



LUND UNIVERSITY

Trafikförsäkringsavgift, skälighet och domstolsprövning

Sunnqvist, Martin

Published in:
Juridisk Tidskrift

2005

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):
Sunnqvist, M. (2005). Trafikförsäkringsavgift, skälighet och domstolsprövning. *Juridisk Tidskrift*, (2), 417-423.

Total number of authors:
1

Creative Commons License:
Ospecificerad

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Trafikförsäkringsavgift, skälighet och domstolsprövning

HD har den 3 maj 2005 meddelat två domar om trafikförsäkringsavgift. I båda fallen hade Trafikförsäkringsföreningen (TFF) med stöd av 34 § trafikskadelagen (1975:1410) debiterat avgift för fordon som borde vara trafikförsäkrade men saknade sådan försäkring.

1. NJA 2005 s. 335

I det första fallet hade en person, K.F., under tio månaders tid saknat trafikförsäkring för sin bil. TFF krävde att han skulle betala trafikförsäkringsavgift om 15 835 kr.¹ TFF hade tillställt K.F. betalningsanmaning cirka en vecka efter det att försäkringen upphört, påmint honom fyra gånger och därefter, omkring fyra månader efter det att försäkringen upphört, tillställt honom kravbrev enligt inkassolagen.

K.F. invände att bilen var stulen och omhändertagen av polisen under hela den period han inte hade haft den försäkrad. Den var trasig, eftersom både tändningslås och rattkupa var uppbrutna, och han hade köpt den för 3 500 kr. Hans ekonomiska förhållanden medgav honom varken reparation eller avhämtande av bilen.

Tingsrätten jämkade – med hänvisning till NJA 1985 s. 673 – trafikförsäkringsavgiften till hälften. I hovrätten tillkom från K.F:s sida ett påstående om att han inte hade fått del av vissa kravbrev från TFF utöver de som nämnts i det föregående. Hovrätten tillät återopande av den nya omständigheten och noterade att det syntes ha varit känt för TFF att vissa kravbrev inte nått fram. Eftersom K.F. emellertid inte bestritt att han fått del av de första krav som avsänts efter det att försäkringen upphört och TFF enligt RH 1993:58 haft rätt att förlita sig på att han kunde nås på i bilregistret angiven adress kunde den nya omständigheten inte påverka K.F:s betalningsskyldighet. Eftersom det inte var visat att bilen var så skadad att den inte kunde repareras och det stod K.F. fritt att hämta och använda bilen ansåg hovrättens majoritet² att det inte förelåg särskilda skäl att sätta ned avgiften, varför TFF:s talan helt bifölls.

HD (justitieråden Lennander, Victor, Dahllöf, Nyström och Virdesten) konstaterade att en förutsättning för avgiftssystemet var att det skulle fungera på ett

¹ Jag bortser här från ett mindre ytterligare krav avseende till TFF överlåten fordran på obetald försäkringspremie.

² En ledamot ansåg det yrkade beloppet oskäligt högt med hänsyn till vad som upplysts om fordonet och om K.F:s person och fastställde tingsrättens domslut.

sådant sätt att den tid för vilken avgift utgick blev så kort som möjligt.³ Eftersom dels tiden blivit betydligt längre än vad sålunda varit avsett och avgiften på grund av den långa tiden kommit att avsevärt överstiga vad som skulle ha erlagts i försäkringspremier om bilen hade varit försäkrad, dels bilen obestridligen stått obrukad, framstod avgiften för HD som oskäligt hård. HD satte ned avgiften till 6 000 kr, det vill säga till strax under 40 procent av det yrkade beloppet.

2. NJA 2005 s. 324

I det andra fallet hade G.B. under tretton dagar hållit sin bil oförsäkrad. TFF hade debiterat en avgift om 667 kr. G.B. betalade 200 kr, varför 467 kr återstod. TFF hänförde sig till att premien hos ett försäkringsbolag var så hög att avgiften per dag blev 51,31 kr. G.B. ifrågasatte om en så hög premie verkligen hade tagits ut. Hon menade att de premier som skulle ligga till grund för beräkningen borde vara premier som verkligen tagits ut och inte bara ingått i en tariff. G.B. hänförde sig också till att hennes man hade haft bilen försäkrad, att hon inte var någon särskild risk i trafiken, att hennes man tidigare använt bilen som tjänstebil och att hon fått meddelande om att bilen var oförsäkrad på skärtorsdagen och inte hade hunnit försäkra bilen förrän närmast följande vardag.

