i dessa fall ha någon avgörande inverkan.

Från de synpunkter jag nu har berört kan det alltså inte anses påkallat med särskilda regler om regress från trafikförsäkringen mot väghållare. Givetvis tar jag inte därmed ställning till frågan huruvida regress bör kunna ske från den frivilliga vagnskadeförsäkringen mot väghållare. Den frågan får tas upp till prövning, när skadeståndskommittén har slutfört sin översyn av reglerna om regress vid olika former av privat försäkring. Tänkbart är naturligtvis att de lösningar man då stannar för bör påverka trafikförsäkringens möjligheter till regress mot väghållare.

När det gäller frågan om regress mot ägare eller innehavare av järnväg är situationen delvis en annan. Visserligen har frågan inte heller i detta fall haft nämnvärd ekonomisk betydelse hittills. Man kan emellertid inte bortse från risken för att en kollision mellan motorfordon och järnvägståg kan leda till omfattande skador för tredje man, framför allt järnvägspassagerare. Särskilt i en sådan situation är det både från allmänna riskfördelningssynpunkter och från strikt kostnadsmässiga aspekter naturligt att båda sidorna bidrar till att täcka utgifterna för gottgörelse av de skadelidande. Detsamma gäller vid kollision mellan motorfordon och spårvagn. På grund härav förordar jag att trafikförsäkringsgivare medges regress mot ägare och innehavare av järnväg eller spårväg.

Vad jag nu har anfört innebär att trafikförsäkringsgivare skall få rätt till regress dels mot den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, dels mot ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg.

Mot den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet bör regress kunna göras gällande i samma utsträckning som skadeståndsansvar föreligger. Däremot bör regressrätten givetvis inte sträcka sig längre. Sålunda bör skadevållaren ges samma rätt till invändning om exempelvis medvållande som om talan hade förts mot honom av den skadelidande. Vidare skall regress självfallet inte kunna utövas mot den skadelidande själv för vad han har uppburit. Om den skadelidande har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, får det beaktas inom ramen för de medvållanderegler som jag har förordat tidigare.

Också i förhållande till järnvägs- och spårvägsföretag bör regressrätten inskränkas till skador för vilka företaget bär ett ersättningsansvar enligt skadeståndsrättsliga regler. Det bör emellertid i detta fall inte ovillkorligen bli fråga om återkrav motsvarande hela den utgivna trafikskadeersättningen. Som utredningen har föreslagit bör ansvarigheten fördelas mellan trafikförsäkringstagarkollektivet och järnvägsföretaget (resp. spårvägsföretaget) enligt en riskvärdering, dvs. i förhållande till de risker som utövandet av dessa olika former av transportverksamhet innebär.

Lagtekniskt bör reglerna om regressrätt utformas så, att försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Vidare bör föreskrivas att om ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning är ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, så får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter av den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Liksom utredningen anser jag att regressreglerna i princip bör vara tvingande i den meningen att försäkringsgivaren inte genom villkor i försäkringsavtalet skall kunna förbehålla sig återkravsrätt i vidare omfattning. Vidare bör det inte vara möjligt för den regresskyldige att med tillämpning av skadeståndsrättsliga regler återkräva utgiven ersättning från någon som inte själv är regresskyldig, exempelvis därför att hans vållande inte är uppsåtligt eller grovt. Hinder bör däremot inte föreligga mot återkrav mellan flera regresskyldiga inbördes. Återkrav bör också kunna göras gällande, såväl av försäkringsgivaren som av regresskyldig, mot annan än försäkringstagaren som särskilt har åtagit sig att slutligt svara för trafikskadeersättningen.

5.7.2 Ersättningsansvarets fördelning mellan flera trafikförsäkringsgivare

I vissa fall kan flera trafikförsäkringar bära ersättningsansvar för samma skada. Det gäller dels situationer där två eller flera motorfordon har varit inblandade i en trafikolycka och skada har tillfogats person eller egendom utanför fordonen, dels i vissa fall när fler än två motorfordon har varit inblandade och skada har uppstått på något av fordonen eller på befordrad egendom.

Enligt gällande rätt är ersättningsansvaret i dessa fall solidariskt. Det slutliga ansvaret fördelas efter skälighet. Om vållande kan styrkas på ena sidan medan den andra sidan svarar endast på grund av sitt presumtionsansvar, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Också enligt utredningens förslag skall ersättningsansvaret vara solidariskt, när två eller flera trafikförsäkringar har ett ansvar för samma skada. Om vållande eller bristfällighet inte kan styrkas i fråga om något av de inblandade motorfordonen, innebär utredningsförslaget att varje sida skall slutligt bära lika stor del av ersättningen. Kan vållande eller bristfällighet styrkas beträffande ett av fordonen men inte beträffande det eller de andra, får trafikförsäkringen för det förstnämnda fordonet slutligt svara för hela ersättningen. Om slutligen vållande eller bristfällighet kan styrkas i fråga om två eller flera av fordonen, skall ansvaret enligt utredningsförslaget fördelas mellan försäkringarna för dessa fordon efter skälighet.

Vad utredningen sålunda föreslagit har allmänt godtagits under remissbehandlingen.

Även jag anser att om ersättningsansvar för en och samma skada har uppkommit för två eller flera trafikförsäkringar, så bör den skadelidande kunna vända sig mot vilken som helst av dessa försäkringar och få ut hela sin ersättning. Ersättningsansvaret bör alltså i dessa fall vara solidariskt. Om man i en sådan situation skulle utesluta regress mellan försäkringarna, skulle det leda till en nyckfull fördelning av ersättningsansvaret beroende på vilken försäkringsgivare den skadelidande vänder sig mot. Ett sådant resultat är uppenbarligen inte tillfredsställande. Liksom f. n. bör alltså särskilda regler finnas om den slutliga fördelningen av det solidariska ersättningsansvaret.

Den nuvarande regeln om fördelning efter skälighet när båda sidor bär presumtionsansvar leder i praxis så gott som undantagslöst till en likafördelning av ansvarigheten. I likhet med utredningen anser jag att denna praxis bör lagfästas för de fall när försäkringarna för de berörda fordonen enligt de nya reglerna har ett objektivt ansvar och varken vållande eller bristfällighet kan styrkas på någondera sidan. En regel om hälftendelning i dessa fall synes stå bäst i överensstämmelse med den tidigare förordade regeln att i sådana situationer någon ersättning över huvud taget inte utgår för skador på fordonen och egendom som befordras med dem, dvs. att vardera sidan får bära sin skada.

I övrigt innebär utredningsförslaget i denna del att nuvarande grunder för ansvarighetens fördelning upprätthålls, dock med det undantaget att bristfällighet på fordon jämställs med vållande i samband med dess förande. Jag ansluter mig till vad utredningen sålunda har föreslagit.

I utredningens förslag har de angivna fördelningsreglerna gjorts tvingande. Detta har kritiserats av trafikförsäkringsföreningen, som anser att försäkringsgivarna bör ha möjlighet att komma överens om andra fördelningsprinciper.

Enligt min mening bör lagens regler om den slutliga fördelningen av

det solidariska ersättningsansvaret så till vida vara tvingande att försäkringsgivarna inte skall till försäkringstagarnas nackdel kunna generellt förändra kostnadsfördelningen. Detta följer av allmänna försäkringsrättsliga principer. Däremot bör det vara möjligt för försäkringsgivarna att förenkla skaderegleringen genom generella överenskommelser. Som trafikförsäkringsföreningen har framhållit bör man inte heller genom en tvingande reglering lägga hinder i vägen för de svenska trafikförsäkringsbolagen att delta i internationella överenskommelser som bygger på andra principer för ersättningsansvarets fördelning än de svenska reglerna. Den totala fördelningen bör dock i huvudsak bli densamma som enligt dessa regler.

När endast två fordon är inblandade i en trafikolycka och det därvid uppkommer skador på fordonen eller på egendom som befordras med dem, föreligger aldrig ansvar för mer än en trafikförsäkring beträffande en och samma skada. De regler som jag tidigare har förordat innebär att sakskador av angivet slag ersätts endast om vållande eller bristfällighet har förelegat beträffande fordon på motsidan. Sådan ersättning skall självfallet inte kunna flyttas över på trafikförsäkringen för det fordon där sakskada har uppkommit.

Vad därefter gäller det fallet att förare eller passagerare tillfogas skada i samband med trafikolycka där två eller flera fordon är inblandade innebär mina tidigare förslag att ersättning utgår på rent objektiv grund ur trafikförsäkringen för det fordon i vilket föraren eller passageraren färdades. Att ersättningen i första hand skall utgå ur det egna fordonets försäkring utesluter dock inte att ersättningen helt eller delvis skulle kunna återkrävas från försäkringen för annat fordon som är inblandat i olyckan.

Utredningen har förordat att regress mellan trafikförsäkringar inte skall få äga rum när det är fråga om ersättning till förare och passagerare för personskada. Utredningen konstaterar att en sådan lösning är bäst förenlig med de principer som i övrigt bär upp utredningens förslag på personskadeområdet. Även om den föreslagna inskränkningen i regressmöjligheten kommer att medföra förändringar i fråga om kostnaderna och därmed också i fråga om försäkringspremierna för olika försäkringstagarkategorier, hävdar utredningen att det är fråga om måttliga förskjutningar. Detta antagande grundas på vissa kostnadsberäkningar som utredningen har företagit.

Atskilliga remissinstanser har ställt sig kritiska till utredningens förslag i denna del. Försäkringsinspektionen konstaterar att utredningen har nöjt sig med att söka belysa förväntade förändringar för olika fordonsslag men har avstått från att uppskatta premiekonsekvenserna för olika riskgrupper inom resp. fordonsslag. Försäkringsrättskommittén hänvisar till den inom försäkringsverksamheten gällande skälighetsprincipen och anser att en tillämpning av denna princip förutsätter att utrymme finns för fördelning av personskadeersättningar mellan olika sidor efter samma principer som

gäller för fördelning av skador på fordon och last. Enligt Försäkringsbolaget Ansvar får förslaget bl. a. den konsekvensen att kostnaderna för skador som vållas av alkoholpåverkade förare kan komma att belasta försäkringen för andra fordon. Stark kritik framförs också av motorcykelorganisationerna, som bl. a. pekar på att personskador på dem som färdas på motorcykel i betydande utsträckning vållas av bilister.

För egen del vill jag först konstatera att handhavandet av trafikskadeersättningarna otvivelaktigt blir enklare och billigare för försäkringstagarkollektivet i dess helhet, om hithörande ersättningar stannar på de försäkringar som svarar primärt. Det är emellertid också uppenbart att ett genomförande av utredningens förslag kommer att medföra en omfördelning av kostnaderna och premierna mellan olika grupper av försäkringstagare. Hur stora dessa förskjutningar kommer att bli kan inte med säkerhet avgöras på grundval av utredningsmaterialet. Klart är emellertid att vissa försäkringstagarkategorier riskerar att vidkännas betydande premieökningar utan att detta är motiverat med hänsyn till de särskilda risker som de eller deras fordon framkallar i trafiken. Denna omständighet talar utan tvekan starkt mot ett genomförande av utredningens förslag.

Om man frångår utredningens förslag och beträffande de nu diskuterade personskadeersättningarna tillåter regressrätt mot trafikförsäkringarna för andra inblandade fordon, i den mån vållande e. d. föreligger på de andra fordonens sida, ökar uppenbarligen möjligheterna att inom försäkringstagarkollektivet åstadkomma en rimlig fördelning av försäkringskostnaderna. De ökade administrativa kostnader som kan bli följden av ett sådant system torde också bli förhållandevis begränsade. Beaktas bör bl. a. att det vid kollisioner som orsakar personskador så gott som alltid uppkommer även sakskador. Den slutliga fördelningen av ansvaret för sakskador sker emellertid, enligt vad som tidigare har föreslagits, på grundval av det vållande o. d. som har förekommit på olika sidor. En viss vållandebedömning måste alltså nästan alltid göras i kollisionsfallen, även om kostnaderna för personskadeersättningar inte skulle fördelas på grundval av vållande. Visserligen kan regressfrågor som rör sakskador ofta avgöras enligt enkla schabloniserade normer medan personskador, som vanligen avser mer betydande belopp, inte lika lätt kan avgöras på det sättet. Det är dock min uppfattning att, om regress tillåts för personskador, den slutliga fördelningen i betydande utsträckning kan ske utan en omfattande bedömning av förhållandena i det enskilda fallet. Det finns också anledning räkna med att trafikförsäkringsgivarna kommer att träffa överenskommelser om generella normer för den slutliga fördelningen av kostnaderna för personskadeersättningar.

Mot den angivna bakgrunden förordar jag att försäkringsgivare som har utgett trafikskadeersättning med anledning av förares eller passagerares personskada skall kunna kräva ersättningen åter av försäkringen för annat motorfordon, om vållande eller bristfällighet på detta fordons sida har medverkat till skadan. Har vållande eller bristfällighet förekommit även

beträffande det egna fordonet, alltså det fordon där den skadade föraren eller passageraren färdades, bör ersättningsansvaret slutligt fördelas mellan försäkringarna för de inblandade fordonen efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor samt omständigheterna i övrigt. Däremot bör regress givetvis inte komma i fråga när vållande eller bristfällighet inte kan styrkas på någon sida.

De regler om det slutliga ersättningsansvaret som jag nu har förordat bör vara dispositiva på samma sätt som de tidigare föreslagna bestämmelserna om fördelningen av solidariskt ersättningsansvar. Som jag nyss har antytt kan det också vara lämpligt att försäkringsgivarna träffar överenskommelser som i viss omfattning innebär en förenklad tillämpning av regressreglerna.

5.8 Särskilda frågor rörande trafikförsäkringen

5.8.1 Trafikförsäkringsplikten

Den nuvarande obligatoriska trafikförsäkringen bygger på ett system med särskilda försäkringsavtal som ingås mellan de enskilda fordonsägarna och vissa försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela sådan försäkring. I detta system ligger en ömsesidig skyldighet för dessa parter att ingå avtal om trafikförsäkring. Försäkringen fungerar som ansvarsförsäkring till förmån för försäkringstagaren, om försäkringsgivaren inte har gjort annat förbehåll, samtidigt som den garanterar den skadelidande hans rätt till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare.

Som jag redan tidigare har sagt bör den som tillfogas trafikskada även i fortsättningen garanteras ersättning för denna skada genom tvingande bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring. Att det nya ersättningssystem som jag förordar i detta lagstiftningsärende skall frikopplas från skadeståndsreglerna innebär inte att några principiella ändringar behöver göras i den tekniska konstruktion som trafikförsäkringen f. n. har. Som utredningen framhållit har trafikförsäkringen i sin nuvarande uppbyggnad fungerat väl både från försäkringstagarnas och från de skadelidandes synpunkt. Möjligheterna till fri konkurrens mellan trafikförsäkringsbolagen är visserligen jämförelsevis begränsade, men systemet har otvivelaktigt bidragit till en för konsumenterna gynnsam ordning i fråga om premiesättning och utformningen i övrigt av försäkringsvillkoren. Konsumentskyddsintresset som på detta område framträder särskilt starkt med hänsyn till att trafikförsäkringen är obligatorisk och till att allt större medborgargrupper blir motorfordonsägare - har kunnat och torde även i fortsättningen kunna tillgodoses inom ramen för försäkringsinspektionens och andra samhällsorgans tillsyn och övervakning.

I gällande lagstiftning görs vissa undantag från trafikförsäkringsplikten. Det gäller främst statsägda fordon samt utländska fordon som tillfälligtvis

uppehåller sig i Sverige. Ersättning som annars skulle ha utgått på grund av trafikförsäkring utges i sådana fall av svenska staten resp. av svensk försäkringsanstalt. Ett motsvarande ersättningsansvar åvilar de svenska trafikförsäkringsanstalterna gemensamt i fall då skada har orsakats av ett försäkringspliktigt men oförsäkrat fordon eller av ett okänt fordon.

Också i det nya ersättningssystem som jag förut har förordat måste man göra vissa undantag från försäkringsplikten. Vidare måste det finnas garanti för att ersättning utgår även när skadan har orsakats av ett fordon som saknar föreskriven försäkring eller som är okänt. Enligt utredningens mening bör man på dessa punkter i stort sett bibehålla gällande ordning. Någon erinran häremot har inte framkommit under remissbehandlingen. Även jag delar utredningens uppfattning.

Den nuvarande ordningen på trafikförsäkringsområdet inrymmer problem när det gäller möjligheterna att kontrollera efterlevnaden av reglerna om försäkringsplikt. Antalet försäkringspliktiga fordon som saknar trafikförsäkring har tidvis varit mycket stort och är alltjämt besvärande. Enligt uppgift från bilregistret uppgick antalet oförsäkrade fordon under januari oktober 1974 till mellan drygt 60 000 och drygt 80 000. Nyligen har emellertid genomförts vissa reformer i fråga om fordonsregistrering som är ägnade att förbättra kontrollmöjligheterna. Detta problem har vidare studerats inom en samrådsgrupp med företrädare för försäkringsinspektionen, bilregisternämnden och vissa försäkringsbolag. En arbetsgrupp inom samrådsgruppen har i december 1974 lagt fram en rapport med vissa förslag i hithörande frågor. Jag återkommer strax till denna rapport.

Enligt nuvarande regler kan den som underlåter att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt dömas till böter. Domstol kan vidare förelägga honom vid vite att fullgöra denna skyldighet. Enligt utredningens mening bör dessa bestämmelser t. v. behållas i den nya lagstiftningen.

Utredningen föreslår vidare vissa andra påföljder som syftar till att förbättra efterlevnaden av reglerna om trafikförsäkringsplikt. Bl. a. skall försäkringsbolagen kunna vägra att meddela försäkring för ett fordon, om ägaren eller närmaste föregående ägare inte har betalat förfallen trafikförsäkringspremie eller om han står i skuld för självrisk. Den som inte alls har tecknat trafikförsäkring skall kunna åläggas att betala ett belopp motsvarande den premie som han annars skulle ha erlagt. Har trafikskadeersättning utgått, skall han även kunna åläggas att betala ett belopp motsvarande självrisk.

I den rapport som jag nyss talade om föreslås att det nuvarande påföljdssystemet med straff- och vitessanktioner ersätts av ett avgiftssystem baserat på automatisk databehandling. Enligt förslaget skall den som asidosätter försäkringsskyldigheten drabbas av en avgift som täcker försäkringsrisken och myndigheternas kostnader och även innehåller en s. k. straffdel som är avsedd att ge avgiften en preventiv effekt. Uppburna avgiftsbelopp skall fördelas mellan staten och trafikförsäkringsföreningen. Den nämnda rapporten, som har överlämnats till justitiedepartemen-

tet, remissbehandlas f. n.

Vid remissbehandlingen av utredningens förslag har flera remissinstanser ifrågasatt lämpligheten av de nya påföljder som utredningen har föreslagit. Bl. a. bilregisternämnden och försäkringsinspektionen förordar att sanktionssystemet i stället utformas efter de riktlinjer som har föreslagits av den förut nämnda samrådsgruppen.

Det är uppenbarligen av stor betydelse att de som är skyldiga att teckna och vidmakthålla trafikförsäkring också fullgör sin skyldighet. Detta är en förutsättning för att det skall bli en rättvis fördelning av trafikskadekostnaderna. Om vissa fordonsägare som i och för sig omfattas av trafikförsäkringsplikten åsidosätter sin skyldighet innebär det en ökad belastning på de lojala försäkringstagarna.

De uppgifter som har framkommit i fråga om antalet oförsäkrade fordon visar klart att de nuvarande kontroll- och sanktionsmöjligheterna måste förbättras. Det kan emellertid diskuteras om de förslag som utredningen har lagt fram på denna punkt är tillräckligt effektiva. Vissa av de föreslagna påföljderna ter sig också mindre lämpliga från andra synpunkter. Sålunda kan det ifrågasättas om man bör ställa upp regler som innebär att trafikförsäkringsgivarna kan vägra att meddela försäkring i fall då fordonsägaren eller tidigare ägare har underlåtit att betala förfallen premie.

Frågan om vilka påföljder m. m. som bör gälla för försummelse att fullgöra trafikförsäkringsplikten bör emellertid enligt min mening inte avgöras i detta sammanhang. Den frågan bör i stället tas upp i sin helhet i samband med att man tar ställning till de förslag i fråga om ett nytt kontroll- och sankrionssystem som har lagts fram av den tidigare nämnda samrådsgruppen.

Mot denna bakgrund anser jag att man f. n. inte bör föra in andra påföljdsregler i den nya lagen än en motsvarighet till de straff- och vitesbestämmelser som gäller redan nu.

5.8.2 Bonus och självrisk

Trafikförsäkringsbolagen tillämpar sedan lång tid ett system för rabattering av trafikförsäkringspremierna som kallas bonussystemet. Försäkringstagarens bonus bestäms efter antalet skadefria år. Efter varje skadefritt år flyttas försäkringen till en högre bonusklass. Den lägsta bonusklassen ger en rabatt på 20 % av grundpremien. I den högsta bonusklassen, som uppnås efter sju år, är denna rabatt 75 %. Den som är berättigad till bonus får också betydande rabatt på vagnskadepremien.

Efter försäkringsår med skada flyttas försäkringen ned två bonusklasser för varje skada som medför ersättningsskyldighet för försäkringsgivaren. Undantag gäller dock för vissa fall, bl. a. om fordonet har brukats olovligen. När försäkringen tas i anspråk innebär bonussystemet alltså i flertalet fall att försäkringstagaren får betala högre premier för kommande år. Dessa premieökningar kan ibland bli förhållandevis

kännbara. För försäkringstagaren blir effekten likartad den som uppstår vid ett system med självrisk.

Bonussystemet har numera en mycket stor betydelse. Enligt utredningens beräkningar befinner sig mellan 50 och 60 procent av försäkringstagarna i högsta bonusklass. Genomsnittspremien för trafikförsäkringen är 53 procent av grundpremien.

Bonussystemet är i och för sig förenligt med det förslag som utredningen har lagt fram. I detta förslag försvåras dock en tillämpning av detta system av att sambandet mellan vållande och belastning på trafikförsäkringen blir mer uttunnat än enligt nuvarande ordning. Om man emellertid genomför de förslag i fråga om regressrätt som jag har lagt fram i ett tidigare avsnitt och alltså bl. a. låter ersättning med anledning av förares och passagerares personskada slutligt fördelas efter vållandeprinciper, när skadorna har uppkommit vid kollision med annat motorfordon, skapas bättre förutsättningar för ett bibehållande av bonussystemet.

Från sina utgångspunkter uttalar utredningen starka sympatier för att ersätta bonussystemet med ett system med självrisk, som tas ut på objektiv grund vid varje skadefall. Utredningen framhåller visserligen att detta är en sak som i första hand får avgöras av försäkringsgivarna själva. För att möjliggöra en övergång till ett självrisksystem föreslår utredningen emellertid en bestämmelse om att försäkringsgivaren i försäkringsavtalet får förbehålla sig rätt att av försäkringstagaren återkräva utgiven trafikskadeersättning intill belopp för vilket försäkringstagaren har åtagit sig att stå självrisk. Försäkringsgivaren skall alltid ha rätt att ta ut lägst en självrisk som motsvarar en fyrtiondel av basbeloppet enligt lagen (1962:381) *om allmän försäkring*. Utredningen konstaterar att ett självrisksystem kan förenas med durationsrabatt. En sådan rabatt innebär i likhet med bonussystemet att premien sjunker successivt under de första åren av fordonsinnehavet. Den väsentliga skillnaden består i att frågan, om och i vad mån rabattering skall ske, i det enskilda fallet inte – som i ett bonussystem – avgörs med hänsyn till det faktiska skadeutfallet.

Vid remissbehandlingen har företrädare för såväl trafikförsäkringsanstalterna som motorfordonsägarna förordat att bonussystemet behålls även inom ramen för den nya lagstiftningen. Denna uppfattning förs också fram av bl. a. försäkringsinspektionen, försäkringsrättskommittén och de största arbetstagarorganisationerna. Enligt trafikförsäkringsföreningen är det tänkbart att den nya ersättningsordningen för trafikskador bör föranleda en översyn av bonussystemet, även om man i och för sig behåller detta system. För att kommande överväganden skall bli mera förutsättningslösa kan det emellertid enligt föreningen vara värdefullt att, som utredningen har föreslagit, öppna en möjlighet att införa självrisk. Andra remissinstanser menar att om ett system med självrisk genomförs bör självriskbelopp inte kunna tas ut helt oberoende av vållande. Vidare framhålls från några håll att stora självrisker kan äventyra den rätt till ersättning för personskada som enligt förslaget skall komma också försäkringstagaren till del.

För min del anser jag att det i och för sig inte finns någon anledning att ingripa i nuvarande ordning där motorfordonsägare och trafikförsäkringsgivare under kontroll av försäkringsinspektionen får avtala om premier. Detta innebär att man enligt min mening bör helt överlämna åt dessa parter att avgöra om det nuvarande bonussystemet bör behållas eller ej.

Vid sina överväganden i fråga om bonussystemets bestånd är det emellertid naturligt att parterna tar hänsyn till den starka opinion för ett bibehållande av systemet som har kommit till uttryck under remissbehandlingen. Detta talar för att bonussystemet kommer att bestå. Enligt min mening är det emellertid önskvärt att parterna får möjlighet att också överväga ett system med självrisk. Jag anser därför att man i lagen bör föra in bestämmelser som gör det möjligt för försäkringsbolagen att ta ut en viss självrisk. Dessa bestämmelser kan sägas utgöra undantag från den tidigare förordade principen om att försäkringsgivaren inte får göra regressrätt gällande mot försäkringstagaren för vad denne själv har uppburit. Försäkringsgivaren bör emellertid kunna ta ut självriskbelopp från försäkringstagaren inte bara när ersättning skall utgå till honom själv utan också när ersättning har getts ut till en tredje person.

Av hänsyn till försäkringstagaren anser jag emellertid att man i lagen bör föra in en tvingande regel om högsta möjliga självrisk för en skadehändelse. Beaktas bör bl. a. att ersättningen vid exempelvis personskada kan ha stor betydelse för försäkringstagaren och att sociala skadeverkningar kan uppstå, om avtal träffas om ett alltför stort självriskbelopp. En lämplig högsta nivå för självrisken är enligt min mening en tiondedel av basbeloppet, dvs. f. n. 900 kr. Till skillnad från utredningen anser jag däremot inte att man av hänsyn till försäkringsgivaren behöver föra in någon regel om att denne alltid är berättigad att ta ut ett visst minsta självriskbelopp. Försäkringsgivaren torde via premiesättningen ha tillräckliga möjligheter att påverka försäkringstagarna att teckna trafikförsäkring med skälig självrisk.

Den förordade regeln om högsta självriskbelopp bör dock enligt min mening gälla bara gentemot fysiska personer. Det bör alltså inte föreligga något hinder för staten eller kommunerna eller för andra juridiska personer att träffa avtal om självrisk som överstiger en tiondedels basbelopp. Det kan f. n. förekomma att statliga myndigheter tecknar trafikförsäkring med en självrisk på 100 %. Innebörden härav är att myndigheterna betalar för att få skaderegleringen utförd genom försäkringsbolagens försorg. Ett sådant förfarande bör enligt min mening kunna tillämpas även i fortsättningen.

En motsvarighet till försäkringsgivarens möjlighet att ta ut viss självrisk av försäkringstagaren bör gälla också i fall då försäkringsanstalterna gemensamt svarar för trafikskadeersättningen för ett oförsäkrat fordon. Jag återkommer till denna fråga i specialmotiveringen.

5.8.3 Försäkringssummorna

Enligt gällande rätt skall en trafikförsäkringsgivares ansvarighet för varje skadehändelse täcka skadestånd om sammanlagt 25 milj. kr. med anledning av personskada och sammanlagt 5 milj. kr. med anledning av sakskada. Någon motsvarande begränsning gäller däremot inte för själva rätten till skadestånd.

Utredningen föreslår att de båda beloppen slås samman till ett totalt begränsningsbelopp om 30 milj. kr. per fordon och skadehändelse. De som har lidit personskada skall dock i första hand få gottgörelse ur detta belopp.

Ett par remissinstanser, bl. a. försäkringsinspektionen, tillstyrker detta förslag. Konsumentverket anser dock att någon beloppsgräns över huvud taget inte bör ställas upp, om inte staten i stället tar på sig ett ansvar för överskjutande belopp. I övrigt har frågan om försäkringssummornas storlek ej berörts under remissbehandlingen.

För min del anser jag att försäkringstekniska skäl talar för att man behåller den nu gällande ordningen med en viss begränsning av trafikförsäkringsgivarnas ansvarighet för trafikskador. Samtidigt är det naturligtvis angeläget att systemet med trafikskadeersättning bereder ett så fullgott skydd i alla situationer att något behov inte uppkommer av ytterligare ersättning från andra källor, vare sig i form av skadestånd eller gottgörelse från annan försäkring. Maximibeloppen bör därför ligga på så hög nivå att man i realiteten kan tala om obegränsad ansvarighet för trafikförsäkringsgivarna även vid olyckor av exceptionell eller rentav katastrofal omfattning.

Som utredningen har framhållit torde det nuvarande begränsningsbeloppet om 25 milj. kr. för personskada inrymma mer än betryggande marginaler, även med tanke på möjligheterna av en olycka av katastrofkaraktär. Enligt vad utredningen uppgett har ingen trafikförsäkring hittills belastats med högre belopp än 2 milj. kr. för personskadeersättningar med anledning av en och samma händelse. Däremot kan det inte uteslutas att det nuvarande begränsningsbeloppet om 5 milj. kr. för sakskada i något enstaka fall kan komma att visa sig otillräckligt. Det kan därför finnas anledning att vidga marginalerna för sådan ersättning. Ett lämpligt sätt att åstadkomma detta inom ramen för den nuvarande ordningen är att i enlighet med utredningens förslag slå samman de båda nuvarande begränsningsbeloppen för person- resp. sakskada till ett enda belopp om 30 milj. kr. Ur detta belopp skulle alltså ersättning utgå för såväl person- som sakskada.

Skulle i ett enstaka fall det angivna beloppet mot förmodan inte räcka till för att täcka både person- och sakskador, bör ersättning för sakskada inte få inverka reducerande på ersättningarna för personskada. Jag biträder därför utredningens förslag att de som är berättigade till ersättning med anledning av personskada skall få gottgörelse ur försäkringsbeloppet framför den som har tillfogats sakskada.

Med hänsyn till den ringa sannolikheten för att det angivna begräns-

ningsbeloppet inte skall räcka till för att bereda full ersättning åt alla dem som har skadats vid en trafikolycka anser jag det inte påkallat att, som har föreslagits från något håll under remissbehandlingen, införa regler om ett civilrättsligt, supplerande ansvar för staten. Vid en katastrofolycka av så stor omfattning att försäkringsbeloppet inte kan tillgodose alla skadelidandes berättigade anspråk kan staten givetvis även utan att vara underkastad ett civilrättsligt ansvar ingripa och tillerkänna de skadelidande den kompletterande ersättning som kan vara behövlig.

5.9 Kostnadsberäkningar

Den nya lagstiftningen om ersättning för trafikskador kommer att i viss mån medföra en förändrad belastning på trafikförsäkringarna och därmed på premierna för dessa försäkringar. Störst betydelse för premierna får naturligtvis de föreslagna ändringarna i fråga om personskador, som bl. a. innebär att ägare, brukare och förare ges samma skydd som passagerare och att jämkning på grund av medvållande skall ske endast i undantagsfall. Övriga ändringar i jämförelse med gällande rätt torde ha begränsad betydelse för premieberäkningen, särskilt som ändringarna verkar i olika riktningar.

Utredningen har diskuterat vilka kostnadseffekter som kan bli följden av det förbättrade personskadeskyddet och den av utredningen föreslagna kanaliseringen av ersättningar på personskadeområdet. Därvid har utredningen huvudsakligen stött sig på undersökningar som har gjorts av den no-fault-kommitté som är verksam inom Försäkringsbranschens Serviceaktiebolag. Utredningen reserverar sig för bristfälligheter i materialet men anser att resultatet kan ge en någorlunda riktig uppfattning om kostnadsförändringarna.

Vid beräkningarna av kostnaden för det förbättrade förarskyddet har utredningen tagit hänsyn till att förarplatsförsäkring blir obehövlig. Utredningen har därvid kommit fram till en genomsnittlig nettoökning för alla fordonsslag på 10 %. Härav utgör ökningen för personbilar 8 % och för lastbilar 14 %. Förändringen för motorcyklar och mopeder är betydligt större och samtidigt svårare att beräkna. Utredningen anser det inte osannolikt att höjningen uppgår till 300 % för mopederna och något under 100 % för motorcyklarna. Det är därvid av intresse att notera att trafikförsäkringspremien för moped är 20—30 kr., medan förarplatspremien är 20 kr. För motorcyklar är trafikförsäkringspremien betydligt högre. I storstadsområdena kan premien för tunga motorcyklar – bortsett från bonus – överstiga 1 000 kr. Vid bedömning av nettokostnaden bör beaktas att endast ca 61 % av motorcykelägarna och 28 % av mopedägarna har förarplatsförsäkring.

Om angivna kostnadsökningar för förarskyddet medräknas och det dessutom antas att ersättning i anledning av personskada regelmässigt utgår utan jämkning för medvållande, uppgår enligt utredningens beräkningar den genomsnittliga premieökningen till 15 %. Härav skulle underlåtenhet att jämka för medvållande leda till en premieökning med i

genomsnitt 5 %.

För min del vill jag liksom utredningen understryka att de redovisade beräkningarna har vissa bristfälligheter och att de endast kan ge en ungefärlig uppfattning om de premiehöjningar som kan uppstå till följd av den nya lagstiftningen. Klart är emellertid att premiehöjningarna för större delen av fordonsägarkollektivet kommer att hållas på en måttlig nivå. Detta pris får också anses väl värt att betala med hänsyn till det förstärkta skyddet vid trafikskador, framför allt när det gäller personskador.

Utredningens siffror tyder på att relativt stora kostnadsökningar kommer att drabba ägare av mopeder och motorcyklar. Som tidigare har framhållits är emellertid dessa uppgifter särskilt osäkra. Det bör vidare påpekas att premien för mopeder i dag är låg och att därför premieökningen, räknad i absoluta tal, inte blir särskilt hög. Jag vill också framhålla att en mera nyanserad premiesättning kan åstadkommas, om man genomför mitt förslag om att ersättningen för personskador skall slutligt utgå ur vållande fordons försäkring. Detta innebär att sådana personskador beträffande moped- och motorcykelförare, som har vållats av andra fordonskategorier, inte kommer att belasta trafikförsäkringarna för mopeder resp. motorcyklar. De höjda premier som kan bli följden av den nya lagstiftningen kommer därför att till stor del bekosta ett bättre skydd för moped- och motorcykelförarna själva i fall då de skadas till följd av eget vållande eller genom olyckshändelse.

Påpekas bör emellertid också att en differentiering av trafikförsäkringspremier kan ske på många olika sätt. Vid sidan av fordonskategorin kan man beakta bl. a. försäkringstagarens erfarenhet, hur och var fordonet används samt belastning på försäkringen. Som jag redan tidigare har nämnt är detta inte någon lagstiftningsfråga. Det kan emellertid förutsättas att försäkringsanstalterna och försäkringsinspektionen med uppmärksamhet följer skadeutvecklingen efter det att de nya reglerna har trätt i kraft och gör sådana anpassningar av premierna att differentieringen framstår som rimlig och rättvis.

5.10 Ikraftträdande m. m.

Enligt utredningens förslag skall den nya trafikskadelagen träda i kraft den 1 januari 1976. Utredningen har härvid förutsatt att proposition läggs fram i sådan tid att riksdagen fattar beslut om den nya lagstiftningen före utgången av maj 1975. De övergångsproblem som hänför sig till den nya lagstiftningens inverkan på försäkringsavtalen kan enligt utredningens mening lösas genom att trafikförsäkringsgivarna frivilligt vidtar vissa åtgärder i förväg. Angående den närmare innebörden av dessa åtgärder får jag hänvisa till betänkandet (s. 352 ff.) Samtliga trafikförsäkringsanstalter har meddelat utredningen att de är beredda att tillämpa de föreslagna övergångsanordningarna. Enligt vad jag har inhämtat har också anordningarna i viss omfattning redan börjat tillämpas.

För min del anser jag att den nya trafikskadelagen självfallet bör träda i kraft så snart som möjligt. Framför allt är det angeläget att de nya reglerna om skydd vid personskador kan börja tillämpas utan dröjsmål. Som utredningen har anfört är det också önskvärt att ikraftträdandet av trafikskadelagen samordnas med ikraftträdandet av de nya reglerna om personskada i skadeståndslagen. Enligt vad som har föreslagits i prop. 1975:12 skall dessa regler gälla fr. o. m. den 1 januari 1976.

Flera skäl talar alltså för att trafikskadelagen sätts i kraft vid den tidpunkt som utredningen har föreslagit, alltså den 1 januari 1976. Jag har emellertid funnit att proposition inte kan läggas fram i sådan tid att lagen kan antas av riksdagen under våren 1975. Orsaken härtill är främst lagens komplicerade karaktär och de ändringar som har fått göras i förhållande till utredningens förslag, något som i sin tur har medfört att man enligt min mening bör inhämta lagrådets yttrande innan proposition läggs fram. Detta betyder att riksdagen inte kommer att kunna fatta beslut på grundval av propositionen förrän under hösten 1975. Att under sådana förhållanden sätta lagen i kraft redan vid årsskiftet skulle innebära att försäkringsanstalterna fick alltför kort tid för det förberedelsearbete som den nya lagen nödvändiggör. De övergångsanordningar som redan har börjat vidtas bygger också på den förutsättningen att riksdagens beslut fattas mer än två månader före lagens ikraftträdande.

Med hänsyn till det sagda föreslår jag att trafikskadelagen sätts i kraft den 1 juli 1976. Detta betyder visserligen att lagen träder i kraft senare än de föreslagna ändringarna i skadeståndslagen, om riksdagen på den punkten beslutar i enlighet med vad som har föreslagits i prop. 1975:12. Om några särskilda åtgärder inte vidtas, skulle detta innebära att det under en tid kommer att gälla andra regler om jämkning av skadestånd på grund av medvållande på trafikområdet än inom skadeståndsrätten i allmänhet. En sådan situation bör uppenbarligen undvikas. Problemet kan emellertid lösas så, att man i bilansvarighetslagen för in nya medvållanderegler som får gälla från det att ändringarna i skadeståndslagen träder i kraft till dess trafikskadelagen börjar tillämpas. Jag återkommer till dessa regler i specialmotiveringen.

I övrigt torde det inte uppstå några särskilda olägenheter, om trafikskadelagen sätts i kraft en tid efter ändringarna i skadeståndslagen. Beaktas bör bl. a. att de nya regler om bestämmande av ersättning vid personskada som har lagts fram i prop. 1975:12 blir tillämpliga även på trafikområdet, i och med att ändringarna i skadeståndslagen träder i kraft.

Lika litet som utredningen anser jag att den nya lagen kräver några särskilda övergångsbestämmelser. Av allmänna civilrättsliga grundsatser följer att äldre lag alltjämt skall tillämpas i fråga om skadefall som har inträffat före ikraftträdandet och att den nya lagen undantagslöst blir tillämplig på skadefall som inträffar därefter. De övergångsanordningar som trafikförsäkringsgivarna har åtagit sig att vidta medför att det inte behövs några övergångsbestämmelser i fråga om den nya lagens inverkan på trafikförsäkringsavtal som gäller f. n. eller som kommer att ingås under tiden fram till ikraftträdandet.

5.11 Följdändringar i annan lagstiftning

I samband med att trafikskadelagen sätts i kraft bör bilansvarighetslagen, trafikförsäkringslagen och lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. upphävas i sin helhet.

Skadeståndslagen innehåller i 3 kap. 8 § en föreskrift om att reglerna i 3 kap. om principalansvar inte skall gälla i fråga om skada som en arbetstagare har vållat såsom förare av motorfordon, i den mån ersättning för skadan skall utgå enligt trafikförsäkringslagstiftningen. Paragrafen bör behållas i sak oförändrad. Hänvisningen till nuvarande regler om trafikförsäkring m. m. bör dock ersättas av en hänvisning till trafikskadelagen.

I 15 § andra stycket lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor finns regler om den slutliga fördelningen mellan trafikförsäkringsanstalterna av kostnaderna för sådana tillägg. Som jag skall återkomma till i specialmotiveringen bör en mindre ändring göras i detta lagrum.

I förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, har meddelats bestämmelser som mycket starkt begränsar skadeståndsskyldigheten för sådana förare. Begränsningen gäller också fordon som inte omfattas av bilansvarighetslagen, i den mån staten skulle ha haft ett ansvar mot den skadelidande om denna lag hade varit tillämplig. Ansvaret för föraren begränsas till situationer då han under färden har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller rattonykterhet eller då han har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Vad föraren nödgas utge till tredje man får han kräva åter av staten, om inte någon av de nyss angivna situationerna föreligger.

Till skillnad från 1946 års förordning omfattar den föreslagna trafikskadelagen t. v. inte motorredskap. I övrigt rör de båda författningarna i allt väsentligt samma slag av fordon. De regler om skadeståndsansvar som jag tidigare har förordat innebär att fordonsförare enligt den nya lagen blir skadeståndsskyldiga i ännu mindre omfattning än enligt 1946 års förordning, i den mån trafikskadeersättning kan utgå.

Beaktas bör emellertid att det inte är alla skador som omfattas av det nya ersättningssystemet. De föreslagna reglerna innebär sålunda att skador på det egna fordonet och därmed befordrad egendom samt skador på fordonsägarens, förarens eller brukarens egendom utanför fordonet ersätts endast om det föreligger vållande e. d. på något annat fordons sida. I den mån så icke är fallet kan föraren ådra sig skadeståndsskyldighet enligt bestämmelserna i skadeståndslagen. I sådana situationer kan statens förare teoretiskt sett komma i ett sämre läge än hittills, om 1946 års förordning upphävs utan att ersättas av särskilda regler för statliga fordon. Detsamma gäller förare av motorredskap och områdesfordon. I praktiken torde emellertid knappast några nackdelar uppstå. De förare

det här är fråga om är nästan undantagslöst arbetstagare i statens tjänst. Enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen är arbetstagare ansvarig för skada som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten endast i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning, den skadelidandes intresse och övriga omständigheter. Det skydd detta lagrum ger torde i stort sett vara likvärdigt det som följer av 1946 års förordning.

Bestämmelserna i 4 kap. 1 § skadeståndslagen har enligt 6 kap. 4 § (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12) tillämplighet också på andra än arbetstagare i inskränkt betydelse, t. ex. värnpliktiga och studerande. Med hänsyn härtill torde det vara mycket sällsynt att statliga motorfordon lovligen förs av någon under sådana omständigheter att 4 kap. 1 § inte är tillämplig. Det finns enligt min mening inte skäl att behålla en särreglering för sådana fall. I likhet med utredningen föreslår jag därför att 1946 års förordning upphävs.

I 7 § tredje stycket lagen (1972:435) om överlastavgift och 35 § vägtrafikskattelagen (1973:601) finns hänvisningar till bilansvarighetslagen. Till följd av att sistnämnda lag nu skall upphävas måste dessa bestämmelser ändras.

I detta sammanhang vill jag också beröra de bestämmelser om statligt förarskydd som är intagna i kungörelsen (1969:113) om sådant skydd. Genom dessa bestämmelser medges förare av oförsäkrade statliga fordon förmåner som motsvarar den frivilliga förarplatsförsäkringen. Skyddet gäller för skada till följd av olycksfall som drabbar föraren under färd med fordonet eller när han under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Genom den nya lagstiftningen får förare samma rätt till ersättning för personskada som andra som skadas i följd av trafik med fordonet. Det nuvarande skyddet för förare sträcker sig dock något längre i det avseendet att det kan omfatta sådana skador vid uppehåll som inte kan anses ha uppkommit i följd av trafik med fordonet. Att endast av denna anledning behålla en särskild förarplatsförsäkring torde dock inte bli aktuellt. I och med att förarplatsförsäkringar sålunda torde bli överflödiga bör också motsvarande statliga skydd upphöra. Frågan om upphävande av 1969 års kungörelse får tas upp vid regeringssammanträde senare. Detsamma gäller övriga regeringsförfattningar som kan behövas med anledning av den nya trafikskadelagen.

6 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. trafikskadelag,
2. lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
3. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),

4. lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor,

5. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,

6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

Beträffande lagförslagen under 5 och 6 har samråd ägt rum med chefen för finansdepartementet.

Förslagen torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3.*

7 Specialmotivering

7.1 Förslaget till trafikskadelag

1 §

Paragrafen, som motsvarar 1 § andra punkten och 2 § första stycket i utredningens lagförslag, innehåller en inledande bestämmelse om lagens tillämpningsområde.

Trafikskadelagen är i princip tillämplig på motordrivet fordon. I *första stycket* anges att begreppet motordrivet fordon har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595). Med motordrivet fordon förstås alltså "fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel". Med fordon avses i sin tur "anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor".

Första stycket innehåller också vissa undantag från trafikskadelagens tillämpningsområde. Som jag har närmare utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnittet 5.2) bör lagen f. n. inte tillämpas på motorredskap. Härmed förstås enligt fordonskungörelsen "motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim. och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet". Frågan huruvida lagen skall göras tillämplig även på dessa fordon får tas upp på nytt i samband med att man avgör frågan om registreringsplikten för dem. T. v. tillämpas i stället skadeståndsbestämmelserna i skadeståndslagen vid sådana skador som orsakas av ett motorredskap.

Beträffande ett slags motorredskap skall emellertid trafikskadelagen tillämpas redan nu. I hittillsvarande rättspraxis har bilansvarighetslagen i ett visst fall ansetts tillämplig på sådana gaffeltruckar som enligt kungörelsen (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar är att hänföra till motorredskap (se NJA 1965 s. 468). De angivna gaffeltruckarna torde även falla under trafikförsäkringslagen (se SOU 1974:26 s. 159 f). Med hänsyn härtill har jag ansett att de nu bör föras in under trafikskadelagen.

Ett undantag från trafikskadelagen har vidare gjorts för motordrivet fordon som är avsett att föras av gående, t. ex. gräsklippningsmaskin, snöplog och jordfräs. De är f. n. undantagna från ett flertal bestämmelser i vägtrafiklagstiftningen. Lika litet som trafikskadeutredningen har jag ansett det påkallat att dessa fordon omfattas av trafikskadelagen.

I ett fall utvidgas lagens tillämpningsområde till att avse även fordon som inte är motordrivet fordon. En bestämmelse härom finns i *andra stycket* av förevarande paragraf. Bestämmelsen innebär att om exempelvis en släpvagn har kopplats till ett motordrivet fordon, så skall lagens regler om skada i följd av trafik med motordrivet fordon tillämpas på fordonskombinationen i dess helhet. Om passagerare i släpfordonet skadas i följd av trafik med det motordrivna fordonet, skall alltså ersättning enligt 10 § första stycket utgå enbart från trafikförsäkringen för detta fordon, även om skadan har uppkommit vid kollision med annat motordrivet fordon.

2 §

Denna paragraf, som motsvarar 3 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om trafikförsäkringsplikten. Paragrafen kompletteras av 3 och 4 §§, där vissa undantag ges från denna skyldighet. Försäkringsplikten är straffsanktionerad genom bestämmelserna i 31 §. Vidare kan domstol enligt 32 § första stycket meddela vitesföreläggande om fullgörande av försäkringsplikt.

Enligt förevarande paragraf omfattar försäkringsplikten dels varje motordrivet fordon som är eller skall vara registrerat här i landet och inte är avställt, dels varje annat motordrivet fordon som används här i trafik. I förhållande till den motsvarande bestämmelsen i 1 § trafikförsäkringslagen innebär detta en utvidgning av försäkringsplikten genom att varje fordon som är registreringspliktigt och inte avställt måste vara försäkrat, oavsett om det används i trafik eller inte.

Beträffande fordon för vilket s. k. interimslicens har utfärdats föreligger inte registreringsplikt. Sådant fordon är alltså försäkringspliktigt bara när det används i trafik. Detsamma är fallet med t. ex. mopeder.

Liksom f. n. skall försäkringsplikten fullgöras av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp skall dock försäkringsplikten fullgöras av förvärvaren, oavsett om han formellt är ägare eller ej. Denna bestämmelse överensstämmer med nuvarande regler. Den har emellertid kompletterats med en föreskrift om att detsamma skall gälla när någon har förvärvat fordonet under äganderättsförbehåll utan att det är fråga om avbetalningsköp i teknisk mening.

I utredningens förslag har bestämmelserna om försäkringsplikten utformats så att de även kan tillämpas på den som har hyrt ett fordon genom s. k. leasingkontrakt, om sådan förhyrare i framtiden åläggs registreringsplikt. Hithörande frågor övervägs f. n. inom leasingutredningen (K 1972: 06). Enligt min mening bör frågan om försäkringsplikten i dessa fall avgöras först i samband med att ställning tas till leasingutredningens förslag. Om sådan förhyrare anses böra åläggas försäkringsplikt, får man då också överväga hur paragrafen bör tekniskt utformas för att täcka in detta fall.

Enligt 6 § upphör avtal om trafikförsäkring först viss tid efter det att

avtalet har sagts upp, t. ex. på grund av underlåten premiebetalning. Denna förlängning av försäkringsavtalets giltighet innebär att straffansvar enligt 31 § för underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikt inte kan uppkomma förrän denna tidsfrist har löpt ut.

3 §

I denna paragraf, som motsvarar 4 § första stycket i utredningens lagförslag, uppställs vissa generella undantag från försäkringsplikten.

Till en början föreskrivs att staten är befriad från trafikförsäkringsplikt. Detta överensstämmer med vad som gäller f. n. enligt 4 § första stycket trafikförsäkringslagen.

Vidare undantas fordon under tid då det har tagits i anspråk av staten enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller, i vissa fall, enligt skriftligt avtal. Dessa undantag motsvarar dem som f. n. gäller enligt 1 § lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Även om staten inte är skyldig att hålla trafikförsäkring kan det i vissa fall förekomma att staten ändå tecknar sådan försäkring. I vad mån detta får ske regleras i cirkuläret (1954:325) med föreskrifter rörande försäkring av staten tillhörig egendom, m. m. Om möjligheten att trafikförsäkra statliga fordon utnyttjas, utgår ersättning från denna försäkring på samma sätt som från andra försäkringar. Beaktas bör dock att staten enligt 21 § kan åta sig att stå självrisk med obegränsat belopp.

Beträffande fordon, som omfattas av undantaget från försäkringsplikten enligt denna paragraf och som också saknar försäkring, svarar staten enligt 16 § för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från fordonets trafikförsäkring om sådan hade funnits.

4 §

Enligt denna paragraf, som motsvarar 4 § andra stycket i utredningens lagförslag, kan regeringen föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten i två fall.

Det ena fallet avser motordrivna fordon som tillhör viss främmande stat. En motsvarande möjlighet för regeringen att befria främmande stat från försäkringsplikt gäller f. n. enligt 4 § trafikförsäkringslagen, dock endast under förutsättning av ömsesidighet. Sådant förordnande har hittills meddelats endast beträffande fordon som tillhör stat vilken är bunden av 1959 års Europarådskonvention om trafikförsäkring eller som tillhör delstat i sådan stat. Kravet på ömsesidighet har inte tagits med i trafikskadelagen. I praktiken torde ändå alltid ömsesidighet vara en förutsättning för befrielse från trafikförsäkringsplikten i hithörande fall.

För skada som orsakas av utländskt statsägt fordon, vilket med stöd av förevarande bestämmelse har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som också saknar trafikförsäkring, svarar svenska staten enligt 16 § för

den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från fordonets trafikförsäkring om sådan hade funnits.

Det andra fallet där regeringen kan föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten gäller motordrivet fordon som utan att vara statsägt är registrerat eller hemmahörande i främmande stat. Meddelas sådant förordnande, åligger det de svenska trafikförsäkringsanstalterna att ersätta skador som fordonet kan komma att orsaka i Sverige. Detta följer av 17 §. Av 30 § framgår att anstalterna i frågor som rör detta ersättningsansvar företräds av en trafikförsäkringsförening.

De föreslagna bestämmelserna om befrielse från trafikförsäkringsplikt beträffande utländska, icke statsägda fordon överensstämmer i sak med de nuvarande reglerna härom i 5 § trafikförsäkringslagen. Där uppställs emellertid som ett ytterligare villkor för sådan befrielse att försäkring för fordonet är gällande hos utländsk försäkringsgivare. Detta villkor har inte tagits med i förevarande paragraf. Det kan nämligen sättas i fråga om ett sådant villkor är väl förenligt med de avtal som gäller det nordiska trafikförsäkringsområdet samt Sveriges avtal med EG-staterna om tillämpning av 1974 års EG-direktiv på fordonstrafiken mellan Sverige och bl. a. EG:s medlemsländer. Dessa överenskommelser förutsätter att motorfordon, som är registrerat i annat nordiskt land eller i något av de övriga länder som har anslutit sig till EG-systemet, skall få införas till och användas i trafik i Sverige utan att bevis om svensk eller utländsk trafikförsäkring företes. Beträffande fordon som är registrerat eller hemmahörande i stat som inte berörs av de nu nämnda överenskommelserna bör emellertid det nuvarande kravet på att försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare alltjämt i princip upprätthållas. Någon uttrycklig lagregel av detta innehåll har jag dock inte ansett erforderlig.

I kungörelsen (1963:655) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon som införts för tillfälligt brukande i riket återfinns f. n. vissa föreskrifter om rätten att i Sverige bruka utländskt fordon utan svensk trafikförsäkring. Dessa föreskrifter tar sikte på sådana fordon som omfattas av de nyss nämnda internationella överenskommelserna. Förslag kommer senare att läggas fram för regeringen att i en särskild förordning ta upp föreskrifter om undantag i vissa fall för utländskt motordrivet fordon från försäkringsplikt enligt trafikskadelagen. Föreskrifterna bör i princip omfatta samma kategorier fordon som avses i 1963 års kungörelse. Denna kungörelse bör då upphävas.

5 §

Paragrafen, som motsvarar vissa delar av 5 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring och om skyldighet att meddela sådan försäkring.

Enligt *första stycket*, som i sak överensstämmer med 6 § trafikförsäkringslagen, får trafikförsäkring meddelas endast av försäkringsanstalt som

har fått tillstånd därtill av regeringen. Vidare föreskrivs att försäkringsanstalt som har fått sådant tillstånd är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I tillstånd kan dock medges att försäkringsanstalten meddelar trafikförsäkring endast åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område.

Första stycket innehåller också en bestämmelse om skyldighet för trafikförsäkringsanstalt att utfärda bevis om meddelad trafikförsäkring. En motsvarande bestämmelse finns f. n. i 6 § tredje stycket trafikförsäkringslagen. Enligt den bestämmelsen ankommer det på regeringen att fastställa formulär till sådant bevis. Denna uppgift skall emellertid enligt förevarande paragraf i fortsättningen ligga på försäkringsinspektionen. Till skillnad från utredningen har jag ansett att frågan om försäkringsbevis alltjämt bör regleras i lag och inte enbart i administrativ ordning. Bestämmelser om skyldighet för mopedförare att medföra försäkringsbevis finns i 33 §.

I *andra stycket*, som motsvarar 10 § trafikförsäkringslagen, föreskrivs att om regeringen återkallar tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, så skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring ta ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

Under remissbehandlingen har Motormännens riksförbund anfört att det inte är realistiskt att förutsätta att den enskilde försäkringstagaren skall halla sig underrättad om huruvida tillstånd för försäkringsanstalt har blivit återkallat. Med anledning härav vill jag påpeka att i det osannolika fallet att tillstånd återkallas kommer givetvis olika åtgärder att vidtas för att försäkringstagarna skall underrättas om återkallelsen. Har en försäkringstagare inte nåtts av underrättelse om det återkallade tillståndet och har han sedermera underlåtit att inom den angivna tidsfristen teckna ny trafikförsäkring, torde hans försummelse i vissa fall kunna anses som så ursäktlig att han inte kan straffas för underlåtenhet att fullgöra försäkringsplikt.

Under tiden fram till dess att enmånadsfristen har löpt ut fortsätter i princip de gamla försäkringsavtalen att gälla. Enligt 6 § andra stycket gäller emellertid försäkringsavtalen inte i något fall efter fristens utgång. Skulle försäkringstagare ha försummat att i tid teckna ny trafikförsäkring hos annat bolag, inträder enligt 17 § ett ansvar för samtliga trafikförsäkringsanstalter.

I utredningens lagförslag finns även vissa bestämmelser om att försäkringsanstalt kan vägra att meddela försäkring i fall då fordonsägaren eller tidigare ägare har underlåtit att betala förfallen trafikförsäkringspremie eller står i skuld för självrisk m. m. Av skäl som jag har redovisat i den allmänna motiveringen (avsnittet 5.8.1) har några sådana bestämmelser inte tagits med i departementsförslaget.

6 §

Paragrafen, som motsvarar 6 § i utredningens lagförslag, innehåller vissa tvingande regler om trafikförsäkringsavtals giltighet i tiden.

Första stycket innehåller huvudregeln att avtal om trafikförsäkring upphör tidigast en månad efter det att anmälan från försäkringsanstalten om avtalets upphörande har inkommit till myndighet som regeringen bestämmer. Liksom f. n. är fallet enligt 18 § trafikförsäkringslagen bör sådan anmälan normalt ges in till statens trafiksäkerhetsverk. Beträffande motordrivna fordon för vilka har utfärdats interimslicens och beträffande mopeder bör dock anmälan göras hos polismyndighet. Närmare föreskrifter härom kommer att utfärdas senare.

De nu återgivna bestämmelserna skiljer sig från nuvarande regler i 18 § trafikförsäkringslagen genom att de under en övergångstid skyddar inte bara skadelidande tredje man utan också försäkringstagaren själv. Trafikförsäkringen fungerar därigenom under den angivna tiden som en garantiförsäkring även för denne.

Att rätten till trafikskadeersättning ej kan inskränkas genom försäkringsavtalet framgår av 13 § första stycket. I andra stycket av nämnda paragraf finns bestämmelser som inskränker försäkringsanstaltens möjligheter att till befrielse från skyldighet att utge trafikskadeersättning åberopa omständigheter som beror av annan än den skadelidande.

Enligt första stycket andra punkten i förevarande paragraf gäller ett särskilt undantag för det fall att ny försäkring har tecknats för fordonet före enmånadsfristens utgång, t. ex. i samband med att fordonet har överlåtits till ny ägare. Det gamla avtalet kan då bringas att upphöra vid den tidpunkt då den nya försäkringen börjar gälla. Motsvarande gäller i fall då skyldighet att hålla trafikförsäkring för fordonet har upphört före enmånadsfristens utgång, t. ex. därför att fordonet har skrotats ned eller överlåtits till staten. Avtalet kan också bringas att omedelbart upphöra under tid när trafikförsäkringsplikten är suspenderad enligt 3 § 1 eller 2.

Om regeringen återkallar tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall försäkringstagaren enligt 5 § andra stycket inom viss tid efter kungörandet av återkallelsen teckna ny försäkring för fordonet. Av *andra stycket* i förevarande paragraf framgår att försäkringsavtalet upphör att gälla senast vid utgången av denna tidsfrist, även om den i första stycket första punkten angivna enmånadsfristen ännu inte skulle ha gått till ända och det inte heller har inträffat omständighet som anges i första stycket andra punkten.

7 §

Enligt denna paragraf, som motsvarar 31 § i utredningens lagförslag, bemyndigas regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att

meddela närmare bestämmelser om trafikförsäkringens ordnande.

Trafikskadelagen innehåller endast de centrala bestämmelserna om den obligatoriska trafikförsäkringen. Vissa av de nuvarande reglerna i trafikförsäkringslagen saknar motsvarighet i trafikskadelagen. Det gäller föreskrifterna i 7—9 §§, 12 § samt vissa bestämmelser i 18 §. Dessa föreskrifter rör sådana spörsmål som lämpligen kan regleras i administrativ ordning. Också vissa andra föreskrifter rörande trafikförsäkringens ordnande bör meddelas i tillämpningsförfattning.

8 §

Paragrafen innehåller allmänna bestämmelser om i vilka fall trafikskadeersättning utgår. Skall sådan ersättning utgå, betalas den från ett fordons trafikförsäkring eller, vid skada genom oförsäkrat eller okänt fordon, av staten resp. samtliga trafikförsäkringsanstalter (se 16 och 17 §§).

Enligt *första stycket,* som delvis motsvarar 7 § i utredningens lagförslag, utgår trafikskadeersättning för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon. Uttrycket person- resp. sakskada har här samma innebörd som i skadeståndslagen. Att ersättning utgår endast vid skada "i följd av trafik" med motordrivet fordon motsvarar vad som gäller enligt 1 § bilansvarighetslagen. Detta uttryck bör ges samma innebörd som det har i nuvarande rättstillämpning. Att begreppet "motordrivet fordon" har samma innebörd som i fordonskungörelsen framgår av 1 §. Jag hänvisar på denna punkt till vad jag har anfört i specialmotiveringen till nämnda paragraf.

Trafikskadeersättning utgår inte för alla trafikskador. I vilka fall ersättning utgår anges närmare i bl. a. 10 och 11 §§. I övriga fall får den skadelidande göra gällande anspråk på skadestånd med stöd av vanliga skadeståndsrättsliga principer Sådant anspråk kan i och för sig göras gällande även i fall då den skadelidande är berättigad till trafikskadeersättning. Detta framgår av 18 §. I ett sådant fall inträder emellertid den skadeståndsskyldige enligt 19 § första stycket i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

Reglerna om trafikskadeersättning är generellt tillämpliga på skadefall som inträffar i Sverige. I viss begränsad omfattning gäller reglerna emellertid också i fråga om skador som uppkommer i följd av trafik utomlands med svenskt fordon. För sådana skador utgår nämligen trafikskadeersättning i den mån den skadelidande är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige.

En förutsättning för att trafikskadeersättning skall utgå för skador som uppkommer utomlands är att fordonet är registrerat i Sverige eller tillhör svenska staten. Kravet på registrering hänger samman med att ett fordon som inte är registreringspliktigt inte heller är trafikförsäkringspliktigt när det används i trafik utomlands. Detta får betydelse framför allt för mopeder. När det gäller skador som orsakas genom fordon som tillhör

svenska staten har jag i motsats till utredningen ansett att statens ersättningsansvar bör framgå direkt av lagen.

Trafikskadeersättning för skada som har uppkommit utomlands skall bestämmas på samma sätt som om skadan hade inträffat i Sverige. Rätten till ersättning avser dock bara den del av skadan som inte täcks av den ersättning som utgår enligt utländsk lag. Avräkning skall alltså ske för skadestånd eller motsvarande ersättning som den skadelidande har uppburit enligt exempelvis lagen på den ort där skadefallet inträffade. I första hand avses skadestånd enligt speciallagstiftning om trafikskadeansvar eller, som enligt den svenska trafikskadelagen, ersättning från ett fristående försäkringssystem. Även skadestånd som har uppburits enligt allmänna skadeståndsregler skall emellertid avräknas, oavsett om den ansvarige är ägare eller förare av motordrivet fordon eller en utomstående tredje man, t. ex. väghållare eller cyklist.

Vid bestämmande av vilken ersättning som den skadelidande enligt svenska regler är berättigad till skall enligt 5 kap. 3 § skadeståndslagen (i den lydelse paragrafen har enligt prop. 1975:12) jämfört med 9 § trafikskadelagen även avräknas vissa andra förmåner som den skadelidande har rätt till med anledning av skadan. Under bestämmelserna faller också utländska förmåner (se prop. 1975:12 s. 127 och 166). Sålunda skall avräkning ske för exempelvis ersättning från socialförsäkring enligt främmande lag. Lika litet som när det är fråga om trafikskadeersättning med anledning av en trafikolycka i Sverige skall dock avräkning ske för engångsbelopp som har utfallit på grund av en olycksfallsförsäkring, om inte beloppet är förenat med regressrätt för försäkringsgivaren.

Eftersom syftet med regeln om ersättning för utlandsskador är att resultatet för den skadelidande skall totalt sett bli detsamma som om skadan hade uppkommit i Sverige, skall det skadestånd eller den motsvarande ersättning som den skadelidande har uppburit enligt utländsk lag inte avräknas postvis, dvs. särskilt för ersättning avseende kostnader, inkomstförlust resp. sveda och värk osv. I stället skall hela ersättningen avräknas från totalbeloppet av den trafikskadeersättning som den skadelidande är berättigad till enligt svenska regler.

Det kan givetvis många gånger ta lång tid innan skaderegleringen i det främmande landet blir avslutad och den skadelidande får ut det skadestånd eller den motsvarande ersättning som han har rätt till enligt främmande lag. Han bör då utan att behöva avvakta denna skadereglering kunna vända sig direkt till det svenska försäkringsbolaget och få ut trafikskadeersättning enligt den svenska lagen. Har han då ännu inte uppburit någon ersättning enligt främmande lag, blir det självfallet inte fråga om någon avräkning enligt förevarande paragraf. Då utgår full ersättning enligt trafikskadelagen. Avräkningsregeln leder emellertid till att den skadelidande inte kan begära att få ut trafikskadeersättning utan att samtidigt överlåta till den svenska försäkringsgivaren all den rätt som han enligt främmande lag kan ha till sådan ersättning som skall avräknas enligt paragrafen. Om den skadelidande har uppburit viss ersättning,

t. ex. från ett kolliderande fordons trafikförsäkring, men därutöver har rätt till skadestånd av exempelvis en cyklist eller en väghållare, är han på motsvarande sätt skyldig inte bara att vidkännas avräkning för vad han redan har uppburit utan också att överlåta sin kvarstående skadeståndsrätt på det svenska försäkringsbolaget intill det belopp som han har uppburit från detta bolag.

Andra stycket, som motsvarar 2 § andra stycket i utredningens lagförslag, innehåller ett undantag från rätten till trafikskadeersättning för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45). Detta undantag gäller vare sig någon rätt till ersättning av annan än anläggningsinnehavaren över huvud taget inte föreligger enligt första stycket i den angivna paragrafen eller anspråk på ersättning får göras gällande endast mot vissa skadevållande enligt paragrafens andra stycke. Observeras bör även att fraktförare enligt 10 § atomansvarighetslagen i vissa fall svarar i stället för innehavare av atomanläggning, varvid de bestämmelser i den lagen som avser innehavaren i stället gäller fraktföraren. Givetvis gäller undantagsbestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf även i ett sådant fall.

Teoretiskt kan det tänkas fall när en atomskada uppkommer i Sverige utan att något ersättningsansvar uppstår enligt atomansvarighetslagen (se prop. 1968:25 s. 64). Uppkommer sådan skada i följd av trafik med motordrivet fordon, kan trafikskadelagen bli tillämplig.

9 §

Denna paragraf, som motsvarar 12 § första stycket i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om tillämpning av skadeståndsrättsliga regler vid bestämmande av trafikskadeersättning.

