



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Gunilla Lagerholm

Jämkning av  
trafikskadeersättning  
vid personskada

En studie av jämningsreglerna i Trafikskadelagen och  
Skadeståndslagen

Examensarbete  
20 poäng

Handledare  
Eva Lindell-Frantz

Ämnesområde  
Försäkringsrätt

Termin  
Våren 2007

# Innehåll

<b>SUMMARY</b>	<b>5</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>6</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>7</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>8</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>9</b>
1.1 Introduktion	9
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Avgränsningar	10
1.4 Metod och material	10
1.5 Disposition	11
<b>2 BAKGRUND</b>	<b>12</b>
2.1 Historik	12
2.1.1 Bilansvarighetslagen	12
2.1.2 Trafikskadelagen	12
2.1.3 Passagerare	14
2.1.4 Förare	14
2.1.5 Andra skadelidande	14
2.2 Obligatorisk försäkring	15
2.3 Trafikförsäkringsföreningen	15
<b>3 PERSONSKADA</b>	<b>17</b>
3.1 Begreppet personskada	17
3.2 Rätten till ersättning	17
3.3 Hur beräknas ersättningen?	18
3.4 Ersättningens omfattning	18
3.4.1 Inkomstförlust	19
3.4.2 Sjukvårdskostnader och andra utgifter	20
3.4.3 Sveda och värk	20
3.4.4 Lyte och men	21
3.4.5 Olägenheter i övrigt	21

3.5	<b>Bevisbördan</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>JÄMKNINGSREGLERNA I SKL</b>	<b>23</b>
4.1	<b>Allmänt</b>	<b>23</b>
4.2	<b>Jämkning vid personskada</b>	<b>24</b>
4.2.1	Uppsåtlig medverkan	24
4.2.2	Grov vårdslöshet	25
4.2.3	Rattfylleri	26
<b>5</b>	<b>JÄMKNINGSREGLERNA I TSL</b>	<b>27</b>
5.1	<b>Allmänt</b>	<b>27</b>
5.2	<b>Trafikskadenämnden</b>	<b>29</b>
5.2.1	Vilka frågor behandlas i TSN?	30
5.2.2	Cirkulärreferat nr 2/1980	30
5.3	<b>Uppsåt</b>	<b>30</b>
5.3.1	NJA 1983 s. 522 del I	31
5.3.2	NJA 1983 s. 522 del II	32
5.4	<b>Grov vårdslöshet</b>	<b>32</b>
5.4.1	Cirkulärreferat nr 7/198	33
5.4.2	Cirkulärreferat nr 1/2005	34
5.5	<b>Rattfylleri</b>	<b>35</b>
5.5.1	Medverkan	35
5.5.2	TR nr 7/1980	36
5.5.3	HovR:n den 15 april 1981	36
5.5.4	RH 1997:112	37
5.5.5	NJA 2000 s. 150	38
5.5.6	Passagerare	39
5.6	<b>Jämkning av begravningskostnader och efterlevandes förlust av underhåll</b>	<b>39</b>
5.7	<b>Medvällande av avliden</b>	<b>40</b>
<b>6</b>	<b>EN ÖVERSYN AV JÄMKNINGSBESTÄMMELSEN</b>	<b>41</b>
6.1	<b>Allmänt</b>	<b>41</b>
6.2	<b>Skall ett konstaterat rattfylleribrott i sig utgöra skäl för jämkning?</b>	<b>41</b>
6.3	<b>Åtgärder mot trafiknykterhetsbrott</b>	<b>42</b>
<b>7</b>	<b>ANALYS</b>	<b>43</b>
7.1	<b>Vilka omständigheter påverkar jämkning av trafikskadeersättningen?</b>	<b>43</b>

7.2	Vilka argument kan framföras för och emot en skärpning av jämningsreglerna?	45
	<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>49</b>
	<b>RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>	<b>51</b>

# Summary

The main purpose with this essay is to describe the legal situation regarding the adjustment provisions in TSL and SkL. I will also discuss a proposal to tighten the adjustment provision written by Bertil Bengtsson.

One fundamental principle in the Swedish Law of Damages is the principle that injured persons are entitled to full compensation for their injuries.

However, this principle is not without exceptions. The amount of the compensation may be adjusted if the driver is found responsible because of gross negligence or intent. The compensation may also be adjusted when the driver is found guilty of drunk driving.

The fact that an injured person is found guilty of intoxication does not automatically lead to adjustment. The Insurance Company must also establish that the injured person has acted negligently. However, the negligence does not have to be gross when a person is found responsible of driving under the influence.