Tingsrätten fann ej skäl att ifrågasätta TFF:s beräkningssätt och fann inte heller att särskilda skäl för nedsättning förelåg. Hovrätten ansåg att det väsentliga inte var vilka premier som tagits ut utan vilka som ingått i försäkringsbolagens tariffer och fastställde tingsrättens domslut.

HD (justitieråden Svensson, Thorsson, Regner, Calissendorff och Widebeck) hänvisade först till NJA 1986 s. 758 och konstaterade att ägaren inte befrias från försäkringsplikten av att någon annan har bilen försäkrad. Den försäkringspremie som avgiften beräknats utifrån avsåg en i Spånga bosatt manlig Porsche-ägare som ännu inte fyllt 20 år. HD konstaterade att de premier som utgjort beräkningsgrund hela tiden har hämtats från tarifferna och att någon ändring härav inte har varit avsedd. HD konstaterade också att premieexemplet avsåg samma fordonsslag med samma användningssätt som G.B:s fordon. Premieexemplet kunde därför ligga till grund för avgiftsberäkningen. Vad G.B. i övrigt anförut innebar enligt HD inte att avgiften var oskäligt hård på det sätt som anges i förarbetena. HD ifrågasatte om inte avgiftssystemet fått en utformning som kan ge ett oskäligt resultat, men anförde att det borde ankomma på lagstiftaren att överväga införande av mer nyanserade beräkningsgrunder.

³ HD hänvisade till prop. 1977/78:16 s. 57 f. Där förutses sammanfattningsvis att TFF i normalfallet torde inge ansökan om betalningsföreläggande inom två till tre månader efter det att fordonet upphört att vara försäkrat och att de olika underrättelser om upphörd försäkring m.m. som dessförinnan avsågs skickas ut skulle ge den försäkringspliktige goda möjligheter att på nytt försäkra fordonet.

3. Beräkning av trafikförsäkringsavgift

Enligt 2 § trafikskadelagen (1975:1410) skall ägare till motordrivna fordon, som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda, hålla dem trafikförsäkrade. I 34 §⁴ samma lag regleras vad som gäller om trafikförsäkring saknas för ett sådant fordon. TFF har då rätt till gottgörelse, trafikförsäkringsavgift, av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Vidare:

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

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

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl.”

Denna reglering tillkom år 1999.⁵ Fram till den 1 juli 1995 fanns en av Finansinspektionen föreskriven riskklassindelning av fordon, vilken låg till grund för beräkningen av trafikförsäkringsavgiften. Då beaktades fordonets fabrikat och årsmodell samt ägarens bostadsort, däremot inte bilens beräknade körsträcka. I förarbetena till lagens tidigare lydelse uttalades att trafikförsäkringsavgiften minst borde motsvara de premier som den försäkringspliktige skulle ha betalat om han hade haft föreskriven försäkring men att en fullständig anpassning till dessa premier inte var möjlig.⁶ När den nu gällande lagtexten utarbetades konstaterades, vilket HD framhåller i de båda domarna, att det nya beräkningssättet innebär ett större mått av schablonisering av avgifterna och att dessa i många fall blir betydligt högre än tidigare, till och med flera gånger högre än den premie som den betalningsskyldige underlåtit att betala. Bilens fabrikat och årsmodell och ägarens bostadsort skall inte längre beaktas, utan endast fordonsslag och användningssätt. Avgiften är en ersättning för TFF:s skada och en ”sanktion mot dem som inte lojalt bidrar till det skydd för trafikanterna som systemet med en obligatorisk trafikförsäkring ger”.⁷ Vidare har i förarbetena förutsatts att differentieringar inom fordonsslagen kan göras, så att avgifterna för ett fordonsslag inte blir orimligt höga med anledning av att vissa fordonsgrupper inom fordonslaget är särskilt kostsamma.⁸

⁴ Bestämmelsen fanns till den 20 januari 2003 i 31 § (SFS 2002:343).