De bestämmelser i skadeståndslagen som här blir aktuella återfinns i 5 kap. i dess lydelse enligt prop. 1975:12. Vad särskilt gäller hänvisningen till 5 kap. 3 § skadeståndslagen vill jag påpeka att det i vissa fall kan bli nödvändigt att avräkna även vissa andra förmåner än som anges där. Sålunda kan även ersättning i form av engångsbelopp från olycksfallsförsäkring behöva avräknas, om olycksfallsförsäkringsgivaren uttryckligen har förbehållit sig återkravsrätt mot den som har framkallat försäkringsfallet. Detta innebär att jag har en annan uppfattning än utredningen på denna punkt.

Enligt 5 kap. 4 § andra stycket skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12) kan fastställd livränta, om skäl föreligger, helt eller delvis bytas ut mot engångsbelopp. Som utredningen har föreslagit bör denna bestämmelse tillämpas också på trafiklivränta som har fastställts av domstol. Någon motsvarighet till den särskilda bestämmelse som f. n.

gäller i detta avseende enligt 13 § trafikförsäkringslagen behöver därför inte tas in i trafikskadelagen.

Utöver 5 kap. skadeståndslagen skall lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor äga motsvarande tillämpning på trafikskadeersättning.

Eftersom trafikskadeersättning formellt sett inte utgör skadestånd, kan det ifrågasättas om man utöver de skadeståndsbestämmelser som förevarande paragraf uttryckligen hänvisar till bör kunna tillämpa allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser på trafikskadeersättning. Liksom utredningen anser jag emellertid att detta bör kunna ske. Den omständigheten att ersättningssystemet enligt trafikskadelagen utformas som en försäkringsmässig anordning utgör enligt min mening inte anledning att i detta hänseende avvika från vad som f. n. gäller på trafikskadeområdet. Exempelvis bör de grundsatser om adekvat kausalitet som har utvecklats inom skadeståndsrätten tillämpas även när det gäller trafikskadeersättning. Frågan vilka skadeståndsrättsliga grundsatser som i övrigt bör gälla får överlämnas åt rättstillämpningen.

10 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om trafikskadeersättning dels för skada på förare eller passagerare i motordrivet fordon, dels för skada på själva fordonet eller på egendom som befordras med fordonet.

I *första stycket,* som delvis motsvarar 7 § första stycket och 9 § i utredningens lagförslag, regleras det fallet att förare eller passagerare i motordrivet fordon tillfogas personskada i följd av trafik med fordonet. Hithörande frågor har behandlats i avsnittet 5.3.1 i den allmänna motiveringen. Bestämmelsen innebär att trafikskadeersättning för skada på förare eller passagerare utgår från trafikförsäkringen för det fordon där föraren resp. passageraren färdades. Detta gäller även om skadan har uppkommit vid kollision med annat motordrivet fordon. Ersättning skall alltså alltid "kanaliseras" till det egna fordonets trafikförsäkring. Detta behöver dock inte innebära att denna försäkring skall slutligt bära ersättningen. Frågan om den slutliga fördelningen av personskadeersättningarna, när två eller flera fordon är inblandade i en trafikolycka, regleras i 22 §.

Ersättningen till förare och passagerare utgår på rent objektiv grund, dvs. oberoende av om vållande till skadan ligger fordonets ägare, brukare eller förare eller annan person till last.

Andra stycket, som motsvarar vissa delar av 8 och 10 §§ i utredningens lagförslag, har behandlats i avsnittet 5.4.1 i den allmänna motiveringen. Bestämmelserna innebär att trafikskadeersättning för skada på motordrivet fordon och egendom som befordras med sådant fordon inte i något fall utgår från trafikförsäkringen för detta fordon. Däremot kan ersättning i kollisionsfall utgå från annat fordons trafikförsäkring. Har det egna fordonet befunnit sig i trafik, utgår dock ersättning från det andra fordonets försäkring endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet

på det fordonet. Om ett parkerat fordon blir påkört, blir ersättningsfrågan i stället att bedöma enligt 11 §. Ersättning för skador på det parkerade fordonet och på egendom som befinner sig i detta fordon utgår då på objektiv grund från försäkringen för det påkörande fordonet.

För att bestämmelserna i andra stycket skall bli tillämpliga är det inte nödvändigt att de inblandade fordonen har kommit i fysisk kontakt med varandra. Bestämmelserna är tillämpliga även om ett fordon förs på sådant sätt att föraren av ett annat fordon tvingas köra av vägen för att undvika kollision.

Det vållandeansvar som föreskrivs i andra stycket utlöses inte bara när det är föraren själv som vid förandet av ifrågavarande fordon har vållat skadan. Bestämmelsen är tillämplig också i fall när en passagerare i fordonet på ett oaktsamt sätt har ingripit i eller påverkat fordonets förande, t. ex. genom att fatta tag i ratten, knuffa till föraren, göra någon gest som skymmer dennes sikt eller genom att irritera eller störa honom eller ge honom felaktiga anvisningar rörande körningen. En förutsättning för att skadan skall anses ha orsakats genom vållande i samband med förandet är dock givetvis att det föreligger adekvat kausalitet mellan passagerarens oaktsamhet och skadan.

Den vållandebedömning som skall företas enligt andra stycket bör i regel inte påverkas av sådana subjektiva faktorer – den skadevållandes minderårighet, sjukdom e. d. – som kan beaktas vid en vållandebedömning enligt skadeståndslagen.

Vad gäller bristfällighetssituationen är det liksom i motsvarande fall enligt bilansvarighetslagen utan betydelse huruvida ägaren resp. föraren av fordonet har känt till bristfälligheten eller ej. I fråga om den närmare innebörden av begreppet bristfällighet får jag hänvisa till den tolkning som har gjorts vid tillämpningen av bilansvarighetslagen.

11 §

I denna paragraf regleras rätten till trafikskadeersättning för annan person- eller sakskada än som anges i 10 §. Paragrafen är alltså tillämplig när annan än förare eller passagerare i motordrivet fordon – t. ex. en fotgängare eller en cyklist – skadas eller när skada uppkommer på egendom utanför ett motordrivet fordon eller på motordrivet fordon som ej är i trafik eller egendom som finns i detta fordon.

I *första stycket*, som har sin motsvarighet i 7 § första stycket i utredningens lagförslag, återfinns huvudregeln att ersättning utgår på objektiv grund från trafikförsäkringen för det eller de fordon genom vilka skadan har orsakats. I fråga om motiven till denna regel får jag hänvisa till avsnitten 5.3.1 och 5.4.2.

När person- eller sakskada som avses i förevarande bestämmelse har orsakats av flera motordrivna fordon, svarar fordonens trafikförsäkringar solidariskt för trafikskadeersättningen. Detta framgår av 14 §. Den slutliga fördelningen mellan flera försäkringar regleras i 23 §.

I *andra stycket,* som delvis motsvarar 11 § i utredningens lagförslag, finns bestämmelser om undantag i vissa fall från rätten till trafikskadeersättning enligt första stycket. Undantagen, som har behandlats i avsnittet 5.4.3 i den allmänna motiveringen, avser bara sakskada.

Av andra stycket framgår till en början att försäkringstagaren i princip inte har rätt till trafikskadeersättning för egendom som befinner sig utanför det försäkrade fordonet. Detta undantag gäller oavsett vem som förde fordonet och oberoende av om försäkringstagaren vid tillfället följde med i fordonet eller ej. Brukades fordonet olovligen, har försäkringstagaren dock rätt till trafikskadeersättning ur fordonets försäkring.

Också den som brukar ett fordon är enligt andra stycket undantagen från rätten till ersättning för skada som genom fordonet tillfogas egendom utanför fordonet. För att en person skall anses som brukare krävs att han i huvudsak förfogar över fordonet i ägarens ställe. Det saknar i detta sammanhang betydelse om vederbörande har rätt att använda fordonet eller ej. Också den som vid skadetillfället brukade fordonet utan lov är vid tillämpningen av undantagsregeln i andra stycket att anse som brukare. Undantagsregeln är vidare tillämplig oavsett om brukaren vid skadehändelsen följde med i fordonet eller ej.

Ett undantag från rätten till ersättning för egendom utanför ett fordon gäller vidare för fordonets förare, oavsett om han är försäkringstagare resp. brukare beträffande fordonet eller ej. I vissa fall kan tveksamhet råda om vem som skall anses som förare. Beträffande övningskörning finns en särskild bestämmelse i 117 § körkortskungörelsen (1972:592). I övrigt får frågan liksom hittills avgöras i rättstillämpningen.

Något generellt undantag har inte ställts upp när det gäller passagerares eller lastägares rätt till ersättning för skada på egendom utanför fordonet. Ett sådant undantag gäller dock om fordonet med deras vetskap brukades olovligen. Det är givetvis ovanligt att egendom som tillhör sådana personer och som befinner sig utanför fordonet skadas i följd av trafik med fordonet. Sådana fall kan emellertid tänkas uppkomma exempelvis när passagerares resp. lastägares egendom håller på att placeras i fordonet och detta sätts i rörelse medan en del av egendomen fortfarande befinner sig utanför fordonet.

De undantag från rätten till trafikskadeersättning från det egna fordonet som jag nu har berört innebär givetvis inte att de angivna personerna skulle vara uteslutna från rätten till trafikskadeersättning från försäkringen för annat fordon som har orsakat skada på deras egendom utanför det egna fordonet. Om även det egna fordonet har medverkat till skadan, uppkommer frågan huruvida ersättningen bör jämkas. Kan den medverkan till skadan som föreligger på den skadelidandes sida tillräknas den sidan som vållande, blir jämkningsregeln i 12 § andra stycket första punkten tillämplig. Enligt tredje stycket i 12 § sker jämkningen då efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på de olika sidorna och övriga omständigheter.

12 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om jämkning av trafikskadeersättning på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Bestämmelserna har behandlats i avsnitten 5.3.3 och 5.4.4 i den allmänna motiveringen.

Enligt *första stycket*, som motsvarar 12 § andra stycket i utredningens lagförslag, kan trafikskadeersättning med anledning av personskada jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Bestämmelsen är tillämplig också när en personskada har lett till döden. I ett sådant fall får emellertid den ersättning som skall utgå till efterlevande jämkas inte bara när den efterlevande har gjort sig skyldig till uppsåtligt eller grovt vårdslöst medvållande utan också när den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Jämkningsreglerna i första stycket överensstämmer med dem som för skadeståndsrättens del har föreslagits i prop. 1975:12. Beträffande reglernas närmare innebörd kan jag därför hänvisa till de uttalanden som på denna punkt har gjorts där. Jag får också hänvisa till vad jag i avsnittet 5.3.3 har uttalat om innebörden i begreppet grov oaktsamhet. Med anledning av att bilansvarighetslagen f. n. innehåller uttryckliga bestämmelser om att underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm ej skall tillräknas den skadelidande som vållande vill jag understryka att sådan underlåtenhet aldrig bör kunna föranleda jämkning av trafikskadeersättning för personskada. Jämkning bör inte heller kunna föranledas av underlåtenhet att använda personlig skyddsutrustning av annat slag.

Andra stycket reglerar verkan av medvållande på den skadelidandes sida när sakskada har inträffat. Första punkten, som har sin motsvarighet i 12 § första stycket i utredningens lagförslag, innehåller huvudregeln. I andra punkten, som motsvarar 10 § andra punkten i utredningens lagförslag, ges en särskild jämkningsregel för fall när skadan har uppkommit vid kollision mellan flera motordrivna fordon.

Huvudregeln i andra stycket första punkten om jämkning av trafikskadeersättning med anledning av sakskada innebär att jämkning kan ske, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Regeln överensstämmer med den motsvarande bestämmelse som för skadeståndsrättens del har föreslagits i prop. 1975:12. På samma sätt som när det gäller jämkning av skadestånd bör allmänna grundsatser om s. k. passiv identifikation kunna tillämpas vid jämkning av trafikskadeersättning för sakskada. Detta kan få praktisk betydelse exempelvis när kollision har inträffat mellan ett motordrivet fordon och ett järnvägståg. Om järnvägsföretaget i ett sådant fall kräver trafikskadeersättning för skada på järnvägsmateriel men vållande till olyckan ligger järnvägens "betjäning" – t. ex. lokföraren – till last, kan det bli fråga om att jämka ersättning som tillkommer järnvägsföretaget. På liknande sätt kan jämkning av trafikskadeersättning bli aktuell om trafikskada har tillfogats en arbetsgivare, vars arbetstagare genom vållande i tjänsten har medverkat till skadan.

Om det vid kollision har uppstått skada som avses i 10 § andra stycket, dvs. skada på motordrivet fordon eller på egendom som befordras med sådant fordon, gäller den särskilda jämkningsregeln i andra stycket andra punkten i förevarande paragraf. Denna regel innebär att medverkan skall anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades har medverkat till skadan. Samtliga skadelidande som har anknytning till detta fordon – ägare, brukare, förare, passagerare och lastägare – identifieras alltså med varandra och får finna sig i att deras ersättning jämkas på grund av det vållande som kan ligga annan ansvarig till last. Detta utgör en utvidgning i förhållande till utredningens förslag, enligt vilket identifikation enbart skulle ske mellan ägaren, föraren och brukaren. Med vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades likställs sådan bristfällighet på detta fordon som har medverkat till skadan.

De regler om jämkning av trafikskadeersättning vid kollisionsolyckor som jag nu har redogjort för avser inte skador som vid en kollision mellan flera fordon tillfogas egendom utanför fordonen. I detta fall utgår ersättning från fordonens försäkringar på objektiv grund, och beträffande medvållande på den skadelidandes sida gäller huvudregeln i andra stycket första punkten. Om en passagerare eller lastägare har egendom som befinner sig utanför fordonen och som skadas vid kollision, tillämpas alltså inte den särskilda identifikationsregeln i andra stycket andra punkten.

I den allmänna motiveringen (avsnittet 5.4.4) har jag framhållit att det i vissa fall kan vara förenat med olägenheter att tillämpa olika medvållanderegler vid personskada och vid sakskada. Jag har därför förordat att det överlämnas åt parterna på trafikförsäkringsområdet att söka enas om en lösning som går ut på att försäkringsbolagen upp till en viss värdegräns avstår från rätten att gentemot fysisk person påkalla jämkning av ersättning för sakskada på grund av vållande som inte innefattar uppsåtligt eller grovt vårdslöst handlande av den skadelidande själv.

Enligt utredningens mening bör villkor av det angivna slaget inte lämpligen omfatta sådana kollisionsskador som avses i 10 § andra stycket. Jag anser mig dock inte böra ta ställning till denna fråga utan finner att den får avgöras av parterna på trafikförsäkringsområdet.

Andra stycket innehåller inte någon motsvarighet till den nuvarande regeln i 5 § andra stycket bilansvarighetslagen om att underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm inte skall tillräknas den skadelidande som vållande. Detta betyder att sådan underlåtenhet i och för sig kan få betydelse när det gäller att avgöra huruvida jämkning av trafikskadeersättning för sakskada skall ske. Frågan torde dock i praktiken knappast få någon betydelse, eftersom det så gott som undantagslöst är vid personskador som underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm kan vara en medverkande faktor.

Enligt *tredje stycket* skall jämkning av trafikskadeersättning, vare sig den avser personskada eller sakskada, ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor

och omständigheterna i övrigt.

När trafikskadeersättningen utgår på objektiv grund skall jämkningen ske efter samma principer och grundsatser som hittills har tillämpats i svensk rätt vid jämkning på grund av medvållande till en skada för vilken den skadeståndsskyldige svarar oberoende av vållande. Prövningen bör alltså i detta fall inriktas på graden av vållande på den skadelidandes sida och den omfattning vari parterna kan antas ha påverkat skadans storlek.

När det gäller kollisionsskador – där trafikskadeersättning utgår endast under förutsättning att skadan har vållats i samband med förandet av annat fordon eller orsakats av bristfällighet på sådant fordon – blir jämkningsfrågan däremot att bedöma på grundval av en avvägning av den omfattning vari vållandet eller bristfälligheten på de olika sidorna har medverkat till skadan. Liksom hittills kan jämkning ske till noll, om den egna sidan är betydligt mer vållande än den andra.

13 §[1]

Denna paragraf, som motsvarar 14 § i utredningens lagförslag, innehåller föreskrifter som gör lagens ersättningsbestämmelser tvingande och därigenom ger trafikförsäkringen karaktär av garantiförsäkring.

I *första stycket* föreskrivs att den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning inte kan inskränkas genom försäkringsavtalet. Ett uttryckligt eller underförstått villkor som inskränker den skadelidandes rätt enligt lagen är alltså ogiltigt. Det bör observeras att trafikförsäkringen gäller som garantiförsäkring även till förmån för försäkringstagaren. Denne har emellertid enligt 11 § andra stycket i princip inte rätt till ersättning för sakskada. Garantin avser för hans del alltså i huvudsak endast personskada. Bestämmelsen skyddar honom bl. a. från risken att bli helt eller delvis utan ersättning på den grund att han som avtalspart har brustit i uppfyllande av någon avtalsförpliktelse, vare sig det är fråga om bristande premiebetalning eller annat förhållande.

En viss inskränkning i första stycket följer av den i 21 § intagna bestämmelsen om rätt för försäkringsgivaren att göra förbehåll om självrisk. Den bestämmelsen innebär inte bara att försäkringstagaren kan bli utsatt för återkrav för självriskbeloppet, när försäkringsgivaren har betalat ersättning till tredje man. På grund av den angivna bestämmelsen kan försäkringstagaren också komma att intill självriskbeloppet få slutligt bära förlusten till följd av en personskada som har drabbat honom själv. Försäkringsgivaren kan nämligen i ett sådant fall kräva tillbaka självriskbeloppet från försäkringstagaren. I praktiken torde detta i allmänhet komma att ske genom kvittning, som är tillåten i ett sådant fall enligt 29 § första stycket. Såvitt gäller fysisk person kan dock självriskbeloppet aldrig uppgå till mer än en tiondedel av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring.

I *andra stycket* upptas vidare ett förbud för försäkringsanstalten att till

[1] Paragrafen svarar i propositionsförslaget mot 17 §.

befrielse från skyldighet att utge trafikskadeersättning åberopa omständighet som beror av annan än den skadelidande. Detta förbud, till vilket en motsvarighet finns i 19 § trafikförsäkringslagen, gäller i förhållande till alla skadelidande, alltså även försäkringstagaren. Förbudet innebär att försäkringsanstalten inte mot den skadelidande kan åberopa vissa bestämmelser i försäkringsavtalslagen som beträffande andra försäkringar medför befrielse från ersättningsskyldighet.

14 §[1]

I paragrafen föreskrivs att om trafikskadeersättning för samma skada skall utgå från trafikförsäkringen för flera fordon, så svarar försäkringarna i princip solidariskt för ersättningen. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 12 § första stycket i utredningens förslag jämfört med 6 kap. 3 § skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12).

Paragrafen blir tillämplig i två fall. Det ena fallet uppkommer när ett motordrivet fordon eller egendom som befordras med fordonet skadas vid kollision med två eller flera andra motordrivna fordon och skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av eller genom bristfällighet på de andra fordonen (se 10 § andra stycket). I detta fall svarar försäkringarna för dessa fordon solidariskt för den skada som har tillfogats det första fordonet eller därmed befordrad egendom. Det andra fallet är när två eller flera motordrivna fordon gemensamt orsakar skada på person eller egendom som befinner sig utanför motordrivet fordon (se 11 § första stycket). Även i detta fall svarar försäkringarna för dessa fordon solidariskt för den uppkomna skadan. Däremot uppkommer inte något solidariskt ansvar när förare eller passagerare i ett motordrivet fordon skadas i samband med en kollision. Av 10 § första stycket framgår nämligen att ersättning i detta fall utgår endast från försäkringen för det egna fordonet. Enligt regressbestämmelserna i 22 § kan dock ersättningen återkrävas från trafikförsäkringen för andra fordon som har varit inblandade i kollisionen, om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av eller genom bristfällighet på de andra fordonen. De andra trafikförsäkringarna svarar i så fall solidariskt (se 22 § andra stycket).

I den mån solidariskt ansvar föreligger enligt första stycket aktualiseras frågan om ersättningsansvarets slutliga fördelning mellan försäkringarna inbördes. Den frågan regleras i 23 §.

Principen om solidariskt ersättningsansvar tillämpas fullt ut även när trafikskadeersättningen har satts ned på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Det solidariska ansvaret omfattar då givetvis bara det nedsatta beloppet. Däremot svarar försäkringarna inte solidariskt i den mån de inträffade skadorna sammanlagt överstiger det belopp som anges i 15 §. Detta återkommer jag till i specialmotiveringen till den paragrafen.

[1] Paragrafen svarar i propositionsförslaget mot 13 §.

15 §[1]

Paragrafen, som motsvarar 13 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om beloppsmässig begränsning av trafikförsäkringsgivares ersättningsansvar. Bestämmelserna har behandlats i avsnittet 5.8.3 i den allmänna motiveringen.

Till en början föreskrivs att trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse utgår från trafikförsäkringen för varje fordon med högst 30 milj. kr. I detta belopp inräknas inte ränta. Vidare faller rättegångskostnader utanför det föreskrivna begränsningsbeloppet.

Som jag har anfört i avsnittet 5.8.3 kan man utgå från att det föreligger utomordentligt små risker för att en olycka skall få så omfattande skadeverkningar att tillgängligt trafikförsäkringsbelopp visar sig otillräckligt. Med hänsyn härtill är det inte nödvändigt att ställa upp några detaljerade regler av det slag som f. n. finns i 14—16 §§ trafikförsäkringslagen för det fall att tillgängligt belopp inte förslår att bereda alla skadelidande full gottgörelse. I förevarande paragraf har därför endast tagits in en föreskrift om att ersättning i ett sådant fall i första hand skall utgå för personskada. Efter mönster av 19 § atomansvarighetslagen (1968:45) har vidare föreskrivits att ersättningarna till dem som inte kan beredas full gottgörelse skall nedsättas med samma kvotdel för var och en samt att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan, om det efter inträffat skadefall kan befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, förordna att ersättning t. v. skall utgå endast med viss kvotdel.

Begränsningsregeln i denna paragraf innebär att solidariskt ersättningsansvar inte alltid kan föreligga för de trafikförsäkringar som svarar för trafikskadeersättningen. Det solidariska ansvaret kan således aldrig avse högre belopp än 30 milj. kr. Däremot kan naturligtvis överstigande belopp tas ut ur de olika försäkringarna särskilt, så länge varje försäkring inte belastas med mer än det angivna begränsningsbeloppet.

16 §[2]

Paragrafen, som motsvarar 15 § första stycket och 29 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om skyldighet i vissa fall för staten att utge trafikskadeersättning.

I *första stycket* åläggs staten ett ersättningsansvar, motsvarande det som annars åvilar trafikförsäkringsgivare, för skada som uppkommer i följd av trafik med statens egna oförsäkrade fordon. Staten uppträder alltså i detta fall som självförsäkrare. Som jag har nämnt i specialmotiveringen till 3 § kan det dock i vissa fall förekomma att staten frivilligt tecknar trafikförsäkring för sina fordon. Det kan t. ex. befinnas lämpligt att staten utnyttjar de enskilda försäkringsanstalternas organisation för

[1] Paragrafen svarar i propositionsförslaget mot 14 §.
[2] Paragrafen svarar i propositionsförslaget mot 15 §.

skadereglering genom att teckna försäkring för sina fordon, eventuellt med mycket hög eller rentav 100 procents självrisk. Om staten tecknar trafikförsäkring, gäller inte längre det ersättningsansvar för staten som föreskrivs i denna paragraf. De skadelidande har då i stället att hålla sig till försäkringsgivaren för att få ut sin ersättning.

Enligt första stycket svarar staten vidare för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från försäkringen för ett fordon under tid då det enligt 3 § 1 eller 2 är befriat från försäkringsplikt därför att det har tagits i anspråk av staten enligt rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller, i vissa fall, enligt skriftligt avtal. Ett villkor för statens ansvar är dock att fordonet under den angivna tiden också saknar trafikförsäkring. Om fordonet är trafikförsäkrat utgår trafikskadeersättningen liksom i andra motsvarande fall från denna försäkring. Som jag har antytt i specialmotiveringen till 6 § första stycket kan dock ägarens trafikförsäkringsavtal innehålla bestämmelser om att försäkringen inte gäller under den tid då försäkringsplikten är suspenderad.

Slutligen föreskrivs i första stycket att staten även svarar för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för sådant motordrivet fordon som tillhör främmande stat och som med stöd av 4 § 1 har befriats från trafikförsäkringsplikt. En förutsättning är också här att svensk trafikförsäkring inte har tagits för fordonet. Vad som sålunda föreskrivs skiljer sig från vad som gäller f. n. i ett sådant fall. Enligt gällande rätt har den skadelidande nämligen att hålla sig till den främmande staten för att få ut sin ersättning enligt bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen. Uppenbarligen kan en sådan skadereglering ge upphov till besvär för den skadelidande och dra ut på tiden. På grund härav har i den nya lagen detta ersättningsansvar flyttats över på svenska staten.

Om förordnande om undantag från försäkringsplikten för fordon som tillhör främmande stat meddelas med anledning av de föreskrifter som finns i 1959 års Europarådskonvention om trafikförsäkring, bör i förordnandet föreskrivas att svenska staten inträder i den skadelidandes rätt till ersättning av främmande stat. I övrigt torde undantag från försäkringsplikten för utländska statsägda fordon komma att meddelas först sedan särskild överenskommelse har träffats med den främmande staten. Det får förutsättas att i en sådan överenskommelse tas in regler om i vilken ordning svenska staten skall kunna återkräva utgiven ersättning från den andra staten. Ett förbehåll om återkravsrätt i dessa fall är giltigt enligt 26 §.

Enligt *andra stycket* skall vad som i lagen föreskrivs om trafikförsäkringsanstalt i tillämpliga delar gälla staten, när den enligt första stycket skall svara för trafikskadeersättning beträffande visst fordon.

Andra stycket innebär bl. a. att föreskriften i 13 § andra stycket blir gällande också för staten och att regressreglerna i 20 och 26 §§ blir tillämpliga i fråga om rätt för staten att återkräva utgiven trafikskadeersättning. Vidare blir fördelningsreglerna i 22 och 23 §§ tillämpliga i fall

då ett försäkrat fordon samt ett oförsäkrat fordon för vilket staten svarar är inblandade i en kollision och det därvid uppstår skada på person eller egendom utanför fordonen. Slutligen får trafikförsäkringsföreningen enligt 24 § tredje stycket regressrätt mot staten, om föreningen har betalat ersättning enligt 17 § andra stycket därför att det skadeorsakande fordonets identitet inte har kunnat fastställas men fordonet sedermera blir känt och visar sig vara ett fordon för vilket staten svarar.

17 §[1]

Paragrafen, som motsvarar 15 § andra stycket och 16 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om skyldighet i vissa fall för trafikförsäkringsanstalterna att solidariskt utge trafikskadeersättning. Bestämmelserna har i gällande lagstiftning motsvarighet i 5 § och 21 § första stycket trafikförsäkringslagen.

Enligt *första stycket* är trafikförsäkringsanstalterna skyldiga att solidariskt svara för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från försäkringen för ett utländskt, icke statsägt fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och till följd därav saknar försäkring.

F. n. har vissa föreskrifter om rätten att i Sverige bruka utländskt fordon utan svensk trafikförsäkring tagits in i kungörelsen (1963:655) med särskilda bestämmelser angående försäkring å motorfordon som införts för tillfälligt brukande i riket. Som jag har nämnt i specialmotiveringen till 4 § räknar jag med att regeringen i en särskild tillämpningsförfattning, som ersätter 1963 års kungörelse, kommer att ta upp nya föreskrifter om undantag i vissa fall för utländskt motordrivet fordon från försäkringsplikt enligt trafikskadelagen.

Enligt första stycket har trafikförsäkringsanstalterna vidare ett solidariskt ersättningsansvar för skada som orsakas av ett fordon vilket i strid mot lagen saknar trafikförsäkring. Anstalterna svarar i detta fall för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för fordonet, om sådan hade funnits.

Av 11 § andra stycket framgår att försäkringstagaren normalt inte har rätt till ersättning från det egna fordonets trafikförsäkring för skada som fordonet orsakar på hans egendom utanför fordonet. Ett undantag härifrån gäller dock om fordonet brukades olovligen. En tillämpning av denna undantagsregel i fall när fordonet är oförsäkrat skulle medföra att även den som inte fullgjort sin försäkringsplikt skulle ha rätt till ersättning för sådana skador. Detta torde emellertid vara att gå för långt. På grund härav har i första stycket andra punkten av förevarande paragraf föreskrivits att försäkringsanstalterna i princip inte svarar för sakskada som tillfogas den försäkringspliktige. Det kan dock vara rimligt att den försäkringspliktige får ersättning för skador på egendom utanför det olovligen brukade fordonet, när detta antingen var avställt eller varken var eller skulle vara registrerat här i landet. Ett sådant fordon är ju enligt

[1] Paragrafen svarar i propositionsförslaget mot 16 §.

2 § försäkringspliktigt bara när det används i trafik. Om fordonet i en sådan situation brukas utan den försäkringspliktiges medgivande, finns det ingen anledning att utesluta honom från den rätt till trafikskadeersättning som han skulle ha haft om fordonet hade varit trafikförsäkrat. En särskild bestämmelse härom har tagits in i första stycket andra punkten. Som exempel på fall då bestämmelsen blir tillämplig kan nämnas den situationen att någon olovligen brukar annans moped, alltså ett motordrivet fordon som inte är registreringspliktigt. Om den olovlige brukaren därvid orsakar skada på annan egendom som tillhör mopedägaren, så har denne rätt att få ersättning för skadan från trafikförsäkringsanstalterna. Detsamma gäller om brukandet avsåg ett registreringspliktigt men vid tillfället avställt motorfordon.

Enligt *andra stycket* har trafikförsäkringsanstalterna ett solidariskt ansvar även för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. Bestämmelsen är tillämplig både när fordonet är helt okänt och när det inte kan utrönas vilket av två eller flera kända fordon som har orsakat trafikskadan.

I de fall då trafikförsäkringsanstalterna har solidariskt utgett trafikskadeersättning enligt första eller andra stycket skall deras inbördes ansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. Detta framgår av 24 §, som även innehåller regler om återkravsrätt för försäkringsanstalterna i vissa fall.

Att ersättningsskyldigheten enligt förevarande paragraf i princip skall fullgöras av trafikförsäkringsföreningen som legal ställföreträdare för de ansvariga försäkringsanstalterna framgår av 30 §.

18 §

Paragrafen, som motsvarar 17 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Bestämmelserna har i den allmänna motiveringen behandlats i avsnittet 5.5.

Trafikskadeersättning utgår inte vid alla trafikskador. Det viktigaste undantaget är att skador på ett motordrivet fordon eller därmed befordrad egendom ersätts endast när skadorna har uppkommit vid kollision med annat motordrivet fordon och därvid har orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet (se 10 § andra stycket). I fall när trafikskadeersättning inte utgår, återstår möjligheten att yrka skadestånd av någon som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. Av *första stycket* i förevarande paragraf framgår att något hinder mot skadeståndsanspråk inte föreligger i dessa fall.

Första stycket innebär vidare att den skadelidande kan göra gällande anspråk på skadestånd även när han har rätt till trafikskadeersättning för

sin skada. Eftersom sådan ersättning bestäms med tillämpning av skadeståndsrättsliga principer, har den skadelidande visserligen i de flesta fall inte något intresse av att i stället yrka skadestånd av någon enskild person. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen kan det dock framför allt i avtalsförhållanden te sig både naturligt och praktiskt för den skadelidande att hålla sig till sin avtalspartner i stället för att behöva vända sig mot trafikförsäkringen med sitt ersättningskrav. Även i andra fall kan det någon gång tänkas vara fördelaktigare för den skadelidande att kräva ersättning direkt från den skadeståndsskyldige. Så kan t. ex. vara fallet, om det är tveksamt huruvida trafikskadeersättning skall utgå medan det är klart att skadeståndsskyldighet föreligger.

Av 19 § första stycket framgår att den som har utgett skadestånd träder in i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

Vissa inskränkningar föreligger emellertid i möjligheten att kräva skadestånd med anledning av trafikskada. Enligt första stycket andra punkten får skadeståndsanspråk i princip inte göras gällande i den mån den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning har satts ned eller fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen. Nedsättning eller bortfall av trafikskadeersättning kan enligt 13 § andra stycket bero endast av den skadelidande själv. Exempel på sådana fall är att trafikskadeersättningen har preskriberats enligt 28 §. Andra fall, som regleras i försäkringsavtalslagen, är att den skadelidande dröjer med att anmäla försäkringsfallet (21 §), att han inte biträder försäkringsgivaren vid utredningen (22 §) eller att han uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet underlåter att begränsa sin skada (52 §).

I nu berörda fall får den skadelidande dock göra gällande anspråk på skadestånd, om särskilda skäl föreligger. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen kan sådana särskilda skäl ibland få anses föreligga i avtalsförhållanden. Framför allt gäller detta givetvis när en tolkning av avtalet ger vid handen att parterna skall vara bibehållna vid sin rätt till skadestånd av motparten även i fall när ett eventuellt skadestånd inte kan återkrävas från trafikförsäkringen. Vidare kan en ursäktlig försummelse av den skadelidande att i tid yrka trafikskadeersättning medföra att särskilda skäl föreligger, om den skadevållande samtidigt skyddas av ansvarsförsäkring. Också fall när trafikförsäkringsgivaren skulle ha haft regressrätt mot skadevållaren enligt 20 §, om trafikskadeersättning hade utgetts, kan komma att omfattas av den nämnda undantagsbestämmelsen.

Enligt gällande rätt kan den skadelidandes talan mot försäkringsgivaren om ersättning för trafikskada föras i samband med att åklagaren för talan mot föraren om ansvar för vårdslöshet i trafik. Enligt utredningen innebär trafikskadelagen en ändring av rättsläget på denna punkt. Utredningen anser att ersättningstalan mot försäkringsgivaren i fortsättningen inte kan föras i samband med ett eventuellt åtal mot föraren, eftersom grunden för denna ersättningstalan helt saknar samband med frågan huruvida föraren har gjort sig skyldig till straffbart förfarande eller

över huvud taget är personligen betalningsskyldig. Om det av processekonomiska skäl är fördelaktigt att åtals- och ersättningsfrågorna prövas i en och samma rättegång, får den skadelidande enligt utredningen i stället föra talan mot föraren om skadestånd i samband med att denne åtalas.

För min del har jag en annan uppfattning än utredningen i denna fråga. Om den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning är beroende av att skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av visst fordon, finns det enligt min mening inte något hinder mot att den skadelidandes ersättningstalan mot försäkringsgivaren med stöd av 22 kap. 1 § rättegångsbalken förs i samband med ett åtal mot fordonets förare för vårdslöshet i trafik. Den skadelidande behöver alltså inte väcka talan om skadestånd mot föraren för att få vållandefrågan bedömd i samband med åtalet.

En särskild fråga är vad som skall gälla beträffande rättegångskostnaderna i mål om skadestånd för trafikskada. Enligt 17 § första stycket trafikförsäkringslagen skall försäkringsgivaren under vissa förutsättningar ersätta den skadelidandes kostnader i mål om skadestånd mot det försäkrade fordonets ägare, brukare eller förare. Detta gäller dock bara när den skadelidande i målet har tillerkänts skadestånd. En ytterligare förutsättning är att kostnaderna inte skäligen har kunnat undvikas och att rättegången har varit erforderlig för bestämmande även av försäkringsgivarens ersättningsskyldighet.

Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits upp i trafikskadelagen. Som jag förut har sagt finns det i de flesta fall inte någon anledning för den skadelidande att yrka skadestånd av någon enskild skadevållare när han i stället kan få trafikskadeersättning direkt av försäkringsgivaren. I de undantagsfall då så ändå kommer att ske anser jag mig liksom utredningen kunna förutsätta att försäkringsbolagen genom försäkringsvillkoren frivilligt åtar sig att i den skadeståndsskyldiges ställe svara för den skadelidandes kostnader i den utsträckning som är rimlig.

Andra stycket innehåller en bestämmelse om jämkning av skadestånd för skada på motordrivet fordon och därmed befordrad egendom. Enligt bestämmelsen jämkas sådant skadestånd efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Bestämmelsen tar i första hand sikte på skadeståndsanspråk som riktar sig mot utomstående tredje man. I dessa fall innebär den en fullständig identifikation mellan alla dem som på motorfordonssidan har rätt till skadestånd, dvs. ägare, brukare, förare eller annan som befordrar egendom med fordonet. Så t. ex. får lastägaren finna sig i att det skadestånd som han kan ha rätt till av tredje man jämkas på grund av bilförarens vållande i samband med förandet av fordonet. Jämkning avses emellertid kunna ske inte bara om det föreligger vållande e. d. på motorfordonssidan. Det objektiva ansvar som åvilar trafikförsäkringen gentemot en skadelidande tredje man leder till att skadestånd av denne för skada på fordonet eller därmed befordrad egendom i regel bör jämkas oberoende av om vållande i samband med förandet eller bristfällighet på

fordonet kan läggas motorfordonssidan till last.

Jämkningsbestämmelsen i andra stycket är vidare tillämplig på skadeståndsanspråk mot förare av annat motordrivet fordon som har orsakat kollisionsskador. I detta fall bör den skälighetsbedömning som skall företas enligt denna bestämmelse leda till att jämkningsfrågan avgörs efter samma principer som enligt 12 § andra stycket andra punkten skall tillämpas i motsvarande fall när det i stället är fråga om trafikskadeersättning. Jämkning bör alltså ske endast när det föreligger vållande i samband med förandet av fordonet på den skadelidandes sida eller bristfällighet på detta fordon. Även i ett sådant fall bör samtliga skadelidande på resp. sida identifieras med varandra.

Bestämmelsen är i och för sig tillämplig också på det inbördes förhållandet mellan ägaren, brukaren, föraren och annan som befordrar egendom med fordonet. I dessa relationer är det dock inte avsett att bedömningen av jämkningsfrågan skall leda till annat resultat än som följer av allmänna medverkansregler. Sålunda torde en vållande förare regelmässigt få betala fullt skadestånd till fordonsägaren, brukaren eller lastägaren, om inte den skadelidande genom eget vållande har medverkat till skadan. Det ligger i sakens natur att dessa skadelidande inte skall tillräknas förarens vållande som grund för jämkning, när skadeståndsanspråket riktas mot föraren själv. Någon identifikation mellan de skadelidande sker alltså inte i detta fall.

Den särskilda jämkningsregeln i andra stycket gäller inte vid skador på egendom utanför ett motordrivet fordon och inte heller vid skador på sådant fordon som inte är i trafik. I fråga om skadestånd med anledning av sådana skador tillämpas i stället den allmänna medvållanderegeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12). Detsamma gäller beträffande skadestånd med anledning av personskada.

19 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om återkravsrätt mot trafikförsäkringsgivare resp., i fall som avses i 16 eller 17 §, staten eller trafikförsäkringsföreningen. Bestämmelserna har i den allmänna motiveringen behandlats i avsnitten 5.5 och 5.6.

I *första stycket,* som motsvarar 18 § första stycket i utredningens lagförslag, regleras återkravsrätten för den som har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Bestämmelsen innebär att denne i sådant fall i regel inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Undantag gäller dock i vissa fall enligt första stycket andra punkten. Detta undantag behandlas närmare i det följande.

För att första stycket skall bli tillämpligt krävs inte att skadeståndsskyldigheten har fastställts genom dom. Även när den skadeståndsskyldige har frivilligt gått med på att betala skadestånd har han

återkravsrätt mot trafikförsäkringen. En förutsättning härför är dock att det utgivna beloppet ligger inom ramen för vad han enligt lag eller avtal har varit skyldig att utge i skadestånd. Om parterna å andra sidan har ingått en förlikning som innebär att skadeståndsskyldigheten fastställs till lägre belopp, kan den skadeståndsskyldige givetvis inte återkräva mer än vad han faktiskt har utgett i skadestånd. För tydlighetens skull har detta markerats i lagtexten genom orden "intill det utgivna beloppet".

Även om den utgivna ersättningen ligger inom ramen för den skadeståndsskyldiges skadeståndsansvar, är det inte helt säkert att han kan kräva hela beloppet åter från trafikförsäkringen. I vissa undantagsfall kan det nämligen förekomma att det belopp som han är skyldig att utge i skadestånd överstiger den trafikskadeersättning som den skadelidande har rätt till. Ett exempel på ett sådant fall anges i betänkandet s. 317.

Det kan tilläggas att återkravsrätt enligt första stycket inte föreligger beträffande skadestånd eller motsvarande ersättning som har utgetts enligt utländsk lag. Enligt 8 § skall sådan ersättning avräknas från den trafikskadeersättning som den skadelidande kan vara berättigad till. I detta fall utgår alltså över huvud taget inte någon trafikskadeersättning i den mån skadan täcks av skadeståndet eller motsvarande ersättning.

Som jag tidigare har nämnt innehåller första stycket andra punkten en begränsning i den skadeståndsskyldiges rätt till återkrav mot trafikförsäkringsanstalten. Sådant återkrav får inte göras gällande i fråga om belopp som trafikförsäkringsanstalten skulle ha kunnat kräva åter från den skadeståndsskyldige enligt 20 §, om anstalten i motsvarande fall hade utgett trafikskadeersättning till den skadelidande. Det innebär till en början att den som har vållat en trafikskada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet inte kan rikta återkrav mot trafikförsäkringsanstalten för vad han kan ha utgett i skadestånd. Vidare får ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg, som har utgett skadestånd för en trafikskada för vilken han enligt lag eller annan författning är ansvarig, inte återkräva detta belopp från trafikförsäkringsanstalten i vidare omfattning än som är skälig med hänsyn till grunden för det ersättningsansvar som åvilar berörda parter och omständigheterna i övrigt.

Enligt 21 § kan trafikförsäkringsanstalt i försäkringsavtalet göra förbehåll om att försäkringstagaren skall stå viss självrisk. Ett sådant förbehåll kan i vissa fall få betydelse för omfattningen av försäkringstagarens rätt till återkrav mot försäkringsgivaren enligt första stycket i förevarande paragraf. Om försäkringstagaren har ådragit sig skadeståndsansvar för en trafikskada och efter att ha utgett skadestånd till den skadelidande riktar återkrav mot försäkringsgivaren för det utgivna beloppet, kan denne kvitta sin fordran på självriskbeloppet mot försäkringstagarens återkrav. Detta framgår av 29 § första stycket andra punkten.

Andra stycket, som motsvarar 18 § andra stycket i utredningens lagförslag, innehåller regler om skadeförsäkringsgivares rätt att från trafikförsäkringen kräva åter vad han enligt försäkringsavtalet har gett ut

i ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Enligt denna bestämmelse inträder skadeförsäkringsgivaren i detta fall intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning.

Bestämmelsen innebär i likhet med motsvarande bestämmelse i 25 § första stycket försäkringsavtalslagen att skadeförsäkringsgivaren aldrig kan få bättre rätt till ersättning än den skadelidande försäkringshavaren. Har denne varit vållande till skadan och skall hans trafikskadeersättning med anledning därav jämkas, skall skadeförsäkringsgivarens återkravsanspråk enligt andra stycket i förevarande paragraf jämkas i motsvarande mån. Understiger den utgivna skadeförsäkringsersättningen beloppet av den trafikskadeersättning som försäkringshavaren har rätt till, inträder försäkringsgivaren i dennes rätt endast intill det utgivna beloppet. Detta har för tydlighetens skull angetts i lagtexten. För återstoden är försäkringshavaren bibehållen vid sin rätt att kräva trafikskadeersättning.

Återkravsrätt enligt andra stycket föreligger även om skadeförsäkringen har tecknats i utlandet och utländsk lag är tillämplig på försäkringsavtalet. Frågan om försäkringen är att anse som skadeförsäkring torde emellertid böra avgöras enligt svensk lag, dvs. försäkringsavtalslagen.

Den nu behandlade bestämmelsen får praktisk betydelse inte minst för vagnskadeförsäkringsgivare. Om ett fordon har skadats vid en kollision och skadan täcks av vagnskadeförsäkring, inträder försäkringsgivaren i den rätt som fordonsägaren enligt 10 § andra stycket kan ha till ersättning från trafikförsäkringen för fordon på motsidan. Om det skadade fordonet brukades olovligen, utgår skadeförsäkringsersättning i regel från stöldförsäkringen och inte från vagnskadeförsäkring, även om sådan försäkring finns. Stöldförsäkringsgivaren får då samma återkravsrätt som en vagnskadeförsäkringsgivare.

Om i ett kollisionsfall ett skadat fordon inte är vagnskadeförsäkrat men det däremot finns en av bilfabrikanten utställd s. k. vagnskadegaranti från vilken fordonsägaren får ersättning, blir däremot andra stycket inte tillämpligt – såvida inte garantin är utformad som en skadeförsäkring i försäkringsavtalslagens mening. Garantivillkoren torde emellertid regelmässigt föreskriva att fordonsägare, som uppbär ersättning enligt garantin, är skyldig att överlåta sin rätt till skadestånd på den som har utställt garantin. En sådan överlåtelse är självfallet fullt giltig. Ingenting hindrar att garantivillkoren i samband med den nya lagstiftningens genomförande kompletteras med en klausul som ålägger fordonsägaren att överlåta sin rätt till trafikskadeersättning på den som har utgett ersättning på grund av garantin. En sådan överlåtelse träffas inte av överlåtelseförbudet i 29 § andra stycket.

Vad jag hittills har sagt har avsett sakförsäkring. Bestämmelsen i andra stycket är emellertid i princip tillämplig också på ansvarsförsäkring. Sådan försäkring är nämligen i likhet med sakförsäkring att hänföra till skadeförsäkring. Om en ansvarsförsäkringsgivare har utgett ersättning för

en trafikskada, för vilken försäkringshavaren är skadeståndsskyldig, inträder alltså försäkringsgivaren i dennes rätt till trafikskadeersättning, dvs. i rätten för försäkringshavaren såsom skadeståndsskyldig att enligt första stycket träda in i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

Det förhållandet att andra stycket endast avser skadeförsäkring innebär att den som har betalt ersättning till den skadelidande på grund av en sjuk-, olycksfalls- eller livförsäkring inte kan återkräva ersättningen från trafikförsäkringen. I den mån ersättning enligt olycksfalls- eller sjukförsäkring avser det verkliga beloppet av sjukvårdskostnader och andra utgifter och förluster som olycksfallet har medfört (se 25 § andra stycket andra ledet försäkringsavtalslagen), bör emellertid återkravsrätt föreligga. Utredningen har inte ansett någon uttrycklig bestämmelse härom vara nödvändig. Enligt min mening är det dock lämpligt att trafikskadelagen innehåller en bestämmelse på denna punkt. Bestämmelsen har tagits in i *tredje stycket* av förevarande paragraf.

20 §

Paragrafen, som motsvarar 19 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om regressrätt för trafikförsäkringsgivare mot den som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. Den har i den allmänna motiveringen behandlats i avsnittet 5.7.1.

I *första stycket* föreskrivs att försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Bestämmelsen har utformats efter mönster av 25 § första stycket försäkringsavtalslagen.

Regress enligt första stycket kan utövas bara i den mån den vållande är ansvarig för skadan enligt skadeståndsrättsliga regler. Det innebär till en början att den skadeståndsskyldige kan mot försäkringsanstalten åberopa de medvållanderegler som gäller inom skadeståndsrätten. Om skadan har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet av ett barn under 18 år eller av en psykiskt sjuk person, skall regressansvaret vidare nedsättas i samma utsträckning som skadeståndsansvaret skulle ha satts ned enligt 2 kap. 2 § resp. 3 § skadeståndslagen. Ett mera praktiskt fall är att återkravet riktas mot en arbetstagare som i sin tjänst har fört bil grovt vårdslöst. Enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen är denne i sådant fall ansvarig för skadan endast om det föreligger synnerliga skäl. Även den allmänna jämkningsregeln i 6 kap. 2 § skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12) kan tillämpas på regresskravet.

Eftersom man inte kan ha ett skadeståndsansvar mot sig själv, innebär första stycket vidare att försäkringsanstalten inte kan regressvis återkräva från en skadelidande vad denne själv har uppburit från försäkringsanstalten. Detta gäller även om den skadelidande har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Däremot kan sådana omständigheter enligt 12 § föranleda jämkning av den trafikskadeersättning som skall utgå till honom.

Andra stycket innehåller regler om regress mot ägare eller innehavare av järnväg. Mellan trafikförsäkringen och den ansvarige för järnvägen skall fördelningen ske efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Detta innebär att hänsyn skall tas till bl. a. riskfördelningssynpunkter. Man får alltså bedöma i vilken omfattning som det från sådana synpunkter är skäligt att den uppkomna skadan i det konkreta fallet bärs av trafikförsäkringstagarkollektivet eller av järnvägsinnehavaren. Som jag har sagt i den allmänna motiveringen skall härvid beaktas de risker som utövandet av dessa olika former av transportverksamhet innebär. Hänsyn skall även tas till graden av vållande på de båda sidorna.

Regresskyldigheten enligt andra stycket förutsätter att ägaren eller innehavaren av järnvägen enligt lag eller annan författning är ansvarig för skadan. Härmed avses i första hand det ansvar som föreligger enligt 1886 års järnvägsansvarighetslag eller skadeståndslagen. Det kan emellertid också vara fråga om transporträttsliga regler i järnvägstrafikstadgan (1966:202) eller kungörelsen (1974:748) om internationell järnvägstransport. Eftersom skadeståndsansvaret enligt dessa regler i princip gäller oberoende av vållande, kan regressansvarighetens omfattning bli att bedöma på ett annat sätt än när järnvägsföretagets skadeståndsansvar grundas på 1886 års järnvägsansvarighetslag. Som utredningen har framhållit ligger det nära till hands att låta järnvägsföretaget bära en större del av skadan, när det svarar enligt transportreglerna. Regressansvaret kan dock inte sträcka sig längre än järnvägsföretagets skadeståndsansvar. Om det ansvar som föreskrivs i lag eller annan författning får begränsas genom avtal, kan en sådan ansvarsbegränsning åberopas också mot trafikförsäkringsgivaren.

Enligt andra stycket kan regress utövas även mot ägare eller innehavare av spårväg som enligt lag eller annan författning är ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått. I rättspraxis har 1886 års järnvägsansvarighetslag ansetts tillämplig också på spårväg. Fördelningen av ansvaret mellan trafikförsäkringen och den ansvarige för spårvägen sker på samma sätt som jag nyss har berört när det gäller regress från trafikförsäkringen mot ägare eller innehavare av järnväg.

21 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om självrisk. Den motsvaras i utredningens lagförslag av 20 §. Bestämmelserna har behandlats i avsnittet 5.8.2 i den allmänna motiveringen.

Till en början föreskrivs att i avtal om trafikförsäkring får göras förbehåll om rätt för försäkringsanstalten att av försäkringstagaren återkräva utgiven trafikskadeersättning intill belopp för vilket försäkringstagaren har åtagit sig att stå självrisk.

En självriskklausul av detta slag kan inte göras gällande mot annan än försäkringstagaren. Försäkringsgivaren kan alltså inte under åberopande av en sådan klausul göra avdrag från den ersättning som enligt trafikskadelagen skall utgå till utomstående skadelidande. Självrisk-

beloppet får i stället med stöd av förevarande paragraf återkrävas från försäkringstagaren.

Vad jag nu har sagt gäller i princip även när försäkringstagaren själv är skadelidande. Emellertid är det naturligtvis inte en lämplig ordning att försäkringsanstalten först betalar ut hela ersättningen till försäkringstagaren och sedan återkräver en del av beloppet från honom. Med anledning härav har i 29 § första stycket tagits in en bestämmelse om att försäkringsanstalten i detta fall kan genom kvittning tillgodogöra sig självriskbeloppet.

Om den skadelidande – vare sig det är försäkringstagaren eller en tredje man – yrkar skadestånd av någon som enligt skadeståndsreglerna är ansvarig för skadan, inträder denne enligt 19 § första stycket intill det utgivna skadeståndet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Denna återkravsrätt påverkas i och för sig inte av att försäkringstagaren står viss självrisk enligt förevarande paragraf. Den skadeståndsskyldige är alltså i princip berättigad att få tillbaka hela det utgivna skadeståndsbeloppet från trafikförsäkringsgivaren. Denne kan emellertid därefter vända sig mot försäkringstagaren med återkrav för självriskbeloppet. Om det är försäkringstagaren själv som är skadeståndsskyldig och riktar återkrav mot försäkringsgivaren för vad han har utgett i skadestånd, kan dock försäkringsgivaren enligt 29 § första stycket kvitta fordran på självriskbeloppet mot det belopp som försäkringstagarens återkravsrätt avser. Frågan huruvida försäkringstagaren i sin tur kan kräva självriskbeloppet åter av annan regleras i 25 §.

Möjligheten att med giltig verkan avtala om självrisk är inte obegränsad. Sålunda föreskrivs i andra punkten att fysisk person aldrig är skyldig att betala eller gå med på kvittning för högre självriskbelopp än som motsvarar en tiondedel av det basbelopp enligt lagen om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadefallet inträffar. Begränsningsregeln gäller även när ersättning utges till flera olika personer med anledning av en och samma skadehändelse. Maximigränsen för självrisken får alltså inte överskridas på grund av att mer än en person är berättigad till ersättning.

Den angivna undantagsregeln gäller inte staten eller kommunerna och inte heller andra juridiska personer, såsom aktiebolag eller föreningar. Dessa kan alltså träffa avtal om högre självriskbelopp. För större kommuner och storföretag som kan räkna med en sådan riskutjämning inom den egna verksamheten att det är ekonomiskt fördelaktigt att inte teckna försäkring kan det vara ett intresse att även på detta område ha möjlighet att i praktiken uppträda som s. k. självförsäkrare. Som jag har nämnt i specialmotiveringen till 16 § kan det även för statens del tänkas vara lämpligt att trafikförsäkring tecknas med hög eller rentav 100 procents självrisk.

Med den begränsning som anges i andra punkten kan självrisken ges vilken utformning som helst. Självrisk kan uttas med ett bestämt belopp per skadehändelse eller med olika belopp vid olika slag av skadehändelser. Parterna kan också avtala om att självrisk tas ut endast vid vissa skadehändelser men inte vid andra. Gränsdragningen kan exempelvis

anknyta till om försäkringstagaren eller annan person har varit vållande. En annan möjlighet är att självrisk tas i anspråk endast när försäkringsgivaren enligt försäkringsavtalslagens regelsystem skulle vara fri från ansvar. Också kombinationer av bonussystem och självrisk är tänkbara.

22 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens lagförslag, reglerar möjligheten för försäkringsanstalt som har gett ut ersättning för personskada till förare eller passagerare att återkräva ersättningen från trafikförsäkringen för annat fordon. Bestämmelserna har behandlats i avsnittet 5.7.2 i den allmänna motiveringen.

Enligt *första stycket* gäller som förutsättning för återkrav från trafikförsäkringen för annat fordon att skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på fordonet. Har vållande eller bristfällighet förekommit också beträffande det fordon där den skadade föraren eller passageraren färdades, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt. Den slutliga fördelningen sker alltså efter samma principer som enligt 23 § skall tillämpas när försäkringarna för två eller flera fordon svarar solidariskt.

Observeras bör att vållandet eller bristfälligheten på ömse sidor alltid måste vara styrkt. Därigenom skiljer sig dessa regler från de principer som f. n. gäller i fråga om fördelningen av ersättningsansvaret när personskada har uppkommit vid kollision mellan motorfordon. Vad gäller innebörden av begreppen vållande vid förandet resp. bristfällighet får jag hänvisa till kommentaren till 10 § andra stycket.

Kan återkrav enligt första stycket riktas mot försäkringarna för två eller flera fordon, svarar dessa försäkringar enligt *andra stycket* solidariskt. Utgiven ersättning får alltså krävas åter från trafikförsäkringen för vilket som helst av fordonen. Den slutliga fördelningen mellan dessa försäkringar sker enligt 23 § tredje punkten.

Det bör observeras att förevarande paragraf är tillämplig också när staten eller trafikanstalterna gemensamt svarar för trafikskadeersättningen enligt 16 eller 17 §.

23 §

Paragrafen innehåller regler om den slutliga fördelningen av ersättningsansvaret mellan två eller flera trafikförsäkringar som svarar solidariskt för samma skada. Reglerna, som motsvarar 21 § i utredningens lagförslag, har behandlats i avsnittet 5.7.2 i den allmänna motiveringen.

Enligt trafikskadelagen kan flera trafikförsäkringar i vissa fall bära ersättningsansvar för samma skada. Det gäller dels situationer där två eller flera motorfordon har orsakat skada på person eller egendom utanför

fordonen (11 §), dels i kollisionsfall där det beträffande två eller flera motorfordon har förekommit vållande i samband med förandet eller bristfällighet och bägge fordonen på så sätt har orsakat skada på ett tredje motorfordon eller på egendom som befordras med ett tredje motorfordon (10 § andra stycket). I det praktiskt sett vanligaste kollisionfallet, nämligen då två fordon kolliderar och det därvid uppkommer skador på dem som färdas i fordonen eller på fordonen eller därmed befordrad egendom, uppkommer däremot inte något dubbelt ersättningsansvar utan det är beträffande varje sådan skada alltid bara en försäkring från vilken ersättning kan utgå.

När två eller flera trafikförsäkringar svarar för samma skada, är deras ersättningsansvar enligt 14 § solidariskt. Den skadelidande kan alltså vända sig mot försäkringen för vilket som helst av fordonen med sitt ersättningskrav. En annan situation då solidariskt ersättningsansvar för flera trafikförsäkringar uppkommer anges i 22 § andra stycket.

Enligt första punkten i förevarande paragraf är huvudregeln vid solidariskt ersättningsansvar för flera försäkringar att dessa vid en slutlig fördelning skall sinsemellan ta lika del i ersättningsansvaret. Formellt sett innebär detta en skillnad i förhållande till gällande rätt, där motsvarande huvudregel är att fördelningen sker efter skälighet. Denna skillnad är dock bara skenbar, eftersom den nuvarande regeln i rättstillämpningen så gott som undantagslöst har lett till en likafördelning av ansvarigheten.

Regeln om hälftendelning skall emellertid frångås, om vållande i samband med förandet av något av fordonen eller bristfällighet på något av fordonen har medverkat till skadan. I så fall gäller enligt andra punkten att försäkringen för fordon beträffande vilket vållande eller bristfällighet ej föreligger inte skall belastas av något slutligt ersättningsansvar. Har vållande i samband med förandet eller bristfällighet förekommit beträffande flera av de inblandade fordonen, sker den slutliga fördelningen enligt tredje punkten efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor samt omständigheterna i övrigt. Bestämmelsen har alltså sakligt sett samma innebörd som den regel som enligt 12 § tredje stycket skall tillämpas vid jämkning av trafikskadeersättning på grund av medvållande på den skadelidandes sida.

Fördelningsreglerna i denna paragraf är tillämpliga också när staten har utgett trafikskadeersättning enligt 16 §. Vad som sägs i förevarande paragraf om ersättningsansvaret för ett fordons trafikförsäkring avser i så fall i stället staten.

När ersättning har utgetts enligt 17 § för skada som har orsakats genom ett oförsäkrat eller okänt fordon, blir fördelningsreglerna i förevarande paragraf tillämpliga på förhållandet mellan å ena sidan den eller de försäkringsanstalter som har meddelat trafikförsäkring för ett eller flera andra inblandade fordon och å andra sidan samtliga försäkringsanstalter, företrädda av trafikförsäkringsföreningen, såsom ansvariga för de ersättningar som skulle ha utgått från det oförsäkrade eller okända

fordonets trafikförsäkring om sådan hade funnits. Det inbördes förhållandet mellan försäkringsanstalterna på grund av deras ansvar enligt 17 § regleras däremot i 24 § första stycket.

24 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om den slutliga fördelningen av belopp som trafikförsäkringsanstalterna enligt 17 § svarar solidariskt för och om återkrav av dessa belopp.

Enligt *första stycket*, som motsvarar 15 § andra stycket andra punkten i utredningens lagförslag, fördelas trafikförsäkringsanstalternas inbördes ansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. Bestämmelsen skiljer sig något från den regel som f. n. gäller i detta hänseende enligt 21 § andra stycket trafikförsäkringslagen men står i överensstämmelse med den ordning som med försäkringsinspektionens godkännande har tillämpats av försäkringsanstalterna sedan lång tid tillbaka. Som jag senare skall återkomma till bör denna ordning lagfästas även såvitt gäller fördelningen av kostnaderna för trafiklivräntetillägg enligt 15 § lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor.

I *andra stycket*, som motsvarar 22 § andra punkten i utredningens lagförslag, behandlas återkrav för belopp som trafikförsäkringsanstalterna har utgett för oförsäkrat motorfordon. Försäkringsgivarna medges att från den försäkringspliktige återkräva ersättningen intill det högsta självriskbelopp som är tillåtet för fysiska personer enligt 21 §. Härigenom undviks att den som har kört ett oförsäkrat fordon kommer i ett bättre läge i självriskhänseende än om han hade försäkrat det.

I andra punkten görs undantag för det fall att fordonet vid skadetillfället brukades olovligen och därvid antingen var avställt eller varken var eller skulle vara registrerat här i landet. I en situation som den angivna är ett fordon försäkringspliktigt bara när det används här i trafik, och ett olovligt brukande bör då inte gå ut över den försäkringspliktige.

Tredje stycket, som motsvarar 22 § första punkten i utredningens lagförslag, innehåller en bestämmelse om återkrav mot försäkringen för ett motorfordon, vars identitet inte har kunnat fastställas vid skaderegleringen men som sedermera blir känt. Visar det sig att fordonet är sådant att staten enligt 16 § svarar för trafikskadeersättningen, får återkravet i stället riktas mot staten.

25 §

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i utredningens lagförslag, regleras rätten för den som har utsatts för återkrav att i sin tur kräva ersättningen åter av annan regresskyldig person.

Paragrafen avser för det första det fallet att försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning riktar återkrav mot någon som är regresskyl-

dig enligt 20 §, dvs. någon som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller som i egenskap av ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg är enligt lag eller annan författning ansvarig för skadan. Denne inträder då i försäkringsanstaltens rätt att kräva ersättning från annan som är regresskyldig enligt den paragrafen. De regresskyldiga kan alltså rikta anspråk mot varandra. Den inbördes fördelningen får avgöras enligt allmänna grundsatser om fördelningen av skadeståndsskyldighet mellan flera skadeståndsskyldiga.

Av 26 § framgår att den som är regresskyldig enligt 20 § inte får rikta återkrav mot någon som inte har sådant regressansvar. Den regresskyldige kan alltså inte vända sig mot annan som t. ex. på grund av enkel vårdslöshet är ansvarig för skadan enligt skadeståndsrättsliga regler.

Paragrafen tar vidare sikte på fall när försäkringstagaren enligt 21 § har utsatts för återkrav av självriskbelopp. Enligt utredningen är den förmögenhetsförlust som försäkringstagaren härigenom kan vidkännas att anse som ren förmögenhetsskada, vilket skulle innebära att skadan i allmänhet är ersättningsgill bara om den har orsakats genom brott. Vid remissbehandlingen har man emellertid från något håll ifrågasatt om denna uppfattning verkligen är riktig, åtminstone när försäkringstagaren själv är den skadelidande. Även jag anser att denna fråga är tveksam. För det fall att man i rättstillämpningen skulle bedöma självrisken som person- eller sakskada, bör en begränsning uppställas i försäkringstagarens möjligheter att återkräva självrisken från annan som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för denna skada.

I enlighet härmed har i förevarande paragraf intagits en bestämmelse om att försäkringstagaren får återkräva självriskbeloppet bara från den som är regresskyldig enligt 20 §, dvs. den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller som i egenskap av ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg är enligt lag eller annan författning ansvarig för skadan. Enligt 26 § är paragrafen i princip tvingande.

Samma begränsade möjlighet till återkrav gäller enligt paragrafen även för den som enligt 24 § andra stycket har krävts på belopp motsvarande självrisk när det gäller ett oförsäkrat fordon.

26 §

Genom denna paragraf, som motsvarar 23 § i utredningens lagförslag, görs regressreglerna i 20—25 §§ i princip tvingande. Paragrafen har behandlats i avsnitten 5.7.1 och 5.7.2 i den allmänna motiveringen.

Paragrafen innebär till en början att försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning inte i vidare mån än som följer av nämnda bestämmelser får återkräva ersättningen från annan. Återkrav får dock ske gentemot annan än försäkringstagaren som har åtagit sig att slutligt svara för ersättningen. Ett sådant åtagande är giltigt även när det har

gjorts av annan trafikförsäkringsanstalt. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen bör försäkringsanstalterna kunna förenkla skaderegleringen genom generella överenskommelser som innebär vissa avvikelser från den fördelning av deras ersättningsansvar som följer av trafikskadelagen. Den totala fördelningen bör dock i huvudsak bli densamma som enligt trafikskadelagen.

Vid sidan av överenskommelser mellan trafikförsäkringsanstalterna om särskilda normer för fördelningen av deras ersättningsansvar får möjligheten till avsteg från regressreglerna genom åtagande sin främsta betydelse vid avtal om återförsäkring.

Även en utomstående tredje man kan med giltig verkan enligt paragrafen åta sig att gentemot en trafikförsäkringsanstalt svara för utgiven trafikskadeersättning. Som ett tänkbart praktiskt fall kan anföras att en motortävlingsarrangör, som önskar nedbringa premiekostnaderna för de tävlandes trafikförsäkringar, utställer en generell förbindelse till försäkringsgivaren att intill vissa belopp svara för utgivna ersättningar. Återkrav enligt en sådan förbindelse är tillåtna.

Gentemot försäkringstagaren får däremot återkrav inte göras gällande ens med stöd av särskilt åtagande från dennes sida, annat än i den situation som regleras i 21 §.

Av 16 § andra stycket framgår att bestämmelserna i denna paragraf gäller också i fråga om statens möjlighet att utöva regress för trafikskadeersättning som staten har utgett enligt 16 § första stycket. Som jag har framhållit i specialmotiveringen till den bestämmelsen får undantagsregeln i förevarande paragraf om återkrav på grund av åtagande betydelse framför allt i sådana fall när staten svarar för trafikskadeersättningen för ett utländskt statsägt fordon som med stöd av 4 § 1 är undantaget från trafikförsäkringsplikt.

Paragrafen begränsar vidare möjligheten för annan än försäkringsanstalt att kräva åter ersättning som han har utgett enligt denna lag, dvs. på grund av regressbestämmelserna i 20 och 21 §§ samt 24 § andra stycket. I vidare mån än som framgår av 25 § får sådant återkrav göras gällande endast på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren. Ett exempel på ett sådant åtagande är när någon lånar en bil av försäkringstagaren och därvid åtar sig att gottgöra vad denne kan få utge på grund av avtal om självrisk.