If the requirements of adjustment are fulfilled, the Insurance Company assess the reduction of the compensation after taking into account the degree of participation of each side and other circumstances. In other words, it is not only the degree of guilt on each side that is decisive when it comes to determining the adjustment. Other circumstances such as the economic situation of the parties must also be considered.

There is almost no leading court practise that deals with adjustment of personal injury compensation in traffic accidents. This affects both drunk driving and other situations where the adjustment provisions are applied. Since almost every personal injury is compensated, disputes whether a right to compensation exists are rare, in difference to disputes regarding the calculation of the compensation.

The Swedish Insurance union and Bertil Bengtsson are of the opinion that the adjustment provisions needs to be tightened. However, Bengtsson does not argue that it would be a good solution to adjust the compensation automatically when the driver is found guilty of driving under influence. Rather, it would be a better solution to presume that the drunk-driver has acted in negligence. He also suggests that the provisions regarding adjustment should be clarified.

# Sammanfattning

Syftet med uppsatsen är att beskriva rättsläget vid tillämpningen av jämningsreglerna vid personskador i TSL och SKL. Jag kommer utifrån gällande rätt att diskutera ett lagförslag som har presenterats av Bertil Bengtsson angående en skärpning av jämningsbestämmelsen.

En grundläggande princip inom svensk skadeståndsrätt är att den som drabbas av en personskada skall ha full ersättning för sin skada. Men det finns ett par undantag. Ett av dem är att vållade till en trafikskada kan medföra att ersättningen jämkas. Detta förekommer endast när den skadelidande har medverkat till skadan genom uppsåt eller grov vårdslöshet eller när föraren gjort sig skyldig till rattfylleri och vårdslöst medverkat till skadan.

När det gäller rattfylleri är det faktum att den skadelidande kört berusad inte tillräckligt för att jämka ersättningen. Man måste också kunna visa att personen kört vårdslöst och att det är detta som är orsaken till trafikolyckan. Det räcker med ringa vårdslöshet och det krävs inte att den har samband med förarens alkoholpåverkan.

När förutsättningarna för jämkning enligt 12 § TSL och 6 kap. 1 § SkL är uppfyllda kan jämkning ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och efter övriga omständigheter. Det är inte enbart graden av skuld på vardera sidan som blir avgörande, vilket var fallet tidigare. Hänsyn måste också tas till andra omständigheter, framför allt parternas ekonomiska förhållanden kan vägas in i bedömningen.

Ett stort problem är att vägledande domstolspraxis om hur jämkning sker vid trafikskador saknas. Detta gäller både rattfyllerifall och andra situationer där jämningsregeln tillämpas. Som följd av den nästan undantagslösa täckningen av personskador genom biltrafik är det idag sällsynt med tvister huruvida det finns rätt till ersättning, till skillnad från tvister om beräkningen av ersättningen.

Sveriges försäkringsförbund och Bertil Bengtsson är av åsikten att jämningsbestämmelsen bör skärpas. Frågan är om ett konstaterat rattfylleribrott i sig skall utgöra grund för jämkning oavsett vem som är vållande till olyckan? I en promemoria föreslår Bertil Bengtsson att ett förtydligande tillägg skall göras i jämningsregeln om att rattfylleribrottet skall beaktas vid den skälighetsbedömning som görs.

# Förord

Jag vill här rikta ett tack till min handledare Eva Lindell-Frantz för goda råd och synpunkter under arbetets gång. Jag vill även tacka Maria Dahlin, jurist på Trafikskadenämnden och Linda Nordberg, skadereglerare på Trygg Hansa personskador för värdefull hjälp med material och upplysningar.

Ett varmt tack till Jur. stud. Anna Andersson som korrekturläst uppsatsen och har kommit med värdefulla synpunkter.

Slutligen vill jag tacka min familj och min pojkvän Tobias för ert stöd och uppmuntran.

Lund, maj 2007

Gunilla Lagerholm

# Förkortningar

BAL	Lag (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen)
Cirk ref	Cirkulärreferat
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätten
Prop.	Proposition
SFS	Svensk författningssamling
SkL	Skadeståndslagen (SFS 1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
TFF	Trafikförsäkringsföreningen
TR	Tingsrätten
TSL	Trafikskadelagen (SFS 1975:1410)
TSN	Trafikskadenämnden



# 1 Inledning

## 1.1 Introduktion

Under min studietid har jag arbetat extra på försäkringsbolaget Trygg Hansa. Jag började arbeta med regleringen av trafikskador men kom sedan att arbeta på personskadeavdelningen. Det har varit ett intressant och roligt arbete som gett mig en djupare inblick i försäkringsbranschen. När det var dags att välja ämne inför examensarbetet föll det sig naturligt att skriva inom försäkringsrätten.