⁵ Se SFS 1999:266, 2001:562 och 2002:343.

⁶ Prop. 1977/78:16 s. 50. – Förarbetena finns sammanfattade i NJA II 1977 s. 348 ff.

⁷ Prop. 1998/99:42 s. 20.

⁸ Prop. 1998/99:42 s. 19–20. Till exempel delar TFF in personbilar efter dessa användningssätt:

En förening,⁹ TFF, har alltså genom lag har fått rätt att besluta om civilrättsliga¹⁰ sanktionsavgifter som tillfaller föreningen. Det står genom NJA 2005 s. 324 klart att avgifterna skall beräknas på grundval av försäkringsbolagens tariffer. Normgivningsmakt får inte överlätas till privata subjekt och har inte överlåtits till TFF, utan föreningen beslutar endast om avgifter i varje enskilt fall.¹¹ Tydlighets- och förutsebarhetsskäl talar för att en taxa borde fastställas av riksdagen eller regeringen eller annan myndighet.¹² Istället får TFF inom ganska vida ramar bestämma avgifter, som domstol kan frångå endast om det finns särskilda skäl. Sättet på vilket avgifterna bestäms gör denna domstolsprövning viktig.

4. Särskilda skäl för nedsättning?

I 1977/78 års förarbeten anges hur stycket ”Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl” i nuvarande 34 § trafikskadelagen är tänkt att tolkas. I förarbetena används uttrycket att avgiften är *oskäligt hård* som beskrivning av de fall då nedsättning bör ske. Ett exempel på detta är att den försäkringspliktige på grund av sjukdom inte har kunnat fullgöra sin försäkringsplikt och avgiften avsevärt överstiger den försäkringspremie han eller hon annars skulle ha betalat. Ett annat exempel är att den försäkringspliktige kunnat visa att fordonet förvarats på ett sådant sätt att det inte kunnat användas. Regeringen förutsatte att TFF skulle ta ut avgifter med den varsamhet som var motiverad, och ansåg att även domstolarna borde få jämka avgifterna.¹³

yrkesmässig personbefordran (taxi), yrkesmässig godsbefordran (budbil), yrkesmässig uthyrning, husbil, och privat personbil.

⁹ TFF är en förening bildad av trafikförsäkringsanstalterna och är offentligrättsligt reglerad på så sätt att regeringen fastställer dess stadgar, se 33 § trafikskadelagen.

¹⁰ Prop. 1977/78:16 s. 50–52.

¹¹ I prop. 1977/78:16 s. 60 talas dock om ”tabeller” som kan ”fastställas” av TFF ”med ledning av lagtexten”. En sådan tabell finns också, se www.tff.se. Avgiften för privat personbil är till exempel från och med 1 april 2005 för personbil 69,51 kr per dag, för taxi 328,89 kr per dag, för buss 510,71 kr per dag och för husbil 9,77 kr per dag.

¹² Jfr för liknande avgifter, som tillfaller privata subjekt: I 7 § lagen (1989:41) om TV-avgift har riksdagen bestämt TV-avgiftens storlek. I 4 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) har bland annat Svensk Bilprovning fått rätt att ta ut avgifter enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver, jfr förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, enligt vilken Vägverket föreskriver avgifternas storlek efter samråd med bl.a. Ekonomistyrningsverket. Se även 4 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och 4 § lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik. När det gäller avgifter till offentligrättsliga korporationer kan erinras om att riddarhuskapitationsavgift enligt riddarhusordningens (1866:37, jfr SFS 2003:178) tidigare lydelse fastställdes av regeringen.

¹³ Prop. 1977/78:16 s. 51, 60–61.