27 §

Enligt denna paragraf skall ägare, brukare eller förare av motordrivet fordon så snart han har fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall underrätta den trafikförsäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet om denna händelse. Han är vidare skyldig att på begäran lämna försäkringsanstalten behövliga upplysningar och handlingar.

Innehållet i paragrafen överensstämmer med 22 § första stycket

trafikförsäkringslagen, som i sin tur grundar sig på en tilläggsbestämmelse till 1959 års Europarådskonvention om obligatorisk trafikförsäkring (se prop. 1968:115 s. 22). Till skillnad från utredningen har jag ansett att dessa bestämmelser alltjämt bör finnas i lag.

Förslaget till trafikskadelag innehåller inte någon bestämmelse om sanktion vid underlåtenhet att fullgöra de skyldigheter som föreskrivs i förevarande paragraf. Givetvis kan dock försäkringstagaren som part i avtalsförhållandet bli skyldig att ersätta försäkringsgivaren skada som har uppkommit i följd av underlåtenhet, t. ex. i form av ökade utredningskostnader (se härom prop. 1968:115). Det är mera ovisst om enligt svensk rätt en motsvarande skadeståndsskyldighet kan åläggas brukare eller förare. Den frågan får avgöras i rättstillämpningen enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.

I 22 § andra stycket trafikförsäkringslagen finns f. n. en bestämmelse om att den som för talan mot ägare, brukare eller förare av motorfordon om ersättning för skada i följd av fordonet skall underrätta försäkringsgivaren om denna talan i så god tid att denne kan inträda i rättegången. Om det då målet förekommer till handläggning inte visas att underrättelse har lämnats skall käranden ges erforderlig tid att fullgöra underrättelseskyldigheten. Försittes den tiden, förlorar käranden sin talan mot försäkringsgivaren. Dessa bestämmelser har tillkommit för att förebygga att frågor om ägares, brukares eller förares skadeståndsskyldighet avgörs utan att trafikförsäkringsgivaren har haft tillfälle att intervenera i rättegången (se NJA II 1928 s. 329).

I det nya trafikskadesystem som nu föreslås torde det bli mindre vanligt att en skadelidande, som har rätt till trafikskadeersättning, väcker skadeståndstalan mot den som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. I de undantagsfall då sådan talan väcks är det en rimlig ordning att försäkringsgivaren liksom f. n. blir underrättad om rättegången och får möjlighet att inträda som intervenient. Däremot synes det inte nödvändigt att göra det till en processförutsättning att sådan underrättelse har lämnats. Inte heller bör det komma i fråga att låta den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning påverkas av om försäkringsgivaren har blivit underrättad eller ej.

I likhet med utredningen anser jag att en lämpligare ordning än den nuvarande är att låta den domstol där skadeståndstalan väcks sörja för att försäkringsgivaren blir underrättad. En sådan underrättelseskyldighet kommer med all sannolikhet inte att bli särskilt betungande för domstolarna, samtidigt som man får säkrare garantier för att underrättelseskyldigheten fullgörs än om denna uppgift läggs på de enskilda skadelidande.

En bestämmelse om underrättelseskyldighet för domstolarna i nu angivna fall kan lämpligen tas in i den tillämpningsförfattning som jag tidigare har talat om (se 7 § trafikskadelagen). Någon sådan bestämmelse behöver därför inte tas upp i detta sammanhang.

28 §

Denna paragraf, som motsvaras av 26 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om preskription.

De preskriptionsbestämmelser som utredningen har föreslagit innebär bl. a. att talan om anspråk på trafikskadeersättning skall väckas inom tre år från det skadan uppkom. Bestämmelserna har kritiserats av några remissinstanser, som har förordat en tioårig preskriptionstid i enlighet med nu gällande preskriptionsbestämmelser för utomobligatoriskt skadestånd i allmänhet.

För min del vill jag först nämna att den allmänna preskriptionslagstiftningen f. n. ses över inom justitiedepartementet. I avvaktan på den nya lagstiftning om preskription som sålunda kan komma att genomföras anser jag inte att man nu bör genomföra några mera långtgående ändringar i de preskriptionsregler som f. n. gäller på trafikskadeområdet. Den preskriptionstid som nu föreskrivs i bilansvarighetslagen, dvs. två år från det skadan inträffade, får dock anses vara alltför kort. Enligt min mening bör man i stället anknyta till försäkringsavtalslagens bestämmelser om preskription av fordringsrätt på grund av försäkringsavtal och införa en treårig preskriptionstid. Liksom är fallet enligt försäkringsavtalslagen bör preskriptionstiden räknas från det att den som framställer krav fick kännedom om att kravet kunde göras gällande. Som yttersta preskriptionstid bör dock gälla en tid av tio år, räknat från det att kravet tidigast kunde göras gällande.

Med hänsyn till det sagda har i *första stycket* tagits in en hänvisning till 29 § försäkringsavtalslagen. Första stycket är tillämpligt, förutom på anspråk på trafikskadeersättning som riktas mot försäkringsgivare eller staten, också på återkrav som framställs med stöd av trafikskadelagen och på annan fordringsrätt på grund av avtal om trafikförsäkring. Däremot avser första stycket inte talan om skadestånd. I detta fall är det inte fråga om ersättning enligt trafikskadelagen.

Enligt 30 § försäkringsavtalslagen kan försäkringsgivare genom förbehåll i försäkringsavtalet föreskriva kortare preskriptionstider än dem som gäller enligt 29 § samma lag. Denna möjlighet torde hittills inte ha utnyttjats inom trafikförsäkringen. Enligt min mening bör en sådan möjlighet inte finnas i det nya trafikskadesystem som nu föreslås. Med hänsyn härtill har i *andra stycket* av förevarande paragraf föreskrivits att förbehåll som avses i 30 § försäkringsavtalslagen inte får göras gällande mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

Andra stycket innehåller vidare en regel beträffande preskription av fordran på premie enligt avtal om trafikförsäkring. Bakgrunden till regeln är bestämmelserna i 15 § försäkringsavtalslagen som innebär att om en försäkringsgivare, som är fri från ansvarighet till följd av bristande premiebetalning, vill anhängiggöra talan för att få ut premien, så skall det ske inom tre månader från förfallodagen. Dessa bestämmelser är tvingande till försäkringstagarens förmån. Eftersom en trafikförsäkringsgivare, som säger upp försäkringsavtalet på grund av bristande premiebe-

talning, enligt 5 § första stycket trafikskadelagen normalt inte blir fri från sin ansvarighet förrän en månad efter det att han har anmält att avtalet har upphört, skulle en tillämpning av tremånadersregeln i 15 § försäkringsavtalslagen kunna leda till att han förlorar rätten att få ut obetald premie efter det att enmånadsfristen har löpt ut. För att förhindra ett sådant resultat har i andra stycket av förevarande paragraf föreskrivits att 15 § försäkringsavtalslagen inte äger tillämpning på premie enligt avtal om trafikförsäkring. Detta innebär att preskriptionsbestämmelserna i 29 § försäkringsavtalslagen blir tillämpliga också i detta fall.

29 §

Paragrafen, som motsvarar 27 § i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om bl. a. utmätningsfrihet för fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada, kvittning samt förbud mot överlåtelse av fordran i vissa fall.

I *första stycket* föreskrivs att fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada inte får utmätas för den skadelidandes skuld. Utmätning av livräntebelopp kan dock ske enligt vad som föreskrivs i utsökningslagen. Dessa bestämmelser motsvarar vad som gäller f. n. beträffande skadestånd med anledning av personskada. De föreskrifter i utsökningslagen som avses är 66 § 3 och 8 mom. samt 67 d §.

I första stycket föreskrivs vidare att trafikförsäkringsanstalt får mot försäkringstagaren kvitta fordran på självriskbelopp enligt 21 §. På grund härav kan försäkringsgivaren redan när trafikskadeersättning skall betalas ut till försäkringstagaren göra avdrag för detta självriskbelopp. Detta gäller vare sig försäkringstagaren har rätt till trafikskadeersättning som skadelidande eller enligt 19 § första stycket har trätt in i annans rätt till trafikskadeersättning. Däremot får kvittning inte ske mot någon som enligt den bestämmelsen har trätt in i försäkringstagarens rätt till trafikskadeersättning. I ett sådant fall får självrisken återkrävas från försäkringstagaren på vanligt sätt.

Kvittning kan också ske mot den som är försäkringsskyldig men som har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Kvittningen avser i så fall fordran på ersättning som avses i 24 § andra stycket, dvs. fordran på belopp motsvarande det högsta självriskbelopp som får åberopas mot fysisk person.

Enligt utredningens förslag skall även fordran på obetald premie kunna kvittas mot försäkringstagarens fordran på trafikskadeersättning. Detsamma skall enligt förslaget gälla beträffande en av utredningen föreslagen premieavgift för den som inte har fullgjort sin försäkringsplikt. Med anledning därav vill jag erinra om att jag i den allmänna motiveringen (avsnittet 5.8.1) har behandlat frågan om sanktioner mot dem som inte fullgör sin försäkringsplikt eller som underlåter att betala premier i enlighet med försäkringsavtalet. Jag har därvid förordat att man inte nu tar slutlig ställning i dessa frågor utan avgör dem i sin helhet i samband

med prövningen av det förslag till nytt kontroll- och sanktionssystem som har lagts fram av en särskild arbetsgrupp. I enlighet därmed har jag inte nu funnit skäl att i lagen föra in bestämmelser om kvittning mot vare sig obetald premie eller premieavgift.

I *andra stycket* föreskrivs att fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada inte får överlåtas innan trafikskadeersättningen har blivit tillgänglig för lyftning. Genom detta förbud hindras den ersättningsberättigade att överlåta sin fordran till underpris.

Trafikskadeersättning torde få anses vara tillgänglig för lyftning först när betalningsskyldighet för försäkringsgivaren har inträtt enligt 22 och 24 §§ försäkringsavtalslagen. Om försäkringsgivaren i visst fall vägrar att betala ut ersättning, trots att betalningsskyldighet har inträtt enligt dessa bestämmelser, torde ersättningen vid tillämpning av andra stycket i förevarande paragraf likväl få anses vara tillgänglig för lyftning.

Överlåtelse i strid mot andra stycket är ogiltig. Försäkringsanstalten är alltså inte skyldig att betala ut ersättning till förvärvaren. Skulle försäkringsanstalten ändå göra det, kan den bli skyldig att på nytt utge beloppet till den skadelidande.

Det bör dock observeras att överlåtelseförbudet avser bara fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada. Bestämmelsen i andra stycket hindrar alltså inte att den skadelidande överlåter sin rätt till annan ersättning än trafikskadeersättning med anledning av skadan, vare sig ersättningen enligt 9 § trafikskadelagen jämfört med 5 kap. 3 § skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12) skall avräknas vid bestämmandet av trafikskadeersättningen eller får uppbäras vid sidan av sistnämnda ersättning. Som jag har nämnt i specialmotiveringen till 19 § andra stycket föreligger inte heller något hinder mot att försäkringstagaren överlåter sin rätt till trafikskadeersättning för skador på fordonet till den som har utställt en s. k. vagnskadegaranti.

30 §

Genom denna paragraf, som motsvarar 28 § i utredningens lagförslag, lagfästs den nuvarande ordningen med trafikförsäkringsförening.

Första stycket medför en skyldighet för trafikförsäkringsanstalterna att sluta sig samman i en trafikförsäkringsförening. Från associationsrättsliga synpunkter får föreningen som hittills karaktär av ideell förening.

Föreningen skall enligt huvudregeln ensam företräda försäkringsanstalterna i alla frågor som sammanhänger med det solidariska ersättningsansvar som anstalterna har enligt 17 §. Den skadelidande har att hålla sig till föreningen, när han vill begära ersättning i ett fall då den bestämmelsen är tillämplig, och han kan alltså inte vända sig mot någon av anstalterna. Uppkommer det tvist om rätten till ersättning eller om ersättningens storlek, skall talan riktas mot samtliga anstalter, och dessa företräds då av föreningen som legal ställföreträdare. Den regressrätt som enligt 20–24 §§ kan tillkomma anstalterna för utgiven trafikskadeersätt-

ning skall också utövas av föreningen på anstalternas vägnar. Enskild anstalt kan således inte väcka regresstalan.

Från principen att trafikförsäkringsföreningen exklusivt företräder anstalterna i de nu nämnda fallen gäller dock det undantaget att föreningen kan delegera visst ärende eller viss grupp av ärenden till enskild försäkringsgivare. Genom detta undantag blir det möjligt att tillgodose vissa utländska försäkringsanstalters önskemål att företrädas av den svenska trafikförsäkringsanstalt som i andra sammanhang företräder dem.

Trafikförsäkringsföreningen har med den föreslagna regleringen ställning uteslutande som legal ställföreträdare för de enligt 17 § solidariskt ansvariga försäkringsanstalterna och blir inte själv att anse som sådan anstalt. Föreningens uppgifter är dock delvis av samma slag som en trafikförsäkringsanstalts. Det finns därför behov av insyn och kontroll över föreningens verksamhet. Med hänsyn härtill har i *andra stycket* tagits in en bestämmelse om att föreningens stadgar skall fastställas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Vidare bör föreningen även i fortsättningen stå under försäkringsinspektionens tillsyn. En särskild föreskrift härom bör tas in i stadgarna.

31 §

Paragrafen, som motsvarar 24 § första och andra styckena i utredningens lagförslag, innehåller bestämmelser om straff för den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt eller som i annat fall använder eller låter använda ett fordon som saknar föreskriven trafikförsäkring. Frågan om påföljder i hithörande fall har behandlats i avsnittet 5.8.1 i den allmänna motiveringen.

Paragrafen motsvarar i huvudsak de nuvarande föreskrifterna i 24 § trafikförsäkringslagen. Avvikelse föreligger bara på en punkt, vilket hänger samman med att trafikförsäkringsplikten enligt 2 § trafikskadelagen har utsträckts till att avse varje registreringspliktigt fordon som inte är avställt, oavsett om fordonet används i trafik eller inte. Motsvarande utvidgning av straffansvaret har gjorts i förevarande paragraf.

32 §

Paragrafen, som motsvarar 24 § tredje stycket och 25 § i utredningens lagförslag, innehåller vissa ytterligare bestämmelser beträffande den som åsidosätter föreskrifterna om försäkringsplikt. I sak överensstämmande regler återfinns f. n. i 25 § trafikförsäkringslagen.

33 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens lagförslag, föreskriver skyldighet för förare av moped att under färd medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och på anmodan visa upp beviset för

trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Paragrafen innehåller även en bestämmelse om straff för den som åsidosätter denna skyldighet. Bestämmelserna har förts över från 23 a och 24 a §§ trafikförsäkringslagen.

Övergångsbestämmelserna

I fråga om övergångsbestämmelserna får jag hänvisa till vad jag har anfört i avsnitten 5.10 och 5.11 i den allmänna motiveringen.

Med anledning av en anmärkning under remissbehandlingen vill jag framhålla att nu gällande koncessioner för trafikförsäkringsanstalt bör äga giltighet även efter trafikskadelagens ikraftträdande och alltså tillerkännas samma verkan som tillstånd som har meddelats enligt 5 § denna lag.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik

I 2 § andra stycket bilansvarighetslagen finns f. n. en bestämmelse om verkan av medvållande på den skadelidandes sida. Enligt den bestämmelsen, som gäller både person- och sakskador, skall skadeståndet i ett sådant fall bestämmas efter en allmän skälighetsbedömning. Enligt en uttrycklig föreskrift skall dock underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm inte tillräknas den skadelidande som vållande. I enlighet med vad jag har sagt i den allmänna motiveringen (avsnittet 5.10) har denna jämkningsregel ersatts med en hänvisning till de nya medvållandereglerna i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (i paragrafens lydelse enligt prop. 1975:12). Dessa regler, som beträffande personskada innebär att jämkning i princip inte får ske vid medvållande, skall alltså tillämpas även på trafikskadeområdet fram till dess att trafikskadelagen träder i kraft och bilansvarighetslagen därmed upphör att gälla. Därefter tillämpas 12 § trafikskadelagen, som i detta hänseende har samma innebörd som 6 kap. 1 § skadeståndslagen. Jag vill tillägga att underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm inte heller i fortsättningen bör kunna tillräknas den skadelidande som vållande vid personskada. Att ha en uttrycklig regel härom har jag inte ansett nödvändigt. Jag får på denna punkt hänvisa till vad jag har anfört i specialmotiveringen till 12 § trafikskadelagen.

I 5 § andra stycket bilansvarighetslagen finns f. n. också en särskild medvållanderegel som tar sikte på bilägarnas och förarnas rätt till skadestånd i kollisionsfall. Såvitt gäller sakskador skall den bestämmelsen alltjämt tillämpas under bilansvarighetslagens återstående giltighetstid. Däremot skall bestämmelsen inte längre tillämpas på personskador. Beträffande dessa skador gäller i stället hänvisningen i 2 § andra stycket till 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

7.3 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen

I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnittet 5.11) har hänvisningen i 3 kap. 8 § skadeståndslagen till nuvarande regler om trafikförsäkring m. m. ersatts med en hänvisning till trafikskadelagen. För att få överensstämmelse med denna lag har vidare begreppet "motorfordon" i paragrafens nuvarande lydelse bytts ut mot "motordrivet fordon".

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om tillägg till vissa trafiklivräntor

I 15 § andra stycket lagen om tillägg till vissa trafiklivräntor finns f. n. en regel om trafikförsäkringsanstalternas inbördes ansvar för kostnader som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivräntor utgår enligt den lagen. Denna regel har ändrats så att den överensstämmer med den särskilda fördelningsregeln i 24 § första stycket trafikskadelagen.

7.5 Förslagen till lag om ändring i lagen om överlastavgift och lag om ändring i vägtrafikskattelagen

I 7 § lagen om överlastavgift och 35 § vägtrafikskattelagen finns hänvisningar till 6 eller 7 § bilansvarighetslagen när det gäller att ange den kategori av brukare av motorfordon som i fråga om påföljder e. d. skall jämställas med fordonsägaren. Eftersom några bestämmelser som svarar mot 6 och 7 §§ bilansvarighetslagen inte har tagits upp i trafikskadelagen, har den nuvarande hänvisningen till dessa bestämmelser ersatts av uttryckliga regler om vilka brukare som avses. Någon förändring i sak gentemot vad som nu gäller avses inte.

8 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. trafikskadelag,
2. lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
3. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
4. lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor,
5. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Bilaga 1
Utredningens lagförslag

1 Förslag till Trafikskadelag

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 § För skada i följd av trafik med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning enligt denna lag. Vad som förstås med motordrivet fordon anges i fordonskungörelsen (1972:595).

2 § Denna lag gäller ej i fråga om motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Lagen äger ej tillämpning på atomskada, i fråga om vilken enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45) gäller inskränkningar i rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning.

Trafikförsäkringsplikt

3 § För motordrivet fordon, som är eller skall vara registrerat här i landet och ej är avställt eller som utan registrering här användes i trafik, skall finnas trafikförsäkring, om ej annat följer av vad nedan sägs.

Skyldighet att taga och inneha trafikförsäkring åvilar den som enligt vad därom är föreskrivet är eller skall vara införd i bilregistret som fordonets ägare eller innehavare eller, i fråga om fordon som ej är infört i registret, fordonets ägare eller, om sådant fordon innehaves av någon som förvärvat det enligt avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fordonets innehavare.

4 § Försäkringsplikt enligt 3 § föreligger ej i fråga om

a) motordrivet fordon som tillhör staten,

b) annat motordrivet fordon under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584), allmänna förfogandelagen (1954:279) eller civilförsvarslagen (1960:74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963:110),

c) motordrivet fordon, som ej är upptaget i bilregistret, under tid då fordonet innehaves av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

Regeringen kan förordna om undantag från trafikförsäkringsplikt enligt 3 § i fråga om fordon som tillhör eller är registrerat eller eljest hemmahörande i viss främmande stat.

5 § Trafikförsäkring får meddelas endast av försäkringsanstalt som erhållit regeringens tillstånd därtill. Försäkringsanstalt, som erhållit sådant tillstånd, är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring enligt denna lag. Sådan skyldighet föreligger dock ej i förhållande till den som häftar för obetald premie enligt avtal om trafikförsäkring, för belopp för vilket han enligt sådant avtal haft att stå självrisk, för avgift enligt 30 § eller för ersättningsbelopp som avses i 22 § andra punkten. Skyldighet att meddela försäkring föreligger ej heller i fråga om fordon, vars närmast föregående ägare eller innehavare häftar enligt vad nu sagts.

Regeringen får i tillstånd enligt första stycket medge att försäkringsanstalten meddelar trafikförsäkring endast åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område.

Har regeringen beslutat återkalla tillstånd för viss försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, åligger det den som hos anstalten har tagit trafikförsäkring och som enligt denna lag är skyldig att inneha sådan försäkring att taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det regeringens beslut kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

6 § Avtal om trafikförsäkring kan icke bringas att upphöra tidigare än en månad efter det att anmälan om avtalets upphörande från försäkringsanstalten inkommit till statens trafiksäkerhetsverk eller, i fråga om fordon som ej är upptaget i bilregistret, till myndighet som regeringen bestämmer, såvida icke dessförinnan ny försäkring för fordonet blivit gällande eller skyldighet att inneha trafikförsäkring för fordonet upphört. I fall som avses i 5 § tredje stycket upphör dock försäkringsavtalet senast vid utgången av den där angivna fristen.

Ersättning från trafikförsäkring

7 § För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

Sådan ersättning utgår också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige. Från ersättningen avräknas dock vad den skadelidande uppburit i skadeersättning enligt lagen på den ort där skadefallet inträffade.

8 § Ersättning enligt 7 § utgår ej för skada på fordonet eller på egendom som befordras med detta. Sådan ersättning utgår dock till förare eller passagerare i fordonet för skada på kläder eller andra tillhörigheter som han bar på sig eller eljest medförde i fordonet för sitt personliga bruk.

9 § För personskada som i följd av trafik med två eller flera motordrivna fordon tillfogas förare eller passagerare i något av fordonen utgår ej trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för annat av fordonen. Detsamma gäller i fråga om sådan sakskada som avses i 8 § andra punkten.

10 § Uppkommer i följd av trafik med två eller flera motordrivna fordon skada på något av fordonen eller på egendom som befordras med något av dem och som ej utgör sådana personliga tillhörigheter som avses i 8 § andra punkten, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för annat av fordonen endast om skadan orsakats genom vållande i samband med detta fordons förande eller av bristfällighet på fordonet. Har ägare, brukare eller förare av något av fordonen lidit sådan skada och har vållande i samband med förandet av eller bristfällighet på det fordonet medverkat till skadan, jämkas ersättningen efter vad som finnes skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Ägaren tillkommande ersättning jämkas dock ej om fordonet brukades olovligen.

11 § För sakskada som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon utgår ej i något fall trafikskadeersättning till den som vid skadetillfället uppsåtligen brukade fordonet utan lov eller till den som medföljde fordonet eller lät egendom befordras med detta med vetskap om att det brukades olovligen.

12 § I fråga om trafikskadeersättning äger bestämmelserna om skadestånd i 5 kap. och 6 kap. 2 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207) samt bestämmelserna i lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning.

Trafikskadeersättning med anledning av personskada får dock jämkas på grund av vållande på den skadelidandes sida endast om han själv medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

13 § Trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse utgår med högst trettio miljoner kronor från trafikförsäkringen för varje motordrivet fordon som vid händelsen medverkat till uppkomsten av skada. Beloppet innefattar ej ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Förslår ej i första stycket angivet försäkringsbelopp till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning ur beloppet, skall gottgörelse i första hand beredas dem som har rätt till ersättning med anledning av personskada. Ersättningarna till dem som ej kan beredas full gottgörelse ur beloppet nedsättes med samma kvotdel. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller annan myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

14 § Skadelidandes rätt till trafikskadeersättning med anledning av personskada eller rätten för annan än försäkringstagaren att erhålla

trafikskadeersättning för sakskada kan ej inskränkas genom villkor i försäkringsavtalet.

Försäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring äger icke till befrielse från skyldighet att utge trafikskadeersättning åberopa omständighet som beror av annan än den skadelidande eller, i fråga om ersättning med anledning av personskada, omständighet som inträffat före den händelse som orsakat skadan.

Ersättning för skada genom oförsäkrat eller okänt fordon

15 § Uppkommer skada i följd av trafik med motordrivet fordon, för vilket enligt 4 § första stycket ej föreligger trafikförsäkringsplikt eller vilket tillhör främmande stat och med stöd av 4 § andra stycket undantagits från försäkringsplikt, svarar staten för den trafikskadeersättning som enligt denna lag skulle ha utgått från fordonets trafikförsäkring, om sådan funnits.

Uppkommer i annat fall än som avses i första stycket skada i följd av trafik med motordrivet fordon, för vilket ej finnes trafikförsäkring enligt denna lag, eller uppkommer sådan skada utan att det kan utrönas genom vilket fordon skadan orsakats, åvilar motsvarande ersättningsansvar solidariskt samtliga de försäkringsanstalter som vid skadetillfället innehade tillstånd att meddela trafikförsäkring. Anstalterna emellan fördelas ansvarigheten efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

16 § För sakskada som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon, för vilket vid skadetillfället icke fanns föreskriven trafikförsäkring, utgår ej på grund av vad i 15 § andra stycket sägs trafikskadeersättning till den som var skyldig att inneha sådan försäkring för fordonet eller till den som medföljde fordonet med vetskap om att försäkring icke fanns. Ersättning utgår dock till den försäkringspliktige, om fordonet var avställt eller varken var eller skulle vara registrerat här i landet samt vid tillfället brukades olovligen.

Skadestånd för trafikskada och återkravsrätt mot trafikförsäkring

17 § Bestämmelserna i denna lag utgör ej hinder mot att anspråk på skadestånd göres gällande med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon.

Är någon skyldig att utge skadestånd till ägare, brukare eller förare av motordrivet fordon för sakskada, uppkommen i följd av trafik med fordonet, och har vållande i samband med förandet av fordonet eller bristfällighet på detta medverkat till skadan, jämkas skadeståndet efter vad som finnes skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Vad nu

sagts gäller dock ej ägaren tillkommande skadestånd, om fordonet brukades olovligen.

18 § Den som utgett skadestånd med anledning av skada, uppkommen i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning enligt denna lag. Sådan rätt till återkrav föreligger dock ej i fråga om belopp som trafikförsäkringsanstalten skulle ha ägt återkräva från den skadeståndsskyldige, om anstalten utgett trafikskadeersättning till den skadelidande.

Har enligt avtal om skadeförsäkring försäkringsgivaren utgett ersättning för skada som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder försäkringsgivaren intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning.

Trafikförsäkringsanstalts återkravsrätt

19 § Försäkringsanstalt som utgett trafikskadeersättning enligt denna lag får kräva ersättningen åter av den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Är ägare eller innehavare av järnväg enligt lag ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning utgått, äger försäkringsanstalten återkravsrätt mot den ansvarige i den omfattning som med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt finnes skälig.

20 § I avtal om trafikförsäkring får göras förbehåll om rätt för försäkringsanstalten att av försäkringstagaren återkräva utgiven trafikskadeersättning intill belopp för vilket försäkringstagaren åtagit sig att stå självrisk. Försäkringsanstalt är ej skyldig att meddela trafikförsäkring utan förbehåll om sådan återkravsrätt eller med förbehåll om återkravsrätt för ett självriskbelopp som för varje skadeorsakande händelse understiger en fyrtiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadefallet inträffar.

21 § Skall trafikskadeersättning utges solidariskt från trafikförsäkringarna för två eller flera fordon, skall försäkringarna sinsemellan slutligt taga lika del i ersättningsansvaret. Har vållande i samband med förandet av eller bristfällighet på något av fordonen medverkat till skadan, skall dock försäkringen för det fordonet i förhållande till försäkringen för fordon på vars sida sådant förhållande ej föreligger bära hela ersättningen. Föreligger förhållande som nu nämnts i fråga om två eller flera av fordonen, skall ersättningsansvaret fördelas mellan försäkringarna för dessa fordon efter vad som finnes skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

22 § Har enligt 15 § andra stycket trafikskadeersättning utgetts för skada uppkommen i följd av trafik med motordrivet fordon, vars identitet ej kunnat fastställas, och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den trafikförsäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring för fordonet. Avser enligt nämnda lagrum utgiven ersättning skada uppkommen i följd av trafik med motordrivet fordon, för vilket ej fanns föreskriven trafikförsäkring, får ersättningen intill ett belopp motsvarande i 20 § andra punkten angivna lägsta självriskbelopp krävas åter från den som var skyldig att inneha sådan försäkring för fordonet.

23 § I vidare mån än som följer av 15 § andra stycket andra punkten eller 19—22 §§ äger trafikförsäkringsanstalt ej återkräva utgiven trafikskadeersättning från annan. Vad nu sagts utgör ej hinder för sådan anstalt att göra gällande återkrav på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren eller annan trafikförsäkringsanstalt.

Ansvarsbestämmelser

24 § Den som i fråga om här i landet registrerat motordrivet fordon, som ej är avställt, underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt enligt denna lag dömes till böter.

Användes annat motordrivet fordon än som avses i första stycket i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja eller vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finnes, dömes den som försäkringsplikten åläg till böter. Till samma straff dömes envar annan som använder eller låter använda motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring icke finnes.

Om någon under tid då han står under åtal för förseelse som avses i andra stycket fortsätter samma förseelse, skall som särskilt brott anses vad han förbrutit före varje åtal.

25 § Har någon gjort sig skyldig till förseelse som avses i 24 § första stycket, kan domstol i mål om ansvar för förseelsen eller också på särskild talan sedan domen i målet vunnit laga kraft förelägga honom vid vite att fullgöra försäkringsplikten.

Övriga bestämmelser

26 § Talan om anspråk på trafikskadeersättning enligt denna lag skall, vid påföljd att rätten till talan annars är förlorad, väckas inom tre år från det skadan uppkom eller, när fråga är om återkrav enligt 18 §, inom tre år från den dag krav riktades mot den återkravsberättigade, dock ej senare än tio år från det skadan uppkom.

I fråga om annat fordringsanspråk på grund av avtal om trafikförsäkring gäller 29 § lagen (1929:77) om försäkringsavtal. Bestämmelsen i 15 § nämnda lag äger ej tillämpning på premie enligt sådant avtal.

27 § Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej tagas i mät för den ersättningsberättigades skuld. Sådan fordran får ej heller överlåtas, innan ersättningen är tillgänglig för lyftning.

Bestämmelserna i första stycket hindrar ej utmätning av livräntebelopp enligt vad som föreskrives i utsökningslagen. De utgör ej heller hinder för trafikförsäkringsanstalt att mot fordran på trafikskadeersättning kvitta fordran på premie enligt avtal om trafikförsäkring, belopp för vilket försäkringstagare enligt sådant avtal haft att stå självrisk, avgift enligt 30 § eller belopp för vilket rätt till återkrav föreligger enligt 22 § andra punkten.

28 § I fall som avses i 15 § andra stycket företrädes de ansvariga försäkringsanstalterna i mål om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en av dem bildad trafikförsäkringsförening eller av den av anstalterna som föreningen för visst fall utser.

Regeringen eller annan myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

29 § Vad i denna lag är föreskrivet om trafikförsäkringsanstalt skall i fall som avses i 15 § första stycket i tillämpliga delar gälla staten.

30 § Den som underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt enligt denna lag skall i mål om ansvar för förseelsen eller, om åtal för förseelsen ej väckes, på talan av trafikförsäkringsföreningen åläggas att till föreningen erlägga en avgift motsvarande försäkringspremie för den tid förseelsen avser. Kan i fråga om icke registrerat fordon eller registrerat fordon, som är avställt, ej utrönas under hur lång tid fordonet använts i trafik här i landet utan att försäkring funnits, skall avgiften motsvara premie för ett år.

Regeringen eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om beräkning av avgift som avses i första stycket. Om indrivning och redovisning av sådan avgift gäller vad som i dessa hänseenden är föreskrivet om böter.

31 § Regeringen eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om trafikförsäkringens ordnande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976, då

1) lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
2) lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon,
3) lagen (1939:776) med vissa bestämmelser om trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m m,

4) förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten

skall upphöra att gälla.

2 Förslag till Lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Härigenom förordnas, att 3 kap. 8 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 KAP.	
8 §	
Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motorfordon* som vållats av fordonets förare, i den mån ersättning för skadan skall utgå enligt *lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon eller skall utges antingen av någon som i egenskap av fordonets ägare är ansvarig för skadan men enligt 4 § nämnda lag är befriad från trafikförsäkringsplikt eller av staten enligt lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.*	Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motordrivet fordon* som vållats av fordonets förare, i den mån ersättning för skadan skall utgå enligt *trafikskadelagen (1975:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor

Härigenom förordnas, att 15 § lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
15 §	
De försäkringsanstalter, som meddelar trafikförsäkring, svarar solidariskt för kostnader som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivräntor utgår enligt denna lag.	
De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till *de belopp som dessa under närmast föregående kalanderår uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.*	De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till *beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

4 Förslag till Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom förordnas, att 7 § lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §	
Överlastavgift påföres för bil, ägaren, och för släpvagn, ägaren av den bil som släpvagnen drages av.	
I fråga om bil som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare.	
Brukas bil av någon som *är skyldig att ersätta skada enligt 6 eller 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik*, anses brukaren som bilens ägare.	Brukas bil *utan lov eller brukas den* av någon som *innehar den med nyttjanderätt och ingår i upplåtelsen befogenhet att anställa förare av fordonet eller föres fordonet utan att sådan befogenhet föreligger av annan förare än den av ägaren anställde*, anses brukaren som bilens ägare.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976.

5 Förslag till Förordning om ändring i vägtrafikskatteförordningen(1973:601)

Härigenom förordnas, att 35 § vägtrafikskatteförordningen (1973:601) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
35 §	
Brukas fordon utan lov eller av någon som *enligt 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada* dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.	Brukas fordon utan lov eller *brukas det* av någon som *innehar det med nyttjanderätt och ingår i upplåtelsen befogenhet att anställa förare av fordonet eller föres fordonet utan att sådan befogenhet föreligger av annan förare än den av ägaren anställde* dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976.

Sammanställning av remissyttranden

1 Allmänna synpunkter

1.1 *JK*: Trafikskadeutredningens förslag till trafikskadelag motsvarar väl de krav på en ny lagstiftning om trafikförsäkring som kan ställas i dagens läge. Den enda mera allvarliga bristen i lagförslaget är enligt min mening att ersättning för skada på motorfordon eller på egendom som befordras med detta inte utgår från trafikförsäkringen för fordonet. Det har emellertid inte legat inom ramen för utredningens uppdrag att överväga denna fråga. Enligt direktiven skall frågan anstå, främst med hänsyn till de kostnader som är förknippade med en övergang till ett system som bygger på "no-fault"-principen. Trots den nu antydda bristen innebär utredningens förslag ett stort steg mot ett från rättsteknisk synpunkt invändningsfritt system. De svagheter som finns är väsentligen betingade av den ekonomiska ram utredningen haft att röra sig inom. Jag anser sammanfattningsvis att förslaget är väl ägnat att upphöjas till lag även om jag vill ifrågasätta om inte vissa smärre ändringar bör göras.

Det nuvarande ersättningssystemet bygger på fiktionen att skadestånd utgår från en skadeståndsskyldig personligen, medan det i regel utgår ur en försäkring. Den mest framträdande olägenheten med denna konstruktion är att fordonsföraren utesluts från ersättningsrätt. I det föreslagna systemet frikopplas den obligatoriska trafikförsäkringen från skadeståndsreglerna, vilket medför att den skadelidande, vem han än är, får ersättning för sin skada. En annan fördel med det nya systemet är att det från rättsteknisk synpunkt är mindre komplicerat än det gällande med dess presumtionsansvar och invecklade ansvarsbedömningar.

1.2 *RÅ*: Vid betraktande av de reformer på skadeståndsrättens område som genomförts eller är under övervägande måste en översyn av regelsystemet på trafikskadeståndsrättens område närmast betraktas som en logisk nödvändighet. Särskilt bestämmelserna om ersättning för personskada måste naturligtvis bringas i överensstämmelse med vad som skall komma att gälla beträffande skadestånd i allmänhet, även om lagstiftningen rörande obligatorisk trafikförsäkringsplikt ger det aktuella rättsområdet en särställning. Liknande undantagsförhållanden råder emellertid även på andra områden inom skadeståndS- och försäkringsrätten. En självklar målsättning bör vara att skadeståndsrättigheter som kan hänföras till yttre sociala miljöförhållanden bör ges en så långt som möjligt likformig bedömning. Det kunde därför vara önskvärt att ett mera samlat reformförslag framlades för övervägande. Det nu aktuella förslaget ger som utredningen påpekat de i trafiken skadelidande en i viss mån privilegierad ställning. Skador, som är att hänföra till våra yttre sociala förhållanden, vare sig de grundas på brottsligt eller culpöst förfarande i allmänhet eller på rena olyckshändelser, borde rimligtvis utifrån det tänkande som innebär att staten ansvarar för den enskildes trygghet medföra en i rättsligt hänseende enhetlig bedömning. Hur den ekonomiska sidan av saken skall utformas må vara en politisk fråga. Den kan lösas genom obligatoriska eller genom mer eller mindre nödvändiga frivilliga försäkringar eller genom att det allmänna patar sig ansvar. Det kan konstateras att det på skadeståndsrättens område för närvarande

återfinns ett konglomerat av dessa lösningar. Även mot denna bakgrund måste dock som i andra fall ett partiellt reformarbete godtagas, trots att konsekvenserna kan vara svåra att överblicka. Det har inte legat inom utredningens uppdrag att uttala sig om de större linjerna i den framtida utvecklingen av medborgarnas skydd mot skador på grund av den sociala miljö som samhället utformar. Det synes inte särskilt osökt att ifrågasätta en utredning om en olycksfallsförsäkring inom ramen för eller genom en utbyggnad av den allmänna försäkringen. En sådan anordning som väl närmast måste ta sikte på förbättrade ersättningsmöjligheter för personskada hindrar inte att skadeförsäkringar på frivillig väg alltjämt kan stå till buds för den som önskar disponera sina inkomster för sådant ändamål. Ett förbättrat socialt grundskydd skulle emellertid på sikt troligen underlätta genomförandet av nödvändiga lagregleringar på olika skadeområden. I dagens läge måste dock såsom anförts en partiell reform på trafikskadeområdet accepteras med det förbehållet att den lösning som nu kan väljas måste ses som en relativt kortsiktig anordning. Mot denna bakgrund bör ingreppen i den bestående ordningen ske med viss försiktighet.

Med de reservationer som anförts bör huvudprinciperna för utredningens förslag godtagas. Betänkandets överväganden får visserligen såsom tämligen hårt bundna av direktiven inte anses ha varit särskilt förutsättningslösa. A andra sidan är de väl motiverade och står i god överensstämmelse med den allmänna utvecklingen inom den svenska skadeståndsrätten. Vidare har så långt det för närvarande synes möjligt tillbörliga hänsyn tagits till internationella förhållanden. Det är visserligen beklagligt att större rättslikhet på det förevarande området inte kan åstadkommas ens mellan de nordiska länderna, men detta förhållande får accepteras med de olika nationella förutsättningar som tills vidare råder.

1.3 *Svea hovrätt*: Hovrätten har en i stort sett positiv inställning till utredningens förslag. Det är enligt hovrättens mening tillfredsställande att fordonsförares möjligheter att erhålla ersättning från trafikförsäkring vidgas samt att de som åsamkats personskador i följd av motorfordonstrafik blir berättigade till ersättning oberoende av annans vållande. Genom de föreslagna reglerna ökas också den nordiska rättslikheten på förevarande område vilket är av stort värde. Hovrätten anser att förslaget, som färdigställts på berömvärt kort tid, är väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning.

Hovrätten, som förutsätter att förslaget blir föremål för lagrådsgranskning, har ej kunnat göra någon fullständig lagteknisk granskning.

1.4 *Rikspolisstyrelsen*: Utredningen föreslår att ersättning för personskada skall utgå efter helt objektiva grunder och att även ägare, brukare och förare av motordrivet fordon får rätt till ersättning ur trafikförsäkringen. Förslaget innebär en genomgripande förändring av nu gällande regler. Med hänsyn härtill hade det varit önskvärt att grunderna för och effekterna av förslaget utretts och redovisats utförligare än som skett. Styrelsen anser dock att de sociala och humanitära skäl som åberopats har sådan styrka att förslaget ändock kan tillstyrkas. På grund av anförda skäl anser sig styrelsen även kunna godta att generella undantag från ersättningsrätten inte medges. Enligt styrelsen bör man på denna punkt inte göra någon åtskillnad mellan person- och sakskador.

1.5 *FCF*: Civilförvaltningen finner det tillfredsställande, att ifrågavarande bestämmelser i huvudsak sammanförts i en författning. Därigenom har

erhållits en bättre överblick av detta i sig självt svåröverskådliga ämnesområde. Trots det beaktansvärda arbete utredningen utfört är dock även de nu föreslagna rättsreglerna på området både komplicerade och svårgenomträngliga. På grund härav har civilförvaltningen inte varit i tillfälle att under remisstiden i önskvärd omfattning genomgå konsekvenserna av författningsförslagen på den statliga skaderegleringens område. Framför allt gäller detta sådana överenskommelser såsom rörande jämkning och regress, vilka utredningen antytt åtminstone för trafikförsäkringsanstalternas del. Civilförvaltningen, som handlägger ca 1 500 trafikskadeärenden om året, utgår emellertid från att hithörande förslag i den mån de beror på vederbörligt bemyndigande från riksdag och regering, dessförinnan hänskjuts till civilförvaltningen för yttrande.

1.6 *Postverket*: Från styrelsens sida är intet att erinra mot i betänkandet redovisade författningsförslag. Av postverkets fordonspark har bilansvarighetsförsäkring och motsvarande tecknats för bilar och mopeder och såvitt nu kan bedömas avser styrelsen inte att göra någon ändring däri, om författningsförslagen genomföres. Styrelsen överväger att också beträffande postverkets truckar och traktorer teckna mot bilansvarighetsförsäkring svarande försäkring.

1.7 *Televerket*: Principerna i betänkandet och utformningen av författningsförslagen föranleder inga invändningar från televerkets sida. I vad gäller de speciella synpunkter som televerket i egenskap av ägare till ett stort antal motorfordon av olika slag kan anlägga på betänkandet vill verket framhålla nedanstående.

Upplysningsvis kan nämnas, *att* televerkets motorfordon är försäkrade enligt s k bilansvarighetsförsäkring, som i sak motsvarar heltrafikförsäkring och som tillämpas, då försäkringsplikt för staten tillhöriga motorfordon enligt lag inte föreligger, *samt att* televerket beräknar att, om utredningens förslag genomföres, verkets kostnader för bilansvarighetsförsäkring för sina motorfordon kommer att öka med ca 330 000 kr/år. Sistnämnda belopp har beräknats på grundval av antalet motorfordon vid 1974 års ingång och nuvarande försäkringspremier.

1.8 *SJ*: Den av utredningen föreslagna konstruktionen av ersättningssystemet vid trafikskador ger ej anledning till erinran från SJ:s sida.

1.9 *Statens vägverk*: Utredningens förslag tillstyrkes i allt väsentligt. Sålunda biträder vägverket bl. a. förslaget att stärka personskadeskyddet på väsentliga punkter. Verket syftar därvid på den föreslagna utvidgningen av den trafikförsäkringspliktiga fordonskategorien, förares och ägares inbegripande i kretsen av ersättningsberättigade, som sker genom en omkonstruering av trafikförsäkringsbegreppet samt jämkningsreglernas nya utformning.

1.10 *Statens trafiksäkerhetsverk*: Utredningen har redovisat den komplicerade och i vissa delar svårtillgängliga materian som uppdraget omfattar på ett överskådligt sätt. Den föreslagna övergången till ett på objektiva grunder baserat ersättningssystem har fastlagts i direktiven till utredningen. Utredningens arbete har också präglats av en anpassning av trafikskadeersättningsreglerna till de grundläggande principer som legat bakom utformningen av den nya skadeståndslagen. Den väsentliga frågan hur den föreslagna regleringen påverkar trafiksäkerheten har inte ägnats särskilt stort utrymme. Frågan har dock berörts i två hänseenden: ersättningsskyldighetens brottsförebyggande effekt och premiesättningens inverkan.

1.11 *Luftfartsverket*: Ur de synpunkter luftfartsverket har att företräda finns intet att erinra mot vad utredningen i betänkandet anfört och föreslagit. Kostnaderna för trafikskadeersättningar är för verkets del marginella och ett genomförande av de föreslagna reformerna torde icke komma att ändra detta förhållande.

1.12 *Statskontoret*: Från de synpunkter statskontoret närmast har att företräda föranleder de förslag som lagts fram i angivet betänkande inte några erinringar eller uttalanden i övrigt från ämbetsverkets sida.

1.13 *Generaltullstyrelsen*: Tullverket använder i sin verksamhet cirka 250 egna motorfordon, i huvudsak personbilar. - - - Den utbyggnad av försäkringsskyddet som föreslås av utredningen torde innebära höjda kostnader för staten såsom ansvarig för skada med statens motorfordon. Man bör kunna utgå från att kostnadsstegringen ungefär kommer att motsvara den höjning av försäkringspremierna som enligt betänkandet förutsättes bli erforderlig. Generaltullstyrelsen anser emellertid att man på de skäl utredningen anfört bör genomföra den föreslagna lagstiftningen trots de ökade kostnaderna för försäkringstagarna och staten, bl. a. med hänsyn till den förenkling av ersättningsreglerna som uppkommer därest förslaget genomföres.

1.14 *Försäkringsinspektionen*: Förutom förslag om avskaffande av reglerna om presumtionsansvar och införande av bestämmelser om objektivt ansvar behandlar betänkandet tre huvudfrågor. För det första föreslås att förare (ägare, brukare) av motorfordon i princip får samma rätt till ersättning ur trafikförsäkringen som tillkommer tredje man. För det andra föreslås att ersättning för personskada skall kunna jämkas endast vid uppsåtlig eller grovt vårdslös medverkan från den skadelidandes egen sida. Slutligen och för det tredje föreslås att ersättningarna till förare och passagerare i ett motorfordon för personskada och skada på vissa personliga tillhörigheter kanaliseras till och slutligt bäres av det "egna" fordonets försäkring.

Förslagen i de två första huvudfrågorna, som innebär de mest iögonfallande förbättringarna i förhållande till dagens ordning, tillstyrkes i princip av inspektionen.

Utredningens tredje förslag bygger på ett rättsligt nytänkande som torde leda till en omfattande omfördelning av premierna för fordonsägarna genom att regress mot annat fordons trafikförsäkring enligt förslaget omöjliggöres ifråga om förar- och passagerarskador. Det ligger självfallet mycket positivt i att man syftar till att fjärma sig från skuldtänkandet och i stället basera ersättningssystemet på personskadesidan på något som i realiteten utgör en olycksfallsförsäkring men med ersättning enligt skadeståndsrättsliga beräkningsregler. En mera fullständig no-fault-konstruktion har utredningen i enlighet med sina direktiv ställt på framtiden. Såsom en följd härav ter sig utredningsförslaget inkonsekvent, eftersom man på sakskadesidan blir kvar vid ansvarsgrunden för ersättningen må vara i en förändrad gestaltning i detaljerna – och att man därför i flertalet fall ändock måste göra en vällandeutredning. Försäkringsinspektionen kan givetvis inte på grundval av föreliggande utredningsmaterial ta någon ställning till en fullständig no-fault-lösning konsekvent genomförd över både person- och sakområdet. Det står å andra sidan klart, att det erforderliga nytänkandet på området avsevärt skulle underlättas vid en sådan totallösning.

Förutom en del internationella komplikationer, som förslaget om

ändrade kanaliseringsregler sannolikt skulle komma att medföra, talar i övrigt mot dess genomförande nu att någon tillräckligt långtgående utredning, belysande den förändrade kostnadsbild för den enskilde, som torde bli följden av det föreliggande förslaget, icke presenterats. Utredningen har nöjt sig med att söka belysa förväntade förändringar i genomsnitt för olika fordonsslag (personbilar, lastbilar etc) men har avstått från att uppskatta premiekonsekvenserna för olika riskgrupper inom respektive fordonsslag, något som för den enskilde konsumenten torde te sig vida intressantare. Ett övergivande av nu gällande bonussystem, med vilket de nya tankegångarna torde vara bäst förenliga och därför också förordats av utredningen, accentuerar premieproblematiken ytterligare.

Sådant förslaget nu föreligger vill inspektionen allvarligt ifrågasätta lämpligheten av genomförandet i dagsläget. Ämbetsverket menar, att de viktigaste nyheterna i utredningens förslag kan åvägabringas genom begränsade förändringar i den gällande lagstiftningen (och eventuellt genom nya frivilliga försäkringsprodukter). Sålunda torde jämkningsreglerna kunna anpassas till den ordning, som förväntas bli lagfäst i skadeståndslagen på grundval av skadeståndskommitténs förslag. Likaså synes det möjligt att förbättra förarskyddet på det sätt som avsetts genom att antingen låta den obligatoriska trafikförsäkringen inkludera även ett sådant skydd eller införa en obligatorisk (eventuellt frivillig) förarolycksfallsförsäkring med ersättning enligt skadeståndsrättsliga beräkningsregler.

Mot den här angivna bakgrunden förordar inspektionen att nuvarande bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftning blir föremål för en översyn med den mera begränsade målsättningen att åstadkomma ett förbättrat förarskydd och liberalare jämkningsregler vid personskada inom ett i övrigt oförändrat ersättningssystem. En övergång till det rättsliga nytänkandet på trafikskadeområdet, för vilket i och för sig många skäl talar, synes böra grundas på ett mera långtsyftande utredningsarbete, där no-fault-tanken och dess konsekvenser bl a på kostnadssidan får klarare belysning och där man i sammanhanget mera explicit behandlar frågan om vad den obligatoriska trafikförsäkringen bör omfatta.

1.15 *Konsumentombudsmannen*: Utredningens förslag innebär att ett socialförsäkringsrättsligt betraktelsesätt skall anläggas när det gäller personskador i trafiken. Detta medför bl a att det endast i undantagsfall skall vara möjligt att jämka ersättning för personskador på grund av medvallande. KO finner förslaget i hög grad tilltalande och tillstyrker att nu gällande lagstiftning ersätts med en trafikskadelag enligt de principer som utredningen föreslagit.

1.16 *Konsumentverket*: Sedd med dagens ögon företer gällande lagstiftning en rad brister; främst bör framhållas att förare av fordon ej är berättigad till ersättning ur egna bilens försäkring och därest skadelidande är medvållande kan ersättningen för honom jämkas. I de förslag som utredningen framlägger har frågor om vållande och skuld trängts tillbaka till förman för ett s. k. objektivt ansvar. Konsumentverket finner de föreslagna bestämmelserna vara tillfredsställande.

1.17 *Länsstyrelsen i Älvsborgs län*: Länsstyrelsen ansluter sig i allt väsentligt till de synpunkter, som kommit till uttryck i betänkandet. Gällande regler om ansvarighet för skada till följd av automobiltrafik och

därmed sammanhängande äldre författningar torde sedan lång tid tillbaka ha varit i behov av modernisering för att därigenom bättre svara mot dagens krav.

Det av utredningen föreslagna ersättningssystemet tillgodoser enligt länsstyrelsens uppfattning mycket bättre skadelidandes sociala behov av ekonomiskt skydd och då främst vid personskador än som är fallet med nuvarande system. Särskilt har utredningen beaktat förhållandet, att förare av ett fordon enligt nuvarande ordning inte kan få ersättning ur det egna fordonets trafikförsäkring. Vidare har utredningen uppställt mindre stränga krav för den som är medvållande i trafikolycka såvitt avser personskada, vilket för denne innebär ett bättre ekonomiskt skydd. Även den som försummar att betala sina försäkringspremier eller den som är rattonykter eller den som brukar ett fordon olovligt tillerkänns försäkringsskydd för personskador, vilket, inte minst med tanke på vederbörandes eventuella anhöriga, är betydelsefullt.

1.18 *Yrkesskadekommittén*: Från de synpunkter kommittén har att beakta biträder kommittén utredningens förslag beträffande ersättning vid personskada. Kommittén finner ej anledning till erinran mot förslaget i övrigt.

1.19 *Leasingutredningen*: Från de synpunkter leasingutredningen har att företräda finns inget att erinra mot betänkandets principiella innehåll.

1.20 *Försäkringsrättskommittén*: Det framlagda förslaget har sin tyngdpunkt i reglerna om ersättning för personskada i följd av biltrafik. Därutöver har trafikskadeutredningen tagit upp ett inte ringa antal frågor om ersättning för sakskada, om trafikförsäkringens allmänna konstruktion och om förhållandet mellan försäkringsgivare ("trafikförsäkringsanstalt") och försäkringstagare vid trafikförsäkring.

Som helhet utgör det framlagda betänkandet – inte minst med tanke på den begränsade tid som stått till utredningens förfogande – ett ambitiöst och skickligt genomfört arbete, där många viktiga trafikskaderättsliga problem givits en inträngande och värdefull analys. Detta hindrar dock inte att försäkringsrättskommittén på flera punkter ställer sig kritisk mot utredningens resonemang och förslag.

Särskilt de frågor som rör trafikförsäkringens allmänna konstruktion och förhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare har nära beröring med försäkringsrättskommitténs uppdrag. Kommittén, som nyligen börjat sin verksamhet, har ännu inte kunnat utreda de frågor beträffande försäkringsavtal i allmänhet som trafikskadeutredningen nu behandlar för trafikförsäkringen. Kommittén kan därför inte ta definitiv ställning till dessa frågor. Kommittén vill erinra om att vissa försäkringar, som inte berörs av utredningens förslag, har nära samband med trafikförsäkring. Särskilt gäller detta vagnskadeförsäkring och annan kaskoförsäkring av bil. Sådan försäkring sammanförs för närvarande med trafikförsäkring till en gemensam försäkringstyp, motorfordonsförsäkring, med i många avseenden gemensamma villkor. Även vid försäkringsbolagens pågående arbete med att skapa gemensamma allmänna försäkringsvillkor för försäkringar som berör privata konsumenter torde avsikten vara att villkoren skall gälla även trafikförsäkring i den mån tvingande lagstiftning inte lägger hinder i vägen. Hur de av utredningen föreslagna reglerna om trafikförsäkring skulle förhålla sig till vad som kan komma att befinnas lämpligt vid kaskoförsäkring av bil – och vid annan sakförsäkring – låter sig för närvarande inte överblicka. Detsamma torde gälla försäkrings-

givarens regressrätt, vilken för närvarande är föremål för utredning av skadeståndskommittén, låt vara att trafikskadeutredningen har samrått med denna kommitté och överensstämmelse i vissa principfrågor befunnits föreligga. Försäkringsrättskommittén anser detta utgöra ett visst skäl mot att beträffande frågor som är jämförelsevis betydelselösa för skyddet vid skador genom motortrafik nu införa tvingande regler. – –

Försäkringsrättskommittén ansluter sig till huvudpunkterna i förslaget men anser att i enskildheter reglerna bör förenklas sakligt och rättstekniskt. I vissa avseenden torde en förenkling kunna ske genom att, liksom enligt gällande rätt, anknyta till allmänna skadeståndsoch försäkringsrättsliga principer i stället för att konstruera trafikskadesystemet som ett självständigt system vilket fordrar särskilda regler. En sådan anknytning skulle också underlätta samordningen mellan trafikförsäkring och annan motorfordonsförsäkring samt skadeförsäkring i övrigt.

1.21 *Landstingsförbundet*: Den föreslagna försäkringsreformen medför att alla de som skadas vid trafikolycksfall får bättre förutsättningar att själva klara av följderna av en skada. Detta innebär även att de krav på kompletterande stöd från samhällets sida, som för närvarande kan uppkomma i fall där nuvarande regler medger skadeersättning endast i begränsad omfattning eller inte alls, kommer att reduceras. Kostnaderna för trafikskadeersättningar kommer sålunda enligt förslaget att i ökad omfattning överföras på motorfordonsägarna via trafikförsäkringen.

Utifrån dessa principiella grunder i och konsekvenser av utredningens förslag anser landstingsförbundet att en sådan reform är motiverad.

1.22 *LO* tillstyrker utredningsförslaget.

1.23 *TCO*: Förslaget överensstämmer i allt väsentligt med de tankegångar som ligger bakom de avtal om trygghetsförsäkring som under 1974 träffats mellan arbetsmarknadens parter. I dessa avtal sätts den skadelidandes intresse i centrum och ersättning utgår oavsett vem som vållat skadan. TCO hälsar därför lagförslaget med stor tillfredsställelse och anser sig – såvitt avser personskada – kunna tillstyrka förslaget med endast den reservationen, att jämkning på grund av medvållande borde kunna begränsas till fall av uppsåtligt förfarande.

1.24 *SACO* tillstyrker huvudprinciperna i utredningens förslag innebärande att ersättning från trafikförsäkring skall utgå för personskador på rent objektiva grunder, oavsett om föraren är presumtionsansvarig och oavsett om brister föreligger på bilen. SACO noterar även med tillfredsställelse att också föraren omfattas av det nya personskadeskyddet och att ägaren också i egenskap av passagerare får full ersättning när han skadas.

1.25 *Statsanställdas förbund*: Den snabba utvecklingen på olika områden i samhället för med sig stora krav på ändringar av gällande regler i lagar och författningar. Ett område som alltför länge blivit eftersatt är trafikskadelagstiftningen. Krav på en revidering av systemet för ersättning för trafikskador har allt oftare framförts. På senare tid har jämförelser gjorts med den reformering av ersättningsskyddet vid personskada som skett inom arbetslivet genom tillkomsten av olika former av trygghetsförsäkringar.

Statsanställdas förbund konstaterar med tillfredsställelse att trafik-

skadeutredningens nu framlagda förslag i allt väsentligt tillgodoser de krav som i olika sammanhang har framförts beträffande utformningen av ett tidsenligt ersättningssystem för trafikskador. Förbundet kan biträda utredningens principiellt viktigaste förslag, vilket innebär att föraren skall omfattas av försäkringsskyddet och att ersättningen till skadade personer inte skall kunna jämkas annat än i de undantagsfall då den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan.

Utredningens övriga förslag kan också biträdas av förbundet och de bör läggas till grund för utformningen av en ny trafikskadelag.

1.26 *Svenska transportarbetareförbundet*: Den snabba utvecklingen på olika områden i samhället för med sig stora krav på ändringar av gällande lagregler. Ett område som alltför länge blivit eftersatt är trafikskadelagstiftningen, där kraven på en revidering av systemet för ersättning för trafikskador allt oftare framförts. Jämförelser har gjorts med den modernisering av ersättningsskyddet vid personskada som skett inom arbetslivet genom tillkomsten av trygghetsförsäkringen, som ju förbundet gick i bräschen för.

Det är därför med tillfredsställelse som förbundet kan konstatera att trafikskadeutredningens framlagda förslag i allt väsentligt tillgodoser de krav som förbundet i olika sammanhang framfört beträffande utformningen av ett tidsenligt ersättningssystem för trafikskador. Förbundet biträder således helt utredningens principiellt viktigaste förslag att föraren skall omfattas av försäkringsskyddet och att ersättningen till skadade personer inte skall kunna jämkas annat än i de undantagsfall då den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan.

Förbundet biträder även merparten av utredningens övriga förslag och anser att de skall läggas till grund för den nya trafikskadelagen.

1.27 *Sveriges advokatsamfund*: Samfundet anser att den föreslagna lagstiftningen på ett principiellt riktigt sätt tillgodoser både det sociala behovet av förbättrade möjligheter till ekonomisk gottgörelse för trafikskadade personer och det angelägna kravet att systemet för ekonomisk reglering av trafikskador förenklas, varigenom fördelar uppnås i form av minskade administrationskostnader för och en snabbare handläggning av ersättningsärenden. Samfundet vill understryka att särskilt det förhållandet att utbetalning av ersättningar i det hittillsvarande systemet inte sällan kunnat ske först sedan lång tid - ibland ett flertal år - förflutit från skadetillfället upplevts som en betydande olägenhet för enskilda skadelidande, som mestadels har behov av att skadeupprättande åtgärder kan komma till stånd så snart som möjligt efter ett olycksfall.

1.28 *Trafikförsäkringsföreningen*: Önskemålen om en översyn av trafikskadelagstiftningen har under senare år vuxit sig allt starkare. En del luckor finns i det ekonomiska skyddet för trafikoffren. I vissa fall skyddar trafikförsäkringen inte alls den som drabbas av trafikskada eller erbjuder ett skydd som är ofullständigt. I begränsad omfattning har luckorna kunnat fyllas genom att försäkringsbolagen själva kompletterat det lagreglerade skyddet. Ett belysande exempel är förarplatsförsäkringen. På andra områden av samhällslivet har en modernisering av ersättningsskyddet ägt rum, med målsättningen att framför allt vid personskada åstadkomma så fullständig kompensation som möjligt för de skadelidande. En god illustration är trygghetsförsäkringen (TFY). Mot bakgrund av denna utveckling kan det sägas att bilansvarighets- och

trafikförsäkringslagstiftningen i sin nuvarande form inte svarar mot de krav man från medborgarnas sida har rätt att ställa på den. Insikten om reformbehovet har redan för flera år sedan föranlett försäkringsbranschen att på egen hand starta ett utredningsarbete. Syftet har framför allt varit att få ett underlag för bedömningen av frågan om vilka delar av det nuvarande systemet som behöver reformeras och vilka lösningar som är praktiskt möjliga att genomföra. Arbetet, som bedrivits av den s. k. no-fault-kommittén, har inte begränsats till försäkringsskyddet vid personskada. Också egendomsskador i trafiken, framför allt vagnskadorna, har behandlats.

Reformbehovet och de linjer efter vilka en reform lämpligen bör genomföras har följaktligen undersökts och utretts inom branschen. No-fault-kommitténs arbete har legat till grund för den skrivelse från föreningen till Kungl. Maj:t den 26 november 1973 som synes ha bidragit till att trafikskadeutredningen tillsattes.

Det är med tillfredsställelse som föreningen kan konstatera att de punkter som den i första hand tagit upp i skrivelsen har tillgodosetts genom det framlagda förslaget till trafikskadelag. Föreningen kan alltså instämma i de viktigaste elementen i förslaget, nämligen att föraren inkluderas i försäkringsskyddet och att jämkning på grund av den skadelidandes medvållande i princip inte skall äga rum.

Även övriga delar av förslaget synes väl ägnade att läggas till grund för lagstiftningen och kan därför i huvudsak tillstyrkas av föreningen.

Reformens tyngdpunkt läggs vid en förbättring av ersättningsskyddet vid personskada. I detta avseende har direktiven avgjort utredningsarbetets inriktning. Föreningen vill instämma i den målsättning som utredningen har preciserat och som bl. a. innebär, *att* systemets bestämmelser bör utformas så att de leder till snabbast möjliga skadereglering samt *att* systemet i administrativt hänseende bör gestaltas så att administrationskostnaderna hålls på en rimlig nivå med hänsyn till de resultat som eftersträvas. Föreningen tror att förslaget i dessa för försäkringsbolagen viktiga frågor når upp till den angivna målsättningen. Frågan om ersättning för sakskada i trafiksammanhang hålls i väsentlig utsträckning utanför det nu aktuella reformprogrammet, men föreningen vill något beröra också sakskadornas plats i detta program.

Utredningen har beträffande sakskadorna i huvudsak begränsat sig till sådana förändringar i nuvarande ordning som betingas av ersättningssystemets utformning i övrigt. Direktiven har förhindrat utredningen att närmare gå in på en reform av ersättningen för vagnskada. Som nämndes ovan har arbetet i försäkringsbolagens no-fault-kommitté i princip täckt in hela fältet av skador, således även vagnskadorna. Enligt vad som framgår av betänkandet hyser trafikskadeutredningen den uppfattningen att bilskadesystemet bör reformeras också när det gäller denna typ av skador. Det kan anmärkas att försäkringsbolagen kommer att i viss utsträckning fortsätta sitt eget utredningsarbete i fråga om lämplig utformning av vagnskadeskyddet.

Genom den föreslagna trafikskadelagen införs i Sverige ett ersättningssystem som i flera betydelsefulla avseenden ställer de skadelidande i en fördelaktigare position än som är vanligt i andra länders rättssystem. Föreningen kan redan nu förutse svårigheter när det t. ex. gäller att efter en skada där ett utländskt fordon har varit inblandat övertyga utländskt bolag resp. gröna-kortbyrå att föreningen enligt de svenska reglerna är skyldig att utge ersättning också till fordonsföraren. Det kan erinras om att den finska trafikförsäkringslagen av år 1959 i 15 § andra stycket

beträffande motorfordon som införts till landet för tillfälligt bruk begränsar försäkringens omfattning så att den inte gäller skador som drabbat fordonets ägare eller förare (jfr också 8 § i den finska trafikförsäkringsförordningen). Ett motsvarande undantag i trafikskadelagen skulle emellertid rimligen förutsätta att föraren i kollisionsfall kan få ersättning för personskada ur motsidans försäkring.

Till trafikförsäkringsföreningens yttrande har uttryckligen anslutit sig *Sveriges försäkringsbolags riksförbund* och i stort *försäkringsbolaget Ansvar*. Även *Folksam*, som till hör föreningen, har förklarat sig i allt väsentligt instämma i vad föreningen har anfört.

1.29 *Försäkringsjuridiska föreningen*: Föreningen delar uppfattningen att det på trafikskadeområdet finns skäl att principiellt övergå från ett system med presumtionsansvar till en ordning där rätt till ersättning främst vid personskador föreligger på rent objektiv grund och där ersättningsrätten för skadade förare förbättras jämfört med vad som följer av bilansvarighetslagens regler. Förslaget om att ersätta bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen med en enda trafikskadelag synes likaledes välgrundat. I belysning särskilt av den begränsade tid under vilken utredningen arbetat utgör betänkandet en imponerande prestation i vilken omfattande och lagtekniskt komplicerade frågor diskuterats på ett ingående och uppslagsrikt sätt. Sammanhangen i lagförslaget är emellertid delvis så invecklade, att det är angeläget att någon proposition till riksdagen ej hastas fram.