Varje år skadas ett stort antal människor i trafiken. Tack vare den obligatoriska trafikförsäkringen är alla garanterade ersättning för sina personskador oavsett vem som är vållande. En grundläggande princip inom svensk skadeståndsrätt är att den skadelidande skall ha full ersättning för sin skada.<sup>1</sup> Men det finns ett par undantag. Ett av dem är att ersättningen till den skadelidande kan jämkas på grund av medvållande på den skadelidandes sida.<sup>2</sup>

Under min tid på personskadeavdelningen märkte jag att jag aldrig reglerade en personskada där ersättningen till den skadelidande jämkades. Detta tyckte jag var underligt och beslöt mig för att skriva en uppsats om jämkning av trafikskadeersättning för att ta reda på varför.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att beskriva rättslaget vid tillämpningen av jämningsreglerna vid personskador i trafikskadelagen (1975:1410) härafter kallad TSL, och skadeståndslagen (1972:207) härafter kallad SkL. Uppsatsen behandlar rekvisiten i jämningsbestämmelserna och jag behandlar i viss utsträckning frågan om hur jämkning bestäms.<sup>3</sup> Jag kommer utifrån gällande rätt att diskutera ett lagförslag som presenteras av Bertil Bengtsson angående en skärpning av jämningsbestämmelsen och föra en diskussion de lege ferenda. Lagförslaget har dock avslagits av regeringen men jag anser att förslaget framför många intressanta synpunkter värda att fundera vidare på.

Mina frågeställningar är:

- Vilka omständigheter påverkar jämkning av trafikskadeersättningen?
- Vilka argument kan framföras för och emot en skärpning av jämningsreglerna?

---

<sup>1</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 100.

<sup>2</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 101.

<sup>3</sup> 12 § TSL och 6:1 SkL

## 1.3 Avgränsningar

Uppsatsen begränsas till att behandla, avseende personskador, jämningsreglerna i TSL och SkL. Jag behandlar inte beräkningen av ersättningen enligt 5 kap. SkL.

Andra områden där jämkning av ersättning för personskada kan förekomma, till exempel i produktansvarslagen eller i patientskadelagen, kommer inte att uppmärksammas i uppsatsen. Detta på grund av att uppsatsen endast behandlar jämkning av trafikskadeersättning enligt TSL och de områden där oklarhet råder.

Tillämpningen av jämningsreglerna har varit föremål för prövning i Trafikskadenämnden, härefter kallad TSN, vid ett antal tillfällen. I uppsatsen refereras alla fall om jämkning som avgjorts av TSN.

Uppsatsen begränsas även till att enbart behandla svensk rätt och kommer därför inte att göra några komparativa bedömningar av utländsk rätt. Uppsatsen kommer heller inte att ta upp något av de fem EG-direktiven om trafikförsäkring då inget av dessa behandlar jämningsbestämmelsen.

## 1.4 Metod och material

I denna uppsats använder jag mig av den traditionella juridiska metoden, vilket innebär att jag söker min information i lagar, förarbeten, praxis och doktrin. En del material och uppgifter har insamlats från Internet. För att få ytterligare material har jag gjort en empirisk undersökning baserad på en intervju.

Linda Nordberg arbetar som skadereglerare på Trygg Hansa personskador i Malmö och har ställt upp som intervjuperson. Jag har valt att använda mig av en intervju eftersom jag ville veta mer om hur jämkning av trafikskadeersättning fungerar i praktiken samt undersöka hur en skadereglerare på ett försäkringsbolag ser på den nuvarande lagstiftningen.

De uppgifter som inhämtats från Ifu utbildnings AB, det vill säga försäkringsbranschens litteratur bör läsas med ett kritiskt öga. Uppgifterna i böckerna är baserade på författarnas egna erfarenheter och dessa är *inte* bindande för försäkringsbranschen. Det anges heller inte vilken författare som skrivit vilket avsnitt i böckerna.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup>Jag har använt mig av två böcker från Ifu utbildnings AB, Engvall, Frida, Ersättning för personskada och Schönning, Ola, Svendenius, Marie, Skadad i trafiken.