I NJA 2005 s. 335 satte HD ned trafikförsäkringsavgiften, eftersom den var oskäligt hård. Två faktorer låg till grund för bedömningen: att avgift debiterats under lång tid, vilket i sin tur lett till att det samlade beloppet blivit högt i förhållande till försäkringspremien, och att bilen stått obrukad. I NJA 1985 s. 673 uttalade HD att avgiften för en obrukbar men ej avställd eller avregistrerad bil borde jämkas till ungefär hälften. Att jämkningen i förevarande fall har skett i större utsträckning framstår således som rimligt. En nyhet i förhållande till det fallet är att det räcker att bilen stått obrukad. Att bilen inte behöver ha varit obrukbar eller omöjlig att reparera bör inte ges en alltför långtgående innebörd, eftersom bilen förvarats på en polisstation och det alltså stod klart att K.F. inte kunnat använda den. Intressant är att HD inte överväger i vilken mån K.F. haft sig själv att skylla för att avgiftsbeloppet sammanlagt blivit högt utan tar fasta på att det vid lagens tillkomst förutsattes att perioderna då trafikförsäkringsavgift debiteras skulle bli korta.¹⁴ Det som får antas ligga till grund för denna bedömning är att TFF enligt vad som förutsattes i förarbetena borde ha ansökt om betalningsföreläggande tidigare.¹⁵ Ett alternativt sätt att läsa domen skulle, med analogi till straffmätningssystemet, kunna vara att även om den dagliga avgiften inte i sig är oskäligt hög, skall den inte tas ut linjärt över tid utan jämkas om perioden blivit lång. Det som talar för denna tolkning är att HD inte sätter den dagliga avgiften i relation till en tänkt daglig försäkringspremie utan utgår från att den *sammanlagda* avgiften kommit att *avsevärt* överstiga försäkringspremien för motsvarande tidsperiod. Resultatet blir således en avvägning mellan den enskildes försumlighet att inte hålla bilen försäkrad och TFF:s försumlighet att inte vidta åtgärder tillräckligt snabbt.

I NJA 2005 s. 335 handlade det om en lång tidsperiod, tio månader, medan det i NJA 2005 s. 324 var fråga om en mycket kort. Kan i det sistnämnda fallet den dagliga avgiften sättas i relation till en tänkt daglig försäkringspremie? HD säger slutligen:

”Det som G.B. har anfört innebär inte att trafikförsäkringsavgiften i detta fall framstår som oskäligt hård på det sätt som förarbetena anger. Frågan kan emellertid ställas om inte det nya avgiftssystemet har fått en utformning som kan ge ett oskäligt resultat och som kan ge ett ökat utrymme att tillämpa nedsättningsregeln.

Det står klart att schabloniseringen av trafikförsäkringsavgiften i många fall medför avgifter som i jämförelse med relevanta trafikförsäkringspremier framstår som mycket höga. Det framgår dock av förarbetena att detta är ett inte oförutsett resultat. Det bör ankomma på lagstiftaren att överväga en ordning som innebär mer nyanserade beräkningar av avgifternas storlek och inte vara en uppgift för rättstillämpningen att dämpa verkningarna av nuvarande ordning.”

¹⁴ Eftersom det stod klart att K.F. hade fått de inledande breven från TFF fick HD inte anledning att överväga om TFF har rätt att förlita sig på uppgifterna i bilregistret och på vems risk en försändelse går, jfr RH 1993:58.

¹⁵ Prop. 1977/78:16 s. 57–58. Jfr not 3 ovan.

I NJA 2005 s. 324 framhåller HD särskilt att jämningsbestämmelsen inte ändrats i samband med 1999 års lagändring. Det omgivande regelverket ändrades emellertid då. Tidigare var avgifterna avsedda att ganska nära följa premierna, och då var behovet av en jämningsregel litet. Genom 1999 års lagändring infördes en ökad schablonisering av avgifterna, och jämningsregeln bör ses i detta nya sammanhang. Det framstår som ganska anmärkningsvärt att en domstol, som HD antyder, inte skulle kunna sätta ned en sanktionsavgift som den finner oskälig, trots att lagens lydelse ger detta utrymme.¹⁶ Å andra sidan medför HD:s bedömning i NJA 2005 s. 335 att höga totalbelopp numera kan sättas ned, vilket efter viss tid mildrar effekten av höga dagliga belopp.