Trots sin i huvudsak positiva grundinställning till betänkandet har föreningen åtskilliga anmärkningar, som sammanhänger med att utredningen drivit ett rent socialförsäkringsrättsligt betraktelsesätt väl långt men också med hur bedömningen utfaller av enskilda frågor om de föreslagna reglernas lämpliga täckningsområde. – –

I utredningens kritik mot ett objektivt ansvar grundat på farlighet kan föreningen fullt instämma, om syftet är att diskutera olika vägar att åstadkomma ett generellt sett bättre skydd vid olika typer av personskador. Farlighetskriteriet är allmänt sett vagt, och ur sociala synpunkter är det en bättre lösning att genom en utbyggnad av en allmän socialförsäkring söka få till stånd ett för alla verkande grundskydd vid personskador. Lagen om allmän försäkring ger emellertid numera ett högst beaktansvärt grundskydd för alla i händelse av en kroppsskada eller sjukdom. I detta läge är det inte givet att man på område efter område bör söka bygga ut ersättningsrätten vid personskada med stöd av ett betraktelsesätt, som säges vara socialförsäkringsrättsligt. I tanken på ett socialförsäkringsskydd bör enligt föreningens mening främst ligga att alla medborgare för inträffade skador bör tillförsäkras samma grundskydd oavsett hur skadan uppstått, och detta grundskydd bör gälla inte blott skador genom olycksfall utan även sjukdomar i allmänhet.

Mot denna bakgrund kan man visserligen diskutera införandet av ett bättre skydd än vad den allmänna socialförsäkringen ger på speciella områden, där särskilda hänsyn talar därför. Det kan bli fråga om ett objektivt ansvar för utövaren av en verksamhet, som är av påtagligt riskfylld och samtidigt klart avgränsbar karaktär. Det kan också bli fråga om införandet av försäkringsanordningar direkt till de skadelidandes förmån på områden där det genom avtal eller eljest finns särskilda förutsättningar för sådana arrangemang; exempel på detta är trygghetsförsäkringen och patientförsäkringen. Enligt föreningens mening bör det emellertid då samtidigt betonas att det i själva verket inte längre är fråga om en socialförsäkringsrätt, eftersom förmånerna inte kommer alla

skadelidande till del, liksom att de hänsyn som motiverar den utökade ersättningsrätten på ett enskilt område kan vara av mycket varierande slag. Föreningen har med hänsyn härtill svårt att dela uppfattningen, att trafikskadeområdet skulle vara ett med trygghetsförsäkringen och patientförsäkringen i nu förevarande sammanhang "likvärdigt område". Likheten består blott i att varje skadelidande har intresse av att få ersättning, beräknad efter skadeståndsrättsliga grunder, så länge skadeståndsrätten ger bättre förmåner än den allmänna försäkringen.

Enligt föreningens mening är det visserligen, som angetts redan ovan, motiverat att införa en rent objektiv ersättningsrätt vid främst personskador till följd av biltrafik, men grunden härför kan ej vara enbart en önskan att en skadelidande skall få full ersättning för sin skada eller att skador på detta område är vanliga och ofta svåra. Det synes nämligen därutöver nödvändigt att till stöd för en rätt till ersättning på objektiv grund åberopa, att biltrafiken är en klart avgränsbar och mycket riskfylld verksamhet, vars utövare bör bära sina egna kostnader. Även om tanken på ett rent strikt skadeståndsansvar generellt sett inte utgör något alternativ till värdet av en allmän socialförsäkring, kan den på begränsade områden vara ett klart argument för införande av ett objektivt ansvar som ger bättre förmåner. Biltrafiken utgör enligt föreningens mening det kanske bästa exemplet på ett område där detta synsätt kan anläggas.

Även om utredningen här och var i betänkandet berör synpunkten, att biltrafiken bör belastas av sina egna skadekostnader, synes denna tanke inte spela någon roll, när utredningen med hänvisningen till sitt föregivna, socialförsäkringsrättsliga betraktelsesätt motiverar varför ett rent objektivt ersättningssystem bör införas för personskador.

1.30 *Motorbranschens riksförbund*: Förbundet önskar inledningsvis instämma i de önskemål som utredningen redovisar i syfte att få till stånd en mer rationell hantering av försäkringsersättningar till följd av trafikskador. De nu gällande bestämmelserna som till sina huvuddelar tillkommit för ca 50 år sedan är i dag i betydelsefulla avsnitt föråldrade, vilket i och för sig motiverar en modernisering. Utredningen tillfredsställer i de flesta hänseenden även högt ställda krav och de framförda förslagen är också till övervägande delen väl underbyggda.

1.31 *Motormännens riksförbund* tillstyrker rent principiellt sett utredningens förslag i vad avser en förenklad, en förbilligad och en snabbare skadereglering, framför allt vid personskador. Förbundet hälsar vidare med tillfredsställelse det förbättrade skyddet för förare som drabbas av personskada.

1.32 *KAK:* Utredningen har enligt sina direktiv velat genomföra no-fault-principen. Det bör emellertid uppmärksammas att denna för närvarande tillämpas i länder utan tillnärmelsevis det sociala skydd för medborgaren som redan finns i Sverige. Man har i dessa länder bl. a. haft negativa erfarenheter av skadeståndsprocesserna. I USA har t. ex. ofta ca 50 % av skadeståndet åtgått att täcka advokatkostnader. Hos oss erhåller som bekant den skadelidande hela skadeståndet medan advokatkostnaderna täckes av den skadeskyldige eller det allmänna. I Sverige har man också ett 90 %-igt skydd genom sjukförsäkringen upp till en årsinkomst motsvarande 7.5 x basbeloppet. Behovet av en no-fault-försäkring är därför i Sverige inte så stort som i de länder från vilka modellen hämtats.

Förslaget innebär emellertid vissa fördelar dels med hänsyn till att

sjukförsäkringen ej svarar för det s. k. ideella skadeståndet och dels även att en skadelidande med kvarstående invaliditet som ej uppgår till 50 % erhåller ett bättre skydd. Förslaget innebär även förbättrade möjligheter till snabb ekonomisk gottgörelse för trafikskadade och en förenkling av skaderegleringen, vilket torde medföra minskade administrationskostnader och snabbare behandling.

1.33 *Motormännens helnykterhetsförbund (MHF)*: MHF vill allmänt sett bedöma betänkandet som en intressant produkt, vilken utredningsmannen framtagit berömvärt snabbt och där trafikförsäkringens komplicerade och svårgenomträngliga problem behandlats skickligt, lättillgängligt och klargörande. Konsekvenserna vid ett genomförande av vissa av de framförda förslagen skulle dock enligt MHF:s mening bli sådana att förbundet i fråga om dessa måste inta en starkt kritisk och avstyrkande inställning.

Öppet har i utredningen redovisats att det är en socialpolitisk reform som eftersträvas och att det nya systemet för ersättning för personskador i följd av motorfordonstrafik i främsta rummet utformats så att skadevållande och brottslingar i trafiken ska få en ny social förmån "på den kompensationsnivå som i dag gäller för de i ersättningshänseende bäst ställda trafikoffren". I själva verket är det fråga om att påtvinga motorfordonsägarna en kraftig omvälvning av hela det obligatoriska trafikförsäkringssystemet, med mycket egendomliga verkningar. - - - Den ekonomiska innebörden av omläggningen kan framför allt sägas vara att de förare, som i samband med begående av brott i trafiken ådrar sig personskador, ska få ersättning enligt den gynnsammaste skadeståndsnivån. De skötsamma förarna åläggs att betala dessa obligatoriska ersättningar till brottsliga förare - till biltjuvar, rattfylleristerr, körkortslösa, förare av oförsäkrade fordon och sådana som använt bilen för utövande av annan brottslig verksamhet. - - - MHF anser det föreslagna trafikförsäkringssystemet stötande ur rättvisesynpunkter, skadligt för trafiksäkerheten och till sina konsekvenser orimligt i vissa hänseenden. - - -

No-fault-försäkringen innebär ett rent objektivt skadeståndsansvar, där rätten till ersättning i princip inte påverkas av att den skadelidande har varit medvållande till skadans uppkomst. Idén om sådan försäkring har hämtats från USA, där den fyllt syftet att ge ett lättadministrerat, grundläggande socialt skydd, ofta med schablonmässigt bestämda ersättningsbelopp inom på förhand fastställda gränser. Bakgrunden har varit svårigheterna för trafikoffren att före no-fault-försäkringens införande få ut skadeståndsrättsliga ersättningar från försäkringsbolagen, eftersom kraven ofta föranledde långvariga, tillkrånglade och dyra processer vid domstolarna. De skadelidande fick ofta vänta länge på ersättning. Vidare uteslöt den amerikanska skadeståndslagstiftningen en stor andel skadade från ersättning. Premienivån hade höjts avsevärt, då mellan 50 och 60 procent gick till administrationskostnader. Detta föranledde i sin tur att många körde oförsäkrade. Att no-fault-idén i USA mötts av stort intresse från försäkringstagarna kan till stor del tillskrivas det faktum att premierna på grund av enklare administration kunde sänkas samtidigt som försäkringsvillkoren förbättrats. I Sverige skulle en övergång till no-fault-försäkring tvärtom enligt utredningens förslag medföra en kraftig premiehöjning.

I Sverige finns inte de skäl för övergång till no-fault-försäkring som förelegat i USA. Klagomål över försäkringskrångel har inte framträtt i högre grad. Våra socialförsäkringar och ATP ger ett betydligt bättre

grundskydd än det som no-fault-försäkringar ger i USA. Det gäller såväl de personer, som blir invalider eller eljest arbetsoföra, som trafikoffrens efterlevande.

Utredningen belyser inte siffermässigt behovet av att bygga på gällande sociala medborgerliga grundskydd med en no-fault-försäkring för personskador. Inte heller belyses verkningarna för olika grupper av förslagets genomförande. Det lämnas inga upplysningar om hur mycket av kostnaderna för premiehöjningarna, som kan beräknas falla på de brottsliga förargrupperna, och hur mycket som kan komma att falla på de vanliga, skötsamma förarna och bilägarna, som ska betala kalaset.

Även om utredningsmannen anser det vara uttryck för traditionella och föråldrade skadeståndsrättsliga tänkesätt kan en motororganisation som MHF inte undgå att hävda, att det måste vara en allvarlig nackdel om en av staten ålagd individuell försäkring inte fyller vedertagna elementära krav på rättvisa och rimlighet individerna emellan. Av gammalt brukar man göra en skillnad mellan den som lider en skada och skadegöraren och utgå från att det är skadegöraren (eller hans försäkring) som ska ersätta skadan. Här föreslås att motsatsen skall gälla vid personskador. Om t. ex. en skötsam bilist kommer körande helt klanderfritt och blir påkörd av en vårdslös, kanske rattfull bilförare, så ska den påkördes trafikförsäkring svara för eventuella livräntor och andra ersättningar för skador på honom själv och hans passagerare.

Förvisso anser också den traditionellt tänkande skötsamma bilisten, att humaniteten kräver hjälp och stöd åt den som råkat ut för personskador, men det ter sig nog lite svårförståeligt för honom att just han ska bära kostnaden för att åt den som bestulit honom bereda ersättning utöver vad vanliga medborgare får vid olycksfall. Bilägarens humanitära inställning är kanske också något störd av att han fått sin bil kvaddad av den olovlige brukaren, särskilt bilägare som inte hållit sig med en vagnskadeförsäkring. (Med tillfredsställelse noterar utredaren att förslaget "uppmuntrar" bilägarna till sådan försäkring!)

Vad gäller tanken på den samhällsekonomiskt rationella slutliga fördelningen av kostnaderna tror MHF att det blir svårt att övertyga de många bilägarna -- över 2 1/2 miljoner -- att de är en privilegierad grupp, som i jämlikhetens namn ska tvingas att bekosta försäkringen för självådragna skador hos individer som brottsligt tillägnar sig och förstör deras egendom.

Som punkt nr 1 i den föreslagna reformen har angetts att även föraren och ägaren av motorfordon ska få ersättning för sina skador vid trafikolyckor. Föraren och bilägaren är merendels samma personer. För en motororganisation kunde denna omtänksamhet om bilägarna i förstone te sig sympatisk. Men vid närmare beseende framstår reformen som mindre gynnsam för vanliga bilägare. Man blir tveksam om dess betydelse, när man observerar att 98 procent av personbilsägarna redan frivilligt ordnat saken genom förarplatsförsäkringar för egen del. För dem själva ser det alltså ut som en fråga av mindre vikt, och för de anställda yrkesförarna gäller yrkesskadeförsäkringen. Man får lätt misstanken att "felet" med de frivilliga förarplatsförsäkringarna är att försäkringsgivarna förenat dem med sådana förbehåll om inskränkning av giltigheten, som utredningen för att skydda trafikbrottslingarna vill avskaffa. En no-fault-försäkring, som omfattar envar förare men inte gör några förbehåll, är tydligen erforderlig för att utredningens "sociala" ambitioner inte till någon del ska missas.

I och för sig framstår det för MHF som ett onödigt och principiellt tveksamt förmynderskap mot bilägarna att föra in deras skador som

förare under trafikförsäkringen. I vårt samhälle brukar vi inte ålägga dem som driver mer eller mindre farlig verksamhet, t ex jordbrukare och plåtslagarmästare, att försäkra sig mot egna skador i verksamheten. Det har med fog ansetts vara deras ensak, om de personligen vill ha skydd utöver vad socialförsäkringarna ger. Men åt deras anställda och tredje man bör samhället se till att försäkring finns för skador.

Inbegripandet av förare och ägare under trafikförsäkringen anser MHF å andra sidan inte vara någon större fråga, ifall de förut diskuterade förbehållen gentemot illegala förare genomförs. Endast under sistnämnda förutsättning och under villkor att en rimligare kanalisering av de slutliga kostnaderna för skadeersättningar ordnas kan MHF biträda tanken på att vidga trafikförsäkringen till förare och ägare.

Med hänsyn till motortrafikens karaktär av farlig verksamhet har MHF däremot ingen erinran mot en no-fault-försäkring för personskador, som i vägtrafiken drabbar personer utanför motorfordonskollektivet. Därigenom skulle i första hand fotgängare och cyklister få ersättning, oberoende av om de själva vållat skadan. Det må dock ifrågasättas, om man inte i praktiken i det närmaste når den effekten redan med nuvarande presumtionsansvar för motorförare.

Ett avgörande kriterium på ett bra trafikförsäkringssystem måste enligt MHF:s mening vara att det är ägnat att minska antalet och omfattningen av skadorna i vägtrafiken. Det är ju begränsningen av dessa skador, som är huvudsaken från samhällets synpunkt och långt viktigare än en aldrig så jämlik ersättningsnivå. En förutsättning för en omläggning av försäkringssystemet bör uppenbarligen vara, att vi kan vara övertygade om att slopandet av alla hittillsvarande försäkringsmässiga anordningar i sådant syfte inte skulle skada trafiksäkerheten. Det är ju i många hänseenden som bolagen genom förbehåll, premienedsättningar och ersättningspreferenser träffat anordningar, som avsett att uppmuntra den enskilde föraren/bilägaren till ett trafiksäkert beteende och att avskräcka från vårdslös och trafikfarlig eller direkt brottslig framfart.

MHF, som alltid hävdat att trafiksäkerheten måste bygga på den enskildes ansvar och intresse, har stött dessa strävanden. Skulle allt detta ha varit meningslöst? Utredaren tycks i huvudsak vara av den uppfattningen, även om han inte uttrycker sig så. Man kan i vart fall konstatera att utredningen inte innehåller något försök att belysa om sådana åtgärder har någon verkan på förarnas beteende eller ej, låt vara att utredaren i någon mån kan vara ursäktad genom sina direktiv. Men även när han oombedd ger sig in på bonussystemet och utdömer dess värde för trafiksäkerheten stannar han vid diffusa, suggestiva uttalanden av typen: "Numera torde inte många anse att bonussystemet har någon större skadeförebyggande effekt" (sid 68). För att öka trovärdigheten upprepar han senare påståendet i skärpt form: "Få insiktsfulla bedömare lär i dag omfatta tron på bonussystemets preventiva betydelse". Kunde man inte ens genom en rundfråga hos försäkringsbolagen få reda på meningen hos de insiktsfulla resp. de insiktslösa bland anhängare och motståndare?

MHF vill kort och gott konstatera att utredningsmannen inte förebragt några skäl, än mindre några sannolika skäl, för att hittillsvarande hänsynstagande till trafiksäkerheten vid utformningen av de individuella trafikförsäkringarna skulle vara ändamålslösa. Härigenom saknas enligt förbundets mening en viktig förutsättning för den föreslagna omläggningen av trafikförsäkringen.

MHF vill med bestämdhet hävda att främjandet av trafiksäkerheten i vårt samhälle är en så viktig uppgift att den icke får eftersättas. Om en socialpolitisk reform till förmån för vissa brottsbelastade grupper anses nödvändig bör den genomföras på annat sätt än genom genomförande av utredningens förslag.

1.34 *Svenska motorcykelförbundet*: Enmansutredaren har haft tre experter från försäkringsbranschen och en jurist som hjälp i utredningsarbetet. Detta präglar arbetet sätillvida, att de rent försäkringstekniska aspekterna vid bestämmandet av kommande premier fått för stor genomslagskraft. Utredningen synes ej ha tagit tillräcklig hänsyn till de åtgärder i trafikskadehindrande syfte, som är under utarbetande i kommunikationsdepartementets regi. Utredningsgruppen skulle ha vunnit på om den utökats med experter från bl. a. trafiksäkerhetsverket, NTF och i vissa fall även från Svenska Motorcykelförbundet. Några enligt förbundets mening helt felaktiga värderingar kunde därmed ha undvikits.

Liknande synpunkter har framförts av *Sveriges motorcyklisters centralorganisation. Frivilliga motorcykelkårernas riksförbund* har förklarat att det till alla delar stöder Svenska motorcykelförbundets yttrande.

2 Tillämpningsområdet för ett nytt ersättningssystem

2.1 *Svea hovrätt*: Hovrätten anser det vara en fördel att det föreslagna fordonsbegreppet kommer att överensstämma med vägtrafiklagstiftningens. Detta innebär en utvidgning i förhållande till gällande rätt på så sätt att trafikförsäkringen kommer att omfatta även motorredskap. Därigenom undgår man vid rättstillämpningen många svåra gränsdragningsproblem (se t. ex. NJA 1965 s. 468 och 1973 s. 100).

2.2 *SJ*: Även med beaktande av vad motorredskapsutredningen anfört synes det kunna vara förenat med vanskligheter att i enskilda fall avgöra vad som skall omfattas av "trafik" med motorredskap och s k områdesfordon. Det synes överhuvud kunna ifrågasättas om en aldrig så obetydlig förflyttning i horisontalled är ett rationellt och för motorredskap relevant kriterium på den farlighet lagen avser att träffa med sin anknytning till "trafik". SJ är emellertid samtidigt medvetet om de svårigheter som måste möta varje försök till annan avgränsning än den föreslagna.

2.3 *Statens vägverk*: Trafikskadebegreppets omfattning blir naturligtvis också i framtiden en fråga för rättstillämpningen. Utredningen har dock gjort vissa vägledande uttalanden om begreppets utsträckning i fråga om motorredskap och detta ger vägverket anledning till följande reflektioner.

Såsom trafikskada torde f. n. även räknas skada uppkommen genom en till ett stillastående motorfordon hörande rörlig anordning, som drives av motorn. Beträffande motorredskap synes utredningen däremot vilja göra en sådan avgränsning att trafikskada skall vara betingad av redskapets förflyttning. Här uppkommer då en diskrepans i tillämpningen som kanske ej är helt tillfredsställande. Backar exempelvis en grävmaskin någon meter och orsakar personskada utgår trafikskadeersättning. Men råkar den utsvängande armen från en stillastående grävmaskin vålla personskada tvingas den skadelidande att söka ersättning enligt skadeståndsrättsliga regler. Samma förhållanden kan inträffa om redskapet är en lastmaskin eller liknande. Vägverket anser att det både från likformighets- och trygghetssynpunkt vore önskvärt att trafikskadebegreppet beträffande motorredskap ges en sådan definition som närmar sig den praxis som i dag gäller för exempelvis lastbilar med kran.

2.4 *Försäkringsinspektionen*: Enligt nuvarande regler föreligger ej trafikförsäkringsplikt för s. k. områdesfordon. I det av motorredskapsutredningen för kort tid sedan framlagda betänkandet föreslås att detta undantag begränsas så att det endast kommer att omfatta motorfordon inom inhägnat tävlingsområde. Trafikskadeutredningen föreslår nu i sitt betänkande att områdesundantaget slopas helt, vilket innebär att även tävlingsbilarna kommer att omfattas av trafikförsäkringsplikten.

Försäkringsinspektionen har inget att erinra mot det av trafikskadeutredningen framlagda förslaget. Med tanke på kontrollen av trafikförsäkringspliktens efterlevnad synes emellertid registrering av de här aktuella fordonen vara nödvändig. En ändring av bilregisterkungörelsen i detta avseende bör därför åtfölja införandet av trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon inom inhägnat område.

Utredningens utformning av 7 § andra stycket trafikskadelagen innebär att hittillsvarande motsvarande frivilliga åtagande från trafikförsäkringsgivarnas sida skulle ersättas med ett lagfäst skydd för berörda skadelidande. Inspektionen tillstyrker att denna ordning legaliseras. Ämbetsverket vill i sammanhanget ifrågasätta om inte en motsvarande legalisering är möjlig att åstadkomma i fråga om det förhållandet att den svenska trafikförsäkringen i praktiken fungerar som en ansvarighetsförsäkring vid trafik i de nordiska länderna, i de övriga länder som har anslutit sig till det utvidgade EG-samarbetet på trafikförsäkringsområdet samt i övriga s k gröna-kort-länder. Om det av olika skäl är mindre lämpligt att inordna detta i en lagtext anser inspektionen det önskvärt att man från statsmakternas sida i annan ordning uttalar att trafikförsäkringen fortsättningsvis får omfatta ett sådant skydd.

2.5 *Länsstyrelsen i Älvsborgs län*: Utredningen har föreslagit en utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta, förutom fordon enligt nu gällande regler, även motorredskap. Utredningen har avgränsat de fordon, på vilka lagen skall vara tillämplig genom begreppet motordrivet fordon, bestämt genom hänvisning till fordonskungörelsen. Länsstyrelsen gillar förslagets lösning av lagens tillämpningsområde.

Det hade varit förtjänstfullt om utredningen redogjort något för den rikhaltiga praxis, som finns i fråga om bestämningen av uttrycket skada till följd av trafik. Härigenom hade omfattningen av de skadefall varå lagen skall tillämpas blivit på ett mera distinkt sätt förutsebar.

Enligt lex-loci-delicti-principen, som fastslagits av HD i NJA 1969 s. 193, har inte alltför sällan utomlands skadade svenskar uppburit betydligt lägre ersättning än vad som gällt om svensk lag varit tillämplig. Utredningen har här kodificrat försäkringspraxis, varigenom dessa erhållit bättre ekonomiskt skydd. Det hade varit till fördel om tillämpningsområdet utvidgats till att omfatta alla de fall, där svenskar varit inblandade i trafikolyckor utomlands. Länsstyrelsen har dock förståelse för att detta icke kunnat ske i nu förevarande sammanhang.

2.6 *Trafikförsäkringsföreningen:* I sitt yttrande över betänkandet Motorredskap (SOU 1974:26) har föreningen lämnat utan erinran motorredskapsutredningens förslag att bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen skall omfatta samtliga motordrivna fordon frånsett fordon avsedda att föras av gående. Föreningen har följaktligen inte heller något att invända mot att den nya trafikskadelagen får motsvarande omfattning. Den har pekat på de problem som motorredskapsutredningens förslag för med sig när det gäller premiedifferentieringen inom det fordonsbestånd som i framtiden skall falla under trafikförsäkringsplikten.

Dessa problem kommer sannolikt att förstärkas genom tillkomsten av trafikskadelagen, eftersom de skall lösas samtidigt med förberedelsearbetet för denna lag. Genom att detta arbete redan nu har påbörjats räknar försäkringsbolagen dock med att problemen skall kunna bemästras.

Också i fråga om sin inställning till tolkningen av begreppet "skada i följd av trafik" med motordrivet fordon vill föreningen hänvisa till sitt yttrande över betänkandet Motorredskap.

Motorredskapsutredningen föreslog att undantaget från trafikförsäkringsplikten när det gäller s. k. områdesfordon skulle i huvudsak slopas. Endast undantaget för fordon som används inom inhägnat tävlingsområde skulle kvarstå. Trafikskadeutredningen tar det ytterligare steg som ett slopande också av nämnda undantag innebär. Föreningen, som i princip kan ansluta sig till detta förslag, vill framhålla nödvändigheten av parallellitet mellan trafikförsäkringsplikt och registreringsplikt. En effektiv kontroll av trafikförsäkringsplikten förutsätter att också tävlingsfordonen registreras. Motorredskapsutredningens förslag bör därför justeras på denna punkt.

2.7 *Motorbranschens riksförbund*: Enligt motorredskapsutredningens betänkande skall bilansvarighets- och trafikförsäkringslagarna även gälla vid framförande av samtliga motordrivna fordon med undantag av sådana som är avsedda att föras av gående. Detta skulle således innebära att trafikskadelagen blir gällande i samma utsträckning. Vidare föreslår utredningen att tävlingsfordon också skall omfattas av trafikförsäkringsplikten. Riksförbundet vill för sin del icke motsätta sig en sådan utökning av försäkringsplikten men önskar i sammanhanget betona vikten av att man vid införandet av trafikförsäkringsplikt utanför det traditionella motorfordonsområdet beaktar kostnadsmässiga och administrativa problem som blir en oundviklig följd härav. I sammanhanget får heller inte kontrollproblemen underskattas, eftersom dessa kan bli alltmer svårbemästrade i takt med att antalet försäkringsobjekt stiger. De aktuella objektens antal, storlek, vikt och i övrigt speciella karaktär bidrar till att accentuera dessa svårigheter.

2.8 *Svenska motorcykelförbundet*: Förbundet biträder inte förslaget om trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon, som enbart utnyttjas inom inhägnat område. Med inhägnat område menas härvid område till vilket publik icke har tillträde, typ speedway-, motocross- och roadracingbanor. För sådana banor och tävlingar gäller i dag särskilda försäkringsavtal. Dessa bör ej heller fortsättningsvis brytas genom att allmän försäkringsplikt påförs.

2.9 *Sveriges motorcyklisters centralorganisation*: Inte heller Sveriges motorcyklisters centralorganisation biträder förslaget om trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon, som endast utnyttjas inom inhägnat område.

3 Trafikskadeersättning för personskada

3.1 *JK*: Den föreslagna kanaliseringen av förares och passagerares anspråk på personskadeersättning till försäkringen för det fordon i vilket den skadelidande färdats synes vara till fördel för alla parter vid skadereglering.

Frågorna om generella undantag från ersättningsrätten och om jämkning av ersättning på grund av medvållande kommer av allt att döma att tilldra sig ett intresse som mähända är större än frågornas betydelse motiverar. Generella undantag från ersättningsrätten har ifrågasatts främst beträffande förare som gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller rattonykterhet, använt fordonet som hjälmpedel vid brottslig gärning eller olovligen brukat annans fordon.

Jag kan i flera hänseenden ansluta mig till utredningens resonemang. På en punkt har jag emellertid svårt att dela dess uppfattning. Utredningen synes mena att ekonomiska sanktioner mot brott – närmast avses rattfylleri och "bilstöld" – inte bör användas utanför det i strikt mening kriminalpolitiska sanktionssystemet. Enligt min mening bör man i kampen mot brottsligheten inte "låsa in sig" i olika rum, där man ena dagen behandlar straffrättsliga sanktioner och en annan dag behandlar ekonomiska påföljder i ett försäkringssystem. Alla lämpliga medel bör tagas i anspråk för att tjäna kriminalpolitikens syften, oavsett om de faller inom exempelvis straffrättens, skadeståndsrättens eller försäkringsrättens domäner. Även med den nyss uttalade uppfattningen kan slutsatsen givetvis bli den som utredningen kommit till men argumenten måste då delvis bli andra än dem utredningen anfört. För min del anser jag dessutom – men detta behöver inte strida mot utredningens uppfattning – att man i den här aktuella frågan bör i ett sammanhang bedöma såväl frågan om undantag från rätten till ersättning som frågan om jämkning av ev. sådan ersättning på grund av medvållande.

Alkoholens roll i trafikolyckorna diskuteras ofta. Även om det råder delade meningar om graden av inverkan – vissa undersökningar påstås t. ex. visa att vart tredje dödsoffer i trafiken var alkoholpåverkat – är alla ense om att förtäring av alkohol och förande av motorfordon inte hör samman. Såtillvida är det allmänna rättsmedvetande som utredningen talar om onekligen en realitet. Huruvida och i vad mån detta rättsmedvetande kräver en särbehandling av alkoholpåverkade förare i ersättningshänseende är det svårare att med säkerhet uttala sig om. För min del anser jag det emellertid givet att någon form av sådan särbehandling är både önskvärd och ofrånkomlig. Att en sådan bedömning omfattas av en bred opinion torde framgå bl. a. därav att medvållande under alkoholpåverkan enligt trygghetsförsäkringen kommer att medföra helt bortfall av ersättningsrätten.

När jag ansluter mig till det allmänna rättsmedvetandets krav på att alkoholpåverkade förare i ersättningshänseende skall behandlas sämre än andra beror det främst på att sådana förare typiskt sett är mer olycksbenägna än nyktra förare. Detta gäller givetvis framför allt rattfylleristerna. Att en alkoholpåverkad förare som råkar ut för en olycka om han själv blir skadad drabbas av utebliven eller nedsatt ersättning från försäkringen är enligt min mening inte något fel ens från kriminalpolitisk synpunkt i snäv mening. Jag har svårt att dela utredningens uppfattning om att ekonomiska påföljder mot t. ex. rattfylleri bör tillämpas generellt och inte utformas "så att de slumpvis drabbar de lagöverträdare vilkas brott har råkat medföra att de själva tillfogats personskador". Det ligger visserligen nära till hands att presumera en olycka när en rattfyllerist framför fordon men det kan också hävdas att det är stor skillnad mellan att framföra fordonet i hög hastighet på en livligt trafikerad väg och med låg hastighet på en mindre väg. Om den förre råkar ut för en olycka men den senare klarar sig har jag svårt att förstå varför påföljden i vidsträckt mening skulle behöva bli densamma i båda fallen.

Utredningen uttalar sig i mycket skeptiska ordalag om den preventiva effekten av strikta ersättningsregler. Jag tror att min egen uppfattning ligger mycket nära utredningens. Däremot anser jag att det med hänsyn till preventionssynpunkter är farligt att genomföra några mer genomgripande reformer när det gäller det straffrättsliga reaktionssystemet på detta område.

Jag anser alltså att alkoholpåverkade förare i något hänseende bör särbehandlas när det gäller rätten till ersättning vid personskada. Det återstår att avgöra hur. Valet står därvid mellan å ena sidan total uteslutning från rätt till ersättning och å andra sidan en principiell rätt till ersättning kompletterad med regler om jämkning på grund av medvållande.

Många olika skäl talar enligt min mening för den senare lösningen. De avgörande skälen är för mig två. Dels uppnår man ökad flexibilitet såtillvida som en jämkningsregel av här aktuellt slag blir fakultativ och därmed ger möjlighet att döma med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Dels undviker man de tekniska komplikationer som är förenade med en lösning där föraren helt utesluts från rätt till ersättning ur försäkringssystemet. Jag syftar på utredningens påpekande om att en sådan lösning för vissa fall innebär en försämring i förhållande till vad som f. n. gäller och på att man inte heller kan acceptera en ordning som innebär att den skadelidande i fall av detta slag under åberopande av allmänna skadeståndsrättsliga regler får vända sig mot exempelvis en vållande förare i det kolliderande fordonet. Denne skulle nämligen på grund av ersättningssystemets konstruktion personligen bli betalningsskyldig.

Lösningen bör alltså sökas inom ramen för reglerna om jämkning på grund av medvållande. I likhet med utredningens expertgrupp anser jag att ersättningen bör kunna jämkas så snart en straffbart påverkad förare genom "enkelt" vållande medverkat till sin egen skada. Den av utredningen antydda möjligheten att domstolarna skulle kunna bedöma en trafikovarsamhet, som i sig själv inte framstår som grov, som grov vårdslöshet när den begåtts av en alkoholpåverkad förare, är inte tilltalande från principiella synpunkter. Rubriceringen av gärningen bör i varje fall inte ske med hänsyn till ersättningssystemets regler. Det kan inte heller uteslutas att brottsrubriceringen har särskilda konsekvenser i annat hänseende. Enligt min mening är en jämkningsregel som förutsätter enkelt vållande jämte påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel att föredraga. Det är inte uteslutet att en sådan regel också får viss allmänpreventiv verkan men detta är av mindre betydelse för mitt ställningstagande. Däremot har jag när jag förordar en särbehandling genom jämkningsregler inte kunnat bortse från att ersättningsnivån enligt de föreslagna reglerna måste anses hög, något som jag i och för sig inte har någon erinran emot. Jag har också tillmätt det viss betydelse att trafikonykterhetsbrott i allmänhet utreds mycket omsorgsfullt. Detta är viktigt från rättssäkerhetssynpunkt. Underlag för en nyanserad bedömning av sambandet mellan påverkan och skadefallet kommer med andra ord oftast att föreligga.

Den jämkningsregel jag nyss förordat för speciella fall är enligt min mening väsentligt mer angelägen än den utredningen har föreslagit för fall där den skadelidande själv medverkat till skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Jag är t. o. m. tveksam om lämpligheten av utredningens regel. Den är verkligen inte väl förenlig med det socialförsäkringsrättsliga betraktelsesätt som enligt utredningen bör vara vägledande vid utformningen av nya ersättningsregler på trafikskadeområdet. Jämkningsmöjlig-

heten torde sakna ekonomisk betydelse för trafikförsäkringstagarkollektivet. Den kan förväntas bli tillämplig främst beträffande personer som misslyckats med självmordsförsök uppsåtsfallen och en förmodligen mycket ungdomlig grupp av förare med böjelse för överdådig framfart. Båda grupperna torde vid skadefall vara i stort behov av ekonomisk hjälp. Svårighet att styrka uppsåt kommer förmodligen ofta att föreligga. Rättsfiguren grov vårdslöshet synes ha kommit till föga användning vid avgörandet av trafikmål. Möjligheten att jämka personskadeersättning i de fall utredningen föreslagit torde med hänsyn till det sagda bli av marginell betydelse, en form av säkerhetsventil i fall då det skulle te sig stötande att utge full ersättning.

3.2 *RÅ*: I enlighet med vad som redan gäller i Norge och Finland samt i åtskilliga andra länder bör principen om skadeståndsskyldighet på rent objektiv grund såvitt gäller trafikskador utan vidare kunna accepteras. I överensstämmelse med skadeståndskommitténs förslag om skadestånd vid personskada bör sådan ersättning också i princip utgå ojämkad. Vad gäller såväl person- som sakskador kan utmönstringen av presumtionsansvaret och exculpationsreglerna hälsas med tillfredsställelse, eftersom de alltjämt efter lång tid är svåra att tillämpa, men också med viss tveksamhet i den mån den föreslagna lagstiftningen innebär att en bevisligen oskyldig försäkringstagare gentemot kontrahenten i skadeståndsfallet och försäkringsgivaren obligatoriskt skall drabbas av förmögenhetsförlust. -- — --

Vad angår den kriminalpolitiska aspekten på frågorna om en brottslig skadelidande skall undantas från ersättningsrätt eller utsättas för regressanspråk kan jag dela utredningens uppfattning. Motivet härför är närmast inte ett underkännande av skadeståndets preventiva effekt utan fastmera ett konsekvent godtagande av principen om det objektiva ansvaret som inte bör reduceras av medvållande. Jag vill för min del förorda att man sträcker sig så långt att undantag från ersättningsrätt respektive möjlighet till regressrätt bör tillåtas endast i uppsåtsfall. Synpunkten kan synas radikal men ger en enkel tillämpning. Vid det nu anförda har med stöd av vad som uppgivits i utredningens utgångspunkt varit att kostnaderna för den föreslagna lösningen är jämförelsevis obetydliga.

3.3 *Svea hovrätt:* Hovrätten har redan i remissyttrande över skadeståndskommitténs betänkande Skadestånd III (SOU 1971:83) uttalat att i de fall då fotgängare och cyklister skadas i trafiken och någon allvarligare form av oaktsamhet ej kan läggas dem till last de i regel bör tillerkännas fullt skadestånd. Beträffande övriga trafikantkategorier är hovrätten av den uppfattningen att även de ofta drabbas av svåra personskador i trafiken. Också i fråga om dem är det därför i hög grad välmotiverat att jämkning på grund av medvållande när det gäller personskador bör förekomma endast i undantagsfall. Hovrätten instämmer därför i utredningens förslag i fråga om jämkning vid personskada.

3.4 *Rikspolisstyrelsen*: Utredningen anser att rätt till ersättning för personskada ej skall begränsas vid fall då vederbörande förare gjort sig skyldig till rattonykterhet utan att uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger. Styrelsen godtar de synpunkter som ligger bakom förslaget, dvs. att behovet av ekonomiska påföljder för brottsliga förfaranden i första hand bör tillgodoses genom straffrättsliga sanktioner.

3.5 *Riksförsäkringsverket*: I betänkandet föreslås att samtliga skadelidande i följd av trafik med motordrivet fordon får rätt till ersättning för personskada på rent objektiv grund samt att ägare, brukare och förare i princip får samma rätt till ersättning ur trafikförsäkringen som tredje man. Samordning med ersättningar inom socialförsäkringen som kan tillkomma den skadelidande sker genom hänvisning till den nya skadeståndslagen enligt nettoprincipen. Vidare föreslås att jämkning av personskadeersättning på grund av medvållande skall kunna ske bara vid uppsåt eller grov vårdslöshet. Riksförsäkringsverket har i och för sig inget att erinra mot det framlagda förslaget i dessa delar.

3.6 *Statens vägverk*: Vägverket konstaterar att förares brottsliga förfarande vid förande av fordonet ej skall lända till inskränkning i dennes rätt till personskadeersättning. Med hänsyn till trafiksäkerhets- och preventionssynpunkter kan man givetvis ställa sig något tveksam till förslaget i denna del. Då emellertid preventionssynpunkterna torde spela en relativt underordnad roll i sammanhanget bör dock en åtskillnad kunna göras mellan ersättningsfrågan och den straffrättsliga sanktionen. Därvid vore det dock önskvärt, att motivuttalandena i den kommande propositionen ges den utformningen att de medverkar till att jämkningsrekvisitet "grov vårdslöshet" i rättspraxis kommer att omfatta även mer graverande fall av rattfylleri.

3.7 *Statens trafiksäkerhetsverk*: När det gäller skadeståndets förebyggande effekt har utredningen redovisat den uppfattning justitieministern ger uttryck åt i samband med arbetet på den nya skadeståndslagen. Trafiksäkerhetsverket ansluter sig till justitieministerns uttalande att det utan ingående undersökningar är vanskligt att ta ställning i frågor som den om skadeståndets preventiva effekt. Utredningen har anslutit sig till justitieministerns misstro angående denna effekt, men har i några fall fört in diskussionen på detta område. Så har skett vid övervägandena kring jämkning på grund av medvållande vid personskada. Verket finner den restriktiva inställningen från utredningens sida väl anpassad till de grundtankar som förslaget bygger på men ifrågasätter konsekvensen i resonemanget när det gäller medvållande under alkoholpåverkan. På denna punkt har verket svårt att godta utredningens ställningstagande. Bärigheten i motiveringen framstår inte som stark när utredningen accepterar slutresultatet jämkning på grund av medvållande via omvägen över grov vårdslöshet. Även för dessa situationer torde med utredningens synsätt jämkning vara ett olämpligt kriminalpolitiskt instrument. Mot denna bakgrund finner verket det vara onödigt att avstå från den eventuellt preventiva effekt som ligger i att en förare vid rattonykterhet riskerar jämkning på grund av medvållande även vid "enkel" vårdslöshet. Med detta påpekande tillstyrker verket genomförandet av utredningens förslag.

3.8 *Försäkringsinspektionen*: Enligt utredningens förslag skulle vissa beteenden som i dag leder till regresskrav från trafikförsäkringsgivarens sida i fortsättningen vara utan inverkan. Sålunda skulle t. ex. en rattfyllerist eller biltjuv kunna få ersättning för egna personskador. Endast vid uppsåt eller grov vårdslöshet skulle det kunna bli tal om jämkning av personskadeersättning.

Vid jämförelse med dagens situation kan en liberalisering enligt utredningens modell framstå som synnerligen radikal och många torde även uppfatta det som stötande att en rattfyllerist blir berättigad till ersättning för personskador som han själv ådragit sig under rusets

inverkan. Det preventionsvärde som ligger i ekonomiska sanktioner i här aktuella fall torde dock enligt utredningen vara begränsat; en åsikt som även inspektionen kan ansluta sig till.

Ekonomiska sanktioner slår, som utredningen framhåller, blint och slumpmässigt utan hänsyn till förseelsens svårighetsgrad. Ej sällan torde det också vara så att det inte är bara den som felat, som drabbas av påföljden, utan även familjemedlemmar eller andra närstående. Även i detta avseende delar inspektionen utredningens åsikt om olämpligheten av ekonomiska sanktioner som korrektiv.

Inspektionen tillstyrker således den utformning som utredningen gett reglerna om inskränkningarna i ersättningsrätten och förordar att nuvarande lagstiftning kompletteras med föreskrifter i här berörda hänseenden.

3.9 *Konsumentverket*: Enligt utredningsförslaget får trafikskadeersättning med anledning av personskada jämkas på grund av vållande på den skadelidandes sida om han själv medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Verket delar på denna punkt inte utredningens ståndpunkt. Förslaget överensstämmer på denna punkt inte särskilt väl med den moderna syn på hithörande frågor som utredningen redogjort för.

Beträffande den preventiva effekten vill verket åberopa de resonemang justitieministern förde i propositionen angående skadeståndslagen. Detta ståndpunktstagande avsåg skadeståndets roll men verket anser att resonemanget får anses ha samma bärighet när det gäller skador på egen person.

Vad gäller rattfylleri hävdar utredningen i övrigt i betänkandet att detta ej i och för sig skall kunna åberopas för jämkning. Utredningens gjorda restriktiva ställningstagande avser fall när rattfylleri är förknippat med grov vårdslöshet i övrigt. Verket anser att påföljderna av grov vårdslöshet bör regleras på annat sätt än genom att den skadade inte får full ersättning för sina skador. Samhället känner mera ändamålsenliga korrektionsmedel härför. Verket är medvetet om att man i andra, snarlika sammanhang, har låtit den enskilde bära konsekvenserna av grov vårdslöshet men anser att dessa ställningstaganden ej får utgöra hinder för att man här inför ett synsätt som bättre överensstämmer med en modern social syn.

3.10 *Länsstyrelsen i Älvsborgs län*: Länsstyrelsen anser det vara välbetänkt att det så kallade presumtionsansvaret – presumtiv culpa – avskaffas i gällande ansvarssystem och att ersättning för personskada i stället skall bestämmas att utgå på rent objektiv grund. Härigenom kan den skadelidande för skada av angivet slag i större utsträckning än hittills räkna med att utan rättegång få ut trafikskadeersättning.

3.11 *Yrkesskadeförsäkringskommittén*: Beträffande frågan om inskränkning i rätten till ersättning vid personskada för den som gjort sig skyldig till brott vill kommittén endast anföra den reservationen att kommittén ännu inte tagit ställning till innehållet i 28 § första stycket lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring, enligt vilken bestämmelse sjukpenning eller livränta får skäligen nedsättas om den försäkrade ådragit sig skadan vid förövande av handling, för vilken straff genom lagakraftägande dom ådömts honom.

3.12 *Försäkringsrättskommittén:* Kommittén ansluter sig helt till principen att förare av motordrivet fordon bör ha samma rätt till ersättning som passagerare men anser att den mycket generella omfattning som

principen har fått i förslaget är diskutabel. Förslaget torde innehålla färre undantag än som föreskrivs vid någon annan ersättningsform som för närvarande ger ersättning utöver allmän försäkring, inklusive privat olycksfallsförsäkring och trygghetsförsäkring för yrkesskada. Även yrkesskadeförsäkringen har visst undantag för handlande som medför straff (28 § lagen om yrkesskadeförsäkring). Enligt förslaget spelar det sålunda ingen roll om föraren varit berusad (bortsett från att utredningen räknar med att berusning i framtiden skall kunna påverka bedömningen av vad som är grov vårdslöshet), om han saknat körkort, om han stulit bilen eller eljest brukat den olovligen eller om han avsiktligt underlåtit att betala försäkringspremie eller att teckna försäkring. Vad beträffar rattfylleri och rattonykterhet samt avsaknad av körkort anser kommittén, i betraktande av dels svårigheten att dra gränser och att styrka kausalitetsförhållanden, dels det ersättningsbehov som kan uppstå särskilt vid invaliditet och dödsfall, att en mild behandling kan vara motiverad, även om det förefaller att gå väl långt att tillerkänna den skadelidande rätt till ersättning för sveda och värk jämte annan ideell skada exempelvis vid rattfylleri. Däremot synes det saknas skäl för att de som brukar bil olovligen, särskilt biltjuvar, skall vara privilegierade i förhållande till skadelidande i allmänhet, vilka är hänvisade till socialförsäkring. Det bör inte vara möjligt att genom uppsåtligt brott skaffa sig ett extra försäkringsskydd på andras bekostnad. Ej heller rättstekniska skäl kan åberopas för att inbegripa sådana fall i skyddet, eftersom förslaget innehåller undantag för sakskada i motsvarande fall. Detta undantag bör därför enligt kommitténs mening förändras till att gälla även personskada. Som konsekvens bör den som medföljer fordon med vetskap om att det brukas utan lov ej heller vara berättigad till ersättning ur fordonets trafikförsäkring.

Vad beträffar skada som drabbar förare som uppsåtligen undandragit sig att betala premie för trafikförsäkring eller att teckna trafikförsäkring är situationen liknande. Även denne förare har enligt förslaget det särskilda skydd som åtföljer skador genom trafik med motordrivet fordon. Förslaget innebär häri ett avsteg från principen i nu gällande rätt (där frågan blir aktuell främst när den som var skyldig teckna försäkring men underlåtit detta medföljer som passagerare i egen bil, se 21 § 1 st. 2 p. trafikförsäkringslagen). Kommittén anser det tveksamt om ersättning bör utgå i sådant fall. Även här kan det vara fråga om att genom uppsåtligt straffbart förfarande skaffa sig ett försäkringsskydd på andras bekostnad. Särskilt svårigheten att avgränsa de ursäktliga fallen från de grova missbruksfallen kan dock anföras till stöd för den föreslagna regeln.

3.13 *SACO*: Enligt utredningens förslag skall även rattfylleristers, olovliga förares m. fl. som f. n. undantagits från trafikförsäkringsskyddet få ersättning för personskador. SACO instämmer i detta förslag. Rattfylleri bör motarbetas med kriminalpolitiska medel och med körkortsåterkallelse. Risken att råka ut för personskada och att inte få ersättning ur trafikförsäkringen torde inte ha någon nämnvärd individualpreventiv effekt för en berusad person som överväger om han skall köra bil eller ej. Samhällets behov av regler som förstärker det moraliska fördömandet av rattfylleri bör inte tillgodoses på ett sätt som riktar sin udd blott mot de skadade rattfylleristerna.

Utredningen föreslår vidare att jämkning av personskadeersättning skall ske endast vid uppsåt eller grov vårdslöshet. SACO tillstyrker att enkel vårdslöshet inte längre skall föranleda jämkning och att något undantag för synnerliga skäl e. d. inte heller upptas i lagen.

3.14 *Lantbrukarnas riksförbund*: Förbundet delar utredningens uppfattning om att samtliga skadelidande som färdats i ett och samma fordon bör ha samma ekonomiska skydd. Förare och passagerare bör vara likställda i detta sammanhang. Ur den skadelidandes synpunkt måste det också uppfattas som positivt att vållande- eller skuldfrågan vid personskador elimineras och att ersättning utgår på rent objektiv grund. Diskussionen om vållandet i samband med en skada har för många försäkringstagare varit svårbegriplig. Speciellt har detta gällt presumtionsansvaret eller den omvända bevisbördan. För lantbrukets del har presumtionsansvaret inneburit att många djurägare kunnat få ersättning för ihjälkörda djur. Det nya lagförslaget innebär att denna typ av skador ersättes av trafikförsäkringen på objektiv grund.

Genom att föraren i skadehänseende jämställes med passageraren förutsätter utredningen att den nu vanligen förekommande förarolycksfallsförsäkringen upphör. Enligt vad som framgår av förslaget kommer ersättningen från trafikförsäkringen vid dödsfall ej att omfatta något speciellt dödsfallskapital. Då nuvarande förarolycksfallsförsäkring omfattar en ersättning till efterlevande om 50 000 kronor kan det framlagda förslaget uppfattas som negativt främst hos gruppen egna företagare, t. ex. lantbrukare som saknar obligatorisk grupplivförsäkring.

Utredningen föreslår att den skadelidandes medvållande vid personskada inte skall påverka vederbörandes ersättning. Även om förbundet har förståelse för utredningens sociala ambitioner i detta avseende ställer man sig tveksam till förslaget att rattfylleri, olovlig körning och brukande av fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning ej skall påverka skadeersättningen. I utredningen saknas en utförlig redovisning av de följdverkningar detta kan få. Likasä saknas en ekonomisk redovisning av vad denna liberalisering kan tänkas kosta övriga laglydiga försäkringstagare.

Förbundet motsätter sig förslaget att ersättning skall utgå även om fordonsägaren försummat att teckna försäkring. Att i efterhand erlägga en avgift motsvarande försäkringspremien kan inte vara ett system som bidrar till att förbättra laglydigheten. Att ägaren av ett fordon skall erhålla ersättning från en försäkring som aldrig har tecknats anser förbundet vara att gå alltför långt i sina sociala ambitioner. Förbundet hävdar att i dylika fall är det främst ett intresse att skydda tredje man varför de nu gällande bestämmelserna bör bibehållas. Redan i dag finns ca 80 000 försumliga fordonsägare som saknar trafikförsäkring. Om utredningens förslag går igenom kan man förvänta att denna siffra kommer att stiga oroväckande.

3.15 *Svenska trafikbilägares riksorganisation*, till vars yttrande *Svenska åkeriförbundet* har anslutit sig: Det kan redan konstateras, att förslaget på vissa punkter orsakat negativa reaktioner hos allmänheten. Särskilt gäller detta det försäkringsskydd, som avses tillkomma onyktra och körkortslösa förare, biltjuvar, försäkringsskolkare och därmed jämförliga personer. Vi begränsar oss i detta sammanhang till en samlad reell värdering för yrkesbilismens del och finner därvid, att vi inte vill motsätta oss genomförande av förslaget efter inskränkning av den föreslagna ersättningsrätten till nyss nämnda lagfrånvända förarkategorier.

3.16 *Folksam*: Vi utgår ifrån att reglerna på detta område så långt möjligt bör sammanfalla när det gäller olycksfall i trafiken och på arbetsplatserna, bl. a. därför att samma olycksfall kan hänföras till båda områdena i ett inte obetydligt antal fall. När det gäller olycksfall i arbetet

är det i varje fall tillsvidare villkoren i trygghetsförsäkringen som kommer ifråga och som skall jämföras med regeln i 12 § i förslaget till trafikskadelag.

Enligt § 50 i villkoren för trygghetsförsäkring lämnas inte ersättning "till den som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet själv vållat skadan" och inte heller "för skada föranledd av att den skadade varit uppenbarligen påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel". Denna bestämmelse skall alltså jämföras med andra stycket i 12 § trafikskadelagen, som lyder: "Trafikskadeersättning med anledning av personskada får dock jämkas på grund av vållande på den skadelidandes sida endast om han själv medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet." Bestämmelserna får betydelse såväl för den skadelidande själv som för hans efterlevande för den händelse han avlider.

Trygghetsförsäkringens bestämmelse, som ju innebär att ersättningsrätten försvinner om den skadelidande orsakat skadan på det sätt som sägs i § 50, kommer såvitt vi förstår endast att tillämpas i extrema undantagsfall och bestämmelsen är därför i huvudsak att se som en säkerhetsventil. Behovet av en sådan uppkommer i fall där det enligt de flesta människors känsla ter sig i hög grad stötande att ge ut ersättning (annat än från det för alla människor gällande socialersättningssystemet). Sådana fall kan mycket väl tänkas förekomma inte bara om skadan vållats uppsåtligen utan även vid de båda övriga grunderna för avböjande av ersättning. Ifråga om huvuddelen av de kriminella eller andra klandervärda beteenden som diskuterats som i sig själva tänkbara skäl till en ersättningsbegränsning vid trafikförsäkring kan således bortfall av ersättningen från trygghetsförsäkringen inte komma ifråga.

För att få en riktig belysning av bestämmelsens innebörd måste man hålla i minnet att de som omfattas av trygghetsförsäkring, dvs. praktiskt taget alla löneanställda personer i landet, under sjukskrivningstid på grund av olycksfall nästan undantagslöst når en kompensationsnivå för inkomstbortfall som överstiger 90 % – genom skilda försäkringar av social karaktär.

Även trygghetsförsäkringen och trafikförsäkringen i enlighet med det nu framlagda förslaget har obestridligen socialförsäkringskaraktär. Enligt Folksams mening borde därför den jämkningsbestämmelse, som säkerligen är ofrånkomlig, aldrig få till resultat att den skadelidande under sjukskrivningstiden når en kompensationsnivå lägre än 90 %. Såvitt vi förstår kan begreppet jämkning numera mycket väl ges sådan innebörd att man når det resultat som Folksam således vill förorda, även om möjligen uttrycket "minskning" av ersättning hade varit att föredra för att förebygga missförstånd.

Det utrymme som vid ett realiserande av vår uppfattning på denna punkt skulle återstå för jämkning bör vara tillräckligt för att ge uttryck även åt den reaktion som är ofrånkomlig och naturlig i direkt stötande fall. Det ger även möjlighet till en viss gradering av övriga fall där lagregeln kan leda till reducering av ersättningen. Därvid bör denna reducering sannolikt i första hand gå ut över ideell ersättning och då främst ersättningen för sveda och värk. Huruvida även ersättning för framtida inkomstförlust bör minskas av nu diskuterad anledning finner vi vara något tveksamt. Minskningen bör i så fall drabba ersättningsdelar av ideell karaktär.

Folksam har inte någon erinran mot utformningen av jämkningsregeln, men anser att departementschefen bör uttala sig om hur regeln skall tillämpas. De synpunkter vi här ovan framfört önskar vi därvid bli

beaktade.

Vad därefter gäller ersättning till efterlevande leder trygghetsförsäkringens regel till att de efterlevandes ersättning utgår helt oberoende av hur skadan vållats av den avlidne. Reducering eller bortfall av ersättningen vid självmord kommer alltså inte ifråga och samma regel skulle enligt utredningens förslag komma att gälla även vid trafikskador. Folksam finner denna lösning vara lämplig och anser således att det inte finns behov av den av Trafikförsäkringsföreningen förordade undantagsregeln.

3.17 *Trafikförsäkringsföreningen*: Enligt förslaget till trafikskadelag skall ersättning till förare eller passagerare för personskada och skada på tillhörigheter för personligt bruk kanaliseras till försäkringen för "eget" fordon (9 §). Föreningen har i *princip* ingenting att invända mot denna regel, som synes vara väl ägnad att förenkla skaderegleringsarbetet, men förutser att den kan framkalla avsevärda svårigheter i den svenska trafikförsäkringens förbindelser med utländska försäkringsgivare. Om ett utländskt fordon här i landet kolliderar med svenskt fordon och det svenska fordonet bär all skuld till sammanstötningen torde det, åtminstone under den första tiden efter trafikskadelagens ikraftträdande, bli svårt att förklara för det utländska fordonets försäkringsbolag eller gröna-kort-byrån i dess hemland att alla personskador i fordonet samt skador på kläder och andra bruksföremål skall stanna på fordonets egen försäkring. Från denna synpunkt hade en slutlig uppdelning av ansvaret med hänsyn till vållande och andra omständigheter varit att föredra i sådana kollisionsfall där utländskt fordon är inblandat. De fördelar som kanliseringen för med sig vid skaderegleringen hade emellertid då inte kunnat vinnas. Troligen blir det i stället nödvändigt att från svensk sida lämna information om den nya lagstiftningens innebörd och särskilt peka på den utjämning av effekter av nyss angivet slag som i längden kan antas uppstå. I en annan situation än den exemplifierade kan det ju vara så att allt vållande i stället ligger på det utländska fordonets sida.

I enlighet med sina direktiv har utredningen haft att utforma nya trafikskaderegler som svarar mot de höga krav som från sociala och ekonomiska synpunkter kan ställas på ett ersättningssystem för trafikoffren i dagens samhälle. Målet har varit att åstadkomma ett fullgott ekonomiskt skydd för de skadelidande. Endast starka ekonomiska eller preventiva skäl har av utredningen tillåtits inverka på frågan om undantag i vissa fall bör göras från ersättningsrätten. I direktiven har särskilt uttalats att jämkning av ersättningen för personskada är ett i princip olämpligt korrektiv om den skadelidande själv har medverkat till sin skada, även i fall där förare saknat körkort, brukat fordon utan lov eller varit påverkad av alkohol.

Ekonomiska skäl kan knappast åberopas för inskränkningar i ersättningsrätten vid kriminaliserade eller andra klandervärda beteenden. Det är troligt att en inskränkning av möjligheterna att jämka eller utesluta ersättning i enlighet med förslaget inte har någon större inverkan på trafikförsäkringspremien. Från trafiksäkerhetssynpunkt kan förslaget förefalla diskutabelt. Vilken betydelse reformen kan ha när det gäller människornas beteende i trafiksammanhang är emellertid nästan omöjligt att klarlägga.

Efter att ha gjort den nödvändiga avvägningen av skälen för eller mot, finner föreningen att de förfaranden som är aktuella i sammanhanget, nämligen olovligt brukande, körning med oförsäkrat fordon, brottsligt

förfarande i samband med förande, rattfylleri, rattonykterhet, olovlig körning samt brukande av fordon som hjälpmedel vid brottslig gärning inte i och för sig bör leda till reduktion eller helt bortfall av ersättning för personskada enligt den nya lagen. Det kan framhållas att steget till den nya ordningen inte är så långt som det kan synas eftersom de ifrågavarande förfarandena i och för sig inte har lett till reduktion av trafikförsäkringsersättningen från motsidan i kollisionsfall.

Reaktionen mot av samhället icke önskade beteenden bör, i enlighet med utredningens synsätt, utövas genom kriminalpolitiska medel och inte genom fullständigt eller partiellt bortfall av rätten till personskadeersättning, något som kan drabba inte bara den skadelidande själv utan också hans närstående. Ståndpunkten synes enligt föreningen medföra att större tyngd bör läggas vid de olika vägar på vilket samhället kan reagera mot dessa beteenden. Föreningen vill särskilt peka på de möjligheter i detta avseende som öppnas om trafikmålskommitténs förslag i betänkandet "Rätten till ratten" genomförs.

När det gäller verkan av den skadelidandes medvållande finner föreningen att stötande resultat skulle kunna uppkomma om ojämkad ersättning till efterlevande alltid skall utgå även om den avlidne har handlat uppsåtligen, dvs. vid självmord i samband med biltrafik. Den föreslagna regeln i 12 § bör av denna anledning kompletteras med en föreskrift att jämkning av trafikskadeersättning skall kunna äga rum om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

3.18 *Försäkringsbolaget Ansvar*: Utredningen föreslår att ojämkad ersättning för personskada i regel utgår även till rattonykter/rattfull förare. Försäkringsbolaget Ansvar anser att en sådan regel skulle få negativa verkningar från preventiva synpunkter och härigenom indirekt påverka trafiksäkerheten. De nuvarande reglerna överensstämmer i stort med en bred allmän opinion. En ändring skulle därför kunna uppfattas som en signal till en allmän nedtoning av samhällsåtgärderna mot trafikonykterhet. Med hänsyn härtill bör man kräva mycket starka skäl för en ändring. Med hänvisning till det väl utbyggda socialskyddet i Sverige kan det sägas att sådana skäl med anknytning till vederbörandes ekonomiska situation knappast föreligger och inte heller eljest anförs av utredningen. Försäkringsbolaget Ansvar föreslår för sin del att nykterhetskravet kommer till uttryck på så sätt att ersättningen till den rattfulle/rattonyktre jämkas med hänsyn till hans vållande.

Samma resonemang skulle kunna föras beträffande olovlig körning och olovligt brukande.

3.19 *Försäkringsjuridiska föreningen:* Även om föreningens rättspolitiska överväganden i viss mån avviker från utredningens, kan föreningen instämma i åtskilliga av de föreslagna huvudlinjerna för en ny lagstiftning. Beträffande personskadorna framstår det som särskilt angeläget att få till stånd ett ersättningssystem på rent objektiv grund, och reparationsintresset kan motivera att ersättningsrätten innefattar även ägare och förare, som skadats av "eget" fordon. På grund av de starka praktiska skälen kan föreningen även acceptera den föreslagna regeln i 9 § om kanalisering av rätten till trafikskadeersättning på objektiv grund vid personskada till det "egna" fordonets försäkring, låt vara att detta i någon mån medför en diskutabel förskjutning av försäkringskostnaden från stora till små bilar. – –

Utredningens förslag (12 §) om hänsynstagande till den skadelidandes

medvållande inom ramen för den allmänna medverkansregeln i skadeståndslagen, men med begränsning vid personskada till uppsåt eller grovt medvållande, synes lämpligt. Utöver dessa allmänna principer för hänsynstagande till medvållande har utredningen föreslagit ett undantag från ersättningsrätten, nämligen vid sakskada då olovligt brukande förelegat (11 §). Samtidigt har utredningen efter utförlig diskussion avvisat tanken på ytterligare liknande undantag vid fall av rattfylleri eller olovlig körning eller då fordonet brukats som hjälpmedel vid brottslig gärning eller varit oförsäkrat.

Enligt föreningens mening kan längre gående inskränkningar i ersättningsrätten komma ifråga i vissa av de särskilt nämnda fallen; undantagsregeln i 11 § förefaller samtidigt mindre lämplig. Utgångspunkter för föreningens bedömning av dessa frågor är, *dels* att en grund till den föreslagna objektiva ersättningsrätten vid personskador bör vara – vid sidan av ett allmänt reparationsintresse – att låta *biltrafiken* bära den ekonomiska kostnaden för uppkommande skador, *dels* att det härigenom skapas förmåner för de skadelidande som är bättre än enligt den allmänna socialförsäkringen vid sjukdom och olycksfall vilka som helst. Med dessa utgångspunkter blir det möjligt att diskutera ett hänsynstagande till olovligt brukande och andra nämnda förfaranden som gör skillnad mellan rätten till ersättning dels på objektiv grund, och dels när motorfordon förts vårdslöst eller varit bristfälligt.

Enligt lagförslaget är rätten till trafikskadeersättning beroende av vållande vid motorfordons förande eller av bristfällighet hos fordonet blott vid fråga om sakskada (10 §). Inom den allmänna skadeståndsrätten kan det emellertid inte antagas att ett anspråk grundat på annans culpa skulle kunna jämkas redan på den grund att den skadelidande varit berusad, gjort sig skyldig till olovligt brukande etc. Jämkningsfrågan blir från fall till fall beroende på om det klandervärda beteendet kan klassificeras som jämkningsgrundande medvållande till den inträffade skadan. Som förut berörts är det i 11 § föreslagna undantaget från rätten till trafikskadeersättning vid olovlig brukande olämpligt i kollisionsfall redan av det skälet att det inte har någon motsvarighet i den allmänna skadeståndsrätten. Med tanke på kollisionsfallen, där vållande är den grundläggande ansvarsförutsättningen, bör 11 § sålunda utgå. Samtidigt måste emellertid observeras att undantaget blir tillämpligt också på sådana sakskador, som täcks av den objektiva rätten till ersättning enligt 8 §, dvs. skador på förares eller passagerares kläder och personliga tillhörigheter. För dessa fall förefaller det däremot fullt möjligt att ha undantaget kvar.

Föreningen vill i sammanhanget anlägga vissa allmänna synpunkter på frågan om undantag från ersättningsrätten på objektiv grund vid såväl personskador som sakskador, låt vara att reparationsintresset för ersättning framstår som mera behjärtansvärt i de förra fallen. Bedömningen av rätten till ersättning när den skadelidande gjort sig skyldig till olovligt brukande etc. kan bli en helt annan vid fråga om rätt till ersättning på objektiv grund, då man inte är bunden av klara jämförelsepunkter i den allmänna skadeståndsrätten. Eftersom rätten till ersättning på objektiv grund framstår som en särskild favör jämfört med vad som gäller vid olycksfall och sjukdom i allmänhet, är det i och för sig möjligt att acceptera en gränsdragning där vissa skadelidande, som betett sig särskilt klandervärt, utesluts från det förbättrade skyddet. Av de olika kategorier skadelidande, som här är i fråga, synes skälen för ett uteslutande från ersättningsrätten vara starkare i vissa av fallen än i andra. Vid rattfylleri

och olovlig körning kan i särskilt hög grad åberopas att föraren i hög grad själv ökar trafikrisken såväl för andra som för sig själv genom sin körning. Oavsett om det kan visas att han kört vårdslöst just vid det tillfället, då han själv drabbats av skada, kan detta förhållande åberopas som ett skäl mot att ge honom det förstärkta skydd som den objektiva rätten till ersättning innebär. Samma resonemang kan i viss mån föras vid olovligt brukande, särskilt om detta innebär tillgreppsbrott. Däremot finns det enligt föreningens mening inte anledning att överväga undantag från den objektiva ersättningsrätten därför att fordonet använts som hjälpmedel vid brottslig gärning överhuvudtaget. Detta rättsfaktum är alltför vagt, och fordonets användning behöver i dessa fall typiskt sett inte öka trafikrisken vare sig för utomstående eller föraren själv.

Föreningen vill inte taga bestämd ställning till frågan om och i vad mån undantag från den objektiva ersättningsrätten bör uppställas i de diskuterade fallen. Föreningen har dock velat redovisa att en rättspolitisk bedömning, som inte har samma utgångspunkt i ett socialförsäkringsrättsligt synsätt som utredningen gjort, kan leda till andra avvägningar än lagförslagets. I varje fall beträffande sakskadorna synes en begränsning böra ske, vilket emellanåt skulle få praktisk betydelse, särskilt för ersättningsrätten för personliga tillhörigheter enligt 8 §. En begränsning av ersättningsrätten på objektiv grund även vid personskador kan kanske inte heller helt frånkännas betydelse, när det gäller den allmänna moralbildningen kring t ex det förkastliga i att köra bil under alkoholpåverkan.

Av de tänkbara undantagsfallen från den objektiva rätten till ersättning återstår att beröra förslaget att undantag inte skall göras från ersättningsrätten ens för ägaren av oförsäkrat fordon, en regel som tänkes vara undantagslös vid personskador men kunna sättas ur spel genom försäkringsvillkor såvitt angår sakskador. Bakom utredningens ståndpunkt ligger främst dess socialförsäkringsrättsliga betraktelsesätt. Med föreningens utgångspunkter, att rätten till ersättning på objektiv grund är en av särskilda skäl införd förbättring i jämförelse med socialförsäkringen, blir även här de reparativa synpunkterna generellt sett mindre ömmande. Jämfört med vad som gäller inom försäkringsrätten i allmänhet framstår det som ett anmärkningsvärt avsteg, att den som aldrig tecknat försäkring eller vars försäkring upphört, skulle vara skyddad av försäkringen. Föreningen anser sig inte heller på denna punkt kunna biträda utredningens förslag och åberopar ytterligare att förslaget framstår som särskilt diskutabelt, om en bilägare under längre tid undvikit att försäkra sitt fordon.

I den mån det i lagförslaget införes ytterligare undantag från rätten till ersättning på objektiv grund, kan tydligen den skadelidande få ett ökat intresse att vända sig mot främst förare av annat fordon med ersättningsanspråk på grund av vållande. Som redan påpekats förutsätter detta, att vållandeansvaret täcks av trafikförsäkringen, så att inte föraren av detta andra fordon eller annan person blir personligen skadeståndsskyldig utan försäkringsskydd. Sådana ändringar i lagförslaget kan nödvändiggöra vissa inskränkningar i principen om kanalisering av personskador för förare och passagerare till det egna fordonets försäkring. Utredningen har avvisat tanken på varje avsteg från kanaliseringsregeln i 9 § med hänvisning till att detta i ett antal fall skulle leda till en sådan dubbel skadereglering, som kanaliseringsregeln syftar till att förebygga. Det bör emellertid då observeras att vad föreningen här diskuterat är möjligheten för en skadelidande, som i vissa fall avskäres från rätten till ersättning på objektiv grund, att i stället åberopa rätt till ersättning på grund av annans

culpa. Denna senare möjlighet bör i de flesta fall uppenbarligen framstå som så sekundär och oförmånlig i förhållande till den "kanaliserade" ersättningsrätten på objektiv grund, att de administrativa vinsterna av kanaliseringsprincipen inte skall behöva riskeras.

3.20 *Motorbranschens riksförbund*: Utredningen föreslår att ersättning till förare eller passagerare för personskada och skada på tillhörigheter för personligt bruk skall kanaliseras till försäkringen för det egna fordonet. Riksförbundet har i och för sig funnit den föreslagna regeln välmotiverad. I sammanhanget torde dock vissa *tillämpningsproblem* i förhållande till utländska försäkringsgivare komma att kunna uppstå i samband med reglering av ersättning på grund av skada mellan inhemska och utländska fordon. De risker som härutinnan kan uppkomma torde kunna elimineras genom särskild överenskommelse mellan berörda försäkringsgivare.

I utredningen anförs som motiv för införande av en "no-fault"-bestämmelse en del allmänna, sociala och ekonomiska synpunkter. Som ett utflöde härav föreslås också att ersättningsrätten skall omfatta personskada i samband med olovligt brukande, körning med oförsäkrat fordon, brottsligt förfarande i samband med förande, rattfylleri, rattonyktherhet, olovlig körning samt brukande av fordon som hjälpmedel vid brottslig gärning. Från olika håll har framförts att den premiemässiga effekten av att låta försäkringen bli giltig vid sådana brottsliga förfaranden skulle vara marginell. Även om denna uppfattning är korrekt - vilket riksförbundet i och för sig icke har anledning att betvivla - kan ej negligerbara principiella skäl anföras mot en sådan utvidning. Man torde dessutom inte kunna förbise den nu gällande regleringens allmänpreventiva funktion, vartill kommer att ett borttagande av dessa undantag för flertalet laglydiga bilägare kommer att kunna verka stötande för rättskänslan.

3.21 *Motormännens riksförbund*: När det gäller frågan om jämkning i anledning av personskada på andra grunder än en medverkan genom uppsåt eller grov vårdslöshet, instämmer förbundet i att det, på sätt utredningen poängterar, från social synpunkt sett kan anses mindre tillfredsställande att t. ex. rattfyllerister och oförsäkrade uteslutes från ersättning. Emellertid bör icke utredningens förslag i dessa sammanhang – även om det rör sig om smärre ökningar av premierna - ekonomiskt drabba de försäkringstagare som lojalt fullgör sina åtaganden och rättar sig efter gällande bestämmelser. Ersättning härvidlag bör i stället kanaliseras via förslagsvis socialförsäkringen och sålunda belasta ett betydligt större kollektiv än det som utgöres av de trafikförsäkringspliktiga fordonsägarna.

Enligt förbundets mening bör sålunda trafikskadeersättning med anledning av personskada kunna jämkas i enlighet med nu gällande regler; i vart fall bör jämkning kunna ske i enlighet med den föreslagna lydelsen av 6 kap 2 § skadeståndslagen.

Förbundet vill även något beröra vad som anföres av utredningen angående en utvidgning av det nuvarande begreppet grov vårdslöshet i trafik i syfte att få till stånd en måhända i och för sig motiverad jämkning om en alkoholpåverkad fordonsförare drabbas av personskada. En sådan utveckling skulle åtminstone från straffrättslig synpunkt öka belastningen för en sådan förare genom att vederbörande drabbas av straffrättslig påföljd för såväl trafiknykterhetsbrott som grov vårdslöshet i trafik. Resonemanget torde även innebära en sammankoppling av det straffrättsliga sanktionssystemet och en ekonomisk sanktion, något som utredningen i övrigt motsätter sig.

3.22 *KAK*: Med hänsyn till ofta uppkommande svårigheter att bedöma vållandefrågan vid trafikolyckor samt till att det från sociala synpunkter är betydelsefullt att personskaderegleringen blir så snabb och effektiv som möjligt, finner KAK att det objektiva ansvaret i personskadefrågor bör accepteras. KAK vill emellertid påpeka att vållandefrågan måste lösas vid sakskador, och dylika förekommer praktiskt taget vid varje trafikolycka.

KAK finner det helt otillfredsställande att jämkning av personskadeersättning på grund av medvållande endast skall kunna ske vid uppsåt eller grov vårdslöshet. Att biltjuvar, rattfyllerister och personer som brukar ett fordon som hjälpmedel vid brottslig handling skall erhålla ersättning på bilägarens bekostnad avstyrkes. Det kan inte vara bilägarkollektivets sak att svara för ideell och annan ersättning till biltjuvar, särskilt inte om ersättningen skall vara "utmätningsfri", så att bilägaren saknar möjlighet att ur den biltjuven tillkommande försäkringsersättningen täcka av tjuven orsakad skada. Ersättning för nämnda kategorier av brottslingar bör icke utgå. Därest man av sociala skäl anser sig böra genomföra förbättrat skydd för dessa, bör ersättning endast lämnas för den rent ekonomiska förlusten och i varje fall s. k. ideell ersättning icke utgå. Ersättning till dessa kategorier bör i stället kanaliseras via socialförsäkringen och därmed belasta hela samhället och icke endast bilägarna.

3.23 *Motorförarnas helnykterhetsförbund*: Den hittills gällande inställningen i vårt land till förbehåll vid rattfylleri m. m. framgår av de normala förbehåll om återkravsrätt, som trafikförsäkringsbolagen i gemen gör i försäkringsvillkoren. Den obligatoriska trafikförsäkringen gäller självfallet även i dessa fall för sådana skador, som vållas tredje man, men innebörden är att försäkringsbolaget kan göra återkrav gällande för utbetalda ersättningar. När enligt utredningens förslag förare och ägare av motorfordon ska beredas i princip samma rätt till ersättning för personskada som tredje man blir frågan om dylika förbehåll än mera betydelsefull.

Det borde numera vara onödigt att erinra om de risker, som alkoholbruk i trafiksammanhang medför. Med hänsyn till utredningens resonemang finns dock skäl att här återge några uppgifter från den statliga utredningen Trafiknykterhetsbrott (SOU 1970:61). Enligt denna är alkoholpåverkade förare inblandade i 10–30 % av dödsolyckorna i vårt land. Varje år omkommer 100–300 personer i olyckor, där alkoholpåverkade förare varit inblandade. I singelolyckor är nära hälften av de dödade förarna alkoholpåverkade. Vid personskade- och egendomsskadeolyckor är andelen påverkade förare ca 10 %. Det motsvarar antalsmässigt omkring 1 500 personskadeolyckor och 5 000 egendomsskadeolyckor per år. Statistiken är oroväckande men ändå kan de redovisade talen av flera orsaker antagas vara avsevärt lägre än vad som motsvarar verkligheten.

Vid personskada ska enligt utredningens förslag skadestånd få jämkas endast i fall då den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Detta är det enda förbehållet. Ett av skadeståndskommittén nyligen framlagt förslag innebär att jämkning dessutom ska få ske "om eljest synnerligare skäl föreligger". Därmed avses sådana fall som att skadan framstår som väsentligen självförvållad eller att den skadade medvetet och utan rimlig anledning utsatt sig för risk att skadas.

På trafikskadelagens område avböjer utredningen även den möjlig-

heten. Den skulle vara mindre väl förenlig med det socialförsäkringsrättsliga synsätt man vill anlägga här. Därjämte görs gällande att det inte skulle vara alltför vanligt att en person medföljer i en bil med vetskap om att föraren är påtagligt alkoholpåverkad! Undantag från ersättningsrätten skall enligt utredningens mening inte få göras vid rattfylleri, olovlig körning osv. och ej heller vid försummad försäkringsplikt.

Som en ringa tröst för att rattfylleri ej skulle få åberopas som grund för jämkning vid personskada anför utredaren (med stöd av några danska rättsfall om försäkringsgivares regressrätt mot alkoholpåverkade förare) att det finns anledning tro att svenska domstolar i åtskilliga fall kommer att anse personskada vållad av grov vårdslöshet, när föraren varit i påtaglig grad påverkad av berusningsmedel och därtill gjort sig skyldig till trafikvårdslöshet. Detta förefaller MHF vara en osäker för att inte säga illusorisk grund att bygga en lagstiftning på. Genom att i lagen inte uttryckligen ange rattfylleri som grund för jämkning mister man väsentligen den avsedda preventiva effekten. Svenska domstolars praxis vid tillämpning av 1 och 4 §§ trafikbrottslagen talar därjämte emot det gjorda antagandet. Redan i begreppet rattfylleri inkluderas ofta ett betydande mått av vårdslöshet i trafik, och det är relativt sällan det döms för grov vårdslöshet vid sidan av rattfylleri. Utredningens utläggning i denna fråga gör förslaget att ej uttryckligen föreskriva jämkning av ersättningen till alkoholpåverkade förare ej mindre utmanande.

Vid sakskada görs en viss men från ekonomisk synpunkt betydelselös inskränkning i ersättningsrätten för biltjuven (avseende honom tillhörig egendom som befordras med fordonet). I övrigt ska inte olovlig körning, straffbar alkoholpåverkan eller användande av bil som hjälpmedel för brottslig gärning i och för sig kunna åberopas som grund för att begränsa ersättningsrätten vid skada på motorfordonet eller därmed befordrad egendom.

Även försäkringsbolagens rätt att genom regress av försäkringstagare återkräva utbetalta ersättningar ska enligt förslaget inskränkas till fall av uppsåt och grov vårdslöshet. Om en förare genom enkel vårdslöshet vållat trafikskadan och därvid varit rattfull eller rattonykter får försäkringsbolaget ej som nu göra gällande regress. Utredningen åberopar här att det är ganska ringa belopp bolagen indriver regressvis, särskilt om man jämför med premieinkomsterna. Vidare anförs att de allmänpreventiva synpunkterna tillgodoses mera genom straff och körkortsindragning än genom hot om regress. Eftersom alla tre åtgärderna verkar i samma riktning förefaller en jämförelse dem emellan vara mindre adekvat. Jämförelsen kan ju logiskt sett inte ge skäl för att minska den summa av åtgärder, som verkar återhållande på rattfylleri och rattonykterhet. Slagkraften i denna argumentation om straffets och körkortsindragningens betydelse framstår i märklig relief, när man erinrar sig att två av justitiedepartementets kommittéer under senare år framlagt förslag som syftar till att begränsa både straff och körkortsindragningar för alkoholpåverkade förare.

Utredningen går med andra ord ganska konsekvent emot försäkringsförbehåll av sådan art, som hittills ansetts främja trafiksäkerheten och avhålla från trafikbrott, trots att sådana förbehåll måste bli ännu betydelsefullare än förut, när nu förare och fordonsägare föreslås komma med i trafikförsäkringen. På snart sagt varje punkt gör man utan att förete några som helst bevis gällande, att kostnadsbesparingen genom dylika förbehåll mot att de olika brottslingsgrupperna, rattfyllerister, körkortslösa, biltjuvar etc får full ersättning blir obetydliga och att den preventiva verkan av sådana förbehåll är ringa eller obevisad.

Mot dessa resonemang må invändas att kostnadsbesparingen givetvis inte är något självändamål. Förbehållens värde kan främst antas ligga i att de jämte andra åtgärder bidrar till att slå fast samhällets uppfattning om det förkastliga i de trafikbrottsliga gärningarna. Uppbyggnaden av försäkringsvillkoren är sådan att den stödjer och i detta avseende positivt påverkar trafiksäkerheten och det allmänna rättsmedvetandet. Man har hittills antagit att dylika förbehåll på sikt bidrar att minska antalet ödesdigra olycksfall genom att hålla tillbaka körning under alkoholpåverkan, bilstölder och körkortslös körning. Det är givetvis svårt att bland olika påverkande faktorer mätbart bevisa en sådan verkan. Men den som går emot gällande system och påstår att motsatsen skulle gälla bör vara den som har skyldighet att ge belägg för sina påståenden.

Slopandet av dylika förbehåll kan heller inte vara en nödvändig följd av att försäkringen i princip ska bygga på rent objektivt ansvar. Detta framgår med önskvärd tydlighet av de nya norska och finska trafikförsäkringslagarna, som bygger på denna princip och även inkluderar förare och ägare under trafikförsäkringen. Enligt norsk lag finns inte -- om inte särskilda skäl föreligger -- rätt till ersättning för skadelidande, som av fri vilja har följt med fordon som frånhänts ägaren genom brott eller följt med fordon som använts i samband med brottslig handling eller som förts av förare, vilken var påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel. Regressrätt stadgas bl a mot den som brottsligen tillgripit fordon eller medverkat till fordonets brukande med vetskap om olovligheten samt mot alkoholpåverkad förare, även om egentlig berusning inte förelegat och oavsett om påverkan varit så stark att föraren inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Regressansvarig är också förare, ägare, brukare, eller passagerare som medverkat till att fordonet brukats trots förarens påverkan. Finsk lag har likartade regler. Att i dessa hänseenden välja en väsentligt annan linje än våra grannländer måste anses olägligt. Det borde rimligtvis kräva en övertygande motivering i stället för ett förbigående av den viktiga frågan om nordiskt samarbete.

För utredningsmannen borde det också varit en tankeställare att man t. o. m. i no-fault-försäkringens hemland har funnit det påkallat att göra förbehåll gentemot vissa förare. Enligt 1974 års förslag till federal lagstiftning i USA skall sådan försäkring -- trots att den avser att endast ge ett grundskydd - inte gälla till förmån för den som stulit fordonet. Ersättningen reduceras också kraftigt för den som inte betalt premien.

En ännu egendomligare diskrepans företer utredningsmannens avvisande av dylika förbehåll, om man jämför förslaget med den hos oss från och med 1974 införda s. k. trygghetsförsäkringen till skydd vid personskadefall inom arbetslivet. Denna försäkring har av utredaren omnämnts såsom förebildlig till sin typ för försäkringsanordningar på personskadeområdet. Den avser att bereda kompletterande skydd -- utöver socialförsäkringen -- vid yrkesskada och i vissa fall också vid yrkessjukdom. Ersättningen ska liksom vid den föreslagna trafikförsäkringen utgå på objektiv grund och enligt skadeståndsrättsliga regler, så att utfyllnad av socialförsäkringen i princip sker till full kompensation. Denna trygghetsförsäkring gäller för samtliga arbetstagare i landet som omfattas av kollektivavtal, där parterna är medlemmar i SAF och LO. Sådant ansvar gäller för övrigt också för det allmännas del för samtliga anställda i statlig och kommunal tjänst, varvid staten och de större kommunerna uppträder som självförsäkrare.

Det intressanta med denna nya förebildliga försäkringsform är att förbehåll för att ersättning *inte* utgår göres, förutom vid uppsåt och grov vårdslöshet, när skadan föranletts av att den skadelidande varit alkoholpåverkad. Såvitt MHF kan förstå skulle resultatet mot denna bakgrund

bli närmast stötande om utredningens förslag till trafikskadelag skulle gå igenom utan förbehåll för rattfylleri m. m. Inom hela arbetslivet, där trygghetsförsäkringen gäller, får en alkoholpåverkad person som ådrar sig skadefall nöja sig med det grundskydd, som socialförsäkringen ger vid sjukdom och invaliditet. Men inom trafikområdet, där alkoholpåverkan hos föraren är särskilt farlig och därför allvarligt bestraffas av samhället, skulle det bli tvärtom. Den rattfulle brottslingen som drabbas av personskada skulle premieras framför den skadade alkoholpåverkade arbetaren genom att utöver socialförsäkringens grundskydd få skadeersättning enligt den högsta skadeståndsnivån. Och en sådan trafikförsäkring skulle staten påtvinga bilägarna, medan staten själv står bakom trygghetsförsäkringens regler tillsammans med LO och SAF. Om politiken styrs av något sinne för konsekvens och logik borde utredningens förslag på denna punkt vara ogenomförbart.

3.24 *Svenska motorcykelförbundet*: Motorcykelförbundet biträder i princip utredningens uppfattning "om rätt till ersättning för personskador på objektiv grund" så att "ägare, brukare och förare får samma rätt till ersättning ur trafikförsäkringen som tredje man" och likaledes att personskadeersättning knyts "till försäkringen för det fordon i vilket den skadelidande färdats".

Beträffande fullständig ersättning för personskada, när den skadelidande är vållande eller medvållande, bortsett från uppsåt eller grov vårdslöshet, är förbundet tveksamt med hänsyn till lagefterlevnad. Å andra sidan bör icke skadelidande belastas ekonomiskt under kanske flera år för en ringa lagöverträdelse. Brottstekniskt bör lagöverträdelser kunna beivras på annat sätt, varför Motorcykelförbundet även i detta avseende biträder utredningens uppfattning.

Förbundet biträder dock icke att den skadelidande som försummat sin försäkringsplikt skall få ersättning för egen personskada. Lagfästs en sådan regel riskeras att rättsmedvetandet uppluckras alltför mycket.

Liknande synpunkter anförs av *Sveriges motorcyklisters centralorganisation.*

4 Trafikskadeersättning för sakskada

4.1 *JK:* Utredningens förslag, att från trafikförsäkringen för ett fordon skall utgå ersättning till förare eller passagerare i fordonet för skada på kläder eller andra tillhörigheter som han medförde i fordonet för sitt personliga bruk, är ägnat att mildra olägenheterna av huvudregeln att ersättning inte utgår för skada på egendom som befordras med fordonet.

Med hänsyn till de ekonomiska förutsättningar utredningen haft att utgå från har jag ingen invändning mot förslaget att ersättningsansvaret för kollisionsskador skall bygga på vållandeprincipen. Slopandet av presumtionsansvaret i kollisionsfallen är en från rättsteknisk synpunkt och från skaderegleringssynpunkt tilltalande åtgärd.

Förslagets bestämmelser om generella undantag från ersättningsrätten när det gäller sakskada avser endast den som uppsåtligen brukar ett motorfordon olovligen eller som medföljer eller låter egendom befordras med ett sådant fordon med vetskap om att det brukas olovligen. Med hänvisning till vad jag ovan anfört till stöd för införandet av en regel som medger jämkning av personskadeersättning till fordonsförare som medverkat till sin egen skada genom enkelt vållande och vid skadetillfället varit straffbart påverkad av alkohol, anser jag att ett generellt undantag från rätt till ersättning vid sakskada bör omfatta även sistnämnda

kategori.

Jag vill fästa uppmärksamheten på att de som undantas från rätten till trafikskadeersättning för sakskada — både från "eget" och annat fordon — har möjlighet att under åberopande av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser kräva skadestånd av t. ex. en kolliderande förare. Det kan ifrågasättas om inte inskränkningar bör göras i sådan skadelidandes rätt att kräva skadestånd.

Vid sakskada skall den skadelidandes medvållande kunna inverka enligt vanliga skadeståndsregler. Olika medvållanderegler blir alltså tillämpliga i fråga om person- respektive sakskada, vilket kan te sig svårbegripligt för den skadelidande. För att man skall undgå olägenheter härav förordar utredningen att försäkringsgivarna i trafikförsäkringsvillkoren skall förbinda sig att inte jämka sakskadeersättning under en viss nivå, förslagsvis mellan 1/4 och 1/2 basbelopp. Utredningen förutsätter att staten i motsvarande omfattning frivilligt avstår från att påkalla jämkning av sakskadeersättning.

Jag gillar tanken bakom utredningens förslag men skulle helst se att den kom till uttryck i ett lagstadgande. Behov av en reglering av frågan kommer förmodligen att kvarstå under avsevärd tid. De jämkningsfall som avses torde vara mycket vanliga. Det är av intresse för både skadelidande och trafikförsäkringstagare att jämkningsreglerna utformas enhetligt och att de vinner största möjliga publicitet. Härtill kommer att en lagreglering av frågan skulle göra det onödigt att av riksdagen utverka ett särskilt bemyndigande för regeringen att efterge statens jämkningsrätt.

4.2 *Svea hovrätt*: Enligt hovrättens mening bör i första punkten av 8 § tilläggas att ersättning enligt 7 §, utöver visst belopp, ej heller utgår för skada å ägaren tillhörig egendom som finns utanför fordonet. Trafikskadeersättningsrätten för sådana skador bör begränsas, eftersom den s. k. områdestrafiken, som nu ej omfattas av trafikförsäkringen, enligt utredningens förslag skall täckas av denna. Kostnaderna för mera omfattande skador som det här skulle kunna bli fråga om, t. ex. inom fabriksområden, synes ej böra belasta trafikförsäkringskollektivet.

Bestämmelsen om ersättning för skada på tillhörigheter som förare eller passagerare "eljest medförde i fordonet för sitt personliga bruk" kan medföra betydande tillämpningssvårigheter. Man kan naturligtvis inte i den föreslagna lagen uttömmande ange de föremål som här avses. En exemplifiering är inte i någon högre grad ägnad att lösa gränsdragningsproblemen. En värdegräns såvitt avser ersättningen kan inte heller förväntas få sådan effekt. Trots detta talar starka skäl för en värdegräns. På så sätt synes man åtminstone kunna från tillämpningsområdet utesluta sådan med fordonet befordrad egendom som typiskt sett ej bör omfattas av trafikförsäkringen.

Hovrätten instämmer i och för sig i förslaget att olovliga brukare och de som försummat sin försäkringsplikt samt passagerare vilka är i ond tro i nu ifrågavarande hänseenden ej bör äga rätt till ersättning för sakskada, såvitt gäller försäkringsförsumliga, ur det egna fordonets trafikförsäkring och, beträffande olovliga brukare jämte passagerare, från trafikförsäkring överhuvudtaget. Sådana sociala och humanitära skäl som föranleder att nu nämnda kategorier trots sitt klandervärda beteende bör berättigas till trafikskadeersättning för personskador föreligger knappast i fråga om sakskador.

4.3 *FCF*: Civilförvaltningen ifrågasätter — både i fråga om kända och

okända fordon – om trafikskadeersättning skall utges för exempelvis sprickbildningar på fastighet, vilka visas ha uppkommit som följd av markvibrationer av fordonstrafik, och även – såsom enligt luftfartsansvarighetslagen – för skada på grund av ljudvågor från fordon, allt utan regressmöjlighet för trafikförsäkringsgivaren.

Civilförvaltningen har i princip ingen erinran mot lagförslagets materiella ändringar av gällande rätt. I förslagets enskildheter får civilförvaltningen anföra följande.

Civilförvaltningen tillstyrker den föreslagna omfattningen av passiv identifikation enligt 10 § liksom även föreslagen inverkan på ersättning vid rattfylleri, brottslig verksamhet, försummad försäkring m. m. Möjligen får konsekvenserna av den i 11 § upptagna bestämmelsen om ersättning vid olovligt brukande anses ej tillfredsställande. Här åsyftas det förhållandet att vid kollision föraren av det fordon, med vilket det olovligt brukade kolliderar, i fall av eget vållande personligen får stå för kostnader avseende skada på såväl personliga tillhörigheter som befordrad egendom i det andra fordonet, och detta alltså enbart på grund av det olovliga brukandet av det andra fordonet. – – –

4.4 *Televerket*: Enligt förslaget skall ersättning få utgå till förare eller passagerare för skada på kläder eller andra tillhörigheter som vederbörande medfört i fordonet för personligt bruk. Då verkets bilar i stor utsträckning medför mätinstrument och verktyg, som används i personalens yrkesutövning och som alltså inte är att betrakta som last i distribution, vore det värdefullt om sådant materiel kunde anses omfattas av förslaget om ersättning enligt ovan.

4.5 *SJ*: I fråga om egendom som passagerare bär på sig eller för med sig i fordonet brukar trafikföretagen på frakträttslig grund begränsa sitt ansvar till visst belopp, åtminstone beträffande s. k. dyrbarheter. Det torde kunna ifrågasättas om ej på motsvarande sätt en begränsning borde ske av den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning beträffande sådan egendom. Trafikutövare i landsvägstrafik kommer eljest att via en utvidgad försäkringsplikt åläggas ett längre gående ekonomiskt ansvar än det som på frakträttslig grund kan utkrävas inom de andra transportgrenarna. En beloppsbegränsning skulle också medföra den fördelen att det i praktiken säkert mycket svårtillämpade kriteriet "för sitt personliga bruk" skulle kunna avvaras.

Bestämmelsen (i 10 §) ger ej anledning till erinran i materiellt hänseende. Det synes emellertid böra prövas om den skulle kunna ges en mindre komplicerad redaktionell utformning.

4.6 *Statens vägverk*: Skäl finns för antagande att rättegångar i kollisionsfall med endast sakskador kommer att vara ovanliga även i framtiden. Med presumtionsregelns bortfallande och införandet av culparegeln med den "rättvända" bevisbördan – varemot vägverket i princip ej har något att invända – blir den skadelidande i högre grad än tidigare beroende av försäkringsbolagens bedömningar. En skärpning av beviskravet kan medföra att i åtskilliga fall båda bilägarna blir utan ersättning, trots att i realiteten den ene eller båda varit vållande. Ett säkert stöd för s k styrkt vållande torde man nämligen endast få när det föreligger klara brott mot trafikreglerna. Vägverket ifrågasätter därför om inte "ett rättstillämpningens status quo" bör upprätthållas, vilket i så fall skulle kunna ske genom en regel om halv ersättning till vardera parten, när vållandefrågan ej kan klargöras.

4.7 *Försäkringsinspektionen*: Beträffande jämkning av ersättning på grund av medvållande leder utredningens förslag till att olika regler kommer att gälla för person- och sakskador. För att slippa de problem som ligger i en separat vållandebedömning för jämkning av sakskadorna föreslår utredningen att försäkringsgivarna skall avstå från jämkning av ersättning vid bagatellartade sakskador. Under förutsättning att ett uttalande av denna innebörd göres av statsmakterna har inspektionen inget att erinra mot att bolagen underlåter att påkalla jämkning i här berörda fall. En lämplig beloppsgräns synes enligt inspektionens mening ligga vid ett fjärdedels basbelopp.

I fråga om skador på annat transportmedel föreslår utredningen att objektivt ansvar skall gälla även för skador som tillfogas järnvägståg. Då ett mindre strängt skadeståndsansvar åvilar innehavare av järnväg medför detta en viss övervältring av skadekostnader från järnvägstrafiken till motorfordonstrafiken. För att få till stånd en mera rättvis kostnadsfördelning är en revidering av skadeståndsreglerna för järnvägstrafiken nödvändig, och inspektionen vill i detta sammanhang endast understryka betydelsen av att en sådan revidering sker snarast möjligt.

4.8 *Konsumentverket*: Beträffande skada på det försäkrade fordonet och därmed befordrad egendom säger utredningen att det skulle i och för sig ligga väl i linje med den allmänna målsättningen för reformarbetet på skadeersättningsområdet, som har angetts i förarbetena till skadeståndslagen, att införa en ordning som innebär att även skada på fordonet ersätts från trafikförsäkringen för fordonet. – –

Verket delar för sin del de synpunkter som utredningen anför till förmån för ett no-fault-system och är inte övertygat om att den samlade skadekostnaden för bilägarna skulle öka i någon nämnvärd grad. Den preventiva aspekten på frågan bör inte övervärderas här lika litet som när det gäller personskador i enlighet med vad verket ovan anfört. I propositionen till skadeståndslagen anför justitieministern att preventionssynpunkterna måste sannolikt tillmätas större betydelse på sakskadeområdet (än på personskadeområdet). Statsrådet anför emellertid i samma sammanhang att man bör eftersträva att sakförsäkring vinner ökad utbredning. Detta innebär dock enligt verkets bedömande, att man minskar just den preventiva effekten.

Verket beklagar att det inte varit möjligt för utredningen att gå längre i sina förslag och vill därför föreslå att frågan om införandet av ett no-fault-system för ersättning av sakskador snarast göres till föremål för särskild utredning.

4.9 *Länsstyrelsen i Älvsborgs län:* Länsstyrelsen anser det vara välbetänkt att det nuvarande presumtionsansvaret avskaffas även när det gäller skada på egendom som befinner sig utanför motorfordon och skada på förares eller passagerares kläder eller andra personliga tillhörigheter som medföres i ett motorfordon. För skada på motorfordon och på övrig egendom som befordras med fordonet skall enligt utredningens förslag trafikskadeersättning inte utgå på objektiv grund. I kollisionsfallen har i stället en särregel införts. Trafikskadeersättning utgår från motpartens trafikförsäkring endast vid bevisat vållande. Länsstyrelsen anser, att tiden ännu inte är mogen att även härutinnan införa regler om ersättning på rent objektiv grund.

I förslaget har utredningen angett att olika jämkningsregler skall tillämpas då skadelidande själv medverkat till skadan. En särreglering har sålunda skett vid personskada. Länsstyrelsen befarar att vissa praktiska

olägenheter ur administrativ synpunkt kan uppstå vid tillämpningen. Dessa kan dock icke vara särskilt stora om försäkringsbolagen ifråga om smärre sakskador såsom utredningen förutsatt underlåter att påkalla jämkning.

4.10 *Försäkringsrättskommittén*: De regler som trafikskadeutredningen föreslår har beträffande sakskada blivit mycket komplicerade. Förslaget skiljer i första hand mellan tre olika typer av egendom, nämligen 1) förares och passagerares kläder och andra personliga tillhörigheter (skada ersättes oberoende av vållande ur det egna fordonets trafikförsäkring, 8 § 2 p., men inte ur något annat fordons trafikförsäkring, 9 § 2 p.), 2) motordrivet fordon och egendom befordrad med detta, med undantag för sådan egendom som faller under 1), (skada ersättes aldrig ur det egna fordonets trafikförsäkring men vid kollision med annat fordon ur dettas trafikförsäkring vid vållande eller bristfällighet på det kolliderande fordonet, 8 § 1 p., 10 §), samt 3) egendom i övrigt (skada ersättes oberoende av vållande, 7 § 1 st.).

Förslaget innehåller vidare ett undantag för olovligt brukande (11 §), som kan tillämpas på samtliga nu nämnda kategorier av egendom. Vid sakskada som inträffar med trafik med oförsäkrat fordon finns ett särskilt undantag (16 §), som dock är mindre vittgående än det nyssnämnda (det utesluter nämligen inte rätt att vid kollision med annat motordrivet fordon erhålla ersättning ur dettas trafikförsäkring). Därjämte finns avtalsfrihet – beträffande samtliga tre kategorier av egendom – för sakskada som träffar försäkringstagaren (14 § 1 st., senare ledet). Allmänna rättsregler, exempelvis bestämmelser i FAL, kan åberopas beträffande omständigheter som beror av den skadelidande (14 § 2 st.). Det torde inte erfordras någon detaljerad genomgång av olika tänkbara skadesituationer för att visa hur komplicerade tillämpningssituationer som kan uppstå när de olika reglerna kombineras med varandra.

Härtill kommer att de föreslagna reglerna synes leda till diskutabla olikheter i behandlingen av likartade skador. Avtalsfriheten beträffande skada som drabbar försäkringstagare avser inte skada som träffar annan person om denne för bilen. Om villkoren exempelvis föreskriver ansvarsfrihet för sakskada om föraren saknar körkort, har detta villkor inte verkan om annan än ägaren kört fordon utan att ha körkort och därvid vållar skada på sin egendom (14 § 1 st.). Om den skadelidande inte är identisk med försäkringstagaren synes man nödgas gå in på en bedömning huruvida hans handlande medför ansvarsfrihet för försäkringsgivare på grund av FAL (i vilket fall ansvarsfriheten kan godtas enligt 14 § 2 st.) eller på grund av avtalsvillkor (i vilket fall ansvarsfrihet ej uppstår enligt 14 § 1 st.). Med hänsyn till att bl. a. säkerhetsföreskrifter (51 § FAL) medför verkningar genom en kombination av särskilda handlingsföreskrifter och lagbestämmelser är frågan inte utan praktisk betydelse. Något skäl till att här införa tvingande regler utöver dem som ingår i FAL synes inte föreligga.

Enligt vad som framgår av motiven räknar emellertid utredningen med att försäkringstagaren skall kunna åläggas självrisk i villkoren för skador som drabbar även exempelvis hans familjemedlemmar, och denna självrisk skall då kunna återkrävas av försäkringstagaren (20 § 1 p.). Bortsett från att konstruktionen är invecklad förefaller det föga tilltalande, att den enda möjligheten för försäkringsbolag att skaffa sig ansvarsfrihet för sakskada som drabbar annan än försäkringstagaren skall vara att övervältra förlusten på denne.

Det kan också tyckas sakligt egendomligt att om maken till ägaren av

en oförsäkrad bil får sin egendom skadad genom att den senare kör på egendomen med bilen, maken inte erhåller ersättning om han själv medföljer i bilen men alltid eljest, se 16 § 1 p. Sistnämnda stadgande avser, i motsats till 11 §, blott den som *medföljer* försäkrat fordon, inte den som själv *brukar* sådant fordon, utan att vara den försäkringspliktige, något som är svårbegripligt (möjligt är att det föreligger ett redaktionsfel).

Det kan också ifrågasättas om det är rimligt att göra så stor skillnad beträffande sakskada som drabbar person som medföljer bil med kännedom om rätta förhållandet när premien är obetald men försäkringen likväl fortsätter att gälla (14 §), när försäkringen har upphört att gälla därför att tidsfristen efter anmälan till myndighet har löpt ut (16 § 1 p.), när bil föres olovligen (11 §), när bil föres utan giltigt körkort (14 § 1 st.), och när föraren är berusad (12 § 1 st.).

Försäkringskommittén anser att en avsevärd förenkling av de föreslagna reglerna är önskvärd och även kan ske utan sakliga olägenheter. Såsom utredningen själv i olika sammanhang framhåller kan ett obligatoriskt skydd för sakskada inte tillerkännas tillnärmelsevis samma betydelse från samhällets synpunkt som skyddet för personskada. Det synes redan därför onödigt att införa ett komplicerat obligatoriskt försäkringssystem, med vissa element av avtalsfrihet, för sådana skador. Visserligen är det från synpunkten att biltrafiken bör bära de skador som den orsakar önskvärt att även sakskador förs in under den obligatoriska försäkringen, men genom att skador på försäkrat fordon och last befordrad med detta är undantagna (8 § 1 p.) innehåller försäkringen från denna synpunkt så många luckor, att det knappast lönar sig att komplicera systemet med invecklade specialregler med sådant syfte. Detta gäller även den av utredningen i motiven utförligt diskuterade begränsningen i tillämpningen av medvållanderegler vid sakskada genom frivilligt åtagande av försäkringsbolagen. I sakligt hänseende kan man f. ö. beträffande nämnda begränsning anföra, att om jämkning skall underlåtas vid sakskada till följd av biltrafik, detta bör ske främst vid större skador, t. ex. om den skadelidande får ett dyrbart arbetsredskap skadat av vilket han är beroende för sin försörjning, inte vid ekonomiskt betydelselösa småskador såsom utredningen förordar. Eftersom frågan vad beträffar staten anses förutsätta medgivande från riksdagen, torde den böra beaktas även vid den fortsatta behandlingen av utredningens förslag.

Utredningen föreslår för kollisioner mellan motordrivna fordon ett ersättningssystem baserat på ansvar för vållande samt för bristfällighet på fordonet (10 §). Förslaget synes väl motiverat. Såsom utredningen framhåller lärer förslaget inte innebära någon mera betydande saklig förändring och det medför en rättsteknisk förenkling. Ytterligare rättsteknisk förenkling synes emellertid kunna vinnas genom att tillämpa samma princip för sakskador i allmänhet. Utredningen har utförligt diskuterat ersättningssystemet vid skador på andra transportmedel än motordrivna fordon samt på last som befordras därmed (avsnittet 7.3.4.5) och bl. a. konstaterat, att valet mellan culpaansvar (jämte ansvar för bristfällighet) och rent strikt ansvar inte kan antas ha större ekonomisk betydelse. Det synes rimligt att därav dra motsatt slutsats mot den som utredningen drar, nämligen att det är bäst och enklast att för sådana skador ha samma ansvar som för skador på kolliderande motordrivna fordon. Sakligt sett är det svårt att se något skäl varför det skall gälla olika regler om exempelvis en bil kolliderar med en buss eller med en spårvagn. Därigenom skulle också undvikas vissa konsekvenser av de föreslagna reglerna beträffande kollision mellan motordrivet fordon

och järnvägståg eller spårvagn, som nu bekymrat utredningen. Det synes också vara en fördel om man beträffande skador på annat motordrivet fordon undgår att tillämpa särskilda regler när detta är stadigvarande parkerat och i så fall inte anses vara "i trafik". Inte heller beträffande skador på vägmärken, vägportar, garagedörrar osv. synes skillnaden mellan culpaansvar och rent strikt ansvar vara så stor att den motiverar att rättssystemet kompliceras med olikartade regler.

Skador på kläder och andra personliga tillhörigheter som befordras med motordrivet fordon (8 § 2 p.) synes liksom hittills kunna överlämnas åt det privata initiativet och den enskilda försäkringsverksamheten, något som bl. a. medför att man undgår de skäligen obetydliga men av utredningen utförligt diskuterade frågorna om vad som skall anses vara personliga tillhörigheter. En annan möjlighet, som också kunde övervägas, vore att generellt likställa skador på kläder med personskador. Att det av utredningen föreslagna obligatoriska skyddet har ringa ekonomisk betydelse framgår av olika uttalanden av utredningen.

En annan möjlig förenkling är att vid sakskada generellt medge avtalsfrihet i den mån inte FAL:s tvingande regler ger skydd.

4.11 *SACO* tillstyrker att trafikförsäkringen svarar strikt för sakskador på egendom utanför fordonet och på passagerarnas kläder och andra tillhörigheter som medfördes i fordonet för personligt bruk. SACO instämmer också i utredningens förslag att skador på befordrad egendom undantas från trafikförsäkringsersättningen. Det viktigaste problemet är här skador på gods som befordras yrkesmässigt. Det kan visserligen sägas att skador på befordrat gods kan bero på bilismens farlighet och att bilismen bör bära dylika skador. Emellertid är det de som efterfrågar sådana varutransporter som i första hand drar nytta av bilismen. Därför är det rimligt att dessa och inte lastbilsägarna får bekosta försäkringspremier för ifrågavarande skador. Även om trafikförsäkringen täckte dessa skador skulle premierna på trafikförsäkringen förmodligen ändå vältras över på befraktarna genom höjda priser på frakten. Ett annat skäl för att trafiksadeersättningen inte bör täcka dylika skador är behovet av trafikpolitisk neutralitet. Den som befordrar gods på järnväg har inte rätt till ersättning från järnvägen på objektiva grunder utan måste själv bekosta sin försäkring.

Som utredningen framhåller kommer de ändrade reglerna för kollisionsskador, vilka bl. a. innebär att ersättning för skador på eget fordon inte utgår från motsidans försäkring utom när motsidan varit styrkt vårdslös, att leda till ett något försämrat skydd för skador på egna bilen och öka behovet av vagnskadeförsäkring. Eftersom många ägare av äldre bilar anser det ofördelaktigt att ta vagnskadeförsäkring ifrågasätter SACO om inte presumtionsansvaret borde behållas på denna punkt.

4.12 *Folksam*: Utredningen var enligt direktiven förhindrad att behandla frågan om en no-fault-lösning för sakskadorna i samband med kollisioner mellan trafikförsäkringspliktiga fordon. Dessa skador, dvs. i huvudsak skador på fordonen, kan i stort sett sägas vara ett problem enbart för fordonsägarkollektivet, men varje rationell lösning av problemet förutsätter ändring av gällande lag.

Vi anser att det är angeläget att snarast försöka nå en lösning. Därigenom skulle det kunna bli möjligt för försäkringstagarna att vinna kontroll över kostnadsutvecklingen på bilreparationsområdet, samtidigt som handläggningskostnaderna skulle kunna påverkas i gynnsam riktning. Enligt Folksams mening finns det därför anledning att låta utrednings-

mannen få fortsatt uppdrag med sikte på att skapa lagregler som möjliggör en rationell lösning av nämnda problem.

4.13 *Trafikförsäkringsföreningen*: Försäkringsbolagen har en positiv inställning till en reformerad lagstiftning också när det gäller vagnskadorna. Frågan har inte legat inom ramen för den föreliggande lagstiftningsetappen, men försäkringsbolagen kan instämma i utredningens uttalande att en utveckling i riktning mot att även skada på fordonet ersätts från fordonets egen trafikförsäkring kan befinnas önskvärd.

I avvaktan på en utveckling i nu angiven riktning i kollisionsfallen finner föreningen de delar av förslaget som berör vagnskadorna vara väl avvägda. Att presumtionsansvaret försvinner i kollisionsfallen och ersätts av ett ansvar byggt på vållande eller bristfällighet på fordonet innebär en viss ökning av risken att en fordonsägare ställs helt utan ersättning från trafikförsäkringen för fordon på motsidan. Enligt försäkringsbolagens bedömning kommer emellertid reformen på denna punkt att få tämligen begränsade praktiska följder.

Skada på kläder och andra personliga tillhörigheter skall enligt förslaget täckas av försäkringen för det fordon i vilket den skadelidande har färdats (8 § 2 p). I huvudsak innebär detta ett lagfästande av en praxis som redan har tillämpats frivilligt av trafikförsäkringen sedan flera decennier. Den utvidgning i förhållande till nämnda praxis som förslaget innebär finner föreningen väl motiverad.

Utredningen har tämligen ingående behandlat frågan om trafikförsäkringens ansvar för skador på annat transportmedel, framför allt luftfartyg och järnvägståg. Frågan om ansvaret för skada på järnvägståg och därmed befordrad egendom har avsevärd praktisk betydelse. Eftersom utredningen inte har föreslagit någon utvidning av kollisionsreglerna till sådan skada kommer trafikförsäkringens objektiva ansvar att gälla också här. Föreningen anser det vara otillfredsställande att ansvaret hamnar på trafikförsäkringen fastän järnvägen i samma grad som biltrafiken bör betraktas som bärare av trafikrisk. Om bil och tåg kolliderar, leder förslaget till att hela kostnaden för skador på tåget, på passagerare och egendom som befordras med detta etc. får bäras av bilens trafikförsäkring, under förutsättning att järnvägen inte kan åläggas ansvar på grund av vållande. Den balans mellan de båda trafikmedlens ansvar som förefaller rimlig bör kunna åstadkommas genom en översyn av järnvägsansvaret enligt 1886 års lagstiftning. Föreningen vill understryka betydelsen av att en sådan översyn snarast kommer till stånd.

Utredningen föreslår att den som uppsåtligen brukar fordon utan lov inte skall ha rätt till ersättning för sakskada i följd av trafik med fordonet (11 §). Det bör påpekas att den bilist som råkar kollidera med den olovlige brukaren och därvid skadar dennes egendom, t. ex. tillhörigheter som han för med sig i bilen, kan komma att utsättas för skadeståndsanspråk som inte täcks av försäkring. Denna konsekvens av undantagsregeln finner föreningen vara stötande. Det kan i själva verket ifrågasättas om inte mera besvärande konsekvenser kan uppkomma med regeln än utan den.

Föreningen är positiv till förslaget att försäkringsbolagen skall förbinda sig att inte påkalla jämkning av ersättning för sakskada på grund av "enkelt" medvållande på den skadelidandes sida. Regeln bör endast gälla annan sakskada än sådan som avses i 10 § i lagförslaget och lämpligen utformas efter "självrisk"-modell, dvs. jämkning skall inte ske för den del av skadan som ligger inom beloppsramen. En lämplig sådan ram synes vara 1/4 basbelopp enligt lagen om allmän försäkring, dvs. för närvarande 2 250 kr.

4.14 *Försäkringsjuridiska föreningen*: I fråga om sakskadorna förefaller det klart motiverat att ge ersättning på objektiv grund till utomstående, som lidit skada, men att i varje fall undantaga vagnskadorna från det obligatoriska skyddet. Med föreningens utgångspunkter finns det heller inte anledning att i fråga om vagnskador i kollisionsfall bibehålla det nuvarande presumtionsansvaret enligt bilansvarighetslagen. Däremot kan det vara tveksamt hur man skall reglera skador på befordrad egendom, vilka kan uppfattas som följder av biltrafikens särskilda risker. Föreningen anser emellertid här att utredningen funnit en lämplig avvägning genom förslaget att skador på passagerares kläder och andra tillhörigheter för personligt bruk skall omfattas av samma rätt till ersättning på objektiv grund som personskadorna, samtidigt som skador på befordrad egendom i övrigt undantages från ersättningssystemet på objektiv grund. – –

I avd 7.3.4.8 har utredningen diskuterat verkan av den skadelidandes medvållande vid sakskada. Utredningen räknar med att trafikförsäkringsanstalterna skall komma att frivilligt avstå från jämkning på grund av medvållande, som inte är grovt, vid sakskador av mindre omfattning och ej överstigande ett halvt basbelopp, samt att staten genom beslut av riksdagen skall frivilligt förbinda sig att tillämpa samma principer i sin skadereglering. Skälet till förslaget är att det är önskvärt med enhetliga medvållanderegler då personskador och mindre sakskador sammanfaller. Enligt utredningens mening låter sig resultat dock svårligen åstadkommas genom en lagreglering.

Föreningen kan instämma i synpunkten att en enhetlig medvållanderegel är önskvärd i de åsyftade fallen. Enligt föreningens mening bör dock en lagregel i frågan eftersträvas, eftersom det föreslagna förfarandet med bl. a. särskilt riksdagsbeslut synes än krångligare.

4.15 *Motorbranschens riksförbund*: Förbundet har inga erinringar mot utredningens förslag att borttaga presumtionsansvaret vid sakskador. På sikt torde det dock vara realistiskt att räkna med en anpassning av reglerna för sakskador till det system som föreslås för personskadeersättning, dvs. att skada ersätts från fordonets egen trafikförsäkring.

4.16 *KAK*: Trots att utredningen upprepade gånger framhåller att man inte på någon punkt vill försämra en skadelidandes ställning innebär förslaget en försämring för vissa skadelidande. Detta gäller t. ex. sakskador såsom skada på bil, eftersom den omkastade bevisbördan tages bort. Vidare innebär förslaget en försämring av det nuvarande passagerarskyddet som fungerat tillfredsställande, eftersom passageraren enligt förslaget endast kan få ut ersättning ur den egna bilens försäkring. Vid nuvarande lagstiftning kan han även vända sig till det försäkringsbolag som representerar annan av de vid trafikolyckan inblandade bilarna.

4.17 *Sveriges motorcyklisters centralorganisation* och *Aktionsgruppen mot MC-olyckor*: Organisationerna anser att den av utredningen föreslagna ändringen av bevisbördan vid sakskador inte kan anses som socialt berättigad. Den skulle innebära att man, för att få ut ersättning för sakskada, skulle vara tvungen att bevisa motpartens vållande. Detta skulle drabba dem som blir allvarligast skadade genom olyckan och således är i störst behov av ersättning, särskilt hårt då dessa ofta p. g. a. sina skador har mycket svårt att driva en sådan process, medan däremot de som skadas mindre allvarligt eller inte alls har mycket bättre förutsättningar att, om så verkligen är fallet, bevisa motpartens vållande. Ett införande av

ett sådant system skulle, som utredningen själv påpekar, minska de sammanlagda ersättningsutbetalningarna. Detta anses, också enligt utredningen, stimulera till ett ökat tecknande av vagnskadeförsäkring, vilket i sin tur skulle förenkla en framtida övergång till no-fault-system även vad gäller sakskador. Den motiveringen kan inte kompensera det förhållande att innan ett sådant system eventuellt införs, av alla dem som saknar vagnskadeförsäkring, det skulle vara de mest behövande som drabbas hårdast.

5 Skadestånd för trafikskada och återkravsrätt mot trafikförsäkring

5.1 *JK*: Tidigare har jag något berört det enligt min mening otillfredsställande förhållandet att person som av preventiva hänsyn är undantagen från rätten till ersättning enligt den föreslagna lagen har möjlighet att kräva skadestånd enligt allmänna skadeståndsregler. En inskränkning i denna rätt bör övervägas.

5.2 *Svea hovrätt*: Hovrätten vill peka på en icke önskvärd konsekvens av här föreslagna regler. Jämlikt 17 § första stycket i den föreslagna trafikskadelagen utgör lagens bestämmelser ej hinder mot att anspråk på skadestånd görs gällande med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Antag att en bilförare, tillika bilägare, (i fortsättningen kallad bilisten) riktar skadeståndsanspråk mot en cyklist och yrkar ersättning för skador på sådan personlig egendom som avses i 8 § andra punkten. Bilisten påstår att cyklisten varit vållande enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Cyklisten befinnes ensam vållande och förpliktas därför utge ojämkat skadestånd till bilisten. Om bilisten uppfyllt sin trafikförsäkringsplikt är han emellertid berättigad att utfå ersättning för nu nämnda skador ur det egna fordonets trafikförsäkring och detta oberoende av cyklistens vållande. Den icke försäkringsförsumlige bilisten torde väl därför i ett fall som det förevarande ej komma att rikta skadeståndsanspråk mot cyklisten. Skulle han ändå ha gjort detta får cyklisten jämlikt 18 § första stycket inträda intill det utgivna beloppet i bilistens rätt till trafikskadeersättning (såvida cyklisten ej vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet – ett ganska teoretiskt fall). Den försäkringsförsumlige bilisten som vill ha skadan ersatt har inget annat val än att kräva cyklisten. Och det belopp som cyklisten har utgett till den försumlige bilisten kan cyklisten inte få tillbaka från bilistens trafikförsäkring, eftersom bilisten på grund av sin försummelse inte har någon rätt till trafikskadeersättning. Det blir alltså cyklisten som drabbas av konsekvenserna av bilistens försumlighet. Visserligen förutsattes i exemplet att cyklisten var ensam vållande till skadorna. Cyklisten har dock genom en annan persons försummelse, för vilken han ej kan klandras, kommit i ett mycket sämre läge än skadeståndsskyldiga i allmänhet kommer att befinna sig i enligt förslaget. Nu anförda exempel kan ändras på det sättet att bilisten är en olovlig brukare. Även i det fallet blir det den skadeståndsskyldige cyklisten som slutligt får bära ersättningen utan möjlighet att rikta återkrav mot trafikförsäkringen.

Enligt hovrättens mening bör hithörande frågor bli föremål för ytterligare överväganden under lagstiftningsärendets fortsatta handläggning. Målsättningen bör därvid vara att lika skadeståndsskyldiga behandlas lika.

5.3 *Statens vägverk*: Den föreslagna regeln i 9 § trafikskadelagen bidrar till att förenkla och påskynda skaderegleringen. När det gäller det

solidariska ansvaret mellan ansvarssubjekt och trafikförsäkringsgivaren har utredningen nöjt sig med att föreslå kanalisering genom subrogation, synbarligen av det skälet att vissa problem eljest skulle uppstå på sakskadeområdet. Enligt vägverkets mening kan dock ifrågasättas om inte en tvingande kanalisering bör införas för personskadornas del. Frågan kan visserligen synas överflödig mot bakgrund av att de flesta skadelidande vänder sig direkt till trafikförsäkringsgivaren, men det finns och kommer att finnas personer som kanske – utan sakskäl – vill rikta sina krav direkt mot ansvarssubjektet. I sistnämnda fall måste ju ansvarsfrågan lösas och den skadade kan mötas av invändning om medvållande på grund av "synnerliga skäl" och måhända kan också den allmänna jämkningsregeln åberopas, därest skadeståndskommitténs förslag genomföres. Den mest påtagliga olägenheten torde dock vara den tidsutdräkt, som kan bli följden av att många frågor kanske måste lösas processvägen och ansvarssubjektet dessutom saknar tillgång till det utmärkta och snabbt verkande "förlikningsorgan" som trafikförsäkringsanstalternas nämnd utgör.

5.4 *Försäkringsrättskommittén*: Fördelningen av ersättningsansvaret bestäms enligt förslaget av *dels* speciella regler om skadelidandes medverkan för några typer av skador (12 § 2 st. beträffande personskador, 10 § 2 p. och 17 § 2 st. beträffande vissa sakskador), *dels* allmänna regler om skadelidandes medverkan för övriga skador (hänvisning i 12 § 1 st.). *dels* regler om fördelning av ansvaret mellan olika trafikförsäkringar (9 §, 10 § 1 p. och 21 §), *dels* en regel om rätt för den som lidit skada i följd av trafik med motordrivet fordon att göra gällande skadeståndsanspråk (17 § 1 st.), *dels* en regel om rätt för den som utgivit skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon att inträda i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning (18 § 1 st.), *dels* en regel om regressrätt från skadeförsäkring mot trafikförsäkring (18 § 2 st.), och *dels* slutligen regler om regressrätt från trafikförsäkring mot den som vållat skadan (19 §).

Komplikationen i dessa regler beror till stor del på ett rättstekniskt skäl, nämligen att utredningen inte konstruerat rätten till trafikskadeersättning som en rätt till skadestånd men likväl menar att i väsentliga avseenden skadeståndsrättsliga principer skall tillämpas. Själva utgångspunkten är sätillvida tvivelaktig som lagstiftningen skall tillämpas även på staten som bilägare när denna inte tecknat försäkring (29 §), något som bestyrker att särdragen i det föreslagna systemet mindre beror av att detta administreras genom försäkring än av att skadorna härrör från biltrafik och därför anses böra ersättas enligt särskilda principer.

I flera avseenden visar sig också att anknytningen till skadeståndsreglerna är starkare än som framgår direkt av lagtexten. Enligt 19 § 1 st. äger försäkringsanstalt som utgett trafikskadeersättning kräva ersättningen åter av den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Regeln innehåller ingen hänvisning till skadeståndsreglerna, och det är omöjligt att ur lagtexten utläsa att dessa skall beaktas vid sidan av vad texten innehåller. Enligt motiven skall likväl så ske. Den föreslagna redigeringen synes missvisande. Vid sidan av 19 § 1 st. finns i 19 § 2 st. en specialregel om regress mot järnväg. I realiteten innebär detta att beträffande trafikförsäkring 25 § FAL ersätts av en huvudregel och en undantagsregel (båda i 19 §), såsom det förefaller huvudsakligen av pragmatiska skäl. Något vägande skäl varför här skulle gälla annan regel än exempelvis vid vagnskadeförsäkring – som är och i fortsättningen skall vara underkastad 25 § FAL – synes inte finnas. 18 § 2 st. innehåller en

specialregel om regress mot trafikförsäkring från skadeförsäkring. Det torde inte vara helt lätt att med hjälp av lagtexten genomskåda att meningen här är att överföra den nu enligt 25 § FAL gällande regressregeln i vad den avser krav mot bilister med oförändrat sakligt innehåll men med en redaktion som är betingad av att den nya trafikskadeersättningen formellt inte anses utgöra skadestånd.

I andra fall har emellertid motviljan mot att direkt anknyta till skadeståndsreglerna lett till sakligt tvivelaktiga resultat. Inskränkningar i skadelidandes rätt till ersättning för sakskada som beror av honom, t. ex. när han brukar bil olovligen (11 §), går ut också över annan skadeståndsskyldig om den skadelidande då kräver skadestånd av den senare, eftersom han då inte kan utöva regress mot trafikförsäkringen enligt 18 § 1 st. Engångsbelopp som utgår ur exempelvis olycksfallsförsäkring skall enligt föreslagna skadeståndsrättsliga principer avräknas om försäkringsgivaren förbehållit sig regressrätt, men sådant belopp skall likväl enligt utredningens mening inte kunna avräknas från trafikskadeersättning, därför att sådan inte utgör skadestånd. Saken torde visserligen ha ringa praktisk betydelse men olikheten framstår som onödig och strider framför allt mot önskemålet att lika fall skall behandlas lika.

Enligt kommittén:s mening skulle det vara önskvärt att mera generellt hänvisa till skadeståndsreglerna och därigenom på en gång uppnå en rättsteknisk förenkling och undvika att det på enskilda punkter uppstår olikheter mellan tillämpning av skadeståndsrättsliga principer och de regler som skall gälla vid trafikskadeersättning. En sådan ändring skulle också onödiggöra att vid framtida reformer av skadeståndsrätten överprövning och eventuella följdändringar av ett antal regler i lagstiftningen om trafikskadeersättning blir nödvändiga. Det är också möjligt att en justering av regler om skadelidandes medverkan och om flera skadevållare i skadeståndslagen skulle onödiggöra några av de specialregler som utredningen tar upp i sitt förslag. Kommittén vill sålunda nämna möjligheten att bristfällighet på transportmedel generellt jämställs med vållande (resp. medvållande) till skada, varigenom den allmänna medverkansregeln i skadeståndslagen skulle kunna tillämpas även på skador i följd av trafik med motordrivet fordon.

En detaljfråga är följande. Enligt motiven utgår utredningen från att svenskt försäkringsbolag inte meddelar försäkring som täcker regressansvaret vid uppsåtligt och grovt vårdslöst handlande. Härtill kan erinras om att ansvarsförsäkringar i allmänhet täcker även skadeståndsskyldighet för grov vårdslöshet. Vad som förutsätts av utredningen innebär sålunda en form av begränsning av avtalsfriheten på detta område, låt vara att de undantag för skada genom trafik med motorfordon som villkoren för ansvarsförsäkring vanligen innehåller minskar frågans praktiska vikt. Principiellt synes frågan alltför komplicerad för att böra avgöras genom ett motivuttalande i förbigående.

5.5 *Landstingsförbundet*: Mot bakgrunden av de intressen förbundet företräder har förbundet inte funnit anledning att närmare pröva de enskilda detaljerna i förslaget. Förbundet ser det dock som angeläget att formerna för en samordning mellan trafikförsäkringen och framför allt trygghetsförsäkringen övervägs ytterligare. Det måste vara till fördel för skadelidande att det klart framgår vilken försäkring som primärt svarar för skaderegleringen. När det gäller trafikskador som även täcks av trygghetsförsäkringen bör övervägas om inte dessa skador i första hand skall regleras via trygghetsförsäkringen. Det slutliga kostnadsansvaret bör dock i enlighet med huvudprinciperna i utredningsförslaget läggas på trafikförsäkringen.

5.6 *Sveriges försäkringsbolags riksförbund*: Riksförbundet kan ansluta sig till det yttrande över betänkandet som har avgetts av Trafikförsäkringsföreningen. Därutöver vill förbundet göra ett påpekande av mera principiell natur i anledning av förslaget. Trafikskadeutredningen har i betänkandet tagit upp problem som rör såväl trafikförsäkringens egen rätt till regress för utgiven ersättning som regressrätten mot trafikförsäkringen för ersättning som slutligt skall stanna på denna. Utredningen har här kommit in på frågor som för närvarande prövas av skadeståndskommittén. Samråd har också ägt rum med denna kommitté. Utöver de synpunkter som har framförts i Trafikförsäkringsföreningens yttrande angående regressrätten mot väghållare har riksförbundet inte någon erinran mot de lösningar som trafikskadeutredningen presenterar i denna del. Riksförbundet vill dock understryka vikten av att de lösningar av regressfrågorna som nu väljs på trafikskadelagens tillämpningsområde kan omprövas när resultatet av skadeståndskommitténs mera ingående överväganden över ett större fält föreligger.

5.7 *Försäkringsjuridiska föreningen*: En rättssystematisk huvudfråga gäller sambandet mellan rätten till trafikskadeersättning och det personliga skadeståndsansvaret enligt i första hand den allmänna culparegeln i 2 kap 1 § skadeståndslagen för ägare, brukare eller förare. Utredningens förslag innebär att all rätt för en skadelidande att erhålla trafikskadeersättning frikopplas från frågan om personligt skadeståndsansvar för någon. Ett helt fristående försäkringssystem föreslås sålunda. Den enda motiveringen härför synes vara att en sådan frikoppling från skadeståndsreglerna är nödvändig för att förare och ägare av motorfordon skall kunna beredas samma rätt till ersättning vid personskada som andra skadelidande. Det synes också invändningsfritt att en fristående ersättningsanordning är nödvändig på just den angivna punkten. Trafikförsäkringens genomgående frikoppling från skadeståndsansvaret är emellertid ett betydligt mera långtgående steg och motiveras knappast enbart av det angivna argumentet. En alternativ möjlighet skulle kunna vara ett system där trafikförsäkringen på en gång ges den samtidiga karaktären av ansvarsförsäkring för ägare, brukare och förare av motorfordon och en garantiförsäkring, som i vissa avseenden går längre än samma personers skadeståndsansvar. Som utredningen själv uppmärksammat hade 1957 års lagförslag (SOU 1957:36) just denna innebörd. Även en sådan lösning orsakar emellertid rättstekniska problem, och det torde inte utan mera ingående överväganden, som inte återfinns i utredningsförslaget, kunna avgöras vilken lagteknisk konstruktion som blir enklast och friast från komplikationer. Föreningen vill dock här peka på några punkter av betydelse i sammanhanget.

Enligt 17 § i förslaget skall det inte i och för sig föreligga hinder för en skadelidande att åberopa allmänna skadeståndsregler för talan mot ägare, brukare eller förare, men en sådan talan blir normalt utan intresse för honom, när rätt föreligger till trafikskadeersättning på objektiv grund. Enligt 10 § i förslaget är dock sakskada i kollisionsfall ersättningsgill enligt lagen blott om skadan orsakats genom vållande av förare på motsidan (eller bristfällighet på det fordonet). Förarens vållande ger här i princip upphov till två skilda anspråk, ett fristående anspråk på trafikskadeersättning och ett skadeståndsanspråk mot föraren enligt den allmänna culparegeln. För den skadelidande kan det någon gång tänkas vara praktiskt av processuella skäl att vända sig med krav mot föraren personligen. Om föraren tvingats utge skadestånd på grund av sitt culpaansvar, inträder han emellertid i den skadelidandes rätt till

trafikskadeersättning enligt reglerna om s. k. ekonomisk kanalisering i 18 § 1 st. Teoretiskt kan även andra liknande fall tänkas, t. ex. att den som lidit personskada begär skadestånd av vållande förare av annat fordon. Lagen tillåter detta, men den vållande föraren får enligt 18 § jämförd med 7 och 10 §§ regressrätt för vad han utgivit. – I dessa fall kommer trafikförsäkringen tydligen indirekt att fungera som en ansvarsförsäkring. Denna lösning kan i och för sig vara lika tillfredsställande som om försäkringen uttryckligen sagts vara en ansvarsförsäkring.

Sambandet är emellertid ett annat i fall, då det enligt 7 § inte föreligger rätt till trafikskadeersättning vid skada på det "egna" fordonet eller på egendom, som befordras med detta. Här synes det vara underförstått att ett eventuellt personligt ansvar för föraren enligt culparegeln inte skall kunna föras tillbaka på trafikförsäkringen ens genom regresskrav enligt 18 §. Lösningen överensstämmer visserligen med vad som nu gäller, eftersom bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen aldrig täcker skada på egendom, som befordras med fordonet, men förhållandet framgår inte av den föreslagna lagtexten.

Vad som nu sagts har gällt rent lagtekniska frågor där samma lösningar kan uppnås genom olika regelteknik. Mera bekymmersam är emellertid risken att den principiella frikopplingen av trafikförsäkringen från skadeståndsreglerna även i andra fall skulle kunna medföra, att ägare, förare och brukare kan bli belastade med ett personligt skadeståndsansvar därför att rätten till trafikskadeersättning försetts med undantag, som inte har någon motsvarighet inom skadeståndsrätten. Eftersom inskränkningarna i rätten till trafikskadeersättning gjorts ytterligt få, torde diskrepanser av angivet slag inte kunna uppstå mera än i ganska speciella situationer. Det kan emellertid vara svårt att överblicka alla tänkbara fall. Föreningen vill här peka på ett par luckor i systemet.

Enligt 10 § skall rätten till trafikskadeersättning i kollisionsfall jämkas bl. a. om bristfällighet på det fordon, med vilket den skadade egendomen befordrades, medverkat till skadan. Det är här fråga om dels hänsynstagande till bristfällighet utan krav på subjektiv culpa hos någon, dels identifikation, dvs. bristfälligheten hos fordonet läggs den skadelidande till last i jämkningsfrågan. Motsvarande grundsatser kan emellertid i detta fall inte anses klart erkända inom den allmänna skadeståndsrätten. Som lagförslaget konstruerats kan det därför tänkas, att den skadelidande, som fått finna sig i jämkning av trafikskadeersättningen, vänder sig mot en vållande förare på motsidan och begär sin överskjutande skada ersatt enligt allmänna skadeståndsregler. Denna ersättningsskyldighet kan föraren inte enligt 18 § föra tillbaka på trafikförsäkringen.

Ett motsvarande överskott av personligt skadeståndsansvar kan tänkas enligt 11 §, som från rätten till trafikskadeersättning för sakskada utesluter den, som brukat det skadegörande fordonet utan lov eller låtit egendom befordras med ett olovligen brukat fordon. I kollisionsfall betyder detta att den skadelidande inte kan åberopa 10 §, som ger honom trafikskadeersättning om det andra fordonet förts vårdslöst eller varit behäftat med bristfällighet. Men enligt allmänna skadeståndsregler kan det inte antagas att den andra bilens förares skadeståndsansvar för vållande till kollisionen helt upphör därför att han kolliderat med ett fordon, som brukats olovligen. Även här kan man tydligen tänka sig ett personligt skadeståndsansvar för föraren, vilket inte kan föras tillbaka på trafikförsäkringen.