Inte bara proportionalitetsaspekten utan även rättssäkerhetsskäl talar mot HD:s avslutande ord i NJA 2005 s. 324. De privaträttsliga elementen i trafikförsäkringsavgiften bör anses vara så framträdande att avgiftsskyldigheten utgör en sådan medborgerlig skyldighet som förutsätts kunna prövas i domstol enligt art. 6 Europakonventionen om mänskliga rättigheter. Därav följer också att domstolen bör kunna utföra en verklig prövning av omständigheterna i målet.¹⁷

5. Sammanfattande slutsatser

Enligt HD omfattar domstolarnas bedömningsutrymme inte den dagliga avgiftens skälighet i förhållande till den dagliga premien (NJA 2005 s. 324). Däremot kan skäligheten av ett högt totalbelopp, som avser en lång tidsperiod, bedömas i förhållande till en tänkt premie för samma tidsperiod (NJA 2005 s. 335). Avgiftsförfarandet är tänkt att gå snabbt: två till tre månader efter det att försäk-

¹⁶ Sanktioner bör principiellt vara proportionerliga med det olämpliga beteende som de avser. Se ang. straff 29 kap. 1 § brottsbalken (jfr även de detaljerade Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot) och ang. skattetillägg 5 kap. 4 § taxeringslagen och 15 kap. 4 § skattebetalningslagen. Jfr dock ang. viten 3 § lagen om viten.

¹⁷ Man kan i och för sig ifrågasätta vilka dessa omständigheter egentligen var i de kommenterade fallen och huruvida parternas åberopanden klarlagts tillräckligt. HD förefaller mer ha tagit fasta på K.F:s och G.B:s påståenden om oskälighet än på de konkreta omständigheter de själva ansett konstituera denna oskälighet. K.F. har gjort gällande att han inte har fått del av vissa av TFF:s kravbrev, vilket väl kan tolkas som ett påstående om att tidsutdräkten har gjort avgiften oskäligt hög. Såvitt framkommer av domarna har G.B. inte uttryckligen påstått att avgiften i sig var oskälig i förhållande till premien, men HD tar ändå ställning till den invändningen. Det förhållandet att hon hade betalat 200 kr torde kunna uppfattas som ett påstående om att det beloppet var det enligt hennes mening skäliga. De försäkringspliktiga förefaller såvitt framgår av domarna inte ha åberopat någon uppgift om vilken försäkringspremie som skulle ha betalats. Att en sådan premie borde kunna utgöra en omständighet i målet ligger i den proportionalitetsprincip som jag har nämnt ovan, men det förutsätter att den försäkringspliktige visat vilket premiebelopp som skulle ha gällt eller att ett påstående därom vitsordats eller lämnats obesträtt av TFF. Även om så hade skett, och HD hade prövat skäligheten, torde inte avgiften per dag jämförd med premien utslagen per dag (om totalbeloppet för perioden var 200 kr) i G.B:s fall ha ansetts oskälig.

ringen upphör bör TFF ansöka om betalningsföreläggande. Efterhand bör totalbeloppet öka mindre snabbt. Nedsättning endast av belopp som i absoluta tal är höga stämmer också väl med lagens krav på särskilda skäl och förarbetenas precisering av detta till att avgiften skall framstå som oskäligt hård.

HD tar i NJA 2005 s. 335 fasta på avsikten bakom lagen och sätter den tänkta systematiken i relation till utfallet i det enskilda fallet. I NJA 2005 s. 324 uttalar sig HD generellt mot skälighetsbedömningar på ett sätt som kan sägas ta udden av HD:s avgörande i NJA 2005 s. 335. I det sammanhanget bör HD:s uttalanden i NJA 2005 s. 335 ha företräde, eftersom de mera tydligt är en del i det resonemang som leder till domslutet.

Under senare tid har kunnat spåras en tendens till djupare resonemang från HD:s sida i fråga om domstolarnas förhållningssätt till lagstiftningen och därmed innehållet i den domstolsprövning den enskilde har rätt till.¹⁸ Den tendensen kommer dessvärre inte till lika tydligt uttryck i de här kommenterade fallen, särskilt inte i NJA 2005 s. 324, men resultatet av NJA 2005 s. 335 är ändå en ökad möjlighet för den enskilde att få sin sak prövad i sak.

Martin Sunnqvist

¹⁸ Se t.ex. NJA 2000 s. 132 och 2005 s. 33. HD har sammanfattningsvis uttalat sig för grundlagskonform tolkning av partiellt grundlagsstridiga föreskrifter och för att rättighetsskyddet bör tillämpas på ett för den enskilde generöst sätt.