De nu diskuterade inadvertenserna sammanhänger tydligen med att trafikförsäkringen inte konstruerats som en ansvarsförsäkring, och de uppstår i den mån lagen från trafikskadeersättning undantar fall, då det enligt allmänna skadeståndsregler kan tänkas finnas ett personligt skadeståndsansvar för någon. I den mån man ökar fallen av undantag från rätten till trafikskadeersättning (t. ex. på grund av rattfylleri, olovlig körning eller dylikt) utöver vad utredningen föreslagit, ökar också antalet fall då det kan kvarstå ett personligt skadeståndsansvar för ägare, förare eller brukare utan täckning av trafikförsäkringen. Dessa sammanhang talar i och för sig för att lagen borde innehålla både moment av ansvarsförsäkring och en reglering av skadeståndsansvaret för ägare, förare och brukare av motorfordon. Att försäkringen ej konstruerats som en ansvarsförsäkring leder för övrigt också till att en ägare eller förare, som utsätts för skadeståndskrav, inte utan vidare har försäkringstäckning av sina rättegångskostnader. Här har utredningen visserligen (s. 245 f) tänkt sig att försäkringsbolagen frivilligt skall åtaga sig sådan täckning, men det framstår som otillfredsställande att resultatet inte uppnås redan genom försäkringens grundläggande utformning.

I 17 § andra stycket regleras frågan om jämkning vid sakskada, när ägare, brukare eller förare söker ersättning av utomstående t. ex. cyklist, fotgängare eller järnvägsföretag. Utredningen föreslår att jämkning skall kunna ske när vållande i samband med förande av fordonet eller bristfällighet på detta medverkat till skadan.

Enligt föreningens mening bör emellertid regeln utformas så, att jämkning kan ske även utan att vållande vid förandet eller bristfällighet hos fordonet förelegat. Utgångspunkten för denna uppfattning är det förhållandet, att reglerna om rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund innebär, att biltrafiken på goda grunder belastas med vad som i skadeståndsrätten brukar kallas rent strikt ansvar. Som utredningen själv framhållit på flera andra ställen i betänkandet torde det kunna anses vara en allmän princip inom skadeståndsrätten, att utövaren av en verksamhet, som bär rent strikt ansvar gentemot utomstående, redan med hänsyn härtill får finna sig i jämkning av egna skadeståndskrav mot utomstående. Bakom denna uppfattning ligger naturligt nog tanken att den särskilda riskfyllda verksamheten skall bära sina egna kostnader även när utövaren av verksamheten själv drabbats av skada genom densamma, låt vara att skadeståndskrav samtidigt kan framställas mot utomstående. Utredningens skäl för att jämkning skall kunna ske blott vid vållande eller bristfällighet är rent formellt, nämligen att den föreslagna lagen inte innehåller någon regel om skärpt skadeståndsansvar för ägare, brukare eller förare. I realiteten innebär dock förslaget ett strikt ansvar för biltrafikens utövare, låt vara att utredningen valt en teknisk lösning som inneburit frikoppling från personligt skadeståndsansvar. Det framstår då som följdriktigt att jämkning av ägares, brukares och förares skadeståndskrav skall kunna ske oavsett vållande eller bristfällighet. Utredningens förslag innebär för övrigt att man tillskapar en sådan obalans i förhållande till det existerande rent strikta ansvaret för flygplansägare och det eftersträvade rent strikta ansvaret för innehavare av järnväg, som man på tal om kollisioner mellan bilar och andra transportmedel sagt sig vilja undvika.

I 18 § andra stycket ger utredningen förslag om regressrätt för försäkringsgivare, som utgett ersättning på grund av skadeförsäkring, mot trafikförsäkringen. Föreningen instämmer i förslaget att sådan regressrätt i princip bör föreligga redan på grundval av den objektiva rätten till trafikskadeersättning. Föreningen anser det dock nödvändigt att även den

tilltänkta regressmöjligheten i fall, då personförsäkring tagits i anspråk, uttryckligen anges i lagen. Det är ur rättsteknisk synpunkt inte tillfyllest att, som utredningen tänkt sig anse lösningen följa blott på grund av en analogi med den föreslagna regeln om skadeförsäkring.

Det kan dessutom noteras, att behovet överhuvudtaget av en särskild regel vid sidan av 25 § försäkringsavtalslagen uppstår endast till följd av konstruktionen, att rätten till trafikskadeersättning formellt frikopplats från skadeståndsrätten.

Föreningen vill i sammanhanget markera en principiellt mera positiv inställning till regressmöjligheten mot biltrafiken, såsom i realiteten belastad med ett rent strikt ansvar enligt förslaget, än vad utredningen gett till känna. Enligt föreningens mening går utredningen sålunda för långt när den på längre sikt framhåller som en möjlig huvudprincip, att sakskadorna bör stanna på den försäkringsgivare, som meddelat sakförsäkring. Det må vara *att* regressrätten för närvarande spelar liten ekonomisk roll, *att* den kan vara administrativt betungande att utöva, i varje fall om den skall bygga på en culpabedömning, *att* det för närvarande finns en tendens i lagstiftningen att inskränka regressmöjligheterna, *och att* desamma som bekant helt borttagits ur den allmänna försäkringen och yrkesskadeförsäkringen. Med tanke på de mycket stora skadekostnader för samhället, som biltrafiken åstadkommer, och med tanke på det principiella önskemålet, att biltrafiken bör bära sina egna kostnader och att dessa helst öppet bör redovisas, är det emellertid inte självfallet, att denna utveckling är den lämpligaste. Det kan vidare noteras att en regressmöjlighet mot en verksamhet, som är belastad med ett rent strikt ansvar, och där culpafrågor i stor utsträckning eliminerats, kan tänkas bli utformad efter schablonregler, som inte behöver orsaka sådana administrativa problem, som individuell regress i samband med culpabedömning.

6 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt

6.1 *JK*: Eftersom regressinkomsterna inte torde ha någon ekonomisk betydelse för trafikförsäkringsanstalterna har utredningen prövat regressrättens omfattning uteslutande med hänsyn till riskfördelnings- och preventionssynpunkter. Endast uppsåt och grov vårdslöshet skall kunna föranleda regress mot den som på grund av eget vållande är ansvarig för en trafikskada. Rattfylleri skall alltså inte i och för sig kunna ge upphov till regresskrav.

I konsekvens med den ståndpunkt jag ovan intagit i fråga om möjligheten att jämka föraren tillkommande ersättning för personskada i fall av enkelt vållande i förening med rattfylleri, anser jag att möjlighet till regress bör finnas även i dessa fall.

Den kännedom som jag genom min skaderegleringsverksamhet fått om statens väghållningsansvar gör att jag med tillfredsställelse ser att utredningen inte vill föreslå någon rätt till återkrav mot väghållare.

6.2 *Svea hovrätt*: Enligt utredningens förslag skall, i stort sett i motsats till vad nu gäller, ersättning för personskada och i 8 § andra punkten avsedd sakskada utgå från det egna fordonets trafikförsäkring även i de s. k. kollisionsfallen. Denna ändrade ordning kan komma att medföra vissa icke önskvärda konsekvenser. Sålunda skall vid kollision mellan personbil och lastbil, i vilket fall förevarande slag av skador av naturliga skäl normalt blir större för dem som färdas i personbilen än i lastbilen, den "mindre skadegörarens" trafikförsäkring betala för de skador som den "större skadegöraren" åstadkommit. Som en följd härav torde

trafikförsäkringspremierna komma att öka för personbilar och minska för lastbilar. Utredningen har också räknat med detta. Det synes hovrätten att en sådan konsekvens skulle komma i konflikt med utredningens i annat sammanhang uttalade lovvärda målsättning, nämligen att en från samhällsekonomiska synpunkter rationell slutlig fördelning av skadekostnaderna bör åstadkommas.

Trots det anförda vill hovrätten emellertid ej avstyrka utredningens förslag i förevarande hänseende. Det är tänkbart att de olägenheter med förslaget som hovrätten nu pekat på kan undanröjas t. ex. genom försäkringsbolagens premiesättning, när det gäller lastbilar.

6.3 *SJ*: Enligt uttalande i specialmotiveringen omfattar hänvisningen i andra stycket till ansvarighet "enligt lag" också den ansvarighet som enligt järnvägstrafikstadgan och de internationella fördragen CIM och CIV åvilar järnvägs innehavare för skada på egendom som befordras med järnvägen. Detta ansvar är emellertid av frakträttslig natur och vilar således på kontraktuell grund. Enligt uttrycklig bestämmelse i järnvägstrafikstadgan och fördragen äger järnvägen, om ersättningskrav avseende godsskada görs gällande på annan grund än avtal, åberopa vad befordringsavtalet med stöd av gällande regler innehåller om frihet från ansvar eller om ansvarsbegränsning. Sådant förbehåll får också åberopas av personer för vilka järnvägen svarar (järnvägstrafikstadgan 78 §, CIM art. 40). Trafikskadelagen bör under inga förhållanden få den verkan att järnvägens ansvar för gods som mottagits till befordran ges en vidare omfattning än som följer av befordringsavtalet och på detta tillämpliga frakträttsliga regler. För något skälighetsövervägande som föreslås i lagrummet finns här ej något utrymme. Än mindre föreligger någon grund att, såsom i motiven anföres, låta järnvägen "bära en större del av skadan när järnvägen svarar enligt transportreglerna". Observeras bör vidare de särskilda preskriptions- och preklusionsregler som gäller beträffande det frakträttsliga ansvaret. Dessa bör ej få kringgås med tillämpning av trafikskadelagen. Ej heller i övrigt bör denna lag tillåtas inkräkta på den frakträttsliga regleringen av rättsförhållandet mellan fraktförare och godshavare. Till förebyggande av sådant missförstånd i tillämpningen vartill utredningens framställning synes kunna ge anledning i denna del är det angeläget att i lagen upptages ett uttryckligt förbehåll för den begränsning av ansvaret för befordrat gods och de för järnvägen som fraktförare gällande rättigheter vilka följer av fraktavtal och tillämpliga regler på det frakträttsliga området.

6.4 *Försäkringsrättskommittén*: I sakligt avseende åberopar utredningen i många sammanhang riskfördelningssynpunkter beträffande fördelningen av kostnader, även när det gäller ganska obetydliga kostnader som kan väntas ha ringa inverkan på premierna. När det gäller den väsentliga frågan om fördelningen av kostnader för personskada vid kollisioner mellan motordrivna fordon har utredningen emellertid stannat för principen att låta varje sida bära sina egna kostnader, trots att detta innebär att exempelvis lastbilstrafiken gynnas genom en omfördelning av premiekostnaden (förslaget leder bl. a. till att de som för sina dagliga resor är hänvisade till moped, t. ex. många i glesbygd bosatta äldre personer, får en kraftig ökning av premierna). Utredningen anför till stöd härför huvudsakligen att detta överensstämmer med no-fault-systemet. Ett sådant argument kan dock inte vara avgörande. Det synes viktigt att skadestånds- och försäkringsregler utformas så att de medför den bästa riskfördelningen från ekonomisk synpunkt i den mån så kan ske utan att administrationskostnaderna ökar. Inom försäkringsverksamheten gäller

som bekant skäliglietsprincipen (282 § 2 mom. 1 st. lagen om försäkringsrörelse), vilken bl. a. innebär att premiekostnaden skall stå i proportion till risken. Denna princip synes böra beaktas även vid utformningen av regler om ersättning för trafikskada. Kommittén vill därför förorda att möjlighet införes till fördelning av kostnader även för personskador mellan olika sidor, efter samma principer som gäller för fördelningen av skador på fordon och last. Hänsyn till administrationskostnaden synes inte kunna anföras som skäl häremot, eftersom dels en fördelning antas skola ske beträffande de nämnda sakskadorna (samt vid skador som träffar utomstående), dels det bör finnas möjlighet, i den mån det är önskvärt, för försäkringsbolagen att tillämpa "kollisionsöverenskommelser" även beträffande personskador om administrationskostnaderna kan nedbringas därigenom. I sammanhanget må framhållas, att utredningen förutsätter att försäkringsbolagen inte skall kunna träffa överenskommelse om annan fördelning mellan trafikförsäkringsanstalter än som följer av lagen. Lagstiftaren bör dock inte lägga hinder i vägen mot standardiserade uppgörelser, som avser att på lång sikt åstadkomma samma resultat som om regress hade utövats i varje särskilt fall, även om dessa skulle få annan form än nu tillämpade kollisionsöverenskommelser.

6.5 *Trafikförsäkringsföreningen*: Förslaget innebär att i praktiskt taget alla fall utgiven ersättning skall stanna på trafikförsäkringen. Regress mot enskild person är begränsad till de fall där uppsåt eller grov vårdslöshet kan konstateras. Även om begreppet grov vårdslöshet kan komma att få en något mer vidsträckt tolkning än hittills till följd av reformerna inom skadeståndsrätten och trafikförsäkringen, kommer återkravsrätt för försäkringen att föreligga endast i undantagsfall. Föreningen har emellertid inte någon invändning mot förslaget i denna del. Det kan vitsordas att inkomsterna av regress mot enskilda (fysiska) personer idag i det stora hela saknar ekonomisk vikt för trafikförsäkringskollektivet.

Även regresserna mot vägverket och SJ har underordnad ekonomisk betydelse. Detta får inte hindra en prövning av frågan huruvida regressrätten i dessa fall ändå bör bibehållas i det nya systemet. Föreningen instämmer i den ståndpunkt som utredningen har tagit när det gäller regress mot innehavare eller ägare av järnväg. Den kan däremot inte instämma i förslaget att regress inte längre skall kunna utövas mot väghållare. Föreningen tror att utredningen här har fäst för stort avseende vid att vägverkets utbetalningar på grund av regresskrav från trafikförsäkringsbolag (tabell 15 i bilaga 2) ligger på en mycket låg nivå. De låga beloppen kan i någon mån ha sin förklaring i att väghållarna anpassar vägunderhållet efter trafiksäkerhetens krav. Utredningen synes vidare inte ha tagit hänsyn till att regress också utövas mot andra subjekt, t. ex. kommuner, i egenskap av väghållare. Det bör också beaktas att förslaget innebär en vidgning av trafikförsäkringens ansvar, framför allt när det gäller förarskadorna. Regressfrågan får därmed större betydelse än hittills för försäkringsgivarna. Föreningen ställer sig tveksam till det berättigade i att en viss verksamhet – i detta fall trafiken med motorfordon – på det sätt som förslaget medför får bära skaderisker som kan härledas till en annan verksamhet, i detta fall väghållningen. Det bör påpekas att den ståndpunkt som man tar i detta lagstiftningsärende kan ha verkan också för frågan om vagnskadeförsäkringen skall ha regress eller inte, något som för närvarande prövas av skadeståndskommittén.

Den nu förestående reformen av trafikförsäkringen kan, som utredningen framhållit, ses som ett steg på vägen mot ett fullt utvecklat no-fault-system. I vissa delar av den nya trafikskadelagen har utredningen

lätit no-fault-tanken slå igenom i full omfattning. Hit hör bestämmelsen i 9 § om kanalisering av ersättning till förare och passagerare för personskada och skada på vissa personliga tillhörigheter till "eget" fordons försäkring och det därtill anknytande principiella förbudet mot regress mellan trafikförsäkringsbolag i 23 §.

Även föreningen har den uppfattningen att no-fault-principen bör få styra utformningen av de nya trafikskadereglerna. Kanaliseringsprincipen torde leda till en i viss mån förenklad skadereglering och andra fördelar av administrativ och ekonomisk natur. Den bör därför godtas som huvudregel för placeringen av de ifrågavarande kostnaderna inom trafikförsäkringen.

Europeiska trafikförsäkringsgivare börjar under våren 1975 inom Comité Européen des Assurances diskutera ett västtyskt förslag till kollisionsöverenskommelse, gällande skada på egendom utanför fordonen vid kollision mellan fordon hemmahörande i olika länder. Överenskommelsen avses i stort gå ut på att skada upp till visst belopp skall slutligt bäras till lika delar av inblandade fordons försäkringsgivare.

En överenskommelse av detta slag synes inte vara förenlig med reglerna om fördelning av trafikskadeansvar i den föreslagna trafikskadelagen. I 21 § anges hur ersättningsansvaret slutligt skall fördelas mellan trafikförsäkringarna för två eller flera fordon i situationer där trafikskadeersättning skall utges solidariskt från försäkringarna. Av 23 § följer att dessa bestämmelser är tvingande. I specialmotiveringen till 21 § påpekas i enlighet härmed att paragrafen inte kan åsidosättas genom att trafikförsäkringsanstalterna sinsemellan träffar överenskommelser som innebär att ersättning som en försäkringsanstalt har utgett skall kunna återkrävas från annan försäkringsanstalt eller belasta annan försäkring hos samma anstalt i vidare omfattning än som följer av lagens fördelningsregler.

Den planerade kollisionsöverenskommelsen innebär att försäkringsgivare för inblandat fordon kan komma att belastas med ansvar i vidare mån än som följer av lagens bestämmelser. Om exempelvis en svensk och en dansk bilist kolliderar här i landet med skada på egendom utanför fordonen som följd och den danska bilisten är ensam vållande skulle den svenska försäkringsgivaren, om han deltar i överenskommelsen, slutligt få bära halva skadekostnaden upp till avtalat belopp, fastän ansvaret enligt 21 § i trafikskadelagen – som kommer att vara tillämplig eftersom olyckan inträffat här i landet – bort i sin helhet slutligt hamna hos den danska bilens försäkringsgivare.

Föreningen kan inte finna att utredningen har anfört några bärande argument till stöd för att regleringen i 21 § i förslaget till trafikskadelag bör vara tvingande. Det finns däremot starka skäl, framför allt möjligheterna till förenklad skadereglering, som kan åberopas för att bestämmelserna i denna del bör vara dispositiva. Något avsteg från kanaliseringsprincipen, som utredningen fäst stort avseende vid och som föreningen i sitt yttrande anslutit sig till, skulle inte därigenom uppkomma. Föreningen anser det vara angeläget att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen för svenska trafikförsäkringsbolag att delta i överenskommelser av det slag som nu planeras. Det är ett starkt intresse att Sverige inte ställer sig utanför överenskommelser som syftar till att förenkla regleringen av skador vid internationell trafik.

Med hänsyn till det anförda hemställer föreningen att i förslagets 23 § sker tillägg av innebörd att paragrafen inte hindrar överenskommelser mellan försäkringsgivare om annan slutlig fördelning av ansvaret för tredjemansskador än som följer av 21 §.

6.6 *Försäkringsbolaget Ansvar*: Bolaget bedriver sin verksamhet helt inom kretsen av helnyktra personer. Detta har för bolagets del medfört en genomsnittligt något lägre skadefrekvens och en lägre genomsnittspremie för försäkringstagarna jämfört med försäkringstagarna i andra trafikförsäkringsbolag. Det har även medfört att genomsnittligt fler försäkringstagare hos Ansvar befinner sig i de högre bonusklasserna jämfört med försäkringstagare i andra trafikförsäkringsbolag. Detta synes gälla även om jämförelsen görs mellan Ansvars försäkringstagare å ena sidan och de övriga trafikförsäkringsbolagens nykterhetskollektiv å andra sidan.

Utredningens förslag, att trafikförsäkringsbolagen vad gäller personskador skall sakna regressrätt mot varandra i kollisionsfall då vållande finns hos motpartsföraren, är en direkt följd av genomförandet av no-fault-principen. Utredningen är helt på det klara med att detta medför omfördelning av risker och kostnader mellan olika fordonskategorier. Däremot syns inte utredningen ha i tillbörlig mån beaktat att förslaget jämväl innebär en omfördelning av risker och kostnader mellan ägare inom samma *fordonskategori* i fall där olika riskgrupper kan urskiljas inom en sådan kategori.

Försäkringsbolaget Ansvar finner anledning att konstatera, att, om förslaget genomföres, Ansvars försäkringstagare - som grupp betraktad genom omfördelningen av risker även inom en och samma fordonskategori i premiehänseende kommer i ett sämre läge än hittills, vilket kan leda till en minskning av de hittillsvarande premieskillnaderna mellan helnyktra försäkringstagare och andra. Denna skillnad är inte bara en rättvisefråga, utan har därjämte visat sig ha stor betydelse då det gäller att uppmärksamma allmänheten på alkoholens roll i trafikskadesammanhang.

Under senare år har det klart dokumenterats att alkohol vid bilkörning i oroväckande hög grad varit orsaken till uppkommande trafikolyckor, resulterande i dödsfall eller svåra personskador. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det därför anses angeläget att på alla möjliga sätt motverka användandet av alkohol i samband med bilkörning. Det bör även framhållas att utredningen i ett annat avseende föreslår en ändring, som innebär en minskning av de repressiva åtgärderna mot trafikonykterheten genom att rattonyktra/rattfulla i fortsättningen i princip skall få ojämkad ersättning vid personskada. Skulle detta förslag antagas av statsmakterna blir betydelsen av ett bibehållande av möjligheten till en premieskillnad mellan ett helnyktert kollektiv och övriga försäkringstagare än större.

Försäkringsbolaget Ansvar vill även peka på det förhållandet att förslaget om slopad regressrätt försäkringsbolagen emellan genom sin omfördelningseffekt mellan olika fordonskategorier och olika försäkringstagarkollektiv synes vara mindre väl förenligt med skälighetsprincipen inom trafikförsäkringen. För skälighetsprincipens upprätthållande krävs att riskskiljande faktorer kan beaktas vid premiesättningen.

Med hänsyn till vad ovan anförts finner Försäkringsbolaget Ansvar för sin del att trafikförsäkringsbolagen bör i den kommande trafikskadelagen medges rätt till ömsesidig regress i de fall då vållandet till personskada uppenbarligen endast ligger på en av två eller flera förare. Genom ömsesidig överenskommelse bolagen emellan kan regressrätten frivilligt inskränkas till endast sådana skadefall, som är av större ekonomisk betydelse.

Frivilligt avtal om poolning kan givetvis även träffas. Ett sådant poolavtal kräver dock som utgångspunkt en laglig regressrätt för varje enskild pooldeltagare. Eljest har försäkringsbolag med speciell samman-

sättning av sitt försäkringstagarkollektiv knappast möjlighet att utverka rimligt hänsynstagande till detta kollektivs intressen. Försäkringsbolaget Ansvar vill här peka på att regressavtal redan nu finns inom försäkringsbranschen, där bolagen frivilligt påtagit sig en avsevärd inskränkning i sin lagliga regressrätt.

För den händelse det inte anses möjligt att i trafikskadelagen inta en beloppsmässigt obegränsad regressrätt trafikförsäkringsbolagen emellan i personskador föreslås alternativt att regressrätt medges i personskadefall utöver vissa i lagen angivna större belopp. Ytterligare en möjlighet kunde vara att Försäkringsinspektionen reglerade regressförfarandet som ett led i sin kontroll över premiesättningen.

Trafikförsäkringsbolagens regressrätt bör givetvis inte på något sätt påverka den skadelidandes rätt att alltid vända sig mot trafikförsäkringen för "den egna bilen". Någon konflikt med no-fault-grundsatsen av praktisk betydelse skulle genom regressrätten inte behöva uppkomma, ej heller någon nämnvärd påverkan på administrationskostnaderna.

6.7 *KAK*: I utredningen föreslås att regressrätten i huvudsak borttages. KAK anser att regressrätten bör bibehållas i betydligt större utsträckning än som föreslagits. Denna har en viss psykologisk inverkan då det gäller att få bilförarna att efterleva gällande bestämmelser beträffande trafiknykterhet, inbetalande av premier m. m. och har därför ett från trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefullt syfte. Av allmänt preventiva skäl är det också önskvärt att regressrätt mot väghållare bibehålles. — —

Kanaliseringen av passagerarersättningarna kan också leda till snedbelastning av försäkringarna, som ger olämpliga konsekvenser för premiebetalarna. (Om exempelvis en lastbil, som sällan har passagerare, kolliderar med en fullsatt buss skall, även om lastbilens förare är ensam vållande till olyckan, bussens försäkring svara för samtliga passagerarskador.)

Det må även påpekas att personskador är särskilt vanliga och svåra på motorcykelförare och -passagerare. Om dessa skador oavsett vållande alltid skall bäras av motorcykelns försäkring kommer försäkringspremierna för dessa fordon att nå en sådan höjd, att de får en rent prohibitiv effekt på motorcykelägandet.

6.8 *Motorförarnas helnykterhetsförbund*: Vissa av de förut påpekade orimligheterna i det föreslagna systemets funktion sammanhänger uppenbarligen med att ersättningen för personskada hos förare och passagerare i kollisionsfall *inte* skall regressvis tas ut av trafikförsäkringen för det fordon på motsidan, vars förare varit vållande till skadan eller vars bristfällighet orsakat denna.

I och för sig är det möjligt att göra den ändringen i systemet att vållandeprinciper tillämpas även i fråga om den slutliga kostnadsfördelningen för personskadornas del. Det objektiva skadeståndsansvaret utgör inte något hinder häremot, såsom framgår av motsvarande reglering i den finska och norska lagstiftningen. — — —

Utan en ändring av det slutliga kostnadsansvaret blir bl. a. den i försäkringslagen angivna möjligheten att i koncession för bolag göra förbehåll för olika yrkes- och intressegruppers försäkringar närmast illusorisk. Situationen för ett försäkringsbolag som endast försäkrar helnyktra blir väsentligt rubbad, och en för de lägre inkomsttagarna belastande förskjutning i premierna inträffar mellan bolag som mest försäkrar mindre personbilar och bolag som främst försäkrar dyrare personbilar och lastbilar. Det finns starka skäl för att genom en ändring av den slutliga kostnadsfördelningen begränsa förslagets egendomliga

förskjutning i premiekostnaderna mellan olika fordonsslag. Det är föga tilltalande att den större sårbarheten i trafiken för förare av mopeder och motorcyklar skall leda till närmast prohibitivt verkande försäkringskostnader, medan det massiva skydd som lastbilarna bereder de egna förarna skall avlasta kostnaderna för deras del, samtidigt som lastbilarnas stora farlighet för andra motorfordonsförare vid kollisioner skärper premiekostnaderna för småbilar m. fl.

Det vore ett mycket enkelt ingrepp i det föreslagna systemet att på denna punkt göra en ändring och få till stånd en rimligare fördelning av ersättningsansvaret mellan olika trafikförsäkringar. Motivet för utredningsmannens ståndpunkt är helt enkelt utredarens målmedvetna strävan för ett framtida fullt utvecklat no-fault-system.

Det värde man tillmäter denna argumentering beror givetvis på vilken syn man har på det angivna framtidsperspektivet. Det finns anledning förmoda att detta perspektiv ter sig lockande inom stora delar av försäkringsbranschen. Man tycks där vara beredd att ta förslaget som ett paket och att sålunda utan vidare springa ifrån de förbehåll i fråga om illegala förare, som hittills varit självklara inom trafikförsäkringen och vilkas bibehållande uttryckligen förutsattes i trafikförsäkringsföreningens framställning. Om det är äkta känsla och förståelse för utredningsmannens "socialrättsliga synpunkter" som ligger bakom må vara osagt. Det är dock svårt att förbise att ett obligatoriskt trafikförsäkringssystem med no-fault-idén genomförd även för fordonsskador ter sig gynnsamt ur bolagens synpunkt (åtminstone på kort sikt). Det torde nämligen innebära att biltillverkarnas vagnskadegarantier bleve utslagna och bolagen skulle återerövra denna givande försäkringsform.

Det angivna framtidsperspektivet med fullt utvecklat no-fault-system ställer också en annan, principiellt större fråga, som gäller försäkringsverksamhetens ordnande på längre sikt. Redan inför det nu föreslagna personskadesystemet har yppat sig åtskilliga frågor om orättvisor eller orimligheter mellan olika individuella försäkringar. Fullt utbyggt kommer systemet att med ännu större skärpa resa spörsmålet, om det över huvud taget kan vara meningsfullt att bygga trafikförsäkringen på individuella försäkringar. Vad tjänar det till att ha individuella försäkringar, när den enskilde bilägarens/bilförarens beteende och åtgärder i trafiken praktiskt taget helt ska sakna betydelse för belastningen på hans försäkring? Ett sådant system aktualiserar lätt tanken att det vore för samhället ändamålsenligare och för bilägaren rimligare att ordna trafikförsäkringen kollektivt och låta den bekostas exempelvis av bensinskattemedel.

MHF är givetvis inte berett att nu ta ställning till frågan om ett sådant kollektivt ordnande av trafikförsäkringen men har funnit nödigt att peka på denna möjlighet för att erinra om att det i ett individuellt ordnat obligatoriskt system måste finnas gränser för det godtycke och den monchalans, varmed bilägarnas vedertagna föreställningar om rättvisa och rimlighet kan åsidosättas. Utredningsmannen har åberopat detta framtidsperspektiv som skäl för att förbjuda regress av det slutliga ersättningsansvaret till trafikförsäkringen för det fordon, vars förare eller vars bristfällighet vållat personskadorna. Som framgår av det nyss anförda ser vi detta framtidsperspektiv snarast som avslöjandet av en ytterligare fara, och det utgör därför ett starkt skäl för bilägarna att med skärpa kräva att, om förslag till ändrad lagstiftning framläggs, åtminstone den ändringen görs, att det slutliga ansvaret för personskador regressvis ska påföras försäkringen för det fordon, vars förare eller vars bristfällighet orsakat skadan.

7 Särskilda frågor rörande trafikförsäkringen

7.1 Trafikförsäkringsplikten

7.1.1 *JK* har ingen erinran i denna del.

7.1.2 *RÅ*: Vidkommande straffstadgandena har utredningen mot bakgrund bland annat av ett uttalande av Brottsförebyggande rådets arbetsgrupp rörande kriminalpolitik diskuterat frågan om bibehållandet av sådana sanktioner. Med hänsyn till att kretsen av dem som bör utsättas på påföljd för underlåten trafikförsäkring är svår att entydigt bestämma och då vitesföreläggande om fullgörande av försäkringsplikten lättast kan begäras i samband med lagföring tillstyrkes för närvarande att straffsanktionerna bibehålles.

7.1.3 *Svea hovrätt*: I 10 och 17 §§ används uttrycket "ägare av fordon". Av utredningens motivering framgår att vid tillämpning av dessa bestämmelser de i 3 § angivna försäkringspliktiga subjekten är att anse som ägare. Detta förhållande bör, enligt hovrättens mening, komma till uttryck i lagtexten, eventuellt i ett nytt, tredje stycke av förevarande paragraf.

Enligt utredningens förslag skall försäkringsanstalt få möjlighet att vägra meddela trafikförsäkring för dem som själva häftar eller vars fångesmän häftar för vissa i förevarande bestämmelse närmare angivna skulder. Hovrätten finner det betänkligt att någons oförmåga eller tredska att reglera en skuld skall leda till att vederbörande nekas att fullgöra sin trafikförsäkringsplikt och därmed ådrar sig straffansvar. Sagda påföljd synes ännu mindre godtagbar om den drabbar den betalningsskyldiges godtroende successor. De missförhållanden som den föreslagna bestämmelsen är avsedd att komma till rätta med bör man, enligt hovrättens mening, söka lösa på annat sätt, t. ex. genom effektivare kontroll och indrivning. – – –

Enligt hovrättens mening bör samtliga kategorier som är försäkringspliktiga jämlikt 3 § omfattas av straffbestämmelsen i 24 §. Utredningen har emellertid utan närmare motivering från straffbestämmelsen undantagit dem som försummat försäkringsplikt i fråga om registreringspliktigt men faktiskt icke registrerat och ej i trafik använt fordon. Enligt hovrättens mening saknas skäl att undanta nu nämnda kategori.

7.1.4 *Bilregisternämnden*: Nämnden vill beröra några problem som har sin grund i nuvarande lagstiftning och den praxis som utvecklats i anslutning till denna. Den nuvarande lagstiftningen innehåller samma grundregel som den föreslagna trafikskadelagen, nämligen att det är fordonets ägare som är skyldig att taga och vidmakthålla trafikförsäkring. Enligt nämndens mening måste detta anses innebära att när ett fordon säljs upphör trafikförsäkringsavtalet automatiskt beträffande det fordonet. Försäkringsbolagen tillämpar emellertid regeln så att om ett försäkringsbevis blivit utställt på visst fordon och ägare måste beviset för att upphöra att gälla avanmälas oavsett om fordonet bytt ägare eller ej. Avanmäls inte försäkringsbeviset kan det i ett senare skede få rättsverkan bolagen emellan även om fordonet för vilket försäkringen tecknades bytt ägare flera gånger. Beviset behöver inte ha getts in till bilregistret för att få rättsverkan.

Denna praxis medför stora administrativa olägenheter och kostnader utan att enligt nämndens mening – innebära fördelar för någon.

Försäkringsbolagen lägger ner mycken möda och tid på att spåra gamla försäkringsbevis med avsikt att avanmäla dem eller att bevisa att något annat bolag är ersättningsskyldigt. Därvid tas även stora resurser hos myndigheterna i anspråk. Bilregisternämnden vill därför föreslå att det nu skapas enkla regler som underlättar och förenklar administrationen såväl hos myndigheterna som hos försäkringsbolagen och som medför att datatekniken kan användas i större utsträckning än för närvarande.

Enligt nämndens mening bör – med utgångspunkt från bestämmelserna i 3 § TSL att försäkring skall tagas och hållas av fordonets ägare följande gälla.

Ett avtal om trafikförsäkring beträffande visst fordon skall i och med att fordonet byter ägare upphöra att gälla. Därigenom kommer trafikförsäkringsbevis som utställts i anledning av avtalet att bli ointressanta med undantag för den historiska upplysning de kan ge.

Genom en sådan regel behöver merparten av de felutredningar som nu sker inte genomföras eftersom det är tillräckligt att konstatera att fordonet bytt ägare och att eventuella försäkringsbevis som utställts på tidigare ägare således inte längre är giltiga. Vidare kan myndigheternas åtgärder gentemot den nye ägaren påbörjas omedelbart för de fall han underlåtit att teckna försäkring.

Enligt förslaget (första stycket sista punkten) skall försäkringsanstalt inte vara skyldig att meddela trafikförsäkring om fordonets föregående ägare eller innehavare häftar i skuld för försäkringspremie, självrisk eller s. k. premieavgift.

Bilregisternämnden har erfarenhet av en liknande konstruktion på vägtrafikskatteområdet där det visat sig att i praktiken skattebetalningen kommit att övervältras på köpare av fordon i de fall tidigare ägare underlåtit att erlägga påförd skatt. Detta förhållande upplevs som stötande och har föranlett kritik. Enligt nämndens mening bör dylika konstruktioner undvikas.

Införandet av den föreslagna regeln torde medföra att uppgifter om "försäkringsskuld" för fordon måste finnas lätt tillgängliga för allmänheten. Således skulle i bilregistret behöva registreras förhållanden som innebär att försäkringsbolag inte är skyldigt att meddela trafikförsäkring. Av hänsyn till den personliga integriteten kan det vara tveksamt om tillstånd kommer att lämnas till intagande av dessa uppgifter i bilregistret.

Några tekniska hinder föreligger inte för att ta in uppgifterna i bilregistret, men det bör påpekas att det för en meningsfull registrering fordras ett mycket omfattande system för databehandling inom installationen för bilregistret. Dessutom skulle krävas ett omfattande rapporteringssystem mellan trafikförsäkringsgivarna och bilregisternämnden.

Av ovan anförda skäl avstyrker bilregisternämnden införandet av ifrågavarande bestämmelse.

Utredningen föreslår i 5, 6, 24, 25 och 30 §§ TSL olika regler i syfte att främja efterlevnaden av trafikförsäkringsplikten. I övrigt förutsätter utredningen att den vidare översyn som görs inom samrådsgruppen för kontroll av trafikförsäkringsplikten kommer att fortsätta.

Som utredningen konstaterat är övervakningen av trafikförsäkringsplikten ett stort problem. Genom tillkomsten av det nya bilregistret skapades möjligheter att administrativt övervaka försäkringsplikten men även att överblicka problemet i hela dess vidd. Erfarenheterna av det nuvarande kontrollsystemet har visat att systemet är kostsamt, omständligt och ineffektivt.

I bilregistret antecknas per vecka ca 5000 fall där försäkring saknas. Genom påminnelser från bilregisternämnden och länsstyrelserna har i

medeltal 80 % av dessa klarats upp efter 2–3 månader. Av de ursprungliga 5000 fallen återstår således ca 1000 fall som tillställs länsstyrelsen för utredning. Av dessa överlämnas mellan 500 och 800 per vecka till polismyndigheterna.

De fall som inte klaras upp under utredningsarbetets gång skall enligt nuvarande regler överlämnas för åtalsprövning. Andelen fall som verkligen leder till åtal är, enligt vad bilregisternämnden erfarit, mycket liten. I de fall åtal sker kan fordonsägaren inte åläggas att betala försäkringspremie för den tid han försummat försäkringsplikten. Det kan således även om påföljd döms ut ha lönat sig för fordonsägare att strunta i försäkringsplikten. Dessa omständigheter kan utnyttjas av den som känner till systemet.

Oavsett om underlåtenhet att hålla trafikförsäkring beror på försumlighet eller kännedom om bristerna i kontrollsystemet, leder det anförda till onödigt många utredningsfall. Det är således de nuvarande rapporterings- och påföljdsformerna som gör det möjligt för fordonsägarna att med eller utan avsikt orsaka ett omfattande utredningsarbete.

Utredningen föreslår (30 § TSL) en skärpning av påföljden för underlåtelse att fullgöra försäkringsplikten genom att den skyldige, utöver vad som gäller sedan tidigare, skall åläggas att erlägga en avgift motsvarande försäkringspremien för den tid förseelsen avser. Enligt utredningens mening bör frågan om effektivisering av trafikförsäkringskontrollen lösas av samrådsgruppen för kontroll av trafikförsäkringsplikten (SG-TFK). Samrådsgruppen har numera lagt fram förslag om ett administrativt avgiftssystem som ersättning för det nuvarande påföljdssystemet.

Enligt nämndens mening är det föreslagna avgiftssystemet att föredra framför det nuvarande påföljdssystemet – även om detta förbättras i enlighet med vad utredningen föreslår.

7.1.5 *Försäkringsinspektionen*: Utredningen berör i sitt betänkande de problem som sammanhänger med trafikförsäkringskontrollen och uttalar att frågan bör lösas av "Samrådsgruppen för trafikförsäkringskontroll", som vid tiden för utredningens behandling av detta avsnitt dock ej hade presenterat något slutgiltigt förslag. Utredningen har därför, i avvaktan på samrådsgruppens förslag, sett sig nödsakad att själv utforma regler för en effektivare trafikförsäkringskontroll.

De regler som utredningen presenterat ger försäkringsbolagen bättre formella möjligheter att driva in obetalda premier. Enligt inspektionens mening är det praktiska värdet av de föreslagna reglerna emellertid starkt begränsat, och inspektionen förordar därför en lösning enligt de riktlinjer som dragits upp i samrådsgruppens slutrapport, vilken av försäkringsinspektionen överlämnades till justitiedepartementet den 11 december 1974.

7.1.6 *Leasingutredningen*: Som föreslagits i betänkandet bör försäkringsplikten i första hand knytas till den som är eller skall vara införd i bilregistret som fordonets ägare eller innehavare. Eftersom leasingutredningen kan komma att föreslå att vissa inhyrare av fordon skall – i likhet med avbetalningsköpare likställas med ägare bör författningstexten vara utformad så att den inte behöver ändras om det förslaget genomförs.

Andra stycket sista delen i 3 § bör alltså skrivas om av detta skäl. Samtidigt bör orden "ej är infört i registret" ändras till "ej skall vara infört i registret". De fordon som ej är införda men skall vara det har ju redan behandlats i andra stycket första delen.

3 § andra stycket bör från dessa synpunkter skrivas förslagsvis: "Skyldighet att taga och inneha trafikförsäkring åvilar den som enligt vad därom är föreskrivet är eller skall vara införd i bilregistret som fordonets ägare eller innehavare eller, i fråga om fordon som ej *skall vara* infört i registret, *den som skulle ha varit det om registreringsplikt förelegat*."

4 § a) som texten är föreslagen leder till att staten blir försäkringsskyldig när fordonet inte *tillhör* staten men *innehas* av staten p. g. a. avbetalningsköp eller – om nyssnämnda tankegångar beträffande inhyrare realiseras – hyrs in på långtidskontrakt. En ändring i författningen på denna punkt synes därför nödvändig. Den torde kunna ske enklast om man knyter an till försäkringsskyldigheten i stället för försäkringsplikten (dvs. till försäkringssubjektet i stället för försäkringsobjektet) och anger att staten ej är försäkringsskyldig enligt 3 § andra stycket. En sådan bestämmelse synes logiskt höra hemma som ett sista stycke i 4 § eller kan ev. läggas till i 3 § andra stycket.

7.1.7 *Försäkringsrättskommittén*: Vad beträffar skadelidandes rätt till ersättning när premie för trafikförsäkring inte är betald, fordon är oförsäkrat o. dyl., föreslår utredningen i stort sett samma system som hittills har gällt, dvs. den skadelidande kan kräva försäkringsgivaren resp., efter anmälan till myndighet om uppsägning och förloppet av en månad, trafikförsäkringsanstalterna gemensamt (i praktiken trafikförsäkringsföreningen). Vissa detaljer har redan berörts. Beträffande förhållandet mellan försäkringspliktig och försäkringsgivare föreslår utredningen däremot betydande ändringar.

Enligt nu gällande rätt tillämpas på förhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare i stort sett FAL:s regler och allmänna försäkringsvillkor. En betydande olikhet mot andra försäkringsgrenar består dock däri, att då försäkringsgivaren är fri från ansvar gentemot försäkringstagaren på grund av underlåten premiebetalning, uppsägning eller överträdelse av biförpliktelse, han vid trafikförsäkring inte kan vägra att utge ersättning till den skadelidande utan enligt 20 § 1 st. trafikförsäkringslagen inträder i den skadelidandes rätt mot försäkringstagaren. Det är alltså inte tillräckligt för att beloppet skall kunna återkrävas att försäkringstagaren har försummat premiebetalning el. dyl., utan det fordras också att han är skadeståndsskyldig för den skada som föranlett ersättningsbetalningen (jfr NJA 1972 s. 108). Motsvarande gäller när det gemensamma trafikansvaret till skadelidande fullgöres för oförsäkrad bil (21 § 3 st. trafikförsäkringslagen). I praktiken har emellertid försäkringsbolagen avsevärda svårigheter att genomföra regresskrav vartill de är berättigade, och regressrätten har därför inte samma ekonomiska betydelse som ansvarsfrihet vid frivillig skadeförsäkring.

Trafikförsäkringsutredningen föreslår ett helt nytt system för de fall där premie inte betalas (eller eljest försäkringsanstalt enligt allmänna regler eller villkor skulle vara helt eller delvis fri från ansvar). Till en början skall det inte längre förekomma att en försäkring upphör att gälla till förmån för försäkringstagaren men likväl fortsätter att gälla till förmån för dem som lider skada, utan ända till dess en månad förflutit från det anmälan inkommit till myndighet gäller försäkringen till fullo även till förmån för försäkringstagare (6 § 1 p.). I praktiken synes detta innebära att en försäkringstagare får en betydligt förlängd respittid för betalning av försäkringspremie, något som synes anmärkningsvärt i betraktande både av de svårigheter som redan nu råder att driva in trafikförsäkringspremier och av vad som eljest gäller vid privatförsäkring. Vidare skall regressrätt för försäkringsanstalt mot försäkringstagaren

överhuvud inte förekomma (bortsett från att han kan ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, i vilket fall han är utsatt för regresskrav på samma sätt som vem som helst). I princip har försäkringsanstalten blott rätt att kräva ut obetald premie samt självriskbelopp (20, 23 §§). Detta synes innebära att dröjsmål med betalning av premie och överträdelse av biförpliktelse över huvud inte medför någon som helst sanktion (bortsett från vad som kan följa av avtalsfriheten vid sakskada som drabbar försäkringstagaren själv, enligt 14 § 1 st.), en från försäkringsrättslig synpunkt förvånande regel.

Att äga och bruka bil utan att teckna försäkring, eller att fortsätta därmed efter det att försäkringen upphört i enlighet med 6 § 1 p., skall visserligen liksom hittills medföra straffansvar (24 §), vilket dock i många fall torde vara en mycket lindrig påföljd, men inga civilrättsliga sanktioner (med undantag för förlust av rätten till ersättning för sakskada enligt 16 §). Trafikförsäkringsföreningen kan blott utkräva avgift, motsvarande premie (30 §) samt ett mindre självriskbelopp (22 § 2 p.).

Utredningen föreslår i gengäld vissa bestämmelser som skall underlätta indrivningen av premier, nämligen undantag från skyldigheten att meddela trafikförsäkring i vissa fall (5 § 1 st. 3 och 4 p.) samt undantag från den speciella preskriptionsbestämmelsen för fordran på premie enligt 15 § FAL (26 § 2 st.). De föreslagna bestämmelserna om undantag från skyldigheten att meddela trafikförsäkring måste emellertid befaras vara skäligen ineffektiva som medel att framtvinga premiebetalning i tid, och de är dessutom inte utan betänkligheter från allmän synpunkt, något som bl. a. framgår därav att utredningen säger sig förutsätta att försäkringsanstalterna med försiktighet tillämpar de befogenheter de erhåller att vägra att meddela försäkring (se s. 241 ff.).

Enligt kommitténs mening måste man befara att det nu nämnda systemet är ineffektivt som medel att förmå försäkringstagare att teckna försäkring, betala premier samt iakttaga de biförpliktelser som följer av lag eller avtal. All försäkring bygger på att ett stort antal försäkringstagare betalar premier men att ersättning utgår endast i ett förhållandevis ringa antal fall. Eftersom sannolikheten är mycket större för att underlåtenhet att betala eller överträdelse av biförpliktelse upptäcks och beivras bland dem som räkar ut för skada än bland dem som inte gör det, måste det finnas effektiva metoder för att säkerställa att premier betalas även när ersättning inte utgår. Regler om rätt till kvittning av fordran på premie mot skyldighet att utge ersättning (såsom föreslås av utredningen i 27 § 2 st. 2 p.) är därför av ringa betydelse. Den omständigheten att det nuvarande regressystemet är ineffektivt bör inte föranleda att man övergår till ett system som kan befaras vara ändå mindre effektivt.

Det föreligger emellertid ett förslag att införa nya metoder för att säkerställa betalning av premier för trafikförsäkring (se härom Försäkringstidningen 1974 nr 10 s. 6). Ett genomförande härav torde göra en del av trafikförsäkringsutredningens förslag inaktuella, och det är också möjligt att systemet skulle innebära tillräckliga sanktioner mot överträdelse av biförpliktelser. De närmare konsekvenserna låter sig inte överblicka f. n. Kommittén vill emellertid fästa uppmärksamheten på vikten av att dröjsmål med premiebetalning samt överträdelse av biförpliktelse föranleder någon sanktion, både på grund av sakens vikt i och för sig och för följdriktigheten i förhållande till annan privatförsäkring.

7.1.8 *SACO* ställer sig avvisande till ett system som skulle innebära att trafikförsäkringsanstalt inte är skyldig att meddela trafikförsäkring på begäran av någon som äger ett fordon vars närmast föregående ägare

häftar i skuld för premie eller självrisk. Atminstone om den nuvarande ägaren inte hade skäl att misstänka att föregående ägaren gjort sig skyldig till en sådan försummelse, bör han ha rätt till trafikförsäkring utan att först behöva betala föregående ägarens skulder.

7.1.9 *Sveriges advokatsamfund*: I 5 § första stycket sista punkten stadgas att skyldighet att meddela trafikförsäkring inte föreligger i fråga om fordon vars närmast föregående ägare häftar för premier, självriskbelopp eller motsvarande avgifter. Denna regel motiveras endast med att det eljest finns möjligheter att kringgå reglerna om försäkringsplikt genom skenavtal. Även om sådana avtal kan komma att ingås, torde det emellertid ske i obetydlig omfattning. Svårigheterna och riskerna för rättsförluster för köparen av motorfordon har utredningen emellertid underskattat betydligt. I den mån försäljning och köp av en bil sker via en välrenommerad bilfirma uppstår i regel inte större problem vare sig för bilfirman som köpare eller för den som köper av bilfirman. En inte obetydlig handel med bilar sker dock även, t. ex. per annons, direkt mellan bilägare. Ungdom säljer i regel mopeder direkt sig emellan. Denna handel skulle avsevärt försvåras genom införande av det föreslagna stadgandet. En enskild person har ofta inte förmåga att genom bilregister och andra datasystem undersöka hur det förhåller sig med säljarens försäkringsförhållanden. Att dessutom utröna om säljaren häftar för självrisk eller avgift enligt 30 § torde vara praktiskt taget omöjligt för en privatperson. Samfundet avstyrker därför det föreslagna stadgandet i 5 § första stycket sista punkten.

7.1.10 *Trafikförsäkringsföreningen*: Ett intensivt arbete på en effektivisering av trafikförsäkringskontrollen har bedrivits under det senaste året. Detta arbete har skett i samråd med olika berörda organ inom den s. k. samrådsgruppen för trafikförsäkringskontrollen (SG-TFK). Arbetet har resulterat i betänkandet "Oförsäkrade fordon — Förslag till nytt påföljdssystem", avlämnat i december 1974 till försäkringsinspektionen. Med hänsyn till det anförda är föreningen inte benägen att yttra sig över utredningens förslag i 30 § till särskild avgift för den som har underlåtit att fullgöra försäkringsplikten. En eventuell reglering av detta slag bör ses i sitt sammanhang med andra åtgärder som syftar till en mera fullständig efterlevnad av trafikförsäkringsplikten. Samma sak gäller övriga förslag från utredningens sida som berör trafikförsäkringskontrollen.

I syfte att förbättra försäkringsgivarnas möjligheter att driva in obetalda premier har utredningen i 27 § andra stycket trafikskadelagen föreskrivit undantag från utmätningsförbudet i paragrafens första stycke. Undantaget innebär att trafikförsäkringsbolag mot fordran på trafikskadeersättning skall kunna kvitta bl. a. "fordran på premie enligt avtal om trafikförsäkring".

Den föreslagna lydelsen gör det tveksamt om kvittningsrätt föreligger också i sådana fall där visserligen premie har betalts men denna varit för låg i förhållande till fordonets användning. Fordonet har t. ex. körts längre årlig körsträcka än som anmälts till försäkringsgivaren, eller det har använts vid tävling fastän premien inte har beräknats med hänsyn härtill. Föreningen anser att kvittning också bör kunna äga rum av fordran avseende skillnaden mellan rätt premie och faktiskt erlagd, och hemställer därför om förtydligande av förslaget på denna punkt.

7.1.11 *Motorbranschens riksförbund:* Riksförbundet ansluter sig till den med all sannolikhet av de flesta medborgare omfattade principen att

fordonsägarna i framtiden som hittills skall vara skyldiga att teckna trafikförsäkring. I ett speciellt hänseende som avser trafikförsäkringsplikten önskar dock riksförbundet anmäla en avvikande mening. Utredningen föreslår i syfte att uppnå en bättre efterlevnad av reglerna om trafikförsäkring att trafikförsäkringsanstalt inte skall vara skyldig att meddela trafikförsäkring på begäran av någon som häftar för obetald trafikförsäkringspremie eller självrisk eller för fordon vars närmast föregående ägare häftar i sådan skuld. Den föreslagna regeln medför att man skulle överföra ansvaret för trafikförsäkringen från försäkringstagaren till fordonet och därmed till tredje man. För bilhandelns del skulle ett genomförande av bestämmelsen innebära att bilhandlaren för att kunna saluföra ett fordon som inbytts eller återtagits behäftat med obetald försäkringspremie tvingas erlägga det sålunda utestående beloppet för att en ny trafikförsäkring för fordonet i fråga skall kunna beviljas. Tredje man skulle således tvingas att utan något rättsförhållande till försäkringsgivaren erlägga resterande försäkringsbelopp utan möjlighet att kompensera sig för dylika "utlägg" mot försäkringstagaren. – – –

I samband med att en ny trafikskadelagstiftning införs finner riksförbundet det angeläget att en mer effektiv kontroll rörande efterlevnaden av trafikförsäkringskravet kommer till stånd. Färska utredningar ger vid handen att kriminaliteten på detta område har en betydande omfattning. Det är riksförbundets förhoppning att statsmakterna inte minst med hjälp av de för fordonsägarna dyrbara maskininvesteringar som företagits inom bilregisterområdet finner möjligheter till en sådan intensifierad övervakningsverksamhet.

7.1.12 *Motormännens riksförbund*: Att en nybliven ägare till ett trafikförsäkringspliktigt fordon icke skall kunna teckna trafikförsäkring utan att i praktiken själv åtminstone preliminärt få svara för vad föregående ägare i angivna fall underlåtit, kan icke godtagas. Även om man här har att göra med en skyldighet att ingå och vidmakthålla ett civilrättsligt avtal, är det enligt förbundets mening att gå för långt att övervältra tidigare avtalskontrahenters underlåtenheter på en senare.

Att tillstånd för viss försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring återkallas måste i praktiken bedömas inträffa ytterst sällan. Att den enskilde försäkringstagaren under sådana förhållanden själv skall hålla sig underrättad härom samt i sådant fall teckna ny trafikförsäkring synes icke förbundet realistiskt. I händelse av att tillstånd enligt ovan återkallas bör i stället regeln vara den att samtliga trafikförsäkringsanstalter gemensamt – förslagsvis via Trafikförsäkringsföreningen – utan extra kostnad för försäkringstagarna övertar trafikskadeansvaret för återstoden av den tid för vilken premie erlagts ävensom underrättar försäkringstagaren härom och ålägger honom att efter avtalstidens utgång teckna ny trafikförsäkring i annan trafikförsäkringsanstalt.

7.1.13 *KAK*: Utredningen föreslår att skyldighet att meddela trafikförsäkring inte skall föreligga beträffande fordon vars föregående ägare häftar för premier eller avgifter. Svårigheterna och riskerna för rättsförluster för köpare av motorfordon synes ha underskattats av utredningen. En enskild bilköpare som inte köper sin bil hos något av de större bilföretagen torde ha få möjligheter att undersöka säljarens försäkringsförhållanden.

7.1.14 *Motorförarnas helnykterhetsförbund*: Bland enskildheter som MHF fäst sig vid i förslaget må nämnas den egendomliga sanktion, som

utredningen vill införa för den som framför fordon utan föreskriven försäkring, nämligen skyldigheten att efteråt betala försäkringspremien för ifrågavarande period. För lojala försäkringstagare framstår det som ganska egendomligt att den som drabbas av eller vållar en olycka får del av försäkringens skadeersättning och i efterhand behöver betala premien bara för den tid förseelsen avser. Vidare vill förbundet avstyrka förslaget att bilägare ska kunna vägras försäkring, om tidigare ägare av bilen underlåtit betala försäkringspremie. Köparen av en begagnad bil har betydligt sämre möjligheter att kontrollera tidigare ägares försummelser än försäkringsbolagen själva, och dessa bör därför inte med stöd av lagen kunna vältra över kostnaden på utomstående enskilda.

7.2 Bonussystemet

7.2.1 *RÅ*: Det bör övervägas om det ur social synpunkt välmotiverade förslaget att fullt skadestånd alltid skall utgå vid personskada nödvändigtvis måste innebära att den grupp av bilägare, som faktiskt i mindre utsträckning än andra är inblandade i trafikolyckor, skall i denna sin egenskap oberoende av vållande få utstå en ekonomisk påföljd som ytterst är ägnad att tillgodose alla medborgares intresse. Det är att märka att denna "skötsamma" grupp inte kan hänföras till någon kategori som har särskilt god ekonomisk kapacitet. Införandet av ett objektivt ansvar med den premissen att ersättning skall utgå från det "egna" fordonets trafikförsäkring leder emellertid med nödvändighet till att bonussystemet förlorar sin nuvarande betydelse. Utredningens antagande härvidlag är välgrundat. Däremot kan förslaget om ett obligatoriskt självrisksystem på objektiv grund såsom nedan utvecklas inte godtagas utan vidare. Utgångspunkten för reformen är att personskador skall ersättas fullt ut. Detta leder med nödvändighet till att kostnaderna för trafikskadornas bestridande såsom påvisats i utredningen ökas. Om man utgår från att dessa ökade utgifter skall bekostas av bilägarna uppställer sig frågan huruvida och på vad sätt någon åtskillnad i den ekonomiska bördan skall göras mellan olika kategorier av bilägare.

Som ett alternativ till utredningens förslag att det ekonomiska åtagandet i huvudsak skall bäras lika mellan bilägarna må framföras följande. Den så kallade durationsrabatten, innebärande att den nye bilägaren till följd av sin högre risk får betala en större andel av trafikförsäkringspremien, bör bibehållas. Detta har utredningen för övrigt om än något i andra hand godtagit. Det synes vidare inte finnas något som hindrar att bonussystemet bibehålles i den formen att trafikförsäkringstagaren får finna sig i en nedgång i bonusklass om han i samband med försäkringens utnyttjande är övertygad om vållande. Beträffande den av utredningen förutsatta självrisken, som för närvarande i allmänhet saknas vid trafikförsäkring, synes inte finnas bärande skäl för utkrävande i annat fall än då försäkringstagaren visats vara vållande. Bedömandet av skuldfrågan kan väl i båda de nu anförda fallen schablonmässigt lösas genom konstaterande om det föreligger värdslöshet i trafik eller ej. Den något förhöjda premie som ett bibehållande av ett antytt bonussystem och ett begränsat uttagande av självrisk vid trafikförsäkringsfall medför torde lättare kunna tålas av bilägarna än det alltför strikta ansvar som förslaget innehåller.

7.2.2 *Rikspolisstyrelsen*: Med den utformning som trafikförsäkringen föreslås erhålla får det anses följdriktigt att nuvarande bonusregler avskaffas. Styrelsen kan i och för sig godta att i stället någon form av självrisk införs. Storleken av självriskbeloppet, i vart fall vad gäller

personskada, bör dock avpassas så att de sociala skäl som åberopats till stöd för lagförslaget ej förlorar sin verkan. Viss risk kan annars föreligga att de försäkringstagare, som är i störst behov av ersättning, väljer försäkring med så hög självrisk att dem tillkommande ersättning ej fyller avsedd funktion.

7.2.3 *FCF*: Rörande konsekvenserna i övrigt av det nu föreslagna systemets införande i lagstiftningen vill civilförvaltningen hänvisa till vad utredningen anfört beträffande självriskfrågan och därvid uttrycka viss farhåga för ökade skaderegleringskostnader på grund av ifrågasatt rätt till gottgörelse för självriskbelopp.

Slutligen utgår civilförvaltningen från att trafikförsäkringsgivare ej avtalar om så högt självriskbelopp, att den avsedda sociala effekten vid skada, främst vid personskada på försäkringstagaren själv, minskas.

7.2.4 *Försäkringsinspektionen*: Mot bakgrund av de ändrade regler om kanalisering av trafikskadeersättning som förslaget innehåller behandlar utredningen frågan om övergång från nuvarande bonussystem till självrisksystem eventuellt kombinerat med durationsrabatt. Detta är inte någon lagstiftningsfråga, vilket även utredningen påpekar, men ändock av stort intresse i detta sammanhang.

En eventuell övergång till no-fault-principer ifråga om personskador medför naturligtvis att vållandeutredningar ej kommer att vara nödvändiga vid renodlade personskador utan samband med egendomsskador. Med utredningens föreslagna ersättningsprinciper i kollisionsfall kommer dock nödvändigheten av vållandebedömningar att kvarstå i merparten av trafikskadefallen. Det torde därför ej framstå som särskilt orealistiskt att göra bonuspåverkanbedömningar — eventuellt schabloniserade - för samtliga skador.

Sett från administrativ synpunkt framstär bonussystemet som lättare att handskas med än ett självrisksystem; i vart fall torde inkassering av självriskbelopp kunna medföra betydande praktiska problem. För försäkringstagaren torde även den utspridning på flera år av en extra premiekostnad som bonussystemet medför vara att föredra framför en självrisk, som måste betalas på en gång.

Ett slopande av bonussystemet skulle även innebära höjd premie för flertalet försäkringstagare enbart genom den omfördelning av premiebördan som skulle bli följden. Lägger man därtill de ökade kostnaderna för ett genomförande av de förbättringar på ersättningsområdet som föreslagits av utredningen skulle premieökningen för många te sig betungande.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser inspektionen att bonussystemet tills vidare bör bibehållas -- eventuellt i något modifierad form.

7.2.5 *Konsumentombudsmannen*: Förslagets 14 § innebär att försäkringen i fråga om personskador kommer att fungera som en garantiförsäkring. Det blir sålunda inte möjligt att genom villkor i försäkringsavtal inskränka den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning vid personskada. Detta gäller emellertid, såsom utredningen själv framhåller, inte alldeles utan reservation. Genom reglerna i förslagets 20 § blir det sålunda möjligt för trafikförsäkringsanstalt att ta in förbehåll om självrisk för försäkringstagaren i försäkringsavtalet. Utredningen har inte diskuterat frågan om att införa en regel om högsta tillåtna självriskbelopp vid personskada. Att någon maximering av självrisken ej skett kan tänkas medföra risk för att reformens grundtankar omintetgörs när det gäller personskador som drabbar försäkringstagarna själva. Försäkringstagaren

kan av exempelvis ekonomiska skäl välja så hög självrisk att han vid egen personskada inte får tillräcklig ersättning. Det finns enligt KO:s mening skäl att noggrant följa utvecklingen härvidlag och, om anledning därtill skulle visa sig, närmare överväga huruvida en maximering av självriskbeloppet bör ske.

7.2.6 *Försäkringsrättskommittén*: Svenska försäkringsbolag har hittills för premiesättningen för trafikförsäkring tillämpat ett bonussystem, i enlighet med föreskrift i koncessionsvillkoren för trafikförsäkring. Såvitt är bekant har detta system ansetts fungera i stort sett tillfredsställande. Utredningen anser emellertid att detta system passar mindre väl till den föreslagna försäkringsformen och förordar i stället ett system baserat på självrisk. Systemet föreslås inte direkt inskrivet i lagen, men det finns stadganden i lagen som är baserade på att ett sådant system skall tillämpas (se 5 § 1 st. 2 p., 20 §). Särskilt de tidigare nämnda reglerna om situationen när premie är obetald synes utgå från att självrisk skall tillämpas.

Premiesättningen har hittills ansetts vara en fråga som ankommer på försäkringsbolagen, i enlighet med tillsynslagstiftningen och under kontroll av försäkringsinspektionen, inte på den civilrättsliga lagstiftningen. Någon möjlighet att här diskutera den invecklade frågan om bonussystemets för- och nackdelar finns inte. Kommittén vill likväl erinra om att i USA, där bonussystemet inte tillämpas, det råder mycket betydande svårigheter särskilt att bereda försäkring åt mindre goda förare. Kommittén anser därför att lagreglerna om trafikförsäkring inte bör vara så utformade att de förutsätter eller gynnar övergång till ett självrisksystem utan att de bör vara neutrala i förhållande till olika system för premiesättning.

7.2.7 *SACO*: Även om frågan strängt taget faller utanför förslaget till trafikskadelag vill SACO avslutningsvis framhålla det vara önskvärt att förslaget genomförs så att försäkringsbolagen bereds tillfälle att utveckla ett bonussystem baserat på utredningens förslag. SACO instämmer alltså inte i utredningens uppfattning att övergång bör ske till ett självrisksystem med stora omfördelningar av premiekostnaderna. Även om självrisken kan införa ett visst preventivt moment i trafikskadesystemet, tror SACO att risken för bonusförlust är ett minst lika effektivt medel i detta sammanhang.

7.2.8 *Svenska transportarbetareförbundet*: Förbundet vill ifrågasätta utredningens synpunkter på frågan om "bonus eller självrisk". Enligt förbundets uppfattning finns inte anledning att överge bonussystemet eftersom det av bilisterna är allmänt accepterat som en rättvis grund för differentiering av premiernas storlek. Ett självrisksystem kan dessutom genom den "periodisering" av premierna, som systemet skulle tillåta, leda till ett icke önskvärt upplösande av sambandet mellan skadefrekvens och premiestorlek.

Samma synpunkter har anförts av *Statsanställdas förbund*. *LO* har anslutit sig till vad förbunden anfört.

7.2.9 *Sveriges trafikbilägares riksorganisation:* Förbundet vill ifrågasätta de synpunkter utredningen anför beträffande frågan om "bonus eller självrisk". Förbundet finner inte skäl föreligga att överge bonussystemet, vilket av bilisterna är allmänt accepterat som en riktig grund för differentiering av premiernas storlek. Ett självrisksystem kan enligt

förbundets mening leda till ett icke önskvärt upplösande av sambandet mellan skadefrekvens och premiestorlek.

Vi förutsätter även, att frågor om t. ex. bonus och självrisker bör kunna avhandlas med försäkringsgivare i förhandlingar om yrkesbilismens försäkringsvillkor utan alltför stor bundenhet till utredningens nyss nämnda uttalande. Yrkestrafiken erlägger i förhållande till andra trafikanter höga premier i kronor räknat, varvid hög bonus är eftersträvansvärd och av mycket stor betydelse för att hålla kostnader tillbaka. Vi är således inte för dagen beredda att acceptera långtgående verkningar i nivelleringshänseende på premiesidan.

7.2.10 *Trafikförsäkringsföreningen*: Utredningens synpunkter på bonussystemet har stort intresse. De har väckt en debatt inom försäkringsbranschen som ännu inte är avslutad. Föreningens inställning för närvarande är att bonussystemet i princip bör bibehållas. Dess preventiva effekt må vara begränsad. Bonusen uppfattas emellertid inte bara på försäkringshåll utan också i mycket hög grad bland bilisterna själva som en tämligen rättvis regulator när det gäller att anpassa premiens storlek till risken. Systemet medger vidare att självrisken "tas på avbetalning" och därigenom inte blir lika kännbar för försäkringstagaren som om hela beloppet måste betalas på en gång. Detta blir särskilt betydelsefullt om han råkar ut för flera skador under en relativt kort period.

Att den nya ersättningsordningen för trafikskador bör föranleda en översyn av bonussystemet är emellertid tänkbart. Den möjlighet till självrisk också i trafikförsäkringen som utredningen har öppnat genom bestämmelsen i 20 § trafikskadelagen kan göra kommande överväganden mera förutsättningslösa.

7.2.11 *Försäkringsjuridiska föreningen*: Föreningen har inte anledning eller möjlighet att här taga slutlig ställning till frågan om ett trafikförsäkringssystem, uppbyggt på principen om rätt till ersättning på objektiv grund, bör medföra övergång från ett bonussystem vid premiebetalningen till en ordning med självrisk för inträffade skador. Ett vägande skäl för bonussystemet är dock otvivelaktigt, att det generellt sett gynnar bilägare, som aldrig eller ytterligt sällan behöver taga trafikförsäkringen i anspråk. Härigenom åstadkommes typiskt sett ett gynnande av försiktiga förare jämfört med mindre försiktiga, och det är i och för sig önskvärt att en sådan skillnad får slå igenom i kostnadstäckningen för försäkringen.

Föreningen vill särskilt fästa uppmärksamheten på utredningens uttalanden i specialmotiveringen till 20 § genom vilket lagrum försäkringsgivaren ges möjlighet att gentemot försäkringstagaren uppställa villkor om självrisk. Enligt utredningens uttalande är förlust av självrisk att anse som ren förmögenhetsskada, vare sig förlusten går tillbaka på en fysisk skada för tredje man eller för försäkringstagaren själv. Som utredningen framhåller skulle detta normalt innebära, att försäkringstagaren skulle kunna rikta skadeståndskrav mot annan blott om han kan åberopa 2 kap 4 § skadeståndslagen om ansvar för skada vållad genom brott. Endast om skadan vållats genom fel eller försummelse i offentlig verksamhet skulle det gälla ett vidare culpaansvar på grund av stadgandet om det allmännas ansvar i 3 kap 2 § skadeståndslagen. En försäkringstagare som förlorat självrisk skulle sålunda kunna åberopa annans culpa till stöd för ersättning för sin förlust om anspråket riktades mot t. ex. staten som väghållare men däremot ej, om kravet riktades mot en vårdslös cyklist eller fotgängare, som inte gjort sig skyldig till brottslig handling.

Det angivna resonemanget är enligt föreningens mening inte hållbart. I

varje fall om den fysiska skadan, som föranlett rätt till försäkringsersättning, drabbat försäkringstagaren själv eller hans egendom, kan det inte råda någon tvekan om att förlusten av självrisk är en sådan allmän, ekonomisk följdskada till den fysiska skadan, som inom skadeståndsrätten regleras efter samma principer som rätten till ersättning i övrigt för den fysiska skadan. Däremot kan det möjligen tyckas något oklart hur ersättningskravet för förlusten av självrisk skall bedömas, när den fysiska skadan drabbat tredje man, dvs annan än försäkringstagaren själv. Det naturligaste synes dock här vara att betrakta försäkringstagarens krav på grund av självrisken som ett härlett krav på grund av att hans försäkring tagits i anspråk på samma sätt som skyldighet att utge skadestånd kan ge upphov till regresskrav mot annan skadeståndsskyldig. Sakligt sett är det i varje fall svårt att se något skäl till en olikartad behandling av ersättningskravet för självrisken beroende på vem som träffats av den fysiska skadan. Mot utredningens resonemang kan också invändas, att det är svårt att se något rimligt skäl för att man i den aktuella gruppen av skadefall skulle tillämpa den allmänna culparegeln på väghållares ansvar men blott ansvar för brottslig handling vid krav mot cyklist eller fotgängare. Även på denna punkt framstår utredningens argumentation som rent formell och utan beaktande av lagreglernas funktion.

7.2.12 *Motorbranschens riksförbund*: Utan att direkt framlägga förslag härom uttalar utredningen sitt intresse för att försäkringsbolagen överger det nuvarande bonussystemet i trafikförsäkringen vid införandet av ett "no-fault"-system och ersätter den med självriskreglering. Även om det i och för sig kan finnas grundad anledning till teknisk omarbetning av bonussystemet i anslutning till den föreslagna trafikförsäkringslagstiftningen, ser sig riksförbundet nödsakat att motsätta sig en definitiv avveckling av detsamma. Skälen härtill är i och för sig uppenbara och innebär främst att bonussystemet torde ha en betydande preventiv funktion i trafiksammanhang. En kännbar höjning av försäkringspremierna innebär för de flesta bilägare en betydande ekonomisk belastning som dessa är ytterst angelägna att undvika. Även allmänna rättviseskäl talar för att den som icke förorsakar skador i trafiken erhåller en lägre försäkringskostnad. Riksförbundet finner det i och för sig icke otänkbart att frågan i ett senare skede kan komma i ett annat läge när erfarenheterna av en ny trafikskadelagstiftning har vunnits. Att i dagens läge överge bonussystemet på trafikförsäkringsområdet framstår emellertid både socialt, ekonomiskt och trafiksäkerhetsmässigt som ytterst tveksamt.

7.2.13 *Motormännens riksförbund*: Förbundet vill fästa uppmärksamheten på att det resonemang som utredningen för beträffande det nuvarande bonussystemet i åtskilliga sammanhang kan uppfattas såsom orättvist av försäkringstagarna. Förbundet vill icke med bestämdhet hävda att nuvarande bonussystem har en preventiv effekt när det gäller att undvika trafikolyckor, men så länge det finns åtskilligt som talar för att så är fallet, saknas anledning att avskaffa systemet. Förbundet accepterar ej heller en tankegång innebärande att försäkringstagare som ligger i högsta bonusklass skall drabbas av en höjning av sin totalpremie på ca 100 % under det att försäkringstagare utan bonus kommer i åtnjutande av en sänkning med omkring 45 %. En omläggning av detta slag kommer enligt förbundets bestämda uppfattning att mötas av stort motstånd från de försäkringstagare som efter åtskilliga års olycksfri körning lyckats nedbringa kostnaderna för sin trafikförsäkring.

Förbundet förordar sålunda ett bibehållande av ett bonussystem motsvarande det nuvarande.

7.2.14 *KAK*: Utredningen anser det svårt att kombinera det nuvarande bonussystemet med ett no-fault-system och förordar därför att bonussystemet ersätts med självrisk. KAK anser att nuvarande bonussystem i hög grad bidrar till ökad försiktighet hos bilförarna och därmed till ökad trafiksäkerhet. Det är enligt KAKs uppfattning av största betydelse att bonusfrågan frikopplas från personskaderegleringarna så att systemet kan bibehållas, i synnerhet som ett borttagande av bonusen skulle bli ytterligare en belastning för fordonsägarna, vilka om förslaget genomföres med säkerhet kommer att vidkännas avsevärt ökade försäkringskostnader.

7.2.15 *Svenska motorcykelförbundet*: Utredningen anser nuvarande bonussystems skadehindrande och därmed trafiksäkerhetsfrämjande verkliga effekt diskutabel. A andra sidan är detta system väl inarbetat. Ett införande av ett självrisksystem enligt utredningens modell kommer sannolikt att väcka en hel del opposition, särskilt bland de förare, som nu har förmånen av hög bonus.

Men, eftersom ett system med självrisk ändå förefaller att bättre än bonus passa det allmänna försäkringssystemet enligt no-fault-principen, biträds självrisksystemets införande under den bestämda förutsättningen att det förenas med s. k. durationsrabatt så att premieökningen för förare med hög bonus begränsas.

Svenska Motorcykelförbundet är därutöver icke främmande för tanken, att ett självrisk/durationssystem kombineras med möjligheten att pålägga en extra premie, utöver grundpremien, vid fortsatt försäkring efter en inträffad olycka, om försäkringstagarens vållande orsakats av uppenbar eller bevisad vårdslöshet (dock ej grov sådan).

7.2.16 *Cykel- och mopedfrämjandet*: Beträffande förslaget om försäkringsanstalts rätt till återkrav av självrisk intill ett belopp motsvarande en fyrtiondedel av beloppet vill CMF ifrågasätta om detta bör bli en generell regel. Eftersom utredningen föreslår att jämkning av personskadeersättning på grund av medvållande endast skall ske vid uppsåt eller grov vårdslöshet – vilka förhållanden torde förekomma i mycket få bevisbara fall – innebär förslaget, att full ersättning skall utgå även vid rattfylleri, rattonykterhet, olovlig körning eller vid fordonets användande vid brottslig gärning. CMF vill starkt ifrågasätta, om denna generösa inställning utan inskränkning bör gälla i de aktuella fallen.

CMF vill i stället föreslå, att självrisk resp. jämkning skall förekomma vid personskada på förare på grund av medvållande vid uppsåt, grov vårdslöshet, rattfylleri, rattonykterhet, olovlig körning och vid fordonets användande vid brottslig gärning. I övriga fall av medvållande bör ingen självrisk eller jämkning förekomma. CMF vill i detta sammanhang icke ta ställning till självriskens storlek.

7.2.17 *Sveriges motorcyklisters centralorganisation:* Det är ett känt faktum att förare med nyare körtkort och därmed också mindre vana att framföra sitt fordon i dagens komplexa trafikmiljö oftare är inblandade i olyckor som föranleder ingripande av försäkringsbolag än de som haft körkort en längre tid. Det är också känt att det finns ett litet antal förare som orsakar ett stort antal olyckor, medan däremot det stora flertalet sällan eller aldrig blir inblandade i något tillbud. SMC anser att det är av

mycket stor betydelse att någon påtaglig premiering, i form av bonus på trafikförsäkringspremien, bibehålls för dessa förare. Ett rabatteringssystem på självrisken är olämpligt då detta ej gynnar förare som aldrig utnyttjat sin trafikförsäkring. Jämförelsen med t. ex. hemförsäkringen med dess fasta självriskbelopp är i det här fallet irrelevant av den anledningen att där saknas något liknande förhållande som i trafiken där man med åren blir en säkrare förare.

7.2.18 *Aktionsgruppen mot MC-olyckor:* Det är ett känt faktum att förare med nyare körtkort och därmed också mindre vana att framföra sitt fordon i dagens komplexa trafikmiljö oftare är inblandade i olyckor som föranleder ingripande av försäkringsbolagen än de som haft körtkort en längre tid. Det är därför av mycket stor betydelse att någon påtaglig premiering i form av bonus på trafikförsäkringspremien bibehålls för dessa sistnämnda förare. Ett rabatteringssystem på självrisken är däremot klart olämpligt då detta ej gynnar förare som genom försiktighet och omdömesgill körning aldrig behövt utnyttja sin trafikförsäkring.

7.3 Försäkringssummorna

7.3.1 *Försäkringsinspektionen*: I sitt betänkande föreslår utredningen att nuvarande försäkringssummor, 25 milj. kronor vid personskada och 5 milj. vid egendomsskada, slås samman till ett "globalt" försäkringsbelopp om 30 milj. kronor, vilket i första hand får tas i anspråk för personskadeersättningar och i andra hand för betalning av egendomsskador. Försäkringsinspektionen har intet att invända mot förslaget.

7.3.2 *Konsumentverket*: I 13 § föreslår utredningen att i den nya lagen tas upp bestämmelse av innebörd att ersättning med anledning av en och samma händelse skall utgå från trafikförsäkringen för varje motorfordon som medverkat till uppkomsten av skada med sammanlagt högst 30 milj. kronor. Utredningen anför dock att man inte ens med ett så högt begränsningsbelopp som föreslagits helt kan utesluta möjligheten av en trafikolycka av katastrofkaraktär med så omfattande skadeverkningar att beloppet trots allt skulle visa sig otillräckligt. Utredningen har därför övervägt om man med tanke på sådana fall – bl. a. för att bereda såväl ägare och förare av motorfordon som andra personer skydd mot risken att drabbas av skadeståndsansvar för den del av skadorna som överstiger begränsningsbeloppet – borde, delvis efter mönster av atomansvarighetslagstiftningen, införa regler om ett civilrättsligt, supplerande ansvar för staten. Utredningen bedömer emellertid sannolikheten för en olycka av sådan omfattning som utomordentligt ringa. Utredningen avvisar därför ett sådant arrangemang.

Verket finner utredningens analys av frågan riktig men drar inte samma slutsats som utredningen. Enligt verkets mening bör inte den enskilde individen drabbas av att beloppsgränsen satts för lågt. Detta kan undvikas exempelvis genom att staten åläggs ett supplerande ansvar eller genom att den föreslagna beloppsgränsen avlägsnas.

7.3.3 *Länsstyrelsen i Älvsborgs län*: Utredningen har fastställt den högsta ersättning som kan utgå vid varje skadebringande händelse till 30 milj. kronor. Med beaktande av den konstruktion som förslaget givits vid konkurrens mellan person- och sakskador anser länsstyrelsen att det angivna beloppet är tillräckligt.

7.4 Skadereglering m. m.

7.4.1 *RÅ*: Utredningen har i flera fall utgått från att de enskilda försäkringsbolagen i den mån avtalsfrihet får råda följer dess rekommendationer. Härvidlag har utredningen förlitat sig på att övervakningen av att lagstiftarens intentioner fullföljs skall fullgöras av försäkringsinspektionen, konsumentombudsmannen eller andra statliga myndigheter. Även om instruktionerna för de tänkbara myndigheterna förutsätter och tillåter en sådan tillsyn måste ifrågasättas om inte ett uttryckligt lagstadgande bör införas till stöd för erforderlig kontroll.

7.4.2 *Svea hovrätt*: Den föreslagna bestämmelsen i 7 § första stycket aktualiserar en del processuella frågor. Utredningen anger emellertid inte varför i förslaget ej upptagits någon regel motsvarande bestämmelsen i 17 § första stycket trafikförsäkringslagen om skyldighet för försäkringsgivare att bestrida skadelidandes rättegångskostnader i skadeståndsmål mot ägare, brukare eller förare av fordon. Vad utredningen anför i detta hänseende synes ej helt övertygande. Hovrätten är närmast av den uppfattningen att försäkringsgivare även i fortsättningen bör förpliktas ersätta skadelidande deras rättegångskostnader i förevarande fall.

7.4.3 *Försäkringsinspektionen*: Försäkringsinspektionen förutsätter såsom helt klart, att nu ikraftvarande koncessioner för trafikförsäkring betraktas såsom koncessioner enligt den nya lagstiftningen om sådan genomförs. Hittillsvarande trafikförsäkringskoncessioner har av Kungl. Maj:t med stöd av 27 § lagen om trafikförsäkring meddelats under förutsättning att vissa särskilda villkor iakttas (koncessionsvillkor). En del av de nu gällande punkterna torde komma att helt förlora sin aktualitet och andra kan behöva överses. De villkor som bör bibehållas – eventuellt modifierade – synes emellertid vara av den generella natur, att de lämpligen bör inflyta i den föreslagna trafikförsäkringskungörelsen.

Den nya försäkringen synes om den mera noggrant analyseras från rörelsesynpunkt utgöra en kombinationsprodukt av personförsäkring och annan försäkring än personförsäkring medan den gällande trafikförsäkringen såsom utgörande en ren ansvarsförsäkring – må vara av speciellt slag - rörelsemässigt är att hänföra till området för annan försäkring än personförsäkring. Härvid bortses från utgående skadelivräntor, som uppstått i rörelsen. Från förlusttäckningssynpunkt innebär dagens trafikförsäkringskonstruktion, att förlust på rörelsen är uttaxeringsbar i ömsesidigt försäkringsbolag (197 § lagen om försäkringsrörelse). Förlust på personförsäkring är däremot inte möjlig att uttaxera (168 § samma lag). Den nya kombinerade försäkringen, som saknar motsvarighet i dagens branscher, synes av praktiska och bolagsordningstekniska skäl böra betraktas såsom annan försäkring än personförsäkring. Den omkonstruktion av trafikförsäkringen som förslaget till ny lag innebär torde inte vara tänkt att medföra en uppdelning av hithörande affär i en personförsäkringsdel och en icke-personförsäkringsdel. Inspektionen förutsätter på anförda skäl att den nya försäkringen i sin helhet må behandlas såsom annan försäkring än personförsäkring.

Utredningen har hävdat, att Trafikförsäkringsföreningen i sin nya utformning inte kommer att stå under inspektionens tillsyn. Inspektionen finner detta påstående i sak orimligt. Vi har här att göra med en icke oväsentlig del av det obligatoriska trafikersättningssystemet och det är en självklarhet att föreningens verksamhet därför måste falla under tillsynen. Skulle med ett formalistiskt betraktelsesätt detta uteslutas genom

föreningens nya konstruktion, måste denna konsekvens på ändamålsenligt sätt korrigeras. För egen del menar emellertid inspektionen, att redan de allmänna tankegångar, som bär upp tillsynslagstiftningen – f. ö. klart accentuerade i 287 a § lagen om försäkringsrörelse såvitt rör försäkringsrörelse i allmänhet – är klart tillräckliga för att hävda en i denna del från utredningen avvikande mening. Vad utredningen i övrigt anfört rörande stadgarna för föreningen synes oavsett utgångspunkten välbetänkt och lämpligt.

7.4.4 *Sveriges advokatsamfund*: I specialmotiveringen till 15 § berör utredningen möjligheten att staten utnyttjar de enskilda försäkringsanstalternas organisation för skadereglering. En särskild utredning rörande statens skaderegleringsverksamhet har tillsatts. Samfundet vill i detta sammanhang understryka olägenheten med att olika statliga myndigheter har att ta befattning med trafikskadereglering. Det är samfundets förhoppning att nämnda utredning kommer att leda till snabbare och säkrare trafikskadereglering från statens sida.

Samfundet har uppmärksammat att under hittillsvarande system onödiga dröjsmål vid trafikskadereglering kunnat inträffa på grund av att försäkringstagare försummat skadeanmälan till sin försäkringsgivare. Mycket vore härvidlag i det praktiska arbetet att vinna, om den polismyndighet som utreder trafikolycka ålades skyldighet att vid fall av personskada så snart anmälan upptagits hos polismyndigheten skicka in trafikolycksfallsanteckningar till vederbörande försäkringsgivare. Man kunde ytterligare överväga att i koncessionsvillkor för försäkringsbolag föreskriva skyldighet för försäkringsbolaget att inom viss kortare tid, efter det att besked om trafikolycka inkommit, anmoda skadelidande att anmäla sina skadeståndsanspråk.

Beslut inom området för lagarna om allmän försäkring och yrkesskada påverkar storleken av trafikförsäkringsgivares ersättningsskyldighet. Då nu objektivt ansvar för personskada införs, bör det enligt samfundets mening vara följdriktigt att ifrågasätta om inte försäkringsgivare vars ersättningsskyldighet enligt det objektiva trafikskadeansvaret påverkas av beslut avseende allmän försäkring och yrkesskada bör tillerkännas besvärsrätt över sådant beslut. Det kan exempelvis tänkas att försäkringsgivaren genom den utredning som företagits i fråga om personskada förfogar över utförligare och bättre underlag för bedömning av personskadan än den som stått den beslutande myndigheten till buds.

7.4.5 *Försäkringsjuridiska föreningen*: Föreningen anser beträffande 29 § om statens jämställdhet med trafikförsäkringsanstalt, att stadgandet är något svårläst och bör omarbetas.

7.4.6 *Motormännens riksförbund*: Vissa statliga myndigheter omhänderhar ett stort antal motordrivna fordon och vissa endast några få. I konsekvens därmed måste situationen rimligen bli den att en del statliga myndigheter har mindre erfarenhet av skadereglering i dessa sammanhang. Det föreslås därför att, för den händelse skadereglering i anledning av skada med statligt fordon icke skall handhas av försäkringsbolag, *en* statlig myndighet handlägger samtliga ärenden av dessa slag.

Tyvärr förekommer det icke alltför sällan att skyldigheten att anmäla inträffad skada icke efterlevs. I sådana fall uppkommer ofta besvärande dröjsmål för den skadelidande. Förbundet ifrågasätter därför om icke en sådan underlåtenhet bör straffsanktioneras. I vart fall bör övervägas om utredande polismyndighet kan åläggas att underrätta vederbörande försäkringsgivare om inträffad olycka.

7.5 Preskription

7.5.1 *Sveriges advokatsamfund*: Preskriptionsregeln i lagförslagets 26 § är väsentligen hämtad från bilansvarighetslagen. Att en kort preskriptionstid förekommer där har emellertid sin orsak i det presumtiva ansvaret, som innebär omkastad bevisbörda, s. k. exculpationsskyldighet. Om en skadelidande kan dra ut på tiden med anhängiggörande av krav vid domstol, kunde i värsta fall skadevållaren på grund av att lång tid förflutit betas möjligheten att föra exculpationsbevisning. Därför är en förhållandevis kort preskriptionstid motiverad. Om man emellertid skall ha ett system med objektivt ansvar och (som i 10 och 21 §§) ett culpaansvar, där den skadeståndskrävande har bevisbördan, bortfaller den betalande sidans behov av kort preskriptionstid. Dessutom kan en så kort preskriptionstid som tre år i vissa fall vara till betydande nackdel för skadelidande i personskadefall. Stundom yttrar sig inte verkningarna av en personskada förrän efter flera år. Försumlighet och okunnighet hos allmänheten eller anlitade ombud kan med kort preskriptionstid leda till rättsförluster. Ingen beaktansvärd olägenhet kan skönjas med en längre preskriptionstid. Frågan är också varför i ett system med objektivt ansvar anhängiggörande av talan vid domstol skall behövas för preskriptionsavbrott. Det borde anses tillräckligt att en enkel anmälan till försäkringsbolag om skadeståndsanspråk på grund av viss angiven trafikskada görs. Man får inte här glömma att i flertalet skadefall den enskilde kan förhandla direkt med försäkringsbolaget. För den enskilde ligger det inte nära till hands att tänka på att iaktta preskriptionstid eller att fordra en bekräftelse före preskriptionstidens utgång att skadestånd på grund av personskada skall utges.

Det är självfallet lämpligt att preskriptionstiden i trafikskadelagen blir lika lång som för utomobligatoriska skadeståndsanspråk i övrigt. Å andra sidan synes anledning saknas att redan nu föregripa en ändring av den för närvarande gällande tioåriga preskriptionstiden. Även vid bestämmande av ändrad preskriptionstid för utomobligatoriska skadeståndsanspråk i övrigt torde i det föregående av samfundet anförda förhållande, som talar för en längre tid än tre år, förtjäna beaktande. Det bör därjämte uppmärksammas att, om preskriptionstiderna inte överensstämmer, följden kan bli en onödigt stor frekvens av skadeståndskrav grundade på culpaansvar enligt skadeståndslagen. - Samfundet förordar följaktligen att den i 26 § föreslagna preskriptionsregeln ytterligare övervägs och omarbetas med hänsyn till här anförda synpunkter.

7.5.2 *Motormännens riksförbund*: Förbundet anser det icke motiverat med en kortare preskriptionstid än den allmänt gällande tioåriga preskriptionen vid utomobligatoriskt skadestånd. I sammanhanget bör anmärkas att en kortare preskriptionstid kan medföra nackdelar för såväl den skadelidande som den skadevållande. En skadelidande kan efter den föreslagna treåriga preskriptionstidens utgång under åberopande av allmänna skadeståndsrättsliga regler föra talan mot skadevållaren och få sig skadestånd tillerkänt. I en sådan situation är skadevållaren personligen betalningsskyldig, något som sålunda kan medföra nackdelar för båda parterna. Förbundet förordar därför att preskriptionstiden skall överensstämma med den enligt ovan allmänt gällande.

7.5.3 *KAK*: Med hänsyn till att den omkastade bevisbördan borttagits kan KAK icke finna något skäl att ha kortare preskriptionstid än den allmänt gällande.

8 Kostnadsberäkningar

8.1 *Lantbrukarnas riksförbund*: Förbundet konstaterar att utredningen endast getts tillfälle arbeta några månader med dessa frågor som berör ca 3 miljoner fordonsägare. Tidsbegränsningen återspeglas i betänkandet som t. ex. helt saknar kalkyler över vad reformförslaget kommer att kosta företag och enskilda.

8.2 *Trafikförsäkringsföreningen*: Beräkningarna av förslagets inverkan på premierna har utredningen främst gjort på grund av inom försäkringsbranschen utarbetat material. Det bör understrykas att materialet är av så förhållandevis begränsad omfattning att slutsatserna endast kan användas med stor försiktighet. De beräkningar som utredningen framlagt får enligt föreningens åsikt endast uppfattas som avsedda att ge en grov antydan om vilka premiehöjningar och premieförskjutningar som kan förväntas om utredningens förslag genomförs.

8.3 *Motorbranschens riksförbund*: Enligt riksförbundets mening är det en svaghet att utredningen icke närmare analyserat storleken av de kostnader som är förenade med en omläggning eller vilka beräkningsprinciper som ligger till grund för utredningens ekonomiska bedömningar. Eventuellt borde kostnadsfrågan närmare utredas genom exempelvis jämförelser med utländska försäkringsgivare som tillämpar ett mot de framlagda förslagen svarande ersättningssystem.

8.4 *Svenska motorcykelförbundet:* Antalet motorcyklar (51 100) är försvinnande litet jämfört med antalet personbilar (2 595 000) eller knappt 2 %. Motorcykelförarna konstateras också huvudsakligen vara ungdomar – underförstått: särskilt farliga för sig själva och andra. Men, utredningen berör icke hur många ungdomar i bilgruppen – farliga för sig själva och andra – som även ledes borde få bära sina egna och i så fall avsevärt högre kostnader.

Genom att denna differentiering icke gjorts poängteras därvid särskilt motorcykelförarnas "farlighetskriterium". Denna begränsade grupp sätts sålunda i strykklass och åläggs betungande kostnader i faktiska tal räknat, vilket dessutom hälsas med tillfredsställelse av utredningen.

Härutöver måste påtalas att premien för motorcykel – på grund av dess faktiska storlek – är klart odemokratisk såtillvida, att endast den ungdom som har tillräckligt med pengar (egna eller pappas) kommer att få råd att både införskaffa motorcykel och betala den höga premien. Svenska Motorcykelförbundet vill med skärpa framhålla att innan kategoriska påståenden enligt citat ovan görs, bör dessa ledas i bevis. – Följande borde först ha utretts:

1. Är verkligen förare av tung (lätt) mc som regel särskilt vållande?
2. Hur många bland personbilförarna kan ävenledes betecknas som särskilt vållande?

Undersöks dessutom de yngre bilförarnas skadekriterium och jämförs med motorcyklisternas torde det vara försäkringstekniskt möjligt och i allra högsta grad önskvärt att åstadkomma en rättvisare fördelning i premiesättningen för bilförare och motorcyklister.

Utjämningsmetodiken som sådan överensstämmer sannolikt icke med nuvarande försäkringslagar och normer. Skall å andra sidan no-fault-principen genomdrivas – i och för sig en förändring av nuvarande normer – synes en lagändring i påtalat avseende icke bara möjlig utan som ett

nödvändigt komplement för no-fault-principens genomförande.

Innan proposition om framtida försäkringspremier framläggs förutsätter Svenska Motorcykelförbundet att jämkningsmetodik enligt ovan diskuteras och att pågående och påkallade utredningars resultat avvaktas. Utredningens förslag i nuvarande form kan därför icke godtas. Detta grundar sig icke enbart på försäkringstekniska faktorer utan även på andra utgångsvärden som bemöts nedan.

Även när det gäller frågan om motorcykeln som nyttofordon och (eller) ren lyx- och nöjesartikel saknar uppenbarligen utredningen reellt underlag för sitt ställningstagande. Viss används motorcykeln på sina håll som enbart lyx- och nöjesfordon. Men detsamma kan sägas om bilen.

I många andra fall ger motorcykeln utlopp för ett ackumulerat fritids- och motorintresse. En undersökning i Gävle 1971 har klart visat hur stort detta intresse i jämförelse med andra fritidssysselsättningar verkligen är. I Gävle tillfrågades 1000 ungdomar mellan 10 och 17 år. Av 27 olika idrotter kom knattecross som nr 3 bland pojkarna. I en liknande undersökning i Göteborg kom motorcykel på första plats bland pojkarna och på tredje plats bland flickorna.

Motorintresset går icke att stävja genom enahanda fiskaliska ingripanden men väl att kanalisera och styra genom handledning och uppfostran, en utveckling som är på gång. Huvuddelen av motorcykelutövarna är i dag anslutna till klubbar:

SVEMO: 40 000 (varav 50 % ungdomar upp till 25 år) fördelade på 254 klubbar,

SMC: 3 500 fördelade på 70-talets klubbar.

Inom SVEMO utövas motorcykelsport i ett 10-tal grenar bl. a. speedway, motocross, roadracing, tillförlitlighet, trial och snöskoter för att nämna de viktigaste, och mer turistbetonad verksamhet i form av rallyn. Den senare verksamheten är SMCs huvudsakliga.

Mot denna bakgrund torde med fog kunna sägas att många av de 51 100 motorcyklar, redovisade i tab 1, kap 5.1, tillhör klubbanslutna förare. Motorcykeln (ofta tung sådan) är i detta sammanhang ett nödvändigt fritids- och sportredskap för att tillgodose dessa människors fritids- (frilufts-) och idrottsbehov. Utredningens kategoriska uttalande att motorcykeln är en "ren lyx- och nöjesartikel" är därför missvisande om icke klart felaktig.

Om motorcykeln som nyttofordon är utredningen också klart negativ och har intill dags dato kanske rätt. Nedgången av totala motorcykelbeståndet från 160 000 mc 1960 till 38 000 år 1972 tyder på detta och att bilen i de flesta fall ersatt motorcykeln.

Orsakerna till den efter 1972 uppåtgående trenden bör dock närmare undersökas. Ovan påtalade allmänna motorintresse kan vara enda skälet, men är det sannolikt icke. Bilarna har blivit allt dyrare liksom driften av dem. Det är därför tänkbart att motorcykeln i dag under gynnsam årstid används till och från arbete i stället för bilen, även om sådan finns, för att nedbringa kostnaderna. Pågående samhällsekonomisk utveckling kan leda till att motorcykeln även fortsättningsvis kommer att utnyttjas mer för detta ändamål och i ökande antal fall helt ersätta bilen eller allmänna färdmedel. Utvecklingen hittills bör närmare undersökas och fortlöpande följas. Denna kan i sin tur komma att påverka försäkringspremiens för motorcyklar storlek.

8.5 *Cykel- och mopedfrämjandet*: De merkostnader förslaget medför skall bekostas av högre trafikförsäkringspremier. När utredningen beräknar en höjning av premierna för mopeder på 400 %, på personbilar 15 %

och på lastbilar 5- 12 %, vill CMF framföra en mycket stark reservation. Enligt CMFs mening får kostnaderna för trafikförsäkringspremierna för mopederna icke uppgå till ett högre belopp än motsvarande nuvarande premie plus premien för förarolycksfall. Även detta innebär en kostnadsökning för mopedägarna på i runt tal 100 %, då de allra flesta mopedförarna idag saknar förarplatsförsäkring.

Vid bedömningen av kommande olycksfallsrisker för mopedisterna måste i detta sammanhang också räknas in Nordiska trafiksäkerhetsrådets förslag om obligatorisk hjälm för mopedförare.

Med hänsyn till att det "normala" förhållandet vid en inträffad kollision mellan en bil och en moped – oberoende av vållandefrågan – torde vara, att mopedisten råkar mest illa ut i skadehänseende, måste det anses rimligt, att bilförsäkringspremien belastas hårdare än mopedens premie.

8.6 *Sveriges motorcyklisters centralorganisation*: Enligt senast tillgänglig detaljstatistik är andelen singelolyckor med personskada, av samtliga mc-olyckor, lägre än andelen singelolyckor med personskada för andra motorfordon. För mc var andelen singelolyckor enligt VTI:s (Statens Väg- och Trafikinstitut) rapport nr 35:1973 för år 1970 20,6 %. Enligt TSV:s (Statens Trafiksäkerhetsverk) PM nr 4.1972 för år 1970 21,4 %. För samtliga motorfordon var andelen enligt tabell 5 SOU 1974:87 för år 1973 22,5 % (år 1972 22,7 %). Det bör påpekas att motorcyklarna utgör en så liten andel av den totala trafiken, endast ca 2 %, att det inte medför några korrigeringar i tabell 5 om mc:n räknas med bland motorfordon, eller icke.

Andelen olyckor där gående eller cykel/moped är inblandade är för motorcykeln (enligt samma respektive statistik) enligt TSV 12,4 % och enligt VTI 12,6 %. Andelen olyckor där gående eller cykel/moped är inblandad, är för motorfordon 31,2 % (30,5 %).

Av den stora andelen motorcykelolyckor, nästan 70 %, som utgörs av kollisioner med annat motorfordon är det andra fordonet i 72,8 % av fallen det enligt lag vållande (VTI 1973:35), dvs. har brutit mot lag om stopplikt, mot 37 § VTK eller 38 § VTK.

Ingen av ovanstående punkter motiverar en så ytterligt hård belastning av motorcyklarna i försäkringshänseende. I utredningen påtalas på flera ställen att materialet varit alltför omfattande för utredaren att studera i sin helhet. Med all uppenbar tydlighet ligger motorcykelolyckorna utanför det material som studerats. De resultat som erhållits vid de kalkyler som gjorts för att utröna hur stora premiehöjningarna skulle bli om mc:ns försäkring skall täcka skadorna på det egna fordonets förare, har därför endast kunnat kommenteras med lösa antaganden och förmodanden. Så förmodar utredaren bl. a. att mc:n troligen orsakar fler olyckor än bilarna och att en stor del av antalet mc-olyckor är singelolyckor.

I statistiken syns att andelen singelolyckor med personskada ligger klart under genomsnittet för motorfordon. Här finns alltså ej någon motivering till att belasta mc:n hårdare än andra motorfordon. Inte heller om man ser på den grupp av trafikskadade som har mycket dåligt försäkringsskydd finns någon anledning att döma mc:n hårdare. De orsakar ju per fordon endast hälften så mycket olyckor, som får ligga samhället till last, som övriga motorfordon gör. – –

Om ett no-fault-system införs för personskador innebär detta att motorcyklisterna får betala ytterligare 300 % (de ursprungliga 25 % plus även de 75 % bilisterna varit vållande till). Ett no-fault-system, där varje

fordons försäkringspremie finansierar det egna fordonets skadekostnader (person- och ev. i framtiden även sakskador), bör fungera bra inom en och samma trafikantgrupp, men är icke tillämpbart mellan två olika trafikantgrupper. Då motorcyklarna, som ovan betonats, är så direkt beroende av den totala trafikbilden och även orsakar färre olyckor per motorcykel, som är specifika för fordonsslaget, än bilarna gör finns ingen anledning till en sådan premiehöjning som föreslås av utredningen. Kostnaderna bör istället rätteligen fördelas ungefär lika på samtliga registreringspliktiga motorfordon, för att ett no-fault-systems extrakostnader skall kunna hänföras till rätt kostnadsbärare.

Att många endast använder motorcykeln som nöjesfordon är allmänt känt, men att detta skulle gälla samtliga anser SMC vara felaktigt. Ett stort antal motorcyklister använder men, i stället för bilen, till och från arbetet under de varma årstiderna. Beträffande nöjesfordon borde detta gälla även ett stort antal bilar. Om motorcykeln i dag klassas som ett lyxfordon, måste den av utredningen föreslagna premiehöjningen bidra till att men verkligen blir ett lyxfordon som endast ett fåtal kommer att ha råd att äga. Att utredningen uppenbarligen saknar reellt underlag för sitt ställningstagande beträffande motorcykelns farlighet, visar statistiken som tidigare redovisats. Visst förekommer det alldeles för mycket olyckor där motorcyklister är inblandade, men, som tidigare sagts, är oftast bilen vållande till olyckan. Att med höjda premier försöka kuva motorcykelintresset, kan SMC inte se som någon trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd. För dagens motorintresserade ungdomar måste motorcykeln ses som ett nödvändigt fritids- och sportredskap för att tillgodose dessa personers fritids- och idrottsbehov. Utredningens kategoriska uttalanden om motorcykeln är därför missvisande.

Liknande synpunkter i fråga om premieberäkning har anförts av *Aktionsgruppen mot MC-olyckor.*

9 Ikraftträdande m. m.

9.1 *Svenska transportarbetareförbundet*: Beträffande tidpunkten för lagens ikraftträdande anser förbundet att den 1 januari 1976 är ett lämpligt datum med hänsyn bl. a. till att en samordning med genomförandet av motorredskapsutredningens förslag är nödvändig. Förbundet förutsätter att en proposition framläggs av kommunikationsdepartementet till riksdagen angående försäkringsfrågan för motorredskap i enlighet med motorredskapsutredningens förslag och att en samordning av reformerna sker vid samma tidpunkt.

Liknande synpunkter har anförts av *Statsanställdas förbund.*

9.2 *Trafikförsäkringsföreningen*: Såvitt nu kan bedömas är ett ikraftträdande den 1 januari 1976 praktiskt möjligt i vad ankommer på trafikförsäkringsbolagen. En komplikation är koordineringen med kommande förslag på grundval av motorreskapsutredningens betänkande. Det synes tveksamt om detta förslag kan träda i kraft den 1 januari 1976. Frågan är då om trafikskadelagen kan sättas i kraft utan samtidigt ikraftträdande av regler om registreringsplikt för samtliga motordrivna fordon. Utredningen har utgått från att det av praktiska skäl inte kan komma i fråga att införa försäkringsplikt för motorredskapen innan dessa blivit registreringspliktiga. Frågan har diskuterats inom försäkringsbolagen. Det har därvid framkommit att det inte är helt nödvändigt att koppla ihop de båda förslagen tidsmässigt.

Två lösningar synes vara praktiskt möjliga om motorredskapsreformen

inte kan genomföras redan den 1 januari 1976:

1. Trafikskadelagen sätts i kraft som planerat men får tills vidare avse endast de fordonskategorier som den nuvarande trafikförsäkringslagstiftningen omfattar. Senare "kompletteras" lagen med kvarvarande kategorier.

2. Trafikskadelagen sätts i kraft som planerat och får omfatta alla motordrivna fordon (= motorredskapsutredningens och trafikskadeutredningens förslag). Beträffande "nytillkomna kategorier" dvs. de motorredskap som för närvarande inte är trafikförsäkringspliktiga samt alla områdesfordon förutsätts t. v. att trafikförsäkringsplikten fullgörs utan kontroll av registreringssystemet. Det kan erinras om att trafikförsäkringsplikt utan registreringsplikt har förelegat beträffande terrängskotrarna och föreligger för närvarande beträffande mopeder. Det bör vidare särskilt beaktas att de flesta motorredskapsägare är företag.

Det är praktiskt ingen svårighet att genomföra alt. 2 från försäkringsbolagens sida. Arbetet med premietariffer o. dyl. för de nya kategorierna kan beräknas bli klart i tid. Alt. 2 är troligen att föredra för bolagens del.

10 Följdändringar i annan lagstiftning

10.1 *JK*: Vad utredningen anför till stöd för att upphäva förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, samt kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd, ger mig inte anledning till någon erinran.

10.2 *FCF* har på de av utredningen anförda grunderna ingen erinran mot upphävande av 1946 års förordning.

10.3 *Riksförsäkringsverket*: På grund av att ersättning ur trafikförsäkringen föreslås skola utgå även till förare, finns i betänkandet upptaget förslag till upphävande av kungörelsen (1969:113) om statligt förarskydd. Verket vill i detta sammanhang erinra om att ersättning till förare av statligt motorfordon enligt 2 § i nämnda kungörelse kan utgå, förutom vid olycksfall under färd med motorfordon, även när föraren under en kort stunds uppehåll i färden befinner sig i eller på fordonet eller i dess omedelbara närhet. Liknande gäller enligt villkoren i den s. k. förarplatsförsäkringen. Upphävandet av det statliga förarskyddet kan alltså, då personskada inte orsakats av trafik med motordrivet fordon, innebära ett minskat skydd för föraren i jämförelse med vad nu gäller.

10.4 *Statens vägverk:* Enligt nu gällande förordning med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldighet för förare av motordrivet fordon som tillhör eller nyttjas av staten (SFS 1946:175) har staten regressrätt mot fordonsförare i vissa fall (grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller rattonykterhet, uppsåtligen vållad skada, brukande av fordon utan lov).

Utredningen anser att dessa förare i fortsättningen skall ha samma skydd som tidigare. Vägverket – som en av statliga myndigheter med stort antal anställda förare av motordrivna fordon – ansluter sig helt till utredningens mening, innebärande att regressrätt enligt trafikskadelagen kan utövas mot förare endast om han vållar skadan uppsåtligen eller grovt vårdslöst. På grund av bestämmelsen i 4 kap. 1 § skadeståndslagen torde fordonsförare ej heller annat än i rena undantagsfall kunna utsättas för krav från statens sida för skada som tillfogats själva fordonet eller därmed

befordrad egendom.

Med hänsyn till vad som ovan anförts och då förare av motordrivet fordon kommer att få en ovillkorlig rätt till trafikskadeersättning för personskada har vägverket intet att erinra mot att SFS 1946:175 och kungörelsen 1969:113 om statligt förarskydd upphör att gälla.

10.5 *Leasingutredningen*: Till de ändringar som blir nödvändiga i vägtrafiklagstiftningen till följd av att nagra mot 6 och 7 §§ bilansvarighetslagen svarande bestämmelser inte tas upp i förslaget till trafikskadelag vill utredningen anmärka följande.

I praxis uppfattas den s. k. brukarregeln så, att avgörande för om brukareansvar skall uppkomma eller ej är om brukaren äger rätt att bestämma vem som skall köra fordonet eller om brukaren utan sådan befogenhet låtit fordonet föras av annan än av ägaren därtill utsedd person (jfr Malmaeus, Bilansvarighetslagen, s. 45 f). Det i bilansvarighetslagen förekommande mer ålderdomliga uttrycket "anställda förare å fordonet" – som tillkom redan genom 1906 års bilansvarighetslag – synes inte adekvat för denna tolkning och bör bytas ut mot "bestämma om förare" i de berörda vägtrafikförfattningarna (7 § tredje stycket lagen om överlastavgift m. fl.).

Bilaga 3
De remitterade förslagen

1 Förslag till Trafikskadelag

Härigenom föreskrives följande.

Inledande bestämmelse

1 § Vid tillämpning av denna lag avses med motordrivet fordon detsamma som i fordonskungörelsen (1972:595). Lagen gäller dock ej

1. annat motorredskap än som avses i kungörelsen (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar,
2. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Har till motordrivet fordon kopplats fordon av annat slag, tillämpas bestämmelserna i denna lag om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Trafikförsäkring

2 § Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är eller skall vara registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som användes här i trafik. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fullgöres dock försäkringsplikten av denne.

3 § Staten är ej skyldig att hålla trafikförsäkring. Sådan skyldighet åvilar ej heller annan beträffande

1. motordrivet fordon under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584), allmänna förfogandelagen (1954:279) eller civilförsvarslagen (1960:74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963:110),
2. motordrivet fordon under tid då fordonet innehas av försvarsmakten enligt skriftligt avtal som har träffats av militär myndighet eller då fordonet brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

4 § Regeringen kan föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikt beträffande

1. motordrivet fordon som tillhör viss främmande stat,
2. annat motordrivet fordon som är registrerat eller hemmahörande i främmande stat.

5 § Trafikförsäkring får meddelas av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Försäkringsanstalt som har fått sådant

tillstånd är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I tillstånd kan dock medges att försäkringsanstalten meddelar trafikförsäkring endast åt personer som tillhör viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom visst område. Angående meddelad trafikförsäkring utfärdar trafikförsäkringsanstalt bevis enligt formulär som försäkringsinspektionen fastställer.

Återkallar regeringen tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

6 § Avtal om trafikförsäkring upphör tidigast en månad efter det att anmälan från försäkringsanstalten om avtalets upphörande har inkommit till myndighet som regeringen bestämmer. Avtalet får dock bringas att upphöra tidigare, om ny försäkring för fordonet har blivit gällande eller skyldighet att hålla trafikförsäkring för fordonet har upphört.

I fall som avses i 5 § andra stycket upphör försäkringsavtalet senast vid utgången av den där angivna fristen.

7 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om trafikförsäkringens ordnande.

Trafikskadeersättning

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. Därvid avräknas dock skadestånd eller motsvarande ersättning som den skadelidande med anledning av skadan har uppburit enligt utländsk lag.

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).

9 § I fråga om trafikskadeersättning äger 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor motsvarande tillämpning.

10 § Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon i följd av trafik med fordonet, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

Skadas motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som

befordras med sådant fordon, utgår trafikskadeersättning endast om skadan har uppkommit i följd av trafik med annat motordrivet fordon och därvid orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. I sådant fall utgår ersättningen från trafikförsäkringen för det andra fordonet.

11 § Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordon varigenom skadan har orsakats.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta med vetskap om detta förhållande.

12 § Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Trafikskadeersättning med anledning av att någon har dödats kan även jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.

13 § Skadelidandes rätt till trafikskadeersättning kan ej inskränkas genom försäkringsavtalet.

Försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring får icke till befrielse från skyldighet att utge trafikskadeersättning åberopa omständighet som beror av annan än den skadelidande.

14 § Skall trafikskadeersättning för samma skada utgå från trafikförsäkringen för flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt för ersättningen i den mån ej annat följer av 15 §.

15 § Från trafikförsäkringen för varje fordon utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst trettio 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.

16 § Beträffande motordrivet fordon som enligt 3 § eller med stöd av 4 § 1 är undantaget från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från fordonets trafikförsäkring om sådan hade funnits.

I fall som avses i första stycket gäller vad som i denna lag föreskrives om trafikförsäkringsanstalt i tillämpliga delar staten.

17 § Beträffande motordrivet fordon som är försäkringspliktigt eller med stöd av 4 § 2 är undantaget 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 från fordonets trafikförsäkring om sådan hade funnits. Vid sakskada gäller detta ansvar dock ej gentemot den som var försäkringspliktig, om icke fordonet vid skadetillfället brukades olovligen och därvid antingen var avställt eller varken var eller skulle vara registrerat här i landet.

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.

Skadestånd m. m.

18 § Bestämmelserna i denna lag utgör ej hinder mot att anspråk på skadestånd göres gällande med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Endast om särskilda skäl föreligger får dock sådant anspråk göras gällande i den mån den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning har satts ned eller fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen.

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

19 § Den som har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Vad som nu har sagts gäller dock ej i fråga om belopp som trafikförsäkringsanstalten skulle ha kunnat återkräva från den skadeståndsskyldige enligt 20 §, om anstalten hade utgett trafikskadeersättning till den skadelidande.

Har försäkringsgivare enligt avtal om skadeförsäkring utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder försäkrings-

givaren intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning.

Har försäkringsgivare i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring förbundit sig att för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster, som olycksfallet eller sjukdomen har medfört, utge ersättning med verkliga beloppet av utgifterna eller förlusterna, har han samma rätt till återkrav för utgiven ersättning som anges i andra stycket.

Trafikförsäkringsanstalts återkravsrätt m. m.

20 § Försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter av den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

21 § I avtal om trafikförsäkring får göras förbehåll om rätt för försäkringsanstalten att av försäkringstagaren återkräva utgiven trafikskadeersättning intill belopp för vilket försäkringstagaren har åtagit sig att stå självrisk. Förbehåll om rätt till återkrav från fysisk person får dock för varje skadehändelse göras gällande med högst en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadefallet inträffar.

22 § Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon i följd av trafik med detta fordon och annat motordrivet fordon och har skadan orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet, får försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning för skadan kräva ersättningen åter från försäkringen för det andra fordonet. Har vållande i samband med förandet av det fordon där föraren eller passageraren färdades eller bristfällighet på det fordonet medverkat till skadan, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.

Kan återkrav enligt första stycket riktas mot försäkringarna för två eller flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt.

23 § Skall ersättning utges solidariskt från trafikförsäkringarna för två eller flera fordon, skall försäkringarna sinsemellan slutligt taga lika del i ersättningsansvaret. Har vållande i samband med förandet av något av fordonen eller bristfällighet på detta fordon medverkat till skadan, skall dock försäkringen för det fordonet bära hela ersättningen i förhållande till försäkringen för fordon på vars sida vållande i samband med förandet

eller bristfällighet ej föreligger. Har flera av de inblandade fordonen genom vållande i samband med förandet eller bristfällighet på fordonen medverkat till skadan, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan till skadan som har förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.

24 § I fall som avses i 17 § fördelas trafikförsäkringsanstalternas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har utgetts enligt 17 § första stycket får krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring intill en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadefallet inträffar. Återkrav får dock icke göras gällande, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen och därvid antingen var avställt eller varken var eller skulle vara registrerat här i landet.

Har trafikskadeersättning utgetts enligt 17 § andra stycket och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

25 § Den som har utgett ersättning till försäkringsanstalt enligt 20 §, 21 § eller 24 § andra stycket inträder intill det utgivna beloppet i försäkringsanstaltens rätt att kräva ersättning från annan enligt 20 §.

26 § I vidare mån än som följer av 20–25 §§ får ersättning som har utgetts enligt denna lag krävas åter endast på grund av åtagande av annan än försäkringstagaren.

Övriga bestämmelser

27 § Så snart ägare, brukare eller förare av motordrivet fordon har fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall, skall han underrätta den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet om denna händelse. Han är vidare skyldig att på begäran lämna försäkringsanstalten behövliga upplysningar och handlingar.

28 § I fråga om preskription av rätt till ersättning enligt denna lag eller annan fordringsrätt på grund av avtal om trafikförsäkring gäller 29 § lagen (1927:77) om försäkringsavtal.

Förbehåll som avses i 30 § lagen om försäkringsavtal får ej göras gällande mot den som har anspråk på trafikskadeersättning. Bestämmelsen i 15 § samma lag äger ej tillämpning på premie enligt avtal om trafikförsäkring.

29 § Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej tagas i mät för den skadelidandes skuld. Utmätning av livräntebelopp kan dock ske enligt vad som föreskrives i utsökningslagen (1877:31 s. 1). Vidare får trafikförsäkringsanstalt gentemot försäkringstagaren eller den som försäkringsplikten åvilade kvitta fordran på självriskbelopp enligt 21 § eller fordran på ersättning som avses i 24 § andra stycket.

Fordran på trafikskadeersättning med anledning av personskada får ej överlåtas innan ersättningen är tillgänglig för lyftning.

30 § I fall som avses i 17 § företrädes de ansvariga försäkringsanstalterna i ärende om trafikskadeersättning eller om återkrav av utgiven sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening, vars medlemmar utgöres av anstalterna, eller av den av anstalterna som föreningen utser för visst ärende eller viss grupp av ärenden.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

31 § Den som underlåter att fullgöra sin försäkringsplikt beträffande motordrivet fordon som är eller skall vara registrerat här i landet och som ej är avställt dömes till böter.

Om annat motordrivet fordon användes i trafik här i landet med den försäkringspliktiges vilja och vetskap utan att föreskriven trafikförsäkring finns, dömes den som försäkringsplikten ålåg till böter.

Till böter dömes även annan som använder eller låter använda motordrivet fordon i trafik här i landet med kännedom om att föreskriven försäkring icke finns.

32 § Domstol kan i mål om ansvar för förseelse som avses i 31 § första stycket eller på särskild talan sedan domen i målet har vunnit laga kraft förelägga den försumlige vid vite att fullgöra försäkringsplikten.

Om någon under tid då han står under åtal för förseelse som avses i 31 § andra eller tredje stycket fortsätter att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

33 § Förare av moped skall under färd medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och på anmodan visa upp detta för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket dömes till böter, högst femhundra kronor. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

Genom lagen upphäves

1. lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,

2. lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon,

3. lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.,

4. förordningen (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten.

2 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik

Härigenom föreskrives att 2 och 5 §§ lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

2 §[1]

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Underlåtenhet att använda bilbälte eller skyddshjälm skall ej tillräknas den skadelidande som vållande.

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

5 §[1]

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada*, varde skadeståndet jämkat efter ty

Uppkommer i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *skada på egendom som tillhör någondera automobilens ägare eller förare*, varde skadeståndet jämkat efter ty

[1] Senaste lydelse 1975:52

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan. *Vid tillämpning av vad nu sagts skall underlåtenhet av förare att använda bilbälte eller skyddshjälm ej tillräknas honom som vållande.*	prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

3 Förslag till Lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Härigenom föreskrives att 3 kap. 8 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 KAP. 8 §	
Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motorfordon* som vållats av fordonets förare, i den mån ersättning för skadan skall utgå enligt *lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon eller skall utges antingen av någon som i egenskap av fordonets ägare är ansvarig för skadan men enligt 4 § nämnda lag är befriad från trafikförsäkringsplikt eller av staten enligt lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m.m.*	Bestämmelserna i detta kapitel gäller ej i fråga om sådan skada i följd av trafik med *motordrivet fordon* som vållats av fordonets förare, i den mån ersättning för skadan skall utgå enligt *trafikskadelagen (1975:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

4 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor

Härigenom föreskrives att 15 § lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
15 §	
De försäkringsanstalter, som meddelar trafikförsäkring, svarar solidariskt för kostnader som uppstår till följd av att tillägg till trafiklivräntor utgår enligt denna lag.	
De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett är fördelas mellan anstalterna i förhållande till *de belopp som dessa under närmast föregående kalenderar uppburit i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.*	De sammanlagda kostnader för tillägg som uppstått under ett år fördelas mellan anstalterna i förhållande till *beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

5 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift *dels* att i 8 a §[1] orden "Kungl. Maj:t" skall bytas ut mot "regeringen", *dels* att 7 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §	
Överlastavgift påföres för bil, ägaren, och för släpvagn, ägaren av den bil som släpvagnen drages av.	
I fråga om bil som innehas på grund av avbetalningsköp anses innehavaren som ägare.	
Brukas bil av någon som är skyldig att ersätta skada enligt 6 eller 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, anses brukaren som bilens ägare.	*Som ägare av bil anses även den som brukar bilen utan lov. Detsamma gäller den som innehar bilen med nyttjanderätt, om i upplåtelsen ingår befogenhet att bestämma om förare av bilen eller, i fall då sådan befogenhet ej föreligger, om annan förare anlitas än den som ägaren har utsett.*

. . . . . —

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

[1] Senaste lydelse 1974:292

6 Förslag till
Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrives att 35 § vägtrafikskattelagen (1973:601)[1] skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
35 §	
Brukas fordon utan lov eller av någon som enligt 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada dömes i ägarens ställe sådan brukare enligt 34 §.	*Den som brukar fordon utan lov dömes i ägarens ställe enligt 34 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt, om i upplåtelsen ingår befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller, i fall då sådan befogenhet ej föreligger, om annan förare anlitas än den som ägaren har utsett.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1976.

[1] Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:869

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 19 juni 1975

Närvarande: justitierådet Hult, regeringsrådet Lidbeck, justitierådet Höglund, justitierådet Brundin.

Enligt lagrådet den 5 maj 1975 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 1975 har regeringen på hemställan av statsrådet Lidbom beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. trafikskadelag,
2. lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
3. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
4. lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor,
5. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Edvard Nilsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Frågan om en reformering av den del av skadeståndsrätten som trafikskadeområdet utgör har länge stått på dagordningen. Med det år 1957 av bilskadeutredningen avgivna betänkandet "Trafikförsäkring" (SOU 1957:36) lades grunden till det reformförslag som nu föreligger. Det slutliga arbetet på området har på senare tid fått anstå i väntan på nya allmänna regler om skadestånd vid personskada. Reformarbetet är i denna del numera avslutat genom att nya regler om ersättning för personskada har antagits av årets riksdag i form av ändringar i skadeståndslagen (1972:207). Förutsättningar för en reform av trafikskadeansvaret är därmed för handen. Utredningsarbetet på trafikskadeområdet har slutförts av den år 1974 tillsatta trafikskadeutredningen, vilken genom betänkandet "Trafikskadeersättning" (SOU 1974:87) har lagt fram förslag till ny trafikskadelag, innefattande regler både om trafikförsäkring och om ersättning för trafikskada. Betänkandet, som även innehåller förslag till följdändringar i vissa gällande lagar, har legat till grund för det förslag till trafikskadelag jämte följdändringar som nu remitterats till lagrådet.

Det remitterade förslaget till trafikskadelag kännetecknas främst av att gällande regler om presumtionsansvar till väsentlig del ersätts med en ordning, enligt vilken skadeersättning utgår direkt ur fordonets trafikförsäkring på rent objektiv grund, dvs. oberoende av om någon kan anses vållande till skadan eller ej. Detta gäller i fråga om personskador överlag och beträffande sakskador andra skador än sådana som drabbar motordri-

vet fordon som är i trafik eller därmed befordrad egendom. För skador på sådant fordon och egendom som nu nämnts skall ersättning utgå endast då skadan har uppkommit i följd av trafik med annat fordon. Ersättning utgår därvid från detta fordons trafikförsäkring under förutsättning att skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det fordonet eller genom bristfällighet hos detta. I denna del ersätts alltså presumtionsansvaret av ett vållandeansvar med vanlig bevisbörda. Den ersättning som med anledning av uppkommen trafikskada utgår enligt den föreslagna lagen benämns i förslaget trafikskadeersättning.

På personskadeområdet innebär förslaget ytterligare förbättringar för de skadelidande. Till en början försvinner nuvarande skillnader mellan olika kategorier skadelidande. Ägare, brukare och förare av fordonet skall sålunda lika väl som andra – passagerare och utomstående – vara skyddade av fordonets trafikförsäkring och få ersättning för personskada. Vidare begränsas nuvarande möjligheter till jämkning av ersättning för personskada på grund av medvållande från den skadelidandes sida. Förslaget överensstämmer i denna del med den jämkningsregel som nyligen har införts i skadeståndslagen. Det innebär, att jämkning får ske endast om den skadelidande har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Har skadan lett till döden, skall skadestånd till efterlevande kunna jämkas även när den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Bland de regler som förslaget i övrigt innehåller kan nämnas en jämkningsregel vid medvållande i sakskadefall, överensstämmande med motsvarande regel i skadeståndslagen, regler om solidariskt ansvar i fall då trafikskada uppkommit i följd av trafik med flera fordon samt ett flertal regler angående regressrätt dels mellan trafikförsäkringsanstalter inbördes dels mellan trafikförsäkringsanstalt och försäkringstagare samt mellan sådan anstalt och den som på grund av vållande eller eljest är skadeståndsskyldig för trafikskadan. Liksom gällande trafikförsäkringslag innehåller förslaget även en regel om begränsning av trafikförsäkringsgivares ansvarighet till visst belopp för varje skadehändelse.

Till frågor, som har behandlats under utredningsarbetet och som har föranlett delade meningar under remissbehandlingen, hör frågorna om undantag från eller begränsningar i rätten till ersättning i vissa fall. Det gäller fall då föraren gör sig skyldig till rattfylleri, rattonykterhet, olovlig körning, olovligt brukande eller brukande av fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning samt fall då fordonsägaren underlåter att hålla fordonet trafikförsäkrat. Det remitterade förslaget innehåller inte några särregler för nu angivna fall, såvitt angår personskador. Avgörande för denna ståndpunkt har varit de sociala trygghetssynpunkter som vid förslagets utarbetande varit vägledande i fråga om rätten till ersättning för personskada. När det gäller sakskador täcker trafikförsäkringen inte skador på det egna fordonet eller därmed befordrad egendom. I fråga om egendom utanför fordonet innehåller förslaget regler som i huvudsak undantar fordonets ägare från rätten till ersättning. Vidare

gäller ett generellt undantag för fordonets brukare och förare i fråga om deras rätt till ersättning för skada på sådan egendom. För dessa kategorier blir det därför i princip inte aktuellt med särskilda inskränkningar i ersättningsrätten. Däremot föreslås en sådan inskränkning beträffande passagerares och lastägares rätt till ersättning för skada på egendom utanför fordonet i fall då fordonet med deras vetskap brukas olovligen.

Förslaget ligger i linje med den utveckling som har skett eller är på väg i andra länder på trafikskadeområdet. Av särskilt intresse är att bilskadeutredningens betänkande på sin tid tillkom efter nordiskt samarbete, som ledde till att i allt väsentligt överensstämmande förslag samtidigt lades fram i Danmark, Finland, Norge och Sverige. Förslagen har i Finland och Norge lett till ny lagstiftning av väsentligen samma innebörd som det nu remitterade förslaget, i Finland genom lag år 1959 och i Norge genom lag år 1961. Den senare har genom ändringar som trätt i kraft år 1974 ytterligare närmats till det system som nu föreslås för svensk del. Även i Danmark övervägs reformer i samma riktning. Det nu föreliggande förslaget innebär sålunda ett nytt betydelsefullt steg på vägen mot en enhetlig nordisk skadeståndsrätt.

När riktlinjerna för arbetet på en allmän nordisk skadeståndslag år 1950 skisserades i tre principbetänkanden, avgivna av särskilt tillkallade sakkunniga i Danmark, Norge och Sverige, presenterades långtgående reformplaner även i sakligt hänseende. Särskilt intresse tilldrog sig de tankar som i det svenska betänkandet framfördes om att skadeståndsrätten i stor utsträckning skulle ersättas med försäkring i en eller annan form. Inom trafikskadeområdet förverkligas nu dessa tankar både i fråga om personskador och beträffande sakskador. Vad de senare angår är dock det objektiva ansvar som utgör en av förslagets huvudgrunder inte helt genomfört. Frågan om att införa rätt till ersättning på rent objektiv grund för vagnskada och skada på egendom som befordras med fordonet har fått anstå. Förslaget är i denna del uttryck för samma ståndpunkt som intogs redan i direktiven för trafikskadeutredningen.

Lagrådet har inte funnit anledning till erinran mot de principer som från angivna förutsättningar uppbär det remitterade förslaget. Endast i vissa enskildheter har förslaget under lagrådsgranskningen föranlett ändringsförslag. Till dessa och en del redaktionella ändringar vill lagrådet återkomma i det följande i anslutning till de särskilda reglerna. Redan i detta sammanhang vill lagrådet emellertid beröra en fråga av principiell natur, nämligen den om förhållandet mellan de föreslagna reglerna om trafikskadeersättning och den allmänna skadeståndslagstiftningen.

Enligt vad som anförs i remissprotokollet har valet stått mellan att som hittills ålägga ägare, brukare och förare ett personligt skadeståndsansvar, som täcks av trafikförsäkringen, och att inrätta ett från skadeståndsrätten helt fristående försäkringssystem. Det förra alternativet medför en komplikation när det gäller ersättning till ägare, brukare och förare, eftersom dessa inte kan vara skadeståndsskyldiga mot sig själva. Konstruktionen med personligt skadeståndsansvar kan därför inte användas i

detta fall, utan en komplettering måste ske med regler om obligatorisk olycksfallsförsäkring. Detta anses emellertid komplicera regelsystemet. Huvudsakligen av detta skäl har föredragande statsrådet stannat för den lösningen att ersättningssystemet vid trafikskador frikopplas från skadeståndsrätten och utformas som ett självständigt försäkringssystem. Denna lösning sägs också framstå som den naturligaste med tanke på att ersättningen i realiteten utgår ur trafikförsäkringen och inte utges av någon enskild person.

Denna frikoppling från skadeståndsrätten har i remissprotokollet kommit till uttryck genom skilda uttalanden, såsom att trafikskadeersättningen formellt sett inte är att anse som skadestånd. Synsättet har också slagit igenom i den föreslagna trafikskadelagen, t. ex. på så sätt att termen skadestånd utan särskild förklaring används för att beteckna annan ersättning för skada än trafikskadeersättning. Det har vidare föranlett vissa uttryckliga regler i den föreslagna lagen, vilka inte skulle ha behövts om trafikskadeersättningen utan vidare hade inordnats i skadeståndssystemet som en form av skadestånd. En sådan regel är den i 19 § om rätt för försäkringsgivare, som har utgett ersättning på grund av annan skadeförsäkring än trafikförsäkring, att träda in i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning; gällande bestämmelser i 25 § försäkringsavtalslagen om skadeförsäkringsgivares regressrätt avser skadestånd och anses därför inte tillämpliga på trafikskadeersättning. Ett annat exempel utgör regeln i 29 § om utmätningsförbud.

Vid bedömningen av den föreslagna trafikskadeersättningens karaktär är att märka, att förslaget inte innefattar något renodlat s. k. no-fault-system utan innehåller åtskilliga skadeståndsrättsliga moment av vanligt slag. Vid kollisionsskador är t. ex. rätten till trafikskadeersättning för skada på fordon eller därmed befordrad egendom beroende av att vållande har förekommit på annat fordons sida. Vidare upptar förslaget en rad bestämmelser om jämkning och om regressrätt som bygger på att någon har varit vållande till skadan. Huru ersättningsansvaret väsentligen vilar på rent objektiv grund, kan med fog hävdas att det föreslagna systemet innebär en skadeståndsrättslig reglering, kompletterad med regler av olycksfallsförsäkringskaraktär såvitt gäller ersättning till ägare, brukare och förare av fordonet. Nu är det tydligen utan praktisk betydelse, om man anlägger det ena eller det andra betraktelsesättet på den föreslagna regleringen. Denna har sitt givna innehåll enligt förslaget oberoende av vart den hänförs teoretiskt. Det vill emellertid förefalla som om vissa olägenheter kan vara förbundna med att till allt pris söka betrakta de föreslagna ersättningsreglerna som ett helt fristående system, skilt från skadeståndsrätten i övrigt. Det kan sålunda vara till nackdel att i sammanhang utanför trafikskadeområdet behöva nämna trafikskadeersättning särskilt vid sidan om skadestånd. Även inom trafikskadeområdet kan missförstånd uppkomma, t. ex. i skadefall med internationell anknytning, om trafikskadeersättning strängt hålls utanför skadeståndsbegreppet. Likaså kan olägenheter befaras från försäkringsrättslig synpunkt, om

trafikförsäkringen avskärmas från försäkringssystemet i övrigt och därmed ständigt påkallar särskilt beaktande vid sidan av andra försäkringar, med vilka den har gemensamma drag, såsom ansvarighetsförsäkring och olycksfallsförsäkring. Med hänsyn till det sagda är det enligt lagrådets mening angeläget att framhålla, att den sakliga innebörden av den föreslagna regleringen ingalunda medför en sträng åtskillnad mellan trafikskadeersättning och skadestånd i övrigt. Den skillnad som föreligger synes i allt fall ej vara av beskaffenhet att nödvändigtvis utesluta trafikskadeersättningen från skadeståndsområdet. Att den föreslagna lagen innehåller bestämmelser i ämnen som regleras i den allmänna skadeståndslagen får sålunda anses förestavat av praktiska skäl och kan ej anses berättiga till någon slutsats i fråga om trafikskadeersättningens natur. På grundval av det anförda vill lagrådet också understryka de uttalanden som i remissprotokollet liksom i trafikskadeutredningens betänkande har gjorts av innebörd, att allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser kan tillämpas på trafikskadeersättning.

Praktiskt förhåller sig den föreslagna trafikskadelagens bestämmelser om trafikskadeersättning till den allmänna skadeståndslagen på det sättet, att den skadelidande i fall då trafikskadeersättning kan utgå för skadan äger välja mellan trafikskadeersättning och skadestånd enligt allmänna regler. Väljer han skadestånd, inträder i princip den skadeståndsskyldige intill utgivet belopp i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. För vissa trafikskador utgår ej trafikskadeersättning. Det gäller främst sådan skada på motordrivet fordon eller på därmed befordrad egendom som har uppkommit i följd av trafik med fordonet utan att annat motordrivet fordon har medverkat till skadan. I sådant fall föreligger enbart möjligheten att yrka skadestånd. Det innebär t. ex., att om ett motordrivet fordon som förs av annan än ägaren skadas i en s. k. singelolycka, ägaren kan vända sig mot föraren med yrkande om skadestånd. I sådant fall blir den allmänna skadeståndslagen i sin helhet utan vidare tillämplig.

Förslaget till trafikskadelag

Den föreslagna trafikskadelagen innehåller huvudsakligen dels bestämmelser om ersättning för trafikskada, dels bestämmelser om trafikförsäkring. En nyhet i förhållande till gällande rätt är som inledningsvis har berörts, att ersättning för trafikskada skall under beteckningen trafikskadeersättning utgå direkt ur trafikförsäkringen utan att det fastställs huruvida någon ägare, brukare eller förare av det försäkrade fordonet har ådragit sig skadeståndsansvar. Detta samband mellan trafikskadeersättning och trafikförsäkring synes böra komma till uttryck redan inledningsvis i lagen före det följande avsnittet med bestämmelser om trafikförsäkring. För att ange denna grundlinje i den föreslagna lagen är tillräckligt att utsäga, att för skada i följd av trafik med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning enligt lagen och att sådan ersättning

utgår från trafikförsäkring för fordonet, om ej annat är stadgat. Som närmare kommer att beröras vid 8 § i förslaget förordar emellertid lagrådet, att 8 § upplöses på så sätt att bl. a. första stycket första punkten flyttas till det inledande avsnittet av lagen. Nämnda punkt innehåller, att för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning i fall som anges i lagen. Motsvarighet till denna föreskrift bör lämpligen tas in i den nyss berörda inledande paragrafen. Vad beträffar det närmare innehållet synes ej behövligt att särskilt ange, att lagen är tillämplig på skador i följd av trafik här i landet.

I enlighet med det anförda hemställer lagrådet, att som en första inledande paragraf i lagen upptas två grundläggande bestämmelser, den ena i ett första stycke av innehåll, att för person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning enligt vad som föreskrivs i denna lag, och den andra i ett andra stycke av innehåll, att trafikskadeersättning utgår från trafikförsäkring för fordonet, om ej annat är stadgat.

Efter denna inledande paragraf torde i en andra paragraf böra anges lagens tillämpningsområde genom bestämmelser motsvarande dem i 1 § i det remitterade förslaget. Till det närmare innehållet av dessa vill lagrådet återkomma i det följande under 1 §.

Det remitterade lagförslaget innehåller också vissa bestämmelser rörande skadestånd (18 §), närmast för att klarlägga det inbördes förhållandet mellan trafikskadeersättning och skadestånd enligt allmänna regler. Det vill synas lämpligt att redan i det inledande avsnittet lämna upplysning om att den som drabbas av trafikskada äger utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå för skadan i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. Lagrådet förordar, att en regel härom tas in som tredje och sista paragraf i det inledande avsnittet. Paragrafen innebär att den skadelidande ej äger uppbära både skadestånd och trafikskadeersättning för samma skada. Detta framgår ytterligare av den i 19 § i det remitterade förslaget upptagna regeln om rätt för den som har utgett skadestånd att inträda i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

Som följd av vad lagrådet sålunda har förordat bör rubriken till avsnittet jämkas till "Inledande bestämmelser".

1 §

Som inledning till den föreslagna lagen anges i första stycket av denna paragraf vad som vid tillämpning av lagen avses med motordrivet fordon. Därefter följer två undantag från lagens tillämpningsområde. Det ena undantaget avser andra motorredskap än vissa gaffeltruckar och det andra motordrivet fordon som är avsett att föras av gående. I paragrafens andra stycke ges en särskild regel för det fall att till motordrivet fordon har kopplats fordon av annat slag. När det gäller att närmare ange vad som skall förstås med motordrivet fordon och annat motorredskap än

gaffeltruck, har valts den tekniken att hänvisning görs till de definitioner av dessa begrepp som finns i fordonskungörelsen (1972:595) och kungörelsen (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar. Med denna teknik blir lagens tillämpningsområde helt beroende av administrativ reglering, i det att det bestäms av vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet kan komma att besluta. Lagrådet vill ifrågasätta om detta är förenligt med regeringsformen. Trafikskadelagen avser ett ämne som torde vara att hänföra till det i 8 kap. 2 § RF angivna lagområdet. Inom detta område, som hör till det s. k. obligatoriska lagområdet, är delegation av lagstiftning inte tillåten. Regeringens normgivningskompetens omfattar här – bortsett från föreskrifter om anstånd med att fullgöra förpliktelser – endast verkställighetsföreskrifter. En förutsättning för att regeringen skall få meddela en verkställighetsföreskrift är emellertid, att den lagbestämmelse som en sådan föreskrift skall komplettera är så detaljerad att regleringen inte tillförs något väsentligt nytt genom den av regeringen beslutade föreskriften (prop. 1973:90 s. 211). Det kravet måste därför ställas att trafikskadelagens tillämpningsområde bestäms genom en regel i själva lagen.

Det är tydligt att sådana allmänt brukade ord som motordrivet fordon och motorredskap är fullt användbara när det gäller att ange lagens tillämpningsområde. Vad angår frågan om undantag för motorredskap framgår av remissprotokollet, att den föreslagna bestämmelsen därom är provisorisk. Den avses gälla i avbidan på att ställning tas till frågan om införandet av registreringsplikt för motorredskap. I denna fråga har förslag nyligen framlagts av motorredskapsutredningen i betänkandet SOU 1974:26. Att lagen nu föreslås bli tillämplig på gaffeltruckar av visst slag, medan motorredskap i övrigt lämnas utanför, motiveras av föredragande statsrådet med att bilansvarighetslagen i rättspraxis har ansetts tillämplig på gaffeltruckar av detta slag (NJA 1965 s. 468).

Goda skäl synes föreligga för att tillämpningsområdet för den nya lagen, i avbidan på att slutlig ställning tas till frågan i vilken utsträckning den skall gälla motorredskap, anpassas efter tillämpningsområdet för den nu gällande bilansvarighetslagen. Denna har emellertid i senare rättspraxis ansetts tillämplig även på motorredskap av annan typ, nämligen vissa s. k. hjullastare (NJA 1973 s. 100). Anledning torde saknas att nu behandla motorredskap av sistnämnda slag på annat sätt än gaffeltruckar.

Det sagda talar för att den föreslagna trafikskadelagen tills vidare görs tillämplig på både gaffeltruckar och hjullastare i den utsträckning sådana fordon har ansetts falla in under bilansvarighetslagen. Lagregeln torde kunna utformas i anslutning till de kriterier som i rättspraxis har ansetts avgörande, när ifrågavarande fordon hänförts under bilansvarighetslagen. Det torde kunna överlämnas åt regeringen att genom verkställighetsföreskrifter ytterligare precisera de typer av motorredskap som avses. Även myndighet som regeringen utser kan lämpligen tilläggas denna uppgift, jfr 4 § fordonskungörelsen (1972:595). Eftersom det är fråga om en föreskrift för endast begränsad tid, synes den lämpligen kunna tas upp

bland övergångsbestämmelserna till lagen.

På grund av det anförda får lagrådet förorda, att som andra paragraf i det tidigare berörda inledande avsnittet tas in dels en bestämmelse som anger att lagen ej är tillämplig på motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, dels en bestämmelse motsvarande andra stycket i 1 § i det remitterade förslaget. Som komplettering därtill torde bland övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen böra tas in en bestämmelse av innehåll, att lagen i fråga om motorredskap tills vidare är, enligt vad som närmare föreskrivs av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, tillämplig endast på sådant motorredskap som är inrättat väsentligen för att självständigt nyttjas vid transporter.

2 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om trafikförsäkringsplikt. Den föreskriver i sin första punkt att trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är eller skall vara registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som används här i trafik. Enligt uttalande av föredragande statsrådet innebär denna bestämmelse en utvidgning av försäkringsplikten i förhållande till gällande rätt, i det att varje fordon som är registreringspliktigt och inte avställt måste vara försäkrat, oavsett om det används i trafik eller inte. Riktigheten av detta uttalande kan ifrågasättas. Enligt nuvarande bestämmelse i 1 § trafikförsäkringslagen skall trafikförsäkring finnas för motorfordon som är registrerat här i riket och som ej är avställt samt för annat motorfordon som här brukas i trafik. Av 8 § bilregisterkungörelsen (1972:599) torde följa, att registreringsplikt i princip föreligger bara när ett fordon "brukas". Ett fordon som inte används i trafik — vilket torde vara detsamma som att det, med bilregisterkungörelsens terminologi, inte "brukas" — är alltså inte registreringspliktigt. Därmed är det inte heller försäkringspliktigt så länge det är oregistrerat. Den föreslagna bestämmelsen, att trafikförsäkring skall finnas för fordon som inte är men skall vara registrerat, synes därför sakna självständig betydelse vid sidan av föreskriften att försäkringsplikt föreligger beträffande fordon som används här i trafik.

Med hänsyn till det sagda förordar lagrådet, att i uttrycket "fordon som är eller skall vara registrerat här i landet" orden "eller skall vara" får utgå. För att nå terminologisk överensstämmelse med bilregisterkungörelsen bör vidare uttrycket "användes här i trafik" ersättas med "brukas i trafik här".

5 §

Enligt lagrådets mening bör paragrafen jämkas redaktionellt sålunda, att som ett första stycke i paragrafen upptas de för normalfallen avsedda huvudbestämmelserna i första, andra och fjärde punkterna i det

föreslagna första stycket och att som ett särskilt andra stycke får följa särbestämmelsen i första styckets tredje punkt om möjlighet till viss begränsning av skyldigheten att meddela trafikförsäkring. Det föreslagna andra stycket får i följd härav bilda ett tredje stycke i paragrafen.

6 §

Med denna paragraf avses att tvångsvis upprätthålla försäkringsskyddet viss kortare tid efter det att avtal om trafikförsäkring egentligen skolat upphöra till följd av uppsägning eller av annan anledning. I ett första stycke behandlas ordinära fall, medan ett andra stycke tar upp det i 5 § andra stycket i förslaget behandlade fallet att trafikförsäkringsanstalts tillstånd att meddela försäkring återkallas. Tiden har angivits till en månad, som enligt första stycket räknas från det att anmälan om avtalets upphörande har inkommit från försäkringsanstalten till myndighet som regeringen bestämmer och enligt andra stycket sammanfaller med den i 5 § andra stycket angivna enmånadsfristen. Från regeln i första stycket görs undantag för det fall att ny försäkring har blivit gällande för fordonet eller försäkringsplikten har upphört.

Den redaktionella utformningen av första stycket synes något oegentlig med hänsyn till vad som åsyftas. För att den avsedda innebörden skall komma till klarare uttryck torde huvudbestämmelsen i stycket böra utformas sålunda, att avtal om trafikförsäkring ej upphör att gälla förrän en månad har förflutit från det anmälan, att avtalet blivit uppsagt eller att annan anledning till dess upphörande inträtt, har inkommit från försäkringsanstalten till myndighet som regeringen bestämmer. Därefter torde undantagsbestämmelsen kunna avfattas så, att vad nu sagts dock ej gäller, om ny trafikförsäkring för fordonet har trätt i kraft eller om skyldigheten att hålla trafikförsäkring har upphört. Angående innebörden av den föreslagna regeln kan nämnas att, om avtalstiden skulle -- t. ex. på grund av uppsägning -- utlöpa först efter det att en månad har förflutit från inkommen anmälan, något behov av förlängning ej föreligger och att regeln då ej heller blir tillämplig.

8 §

Enligt denna paragraf, som inleder avsnittet om trafikskadeersättning, utgår sådan ersättning i första hand för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet. Paragrafen föreskriver vidare, att trafikskadeersättning utgår även i vissa fall när skadefallet inträffar utomlands. Så är fallet när fordonet är registrerat här i landet eller tillhör svenska staten och den skadelidande är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige. Därvid avräknas dock skadestånd eller motsvarande ersättning som den skadelidande med anledning av skadan har uppburit enligt utländsk lag.

Mot den föreslagna utsträckningen av lagens tillämpningsområde till vissa trafikskador utomlands är enligt lagrådets mening intet att erinra.

Förslaget ansluter i denna del till vad som redan tillämpas på grund av frivilligt åtagande från de svenska trafikförsäkringsanstalternas sida. Den föreslagna regeln innebär vidare ett närmande till dansk och norsk rätt och står också i god överensstämmelse med den år 1968 antagna Haagkonventionen om tillämplig lag vid internationella trafikolyckor. Denna gör för fall som omfattas av den föreslagna regeln undantag från principen, att lagen i det land där olyckan har inträffat (lex loci delicti commissi) skall tillämpas på skaderegleringen, och anvisar i stället registreringslandets lag som tillämplig lag.

Den föreslagna avräkningsregeln, enligt vilken skadestånd eller motsvarande ersättning som den skadelidande har uppburit enligt utländsk lag skall avräknas, ger däremot anledning till erinran. Syftet med de föreslagna bestämmelserna om utlandsskador är enligt motiven, att resultatet för den skadelidande skall bli detsamma som om skadan hade uppkommit i Sverige. Den avsedda innebörden uttrycks också så, att trafikskadeersättningen skall bestämmas på samma sätt som om skadan hade inträffat i Sverige.

Att märka är, att i fall då skadan inträffar i Sverige någon avräkning för skadestånd inte skall ske enligt förslaget, utan trafikskadeersättning skall utgå till täckning av hela skadan. I fråga om utlandsskador tillämpas denna ordning redan nu när den svenska trafikförsäkringen gäller utomlands. Trafikförsäkringen svarar sålunda för det skadestånd som den skadelidande äger erhålla enligt den utländska lagen och därutöver, på grund av det tidigare nämnda åtagandet, för den ytterligare ersättning som den skadelidande skulle ha fått, om svensk lag hade varit tillämplig.

För den skadelidande vill det synas som om den föreslagna avräkningsregeln inte innebär någon reell försämring, eftersom den föreskriver avräkning endast av skadestånd eller motsvarande ersättning som den skadelidande har "uppburit" enligt utländsk lag. Av lagbestämmelsen framgår visserligen inte vad som gäller, innan den skadelidande har uppburit någon ersättning enligt den utländska lagen. Ordalydelsen synes närmast anvisa den skadelidande att först söka få ut honom tillkommande skadestånd och därefter vända sig mot trafikförsäkringen för att få ut återstående belopp i form av trafikskadeersättning. Men i remissprotokollet sägs, att den skadelidande i fall då skaderegleringen drar ut på tiden inte skall behöva avvakta denna utan skall kunna vända sig direkt till det svenska försäkringsbolaget och få ut trafikskadeersättning enligt den svenska lagen. Har han då inte uppburit någon ersättning enligt främmande lag, blir det inte fråga om någon avräkning. Avräkningsregeln leder emellertid, sägs det, till att den skadelidande inte kan begära att få ut trafikskadeersättningen utan att samtidigt överlåta till den svenska trafikförsäkringsgivaren all den rätt som han enligt främmande lag kan ha till sådan ersättning som skall avräknas enligt paragrafen.

Om sålunda den föreslagna avräkningsregeln inte innebär någon reell försämring för den skadelidande i förhållande till vad som eljest gäller enligt den föreslagna lagen, medför den en avgjord försämring av

skadevållarens ställning. Eftersom utsträckningen av lagens tillämpningsområde avser sådana fall då trafikskadan uppkommer i följd av trafik med ett här i landet registrerat fordon eller med ett svenska staten tillhörigt fordon, kan antagas att föraren i det allt övervägande antalet fall är svensk medborgare eller har hemvist här i landet. Om han t. ex. genom enkelt vållande har ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt allmänna skadeståndsregler – svenska eller utländska – medför den föreslagna avräkningsregeln, att han själv får svara för det skadestånd som kan komma att åläggas honom enligt den utländska lagen. Trafikskadeersättning utgår ju inte för annan del av skadan än den som inte täcks av skadeståndet. Detta bekräftas också av ett uttalande i remissprotokollet i anslutning till 19 § i förslaget. Men om skaderegleringen sker med tillämpning av svensk lag, vilket mycket väl kan tänkas komma att ske med hänsyn till den starka anknytningen till Sverige (jfr den tidigare nämnda Haagkonventionen i ämnet), blir ej fråga om någon avräkning, utan då gäller den föreslagna lagens bestämmelser i övrigt. Och dessa medger återkrav mot skadevållaren endast om denne har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet (se 20 § första stycket i det remitterade förslaget). Det kan ej anses som en tillfredsställande ordning, att skadevållarens ställning sålunda blir beroende av om skaderegleringen sker med tillämpning av svensk eller utländsk lag. En sådan ordning förefaller också alldeles onödig. De skadefall som omfattas av den föreslagna regeln har så stark anknytning till Sverige att anledning saknas att behandla dem annorlunda än skadefall här i landet. Lagrådet vill därför förorda, att den föreslagna avräkningsregeln får utgå.

Emellertid avses avräkningsregeln ta sikte även på det fallet att trafikskada har förorsakats inte bara av svenskt fordon utan även av annan, t. ex. en utländsk bil eller annan trafikant. I remissprotokollet anförs som exempel på avräkning att den skadelidande har uppburit viss ersättning, t. ex. från ett kolliderande fordons trafikförsäkring, och därutöver har rätt till skadestånd av exempelvis en cyklist eller en väghållare. Han är då skyldig inte bara att vidkännas avräkning för vad han redan har uppburit utan också att överlåta sin kvarstående skadeståndsrätt på det svenska försäkringsbolaget intill det belopp som han har uppburit därifrån. Detta uttalande tyder på att man med avräkningsregeln vill undvika, att den svenska trafikförsäkringen skall slutligt svara för sådan skada för vilken utländsk trafikförsäkring eller utländsk skadevållare är ansvarig helt eller delvis. Från denna synpunkt torde även böra beaktas fall då den svenske fordonsföraren har tecknat utländsk trafikförsäkring, som täcker bl. a. sådana utlandsskador som enligt den föreslagna bestämmelsen i 8 § första stycket andra punkten faller in under den föreslagna lagen. Men vad som nu har berörts är något annat än att avräkning skall ske så snart ersättning för skadan har utgått "enligt utländsk lag".

Den väg som bör väljas, om man vill nå det nu angivna målet, torde vara att i de avsedda fallen medge den svenska trafikförsäkringsanstalten en

vidare återkravsrätt än som följer av den föreslagna lagen i övrigt. Den svenska trafikförsäkringsanstalten borde sålunda intill beloppet av utgiven trafikskadeersättning kunna få inträda i all den rätt till skadestånd eller annan ersättning som tillkommer den skadelidande mot annan än ägaren, brukaren eller föraren av det svenska fordonet, såvida ej den ansvarige är svensk medborgare eller har hemvist här i landet. Likaså borde den svenska trafikförsäkringsanstalten kunna utan hinder av de begränsningar som kan följa av 22 eller 23 § få utöva återkravsrätt, som på grund av utgiven trafikskadeersättning kan tillkomma den mot utländsk trafikförsäkringsgivare.

I detta sammanhang synes också böra beaktas de föreslagna bestämmelserna i 19 § om rätt för den som har utgett skadestånd eller ersättning på grund av försäkringsavtal att inträda i skadelidandes eller försäkringshavares rätt till trafikskadeersättning. Den rätt som föreskrivs i 19 § torde sålunda böra tillkomma, såvitt avser första stycket, endast ägare, brukare eller förare av svenskt fordon och annan som är svensk medborgare eller har hemvist här i riket samt, såvitt avser andra och tredje styckena, svensk försäkringsgivare.

När det gäller de speciella fall av utlandsskador som nu senast har berörts, dvs. fall då utom svensk skadevållare och svensk skadelidande även en utländsk skadevållare eller utländsk trafikförsäkring är inblandad, vill lagrådet emellertid ifrågasätta, om de verkligen har den ekonomiska betydelse att de förtjänar en särreglering.

För den händelse den lösningen väljs, att avräkningsregeln får utgå, återstår som enda regel för skadefallen utomlands den som har upptagits i 8 § första stycket andra punkten i det remitterade förslaget. Även med ett sådant begränsat innehåll bör en reglering, som avser skadefall med internationell anknytning, upptas i en särskild paragraf. Enligt lagrådets mening blir regeln genom sin internationellträttsliga karaktär av sådan särskild betydelse att den inte bara bör brytas ut ur den föreslagna 8 § utan även bör få bilda ett eget avsnitt, förslagsvis med rubriken Trafikskada utomlands. Detta avsnitt synes lämpligen kunna få sin plats närmast före avsnittet Övriga bestämmelser.

Som följd av vad lagrådet nu har förordat återstår av 8 § i det remitterade förslaget första punkten i första stycket samt andra stycket. Den förstnämnda utgör inledning till avsnittet Trafikskadeersättning och innehåller, att för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon trafikskadeersättning utgår i fall som anges i denna lag. Andra stycket innehåller en bestämmelse rörande atomskada. Av dessa bestämmelser synes den förra kunna med fördel flyttas till det inledande avsnitt av lagen som lagrådet har förordat i det föregående och med erforderlig redaktionell jämkning få sin plats i första paragrafen. Andra styckets bestämmelse rörande atomskada torde få bilda en särskild paragraf senare i avsnittet Trafikskadeersättning, lämpligen närmast efter 17 §.

9 §

Genom en hänvisning till 5 kap. skadeståndslagen (1972:207) och lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor regleras i denna paragraf hur trafikskadeersättningen skall bestämmas till sitt belopp. Om 8 § i förslaget upplöses på sätt lagrådet nyss har förordat, skulle förevarande paragraf bli den som inleder avsnittet Trafikskadeersättning. Detta synes mindre lämpligt. Med hänsyn härtill och då man inom förevarande avsnitt såvitt möjligt bör följa samma disposition som gäller beträffande skadestånd i den allmänna skadeståndslagen, förordar lagrådet att bestämmelsen flyttas ned närmast efter de föreslagna bestämmelserna i 10 och 11 §§.

Med anledning av vad som sägs i specialmotiveringen till paragrafen om avräkning av vissa andra förmåner än som anges i 5 kap. 3 § skadeståndslagen kan här erinras om att nämnda lagrum i samband med riksdagens antagande av de nya bestämmelserna om skadestånd vid personskada fick en annan lydelse än den i prop. 1975:12 föreslagna. Enligt den slutliga lydelsen undantas från avräkning inte bara engångsbelopp utan också periodisk ersättning som utgår på grund av enskilt tecknad olycksfalls- eller sjukförsäkring. Vad som sägs om engångsbelopp i motiveringen gäller alltså även periodisk ersättning från sådan försäkring.

10 och 11 §§

I fråga om dessa båda paragrafer vill lagrådet förorda ändringar av redaktionell natur.

Innebörden av 10 § första stycket och 11 § är, ehuru det ej är angivet i lagtexten, att i fall som där avses trafikskadeersättning utgår oberoende av om någon – ägare, brukare eller förare – kan anses vållande till skadan eller ej. I det fall som behandlas i 10 § andra stycket, i det följande benämnt kollisionsfallet, krävs däremot uttryckligen vållande på ena sidan eller bristfällighet hos ettdera fordonet för att trafikskadeersättning skall utgå. För att lagtexten skall bli tydligare förordar lagrådet, att det både i 10 § första stycket och i 11 § första stycket anges uttryckligen att trafikskadeersättningen utgår oberoende av om någon är vållande till skadan eller ej. Mot ett sådant tillägg till lagtexten kan möjligen invändas, att det är obehövligt därför att ersättningen utgår direkt ur trafikförsäkringen. Denna nya tekniska anordning synes emellertid inte vara sådan att den utan vidare kan uppfattas på det sättet att den, om inget annat sägs, innebär rent objektivt ansvar. Detta gäller i all synnerhet som vållande anges i 10 § andra stycket. Av betydelse för frågan är också att det i lagar, både äldre och yngre, som innehåller regler om strikt skadeståndsansvar, uttryckligen anges att ersättning utgår oberoende av vållande. Ett exempel av tidigare datum utgör lagen (1943:459) om tillsyn över hundar (4 §). Ett närliggande exempel både i sak och i tiden är atomansvarighetslagen (1968:45), som föreskriver både strikt ersättningsansvar (11 §) och försäkringsplikt (22 §). Från allra senaste tid kan nämnas ett den 17 april

1975 till lagrådet remitterat förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande (3 §). Även med hänsyn till den internationella trafiken synes vara av värde att det av lagen tydligt framgår, att ersättning utgår på rent objektiv grund. Det kan också framhållas, att både den finska och den norska lagen i ämnet anger, att ersättning utgår oberoende av vållande.

Den föreslagna regeln i 10 § andra stycket tilldrar sig i ett annat hänseende intresse från redaktionell synpunkt. I de fall som avses i 10 § första stycket och 11 § utgår trafikskadeersättning ur det berörda fordonets egen trafikförsäkring. Reglernas avfattning föranleder i detta hänseende inga bekymmer. Det i 10 § andra stycket behandlade kollisionsfallet ter sig däremot genast mera komplicerat. Detta synes emellertid snarare ha sin grund i den redaktionella utformning som regeln har fått i det remitterade förslaget än vara sakligt betingat. Den redaktionella teknik som har använts här innebär nämligen en omvändning av det betraktelsesätt som de övriga bestämmelserna synes utgå från, i det att regeln här föreskriver ersättning från ett annat fordon än det som eljest är huvudord i bestämmelserna. Därmed bryts systematiken och det blir svårare att följa vilka slags skador som föranleder ersättning ur ett fordons trafikförsäkring. Lagrådet vill därför förorda, att regeln formuleras efter samma betraktelsesätt som i de övriga bestämmelserna, dvs. med utgångspunkt i samma fordon hela tiden. Detta föranleder visserligen ytterligare en bestämmelse, nämligen av innehåll att ersättning ej utgår för skada på det egna fordonet eller på egendom som befordras därmed, men underlättar förståelsen av ersättningssystemet.

En förutsättning för att trafikskadeersättning säkert skall utgå i kollisionsfall är, utom att vållande eller bristfällighet föreligger på den sida mot vilken ersättningsanspråket riktas, att varken vållande eller bristfällighet föreligger på den sida från vilken kravet på ersättning framställs. Enligt vad som framhålls i den allmänna motiveringen avses detta fall med bestämmelserna i 10 § andra stycket i det remitterade förslaget. Det fall att vållande eller bristfällighet föreligger även på den senare sidan behandlas som ett fall av jämkning i den föreslagna jämkningsregeln i 12 § andra stycket. Denna lagtekniska lösning synes emellertid inte helt tillfredsställande. I kollisionsfallet är de båda fordonssidorna i förhållande till varandra jämställda i ansvarshänseende. Kollisionsfallet skiljer sig därigenom från övriga i 12 § behandlade jämkningsfall, eftersom i dessa strikt ansvar föreligger på fordonets sida men i regel ej på den skadelidandes. I de senare fallen kommer därför ersättning att regelmässigt utgå och fråga blir endast om reduktion av ersättningen. Med hänsyn härtill men även och kanske framför allt till att kollisionsfallet är ett särdeles vanligt fall inom trafikskadeområdet synes lämpligt, att kollisionsfallet behandlas uttömmande i huvudbestämmelsen i 10 § och avförs från jämkningsfallen i 12 § andra stycket. Därmed vinns också, att jämkningsreglerna i 12 § kan renodlas och avfattas i närmare överensstämmelse med motsvarande regler i skadeståndslagen.

Vad nu anförts om kollisionsfallet synes böra leda till att bestämmel-

serna därom bryts ut till en särskild paragraf. Denna torde kunna delas upp i två stycken, av vilka det ena behandlar det fallet att vållande eller bristfällighet föreligger på det fordons sida som enligt det förut anförda bör bilda utgångspunkt för bestämmelserna och det andra stycket tar upp det fallet att vållande eller bristfällighet förekommit även på den sida där skadan har uppkommit.

På grund av det anförda förordar lagrådet, att i den inledande paragrafen under rubriken Trafikskadeersättning upptas som ett första stycke bestämmelsen att, om i följd av trafik med motordrivet fordon förare eller passagerare i fordonet skadas, trafikskadeersättning utgår från fordonets trafikförsäkring oberoende av om någon är vållande till skadan eller ej. Som ett andra stycke i samma paragraf torde få följa regeln, att för skada på fordonet eller därmed befordrad egendom trafikskadeersättning ej utgår från fordonets trafikförsäkring. Den därpå följande paragrafen, dvs. den som skall behandla kollisionsfallet, torde i ett första stycke få innehålla att, om i följd av trafik med motordrivet fordon annat motordrivet fordon som är i trafik eller därmed befordrad egendom skadas, trafikskadeersättning utgår från trafikförsäkringen för det förstnämnda fordonet, om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det fordonet eller genom bristfällighet hos detta. Som ett andra stycke i samma paragraf torde därefter få följa regeln att, om vållande eller bristfällighet har förekommit även på det andra fordonets sida, ersättningen jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Den i det remitterade förslaget upptagna bestämmelsen i 11 § första stycket torde kunna avfattas så, att för annan person- eller sakskada än som anges i de båda nu behandlade paragraferna, motsvarande 10 § i departementsförslaget, trafikskadeersättning utgår från fordonets trafikförsäkring oberoende av om någon är vållande till skadan eller ej. Som andra stycke i samma paragraf torde därefter få följa som en första punkt bestämmelsen, att för sakskada som avses i första stycket ersättning dock ej utgår till försäkringstagaren i annat fall än då fordonet brukades olovligen av annan, och som andra punkt bestämmelsen, att ersättning för sådan sakskada ej utgår till fordonets brukare eller förare och ej heller, om fordonet brukades olovligen, till den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

I specialmotiveringen till 10 § andra stycket har föredragande statsrådet något berört innebörden av det uppställda kravet på vållande. Han anför, att den vållandebedömning som skall företas i regel inte bör påverkas av sådana subjektiva faktorer -- den skadevållandes minderårighet, sjukdom e. d. -- som kan beaktas vid en vållandebedömning enligt skadeståndslagen. Uttalandet är inte helt klart till sin innebörd men kan möjligen avse att någon mera ingående bedömning av vållandefrågan inte skulle behövas, eftersom det inte är fråga om ett personligt skadeståndsansvar utan om ersättning direkt ur en försäkring.

Med anledning av uttalandet vill lagrådet för sin del framhålla, att den föreslagna regeln inte ger anledning till andra bedömningsnormer än som annars är brukliga. Begreppet vållande bör så långt det är möjligt hanteras enhetligt i skilda sammanhang. Vill man på något särskilt område nå andra resultat än som följer av allmänna regler eller normer, bör det anges i lagen.

12 §

Som framgår av vad lagrådet har anfört vid 10 och 11 §§ medför den av lagrådet förordade omarbetningen av 10 § i departementsförslaget, att jämkningsreglerna i förevarande paragraf kan avfattas i närmare överensstämmelse med jämkningsreglerna i skadeståndslagen. Med förebild i 6 kap. 1 § skadeståndslagen kan reglerna här delas upp på två stycken. Det första stycket torde i en första punkt få innehålla, att trafikskadeersättning kan i annat fall än som avses i den tidigare förordade paragrafen rörande kollisionsfall jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I en andra punkt torde få stadgas, att trafikskadeersättning med anledning av personskada dock får jämkas endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Och slutligen torde i en tredje punkt få upptas, att trafikskadeersättning med anledning av att någon har dödats även kan jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet. Därefter torde det andra stycket få innehålla, att jämkning av trafikskadeersättning enligt första stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

13 §

Enligt paragrafens första stycke kan skadelidandes rätt till trafikskadeersättning ej inskränkas genom försäkringsavtalet. Härtill fogas i ett andra stycke en bestämmelse om att försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring inte får till befrielse från skyldighet att utge trafikskadeersättning åberopa omständighet som beror av annan än den skadelidande. Dessa bestämmelser, som motsvarar 14 § i utredningens förslag, åsyftar att göra lagens ersättningsbestämmelser tvingande och därigenom ge trafikförsäkringen karaktär av garantiförsäkring. Trafikförsäkringen skall gälla som garantiförsäkring till förmån för såväl skadelidande tredje man som försäkringstagaren när denne har tillfogats skada. Såvitt gäller försäkringstagaren kommer, med hänsyn till ersättningsreglernas utformning, garantin att i huvudsak avse personskada. För sakskada som drabbar försäkringstagaren gäller garantiskyddet endast om fordonet har brukats olovligen av annan. Lagrådet har i sak inget att erinra mot paragrafen men förordar viss ändring till förtydligande av den avsedda innebörden.

Självfallet bör, såsom antyds i specialmotiveringen, försäkringsanstalt

få åberopa sådana omständigheter som enligt den föreslagna trafikskadelagen kan medföra nedsättning av försäkringsbelopp eller bortfall av rätten till ersättning, såsom förbehåll om självrisk, medvållande på den skadelidandes sida genom grov vårdslöshet eller preskription. Detta bör komma till uttryck i paragrafen. Lämpligen kan det ske genom att i lagtexten anges, att den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning ej får inskränkas utöver vad som anges i trafikskadelagen.

Förbudet i första stycket avser enligt motiven såväl uttryckliga som underförstådda avtalsvillkor. Enligt vad föredragande statsrådet framhåller avses bestämmelsen skola skydda skadelidande försäkringstagare bl. a. mot risken att bli helt eller delvis utan ersättning på den grund att han som avtalspart har brustit i uppfyllande av någon avtalsförpliktelse, vare sig det är fråga om bristande premiebetalning eller annat förhållande. Det kan ifrågasättas, om ett så långtgående skydd verkligen kan härledas ur bestämmelsen. Den åsyftade innebörden skulle enligt lagrådets mening komma till klarare uttryck genom en bestämmelse som utesluter varje före skadehändelsen inträffad omständighet från att inverka på försäkringsanstaltens ersättningsskyldighet (jfr 14 § i utredningens förslag). En sådan bestämmelse skulle avse inte endast bristande uppfyllelse av försäkringsavtalet från försäkringstagarens sida utan även sådan omständighet som att han har lämnat oriktiga eller ofullständiga upplysningar vid avtalets slutande, t. ex. om beräknad årlig körsträcka.

Förbjuds åberopandet av omständighet som har inträffat före skadehändelsen, får det i paragrafens andra stycke uppställda förbudet att åberopa omständighet, som beror av annan än den skadelidande, betydelse endast för omständighet som har inträffat därefter. Motsättningsvis följer av andra stycket, att varje efter skadehändelsen inträffad omständighet som beror av den skadelidande själv får av försäkringsanstalten åberopas till befrielse från ersättningsskyldighet. Detta synes emellertid vara att gå för långt och är måhända ej heller avsett. Lagrådet utgår från att försäkringsanstalt gentemot såväl skadelidande försäkringstagare som annan skadelidande bör kunna göra invändning om sådant förhållande som enligt försäkringsavtalslagen kan medföra nedsättning eller bortfall av ersättning. Sålunda bör få åberopas t. ex. att den skadelidande har underlåtit att bidra till utredning av händelsen, att han ej har efterkommit anmaning att lämna uppgift om annan försäkring som berörs eller att han uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet ej har vidtagit åtgärder till begränsning av skadan (21–23, 44 och 52 §§ försäkringsavtalslagen). Däremot synes försäkringsanstalt inte böra få uppställa andra villkor för utbetalning av ersättning, såsom att skada skall åtgärdas genom anstaltens försorg eller på annat sätt.

I enlighet med det anförda förordar lagrådet den lydelsen av paragrafen att skadelidandes rätt till trafikskadeersättning får, utöver vad som anges i denna lag, inskränkas endast på grund av omständighet, som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt försäkringsavtalslagen kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge för-

säkringsbelopp.

Lämpligen bör paragrafen placeras sist i det avsnitt som har rubriken Trafikskadeersättning.

14 §

Enligt denna paragraf är ansvaret solidariskt, när trafikskadeersättning för en och samma skada skall utgå från trafikförsäkringarna för flera fordon. Undantag görs med hänsyn till den föreslagna begränsningsregeln i 15 § i det remitterade förslaget genom tillägg av orden "i den mån ej annat följer av 15 §". Tillägget är emellertid otydligt till sin innebörd. Det synes också vara onödigt. Lagrådet hemställer därför att nämnda tillägg får utgå.

17 §

Denna paragraf skulle enligt lagrådets mening vinna i överskådlighet, om första stycket begränsas till att gälla trafikförsäkringsanstalternas solidariska ansvarighet beträffande sådant motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 i det remitterade förslaget har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring. I ett nytt andra stycke skulle då kunna behandlas ansvarigheten i fråga om sådant fordon för vilket försäkringsplikt gäller men som saknar trafikförsäkring och den därmed sammanhörande särskilda bestämmelsen rörande sakskada som tillfogas den försäkringspliktige. Vidare bör i överensstämmelse med vad lagrådet har anfört vid 2 § i den senare bestämmelsen uttrycket "varken var eller skulle vara registrerat här i landet" ersättas med "ej var registrerat här i landet".

Som följd av det anförda får andra stycket i förslaget upptas som tredje stycke i paragrafen.

18 §

Enligt vad lagrådet har anfört inledningsvis till förevarande lagförslag förordas, att som en tredje paragraf i det inledande avsnittet tas in en bestämmelse motsvarande första punkten i förevarande paragraf. Denna punkt torde följaktligen få utgå här. De båda återstående bestämmelserna i 18 § torde samtidigt få delas upp på två särskilda paragrafer med samma inbördes ordningsföljd som de har i förslaget.

19 §

I andra stycket av denna paragraf stadgas rätt till återkrav mot trafikförsäkringen för försäkringsgivare, som enligt avtal om skadeförsäkring har utgett ersättning för trafikskada. Med regeln åsyftas annan skadeförsäkring än trafikförsäkring, vilket i klarhetens intresse bör anges i lagtexten.

En redaktionell förenkling av paragrafen skulle vinnas, om andra stycket utvidgas till att omfatta även den motsvarande regel beträffande viss ersättning från olycksfalls- eller sjukförsäkring som har upptagits i tredje stycket. Då skulle efter vad som i andra stycket sägs om ersättning från annan skadeförsäkring än trafikförsäkring kunna stadgas, att detsamma gäller när enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster.

24 §

I överensstämmelse med vad lagrådet har anfört vid 2 § bör uttrycket "varken var eller skulle vara registrerat här i landet" i andra stycket ersättas med "ej var registrerat här i landet".

25 §

Den föreslagna lagen innehåller under rubriken Trafikförsäkringsanstalts återkravsrätt m. m. ett flertal bestämmelser om återkravsrätt för den som har utgett ersättning för trafikskada. Främst tillkommer sådan rätt försäkringsanstalt, som på grund av meddelad trafikförsäkring har utgett trafikskadeersättning. Bestämmelser därom föreslås i 20--23 §§. Vidare föreligger enligt 24 § återkravsrätt i de fall då samtliga trafikförsäkringsanstalter enligt 17 § i förslaget har svarat för trafikskadeersättning. Slutligen har enligt 25 § annan än försäkringsanstalt återkravsrätt i fall då han själv har blivit föremål för återkrav från försäkringsanstalt enligt 20, 21 eller 24 §. Avsnittet avslutas med en bestämmelse, som gör återkravsreglerna i princip tvingande.

Återkravsrätten enligt 25 § för annan än försäkringsanstalt avser återkravsrätt för försäkringstagare, för den försäkringspliktige i fall då trafikförsäkring saknas samt för skadevållare och annan för skadan ansvarig som nämns i 20 § i förslaget. Bestämmelsen lyder att den som har utgett ersättning till försäkringsanstalt enligt 20 §, 21 § eller 24 § andra stycket inträder intill det utgivna beloppet i försäkringsanstaltens rätt att kräva ersättning från annan enligt 20 §. Regleringen torde emellertid inte kunna utformas så kortfattat som här har skett utan torde böra ges en utförligare avfattning, för att den avsedda innebörden skall komma till uttryck.

När det gäller försäkringstagare eller, i fall då försäkring saknas, den försäkringspliktige torde böra skiljas mellan det fallet att han inte har något ersättningsansvar för skadan och det fallet att han är ansvarig på sätt som sägs i 20 § i det remitterade förslaget. I det förra fallet torde han böra få inträda inte bara i den rätt till skadestånd som tillkommer försäkringsanstalten enligt 20 § utan också i den rätt till återkrav som tillkommer anstalten enligt 22 eller 23 §. De bestämmelser som erfordras för det nu sagda torde böra få bilda en paragraf för sig. Lagrådet förordar

därför att 25 § i det remitterade förslaget ersätts med två nya paragrafer, av vilka den första avser den som är ansvarig för skadan enligt vad som sägs i 20 § medan den andra avser försäkringstagare och, när försäkring saknas, den försäkringspliktige. Den första paragrafen torde få lyda, att den som på grund av ansvarighet för skada enligt vad som sägs i 20 § har utgett ersättning till försäkringsanstalt får efter vad som är skäligt kräva ersättningen åter från annan som också är ansvarig för skadan på sätt som sägs i 20 §. Den andra paragrafen torde i ett första stycke få behandla försäkringstagarens och i ett andra stycke den försäkringspliktiges återkravsrätt. I första stycket torde få föreskrivas, att försäkringstagare som har utgett ersättning till försäkringsanstalt enligt 21 § inträder intill det utgivna beloppet i den rätt till skadestånd enligt 20 § eller den rätt till återkrav enligt 22 eller 23 § som tillkommer anstalten samt att, om försäkringstagaren är ansvarig för skadan på sätt som sägs i 20 §, den första av de båda nya paragraferna äger motsvarande tillämpning. Andra stycket torde kunna innehålla, att första stycket äger i fall som avses i 24 § andra stycket motsvarande tillämpning beträffande den försäkringspliktige i fråga om belopp som anges där.

28 §

I denna paragraf ges bestämmelser om preskription. Genom hänvisning till 29 § försäkringsavtalslagen görs preskriptionsreglerna där tillämpliga på alla fordringar som grundas på avtal om trafikförsäkring eller direkt på trafikskadelagen. För att denna reglering skall omfatta även försäkringsgivares premiefordran har föreskrivits, att bestämmelsen i 15 § försäkringsavtalslagen ej äger tillämpning på premie enligt avtal om trafikförsäkring. Den föreslagna regleringen skall vara tvingande till förmån för den som har anspråk på trafikskadeersättning. Med hänsyn härtill stadgas, att mot denne ej får göras gällande förbehåll som avses i 30 § försäkringsavtalslagen.

För att lagens regler skall bli så lättillgängliga som möjligt förordar lagrådet, att de avsedda preskriptionsreglerna kommer till direkt uttryck i paragrafen. Därvid bör i ett första stycke föreskrivas, att den som vill bevaka fordran på grund av avtal om trafikförsäkring eller rätt till ersättning enligt trafikskadelagen skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringsrätten kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det sådant tidigast kunnat ske samt att, om han försummar det, talan är förlorad. Härefter bör i ett andra stycke föreskrivas, att förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som anges i första stycket är utan verkan mot den som har anspråk på trafikskadeersättning.

31 §

I överensstämmelse med vad lagrådet har anfört vid 2 § bör i uttrycket "är eller skall vara registrerat här i landet" i första stycket orden "eller

skall vara" utgå. Vidare bör i uttrycken "användes i trafik" i andra stycket och "använder eller låter använda motordrivet fordon i trafik" i tredje stycket ordet "använda" ersättas med ordet "bruka".

32 §

Enligt första stycket i denna paragraf kan domstol vid vite förelägga den som åsidosätter sin försäkringsplikt att fullgöra vad som åligger honom. Det föreskrivs därvid att vitesföreläggande kan utfärdas, utom i brottmål angående förseelse som avses i 31 § första stycket, på särskild talan sedan domen i målet har vunnit laga kraft. I det hänseendet överensstämmer den föreslagna ordningen med vad som f. n. stadgas i 25 § trafikförsäkringslagen. Det torde vara förutsatt att särskild talan som här avses skall föras av allmän åklagare – i likhet med vad som gäller i andra fall då fråga är om särskild talan vid domstol om vitesföreläggande, jfr t. ex. 217 § aktiebolagslagen (1944:705) behandlad i JO:s ämbetsberättelse 1962 s. 127. Lämpligen bör detta även här uttryckligen anges i lagbestämmelsen.

Övergångsbestämmelserna

Lagens tillämplighet på motorredskap torde tills vidare böra regleras genom en kompletterande övergångsbestämmelse i enlighet med vad lagrådet har förordat under 1 §.

Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

Med hänsyn till den föreslagna trafikskadelagens utformning synes den i 3 kap. 8 § skadeståndslagen gjorda hänvisningen till trafikskadelagen böra jämkas redaktionellt sålunda, att bestämmelserna i kapitlet anges ej skola gälla i den mån trafikskadeersättning kan utgå för skadan enligt trafikskadelagen.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Den föreslagna nya lydelsen av 7 § tredje stycket i förevarande lag synes något oegentlig i fråga om den som brukar bilen utan lov. En redaktionell ändring synes påkallad i denna del. Enligt lagrådets mening bör därjämte företas den ändringen att det i tredje stycket behandlade fallet av nyttjanderätt förs samman med det i andra stycket behandlade fallet av avbetalningsköp. I enlighet härmed torde i det nuvarande andra stycket böra tillfogas, att i fall då bil innehas med nyttjanderätt innehavaren anses som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett. Därefter torde tredje stycket få innehålla att, om någon brukar annans bil utan lov, överlastavgiften påförs honom.

Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Den föreslagna lydelsen av 35 § torde i fråga om den som innehar fordonet med nyttjanderätt få jämkas i överensstämmelse med vad som nyss har förordats beträffande 7 § lagen om överlastavgift.

Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-08-21

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, statsråden Sträng, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Norling, Lidbom, Carlsson, Sigurdsen, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén

Föredragande: statsrådet Lidbom

Proposition med förslag till trafikskadelag m. m.

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande[1] över förslag till

1. trafikskadelag,
2. lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,
3. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207),
4. lag om ändring i lagen (1967:663) om tillägg till vissa trafiklivräntor,
5. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har inledningsvis berört frågan om förhållandet mellan de föreslagna reglerna om trafikskadeersättning och den allmänna skadeståndslagstiftningen. Som lagrådet därvid har anfört rör det sig inte om några helt skilda ersättningssystem. Visserligen utgår trafikskadeersättning direkt från en försäkring utan att något personligt skadeståndsansvar behöver fastställas. Som jag har berört i remissprotokollet får detta vissa konsekvenser från processuell synpunkt, och det medför givetvis också att något behov inte finns av sådana särskilda bestämmelser som inom den allmänna skadeståndsrätten har ställts upp till skydd för vissa skadeståndsskyldiga vars ansvar inte täcks av försäkring. Bortsett härifrån är emellertid skillnaden mellan trafikskadeersättning och skadestånd huvudsakligen av rent formell natur. I den föreslagna trafikskadelagen finns en bestämmelse som innebär att trafikskadeersättning bestäms på samma sätt som skadestånd, och även i andra hänseenden gäller regler som nära överensstämmer med motsvarande bestämmelser i skadeståndslagen. Som jag har sagt i remissprotokollet och som har understrukits av lagrådet bör dessutom allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser kunna tillämpas på trafikskadeersättning.

[1] Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 6 mars 1975.

Förslaget till trafikskadelag

När det gäller den redaktionella utformningen av trafikskadelagen delar jag lagrådets uppfattning att lagen bör inledas med en bestämmelse som anger sambandet mellan trafikförsäkring och trafikskadeersättning. I anslutning därtill bör, lämpligen i samma paragraf, följa en bestämmelse om lagens närmare tillämpningsområde. Jag återkommer strax till dessa bestämmelser.

Enligt lagrådet är det lämpligt att redan i ett inledande avsnitt lämna upplysning om att den som drabbas av trafikskada får utan hinder av att trafikskadeersättning kan utgå för skadan i stället kräva skadestånd enligt vad som gäller därom. En bestämmelse av detta innehåll har i lagrådsremissen tagits in i 18 § första stycket tillsammans med en bestämmelse att skadestånd i princip inte utgår i den mån den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning har satts ned eller fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen. Enligt min mening har dessa bestämmelser ett sådant samband med varandra att de inte bör skiljas åt. De synes vidare ha sin naturliga plats i det avsnitt som handlar om skadestånd m. m. Jag finner alltså inte anledning att i enlighet med lagrådets förslag föra över en av dessa regler till ett inledande avsnitt.

Vad jag nu har sagt innebär att det inledande avsnittet – vars rubrik bör jämkas till Inledande bestämmelser -- kommer att bestå av en enda paragraf, *1 §*. I paragrafen bör till en början sägas att lagen gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Lämpligen bör i anslutning härtill anges att denna ersättning benämns trafikskadeersättning.

För att ange lagens tillämpningsområde bör det, som framhållits av lagrådet, vara tillräckligt att använda uttrycket motordrivet fordon utan att i lagen hänvisa till fordonskungörelsen (1972:595). Även utan en sådan hänvisning är det naturligt att uttrycket ges samma innebörd som det har i fordonskungörelsen liksom i andra liknande författningar rörande vägtrafiken m. m. som har meddelats på senare tid (jfr uttalandena i prop. 1972:137 s. 29 i samband med ändringar i trafikbrottslagen).

Som jag har sagt i remissprotokollet bör lagen inte tillämpas på fordon som är avsett att föras av gående och i princip inte heller på motorredskap. Ett undantag för dessa fordon bör tas in i 1 §. Härvid bör även begreppet motorredskap kunna användas utan att särskilt definieras. Ledning för tolkningen av detta begrepp får på samma sätt som beträffande uttrycket motordrivet fordon hämtas i fordonskungörelsen och liknande författningar.

I detta sammanhang uppstår det problemet att det finns ett flertal fordon som står på gränsen mellan motorredskap och andra motordrivna fordon, t. ex. gaffeltruckar och hjullastare. När det gäller frågor om ersättning för trafikskada har såväl gaffeltruckar som hjullastare i rättstillämpningen i vissa fall ansetts inrättade huvudsakligen för att självständigt nyttjas till godsbefordran och har därmed betraktats som automobil

i bilansvarighetslagens mening (se NJA 1965 s. 468 och 1973 s. 100). Även trafikförsäkringslagen torde vara tillämplig i dessa fall. Däremot gäller enligt kungörelsen (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar att sådana gaffeltruckar som är byggda för lossning, lastning och stapling av gods och för korta transporter i samband därmed skall under vissa förutsättningar hänföras till kategorin motorredskap, även om de huvudsakligen har inrättats för transportändamål.

Uppenbarligen bör inte trafikskadelagen ha ett snävare tillämpningsområde än den nuvarande lagstiftningen på trafikskadeområdet. Fordon som har inrättats huvudsakligen för att självständigt nyttjas till godsbefordran bör alltså omfattas av trafikskadelagen. För att man skall uppnå dessa resultat torde man kunna nöja sig med de tidigare förordade bestämmelserna om att lagen gäller motordrivet fordon med undantag av motorredskap, utan något förtydligande tillägg. För att undanröja tveksamheter beträffande trafikskadelagens tillämpning på fordon som kan hänföras under kungörelsen angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar kan det emellertid finnas skäl att göra ett förtydligande i denna kungörelse. Det ankommer på regeringen att besluta i denna fråga. Även i övrigt får det överlämnas åt regeringen att i tveksamma fall föreskriva att i fordon av viss typ skall vid tillämpning av trafikskadelagen anses som annat motordrivet fordon än motorredskap. Detta kräver inget uttryckligt bemyndigande av riksdagen, eftersom det härvid bara är fråga om verkställighetsföreskrifter till lagen.

I enlighet med vad jag nu har sagt bör som en andra punkt i 1 § tas in en bestämmelse om att lagen inte tillämpas på fordon som är avsett att föras av gående och inte heller på motorredskap.

Slutligen bör som andra stycke i paragrafen följa den bestämmelse om lagens tillämpning på vissa fordonskombinationer som också i det remitterade förslaget har tagits in i andra stycket. Denna bestämmelse bör dock jämkas så, att den blir tillämplig inte bara när annat än motordrivet fordon ingår i fordonskombinationen utan också när ett motorredskap har kopplats till ett motordrivet fordon som omfattas av lagen.

De ändringar som lagrådet har förordat beträffande *2* och *5 §§* bör godtas. Jag biträder också i huvudsak lagrådets förslag till omformulering av *6 §*.

Lagrådet har beträffande *8 §* utförligt uppehållit sig vid reglerna i första stycket om trafikskadeersättning för vissa trafikskador utomlands. Lagrådet kritiserar därvid den i tredje punkten intagna avräkningsregeln, som anses medföra en avgjord försämring av skadevållarens ställning i förhållande till vad som annars gäller enligt trafikskadelagen. Enligt min mening har lagrådet överdrivit denna kritik. Avräkningsregeln innebär visserligen, som jag redan har sagt i remissprotokollet, att skadestånd eller motsvarande ersättning som har utgetts enligt utländsk lag inte kan återkrävas från den svenska trafikförsäkringsanstalten enligt 19 §. När skadan har vållats av ett svenskt fordons ägare, förare eller brukare täcks emellertid deras ansvar i regel antingen av en utländsk trafikförsäkring

eller, vid färd i ett land som är anslutet till något av de internationella trafikförsäkringssystem som gäller inom Europa, av fordonets svenska trafikförsäkring. Lika litet som f. n. behöver de alltså själva svara för det skadestånd som kan komma att åläggas dem enligt utländsk lag, om inte den trafikförsäkringsanstalt som har utgett ersättning för skadan kan kräva ersättningen åter av dem enligt den utländska lagstiftningen och också begagnar sig av denna rätt, något som dock i praktiken torde vara sällsynt.

Syftet med den av lagrådet kritiserade avräkningsregeln är att undvika att den svenska trafikförsäkringen får slutligt svara för en skada till den del utländsk skadevållare eller utländskt försäkringsbolag ansvarar för skadan. Jag kan medge att det från lagteknisk synpunkt skulle vara en fördel, om detta kunde komma till ett mer direkt uttryck än som har skett i det remitterade förslaget. En sådan reglering måste dock bli tämligen utförlig. Som lagrådet har framhållit kan det också diskuteras, om de fall som avses verkligen har den ekonomiska betydelse att de förtjänar en särreglering av detta slag. Det angivna syftet med avräkningsregeln kan åtminstone delvis tillgodoses genom att man i stället överlämnar åt de svenska trafikförsäkringsanstalterna att, i den mån det anses behövligt, överenskomma med de utländska trafikförsäkringsbolagen om fördelningen av det slutliga ersättningsansvaret i hithörande fall. Trafikskadelagen lägger inte hinder i vägen för sådana överenskommelser. Med hänsyn till vad jag nu har sagt förordar jag i likhet med lagrådet att avräkningsregeln får utgå.

För skadefallen utomlands återstår då den regel som har upptagits i 8 § första stycket andra punkten. Denna regel bildar tillsammans med bestämmelsen i första punkten i samma stycke en naturlig inledning till avsnittet om trafikskadeersättning och bör behållas i detta stycke. Också bestämmelsen i paragrafens andra stycke om atomskada bör kvarstå oförändrad.

Beträffande 8 § bör alltså inte någon annan ändring göras än att avräkningsregeln får utgå. Därmed bortfaller det främsta skälet till lagrådets förslag att placera *9 §* närmast efter bestämmelserna i 10 och 11 §§. En sådan omdisposition är enligt min mening även av andra skäl mindre lyckad. Bl. a. synes det från pedagogisk synpunkt vara en fördel att redan i början av avsnittet om trafikskadeersättning upplysa om att ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga principer. Vidare bör inte sambandet mellan 10 och 11 §§ å ena sidan och 12 § å andra sidan splittras genom att en bestämmelse av ett helt annat slag förs in mellan dessa paragrafer. Enligt min mening bör alltså bestämmelserna i 9 § ha den placering som de har getts i lagrådsremissen.

I fråga om *10* och *11 §§* har lagrådet förordat att det i paragrafernas första stycken uttryckligen anges att trafikskadeersättning utgår oberoende av om någon är vållande eller ej. Denna lagteknik för att uttrycka ett rent objektivt ersättningsansvar är emellertid numera mindre vanlig och bör enligt min mening undvikas, i all synnerhet när det är fråga om ersättning som utgår direkt från en försäkring. Jag finner alltså inte skäl

att göra ett sådant tillägg till lagtexten som lagrådet har förordat. Jag kan inte heller dela lagrådets uppfattning att bestämmelserna i 10 och 11 §§ om ersättning från ett fordons trafikförsäkring bör formuleras så att man hela tiden har samma fordon som utgångspunkt. Enligt min mening bör regleringen i stället inriktas på de skador som kan ersättas och ange vilken trafikförsäkring som ersättningen i varje särskilt fall utgår från. Därefter bör i en särskild paragraf följa bestämmelser om jämkning av ersättningen på grund av medverkan på den skadelidandes sida. I det remitterade förslaget har bestämmelserna utformats på detta sätt. Jag förordar alltså att dessa bestämmelser i huvudsak behålls.

Lagrådet har vidare kritiserat ett uttalande i specialmotiveringen till 10 § andra stycket angående innebörden av det uppställda kravet på vållande i samband med förande. Som lagrådet har framhållit är det givetvis önskvärt att begreppet vållande så långt det är möjligt tillämpas på samma sätt inom olika delar av skadeståndsrätten. Vid tillämpningen av trafikskadelagen bör emellertid beaktas att kravet på vållande i 10 § andra stycket är uppfyllt så snart någon i fordonet, likgiltigt vem, på ett oaktsamt sätt har ingripit i eller påverkat fordonets förande. Man behöver alltså inte närmare undersöka vem av personerna i detta fordon som har föranlett att fordonet förts oaktsamt. Därmed föreligger också mindre anledning att ta hänsyn till olika subjektiva faktorer hos skadevållaren, vilka på andra områden kan påverka vållandebedömningen. Frågan i vad mån sådana faktorer bör beaktas på trafikskadeområdet får enligt min mening överlämnas åt rättstillämpningen.

Av vad jag tidigare har sagt framgår att *12 §* bör uttömmande reglera verkan av medvållande på den skadelidandes sida, alltså även i kollisionsfallen. Att paragrafen på grund härav inte kan utformas helt i överensstämmelse med medvållandereglerna i 6 kap. 1 § skadeståndslagen anser jag inte vara någon direkt olägenhet. Jag finner alltså inte skäl att omarbeta paragrafen på sätt lagrådet har förordat.

Vad lagrådet har anfört beträffande *13 §* kan jag ansluta mig till. Paragrafen bör alltså formuleras om i enlighet med lagrådets förslag. Den bör vidare placeras sist i avsnittet om trafikskadeersättning och följaktligen bilda en ny 17 §. Detta föranleder att 14 – 17 §§ i det remitterade förslaget förskjuts ett steg och alltså i stället betecknas 13 – 16 §§.

Beträffande *14 §* i remissprotokollet har lagrådet kritiserat orden "i den mån ej annat följer av 15 §". Detta uttryck är avsett att utgöra en erinran om att det ansvar som regleras i paragrafen är solidariskt endast inom ramen för det högsta ansvarsbelopp som enligt 15 § gäller för de berörda försäkringarna. Jag delar lagrådets uppfattning att en sådan erinran knappast fyller något praktiskt behov. De kritiserade orden bör alltså kunna utgå.

Vad lagrådet har anfört beträffande *17 §* bör godtas.

I fråga om *18 §* har jag redan tidigare framhållit att den bestämmelse som har tagits in i första stycket första punkten inte bör ryckas loss från sitt sammanhang med andra punkten i samma stycke. Enligt min mening

finns det inte heller någon anledning att dela upp första och andra styckena på två särskilda paragrafer. Jag kan alltså inte biträda lagrådets förslag till omdisposition av bestämmelserna i 18 §. Paragrafen bör dock jämkas något redaktionellt.

De redaktionella ändringar som lagrådet har förordat beträffande *19* och *24 §§* kan jag tillstyrka. Jag ansluter mig också i allt väsentligt till lagrådets förslag såvitt gäller *25, 28, 31* och *32 §§*. Enligt min mening finns det dock inte anledning att dela upp bestämmelserna i 25 § på två särskilda paragrafer.

Jag har tidigare förordat att man i 1 § tar in en bestämmelse om att lagen inte tillämpas på motorredskap. Undantaget för motorredskap bör alltså inte, som lagrådet har föreslagit, återfinnas bland övergångsbestämmelserna.

Utöver vad jag nu har föreslagit bör vissa andra redaktionella jämkningar göras i förslaget till trafikskadelag.

Som har angetts i remissprotokollet har trafikförsäkringsgivarna tidigare åtagit sig att vidta vissa övergångsanordningar som skulle medföra att det inte behövs några särskilda övergångsbestämmelser i fråga om trafikskadelagens inverkan på trafikförsäkringsavtal som har ingåtts för tid som delvis infaller efter ikraftträdandet. Efter lagrådsgranskningens avslutande har jag från försäkringshåll erfarit att det kan uppstå vissa problem med genomförandet av de angivna övergångsanordningarna. Med anledning därav har jag funnit det lämpligt att nu föra in vissa övergångsbestämmelser som bl. a. reglerar giltigheten av avtal som har ingåtts före ikraftträdandet och möjligheten att i förtid säga upp sådana avtal.

Jag vill i detta sammanhang också anmäla en skrivelse från trafikförsäkringsföreningen som har kommit in till justitiedepartementet den 21 juli 1975. I skrivelsen hemställer föreningen om en höjning av det högsta ansvarsbelopp som gäller för varje trafikförsäkring. Maximibeloppet, som i lagrådsremissen (15 § trafikskadelagen) har tagits upp till 30 milj. kr., föreslås bli höjt till 50 milj. kr. Detta belopp skall inkludera såväl personsom egendomsskada, varvid emellertid ersättning i första hand skall utgå för personskada.

Vad trafikförsäkringsföreningen sålunda föreslagit har godtagits av samtliga trafikförsäkringsbolag, liksom av försäkringsinspektionen. Även jag anser att förslaget bör genomföras. En ändring bör alltså göras i 15 § (= 14 §, om den nyss förordade omdisponeringen genomförs).

Övriga lagförslag

Vad lagrådet har anfört beträffande övriga lagförslag bör godtas. Vidare föreslår jag efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet att vissa ändringar av i huvudsak redaktionell natur görs i 9 § lagen (1972:435) om överlastavgift.

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

dels att antaga de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels att, i enlighet med vad jag har förordat i remissprotokollet, bemyndiga regeringen att besluta om utvidgning av statens ersättningsansvar när det gäller skador på förares och passagerares personliga tillhörigheter och om underlåtenhet för statens vidkommande att påkalla jämkning av trafikskadeersättning för sakskada.

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

Innehållsförteckning Sid

Lagförslag 3
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 1975 . . . 18

1 *Inledning* 18

2 *Nuvarande förhållanden* 20
2.1 Inledande anmärkningar 20
2.2 Trafikansvar enligt bilansvarighetslagen 20
2.2.1 Bilansvarighetslagens tillämpningsområde 20
2.2.2 Ansvarssubjekt enligt bilansvarighetslagen 21
2.2.3 Ansvaret enligt 2 § bilansvarighetslagen 22
2.2.4 Ansvaret för kollisionsskador enligt 5 § andra stycket bilansvarighetslagen 23
2.3 Skadeståndsansvar för förare av statliga fordon 25
2.4 Trafikförsäkring 25
2.4.1 Trafikförsäkringsplikten 25
2.4.2 Trafikförsäkringsgivares ansvarighet 26
2.4.3 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt 28
2.4.4 Trafikförsäkringsanstalternas ansvarighet för skada genom oförsäkrat eller okänt fordon 29
2.4.5 Trafikförsäkringspremierna 29
2.4.6 Trafikförsäkringens administration 30
2.4.7 Kontroll av trafikförsäkringen 30
2.4.8 Trafikförsäkringens giltighet utomlands 31
2.5 Övrig motorfordonsförsäkring m. m. 32
2.5.1 Frivillig bilansvarighetsförsäkring 32
2.5.2 Bilförsäkring 33
2.5.3 Förarplatsförsäkring 33
2.5.4 Statligt förarskydd 34
2.6 Överenskommelser mellan trafikförsäkringsanstalterna 34
2.7 Statistiska uppgifter 35

3 *Internationella förhållanden* 36
3.1 Utländsk rätt 36
3.2 Internationella överenskommelser 36

4 *Utredningen* 37
4.1 Allmänna utgångspunkter 37
4.2 Tillämpningsområdet för ett nytt ersättningssystem 38
4.3 Trafikskadeersättning för personskada 39
4.3.1 Huvudregeln 39
4.3.2 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall 40
4.3.3 Medverkan på den skadelidandes sida 41

Sid.

4.4 Trafikskadeersättning för sakskada ... 43
4.4.1 Skada på motordrivet fordon och därmed befordrad egendom ... 43
4.4.2 Skada på egendom utanför motordrivet fordon ... 44
4.4.3 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall ... 46
4.4.4 Medverkan på den skadelidandes sida ... 48
4.5 Skadestånd för trafikskada ... 49
4.6 Skadeförsäkringsgivarens regressrätt mot trafikförsäkringen ... 49
4.7 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt ... 50
4.7.1 Återkrav mot försäkringstagaren och mot skadeståndsskyldig tredje man ... 50
4.7.2 Ersättningsansvarets fördelning mellan flera trafikförsäkringsgivare ... 51
4.8 Särskilda frågor rörande trafikförsäkringen ... 52
4.8.1 Trafikförsäkringsplikten ... 52
4.8.2 Bonus och självrisk ... 53
4.8.3 Försäkringssummorna ... 54
4.9 Kostnadsberäkningar ... 55
4.10 Ikraftträdande m. m. ... 55
4.11 Följdändringar i annan lagstiftning ... 56

5 *Föredraganden* ... 57
5.1 Allmänna utgångspunkter ... 57
5.2 Tillämpningsområdet för ett nytt ersättningssystem ... 62
5.3 Trafikskadeersättning för personskada ... 64
5.3.1 Huvudregeln ... 64
5.3.2 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall ... 66
5.3.3 Medverkan på den skadelidandes sida ... 68
5.4 Trafikskadeersättning för sakskada ... 70
5.4.1 Skada på motorfordon och därmed befordrad egendom 70
5.4.2 Skada på egendom utanför motorfordon ... 75
5.4.3 Undantag från ersättningsrätten i vissa fall ... 78
5.4.4 Medverkan på den skadelidandes sida ... 79
5.5 Skadestånd för trafikskada ... 82
5.6 Skadeförsäkringsgivares regressrätt mot trafikförsäkringen ... 85
5.7 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt ... 85
5.7.1 Återkrav mot försäkringstagaren och mot skadeståndsskyldig tredje man ... 85
5.7.2 Ersättningsansvarets fördelning mellan flera trafikförsäkringsgivare ... 89
5.8 Särskilda frågor rörande trafikförsäkringen ... 93
5.8.1 Trafikförsäkringsplikten ... 93
5.8.2 Bonus och självrisk ... 95
5.8.3 Försäkringssummorna ... 98
5.9 Kostnadsberäkningar ... 99
5.10 Ikraftträdande m. m. ... 100
5.11 Följdändringar i annan lagstiftning ... 102

Sid.

6 *Upprättade lagförslag* 103

7 *Specialmotivering* 104
7.1 Förslaget till trafikskadelag 104
7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik 142
7.3 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen 143
7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om tillägg till vissa trafiklivräntor 143
7.5 Förslagen till lag om ändring i lagen om överlastavgift och lag om ändring i vägtrafikskattelagen 143

8 *Hemställan* 143

Bilaga 1 Utredningens lagförslag 144
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttranden 154
Bilaga 3 De remitterade förslagen 232

Utdrag av lagrådets protokoll den 19 juni 1975 246

Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 21 augusti 1975 268