Då uppsatsen har till syfte att redogöra för hur rättsläget ser ut i Sverige har praxis spelat en stor roll. Jag kommer att redogöra för ett antal rättsfall. Några av rättsfallen har prövats av hovrätten och en del även av högsta domstolen.

Vid en tvist är det de allmänna domstolarna som i sista hand prövar krav på skadestånd vid ersättning av personskada och i förarbetena påpekas det att rättsutvecklingen ytterst bör styras av dem. Försäkringsområdet har brett ut sig och i många fall täcks skadan av en försäkring. Normalt regleras skadan av ett försäkringsbolag och skadan betalas av trafikförsäkringen. Det är ovanligt parterna gör upp i godo och skadan då betalas av den skadeståndsskyldige själv. TSN har till uppgift att verka för en enhetlig och skälig skadereglering och har en rådgivande karaktär. Ingen kritik har framförts i förarbeten mot TSN:s konfliktlösnings verksamhet. TSN har utarbetat en praxis, vilken både domstolar och försäkringsbolag tar stor hänsyn till. TSN har haft ett stort inflytande på praxis och därför behandlas i korthet TSN och dess verksamhet.<sup>5</sup>

## 1.5 Disposition

Uppsatsens *första* kapitel består av en inledande presentation utav ämnet och inkluderar syfte, metod, avgränsningar och disposition. I det *andra* kapitlet ges en översiktlig introduktion till TSL och behovet av en trafikförsäkring. Det *tredje* kapitlet handlar om begreppet personskada, de ersättningsposter som finns samt om vem som bär bevisbördan för att om jämkning skall ske. I det *fjärde* kapitlet behandlas jämningsreglerna i SkL då dessa överensstämmer med jämningsreglerna i TSL. I det *femte* kapitlet redogörs för jämningsreglerna i TSL och de områden på vilka jämkning kan ske. Även den praxis som finns på området presenteras. Uppsatsens *sjätte* kapitel behandlar en översyn av jämningsbestämmelsen. Det *sjunde* och avslutande kapitlet består av en analys där jag besvarar mina frågeställningar.

---

<sup>5</sup> SOU 1995:33 s. 180.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Historik

Sedan år 1917 har frågan om ersättning för skador orsakade av motorfordon reglerats av bestämmelserna i 1916 års bilansvarighetslag (1916:312), även kallad BAL. Allmänt om 1916 års lag kan nämnas att den var för sin tid ett mycket modernt lagverk. Den gjordes inte om förrän vid TSL:s tillkomst. Med tanke på den enorma expansion bilismen har genomgått är det anmärkningsvärt att vi i Sverige så sent som 1976 hade en bilansvarighetslag från 1916. BAL hade stor betydelse för utformningen av den moderna trafiklagstiftningen.<sup>6</sup>

#### 2.1.1 Bilansvarighetslagen

BAL:s ersättningsregler avsåg skadeståndsansvaret för fordonets ägare och förare. Ägaren var ansvarig för skada som uppkom till följd av trafik med fordonet och kunde undgå ansvarighet endast om det av omständigheterna framgick, att skadan varken vållats av föraren eller orsakats av bristfällighet på fordonet. I praktiken innebar detta att ägaren var tvungen att bevisa att föraren var fri från vållande och att fordonet inte var bristfälligt eller att bristfälligheten varit utan betydelse för skadan.<sup>7</sup>

#### 2.1.2 Trafikskadelagen

Fram tills dess att TSL trädde ikraft hade Sverige ett system där ersättning för skador vid biltrafik motsvarade de flesta andra länders. Systemet bestod av en sträng ansvarsregel i kombination med en obligatorisk försäkring.<sup>8</sup> Denna kombination innebar att det personliga skadeståndsansvaret för bilskador fick en obetydlig praktisk betydelse. Den skadelidande fick vända sig till den skadeståndskyldiges försäkringsbolag för att få ersättning.

Under mitten av 1900-talet riktades det kritik mot skadeståndssystemet i allmänhet. Kritiken bestod i att rätten till skadestånd vid bilskador i realiteten var en rätt till ersättning ur en särskild försäkring men ändå var den utformad som om skadeståndet skulle betalas av skadevållaren personligen.<sup>9</sup>

Problem uppstod när föraren råkade ut för en singelolycka. När detta inträffade kunde han inte erhålla skadestånd eftersom den ende som kunde

---

<sup>6</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 16.

<sup>7</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 18.

<sup>8</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s 276.

<sup>9</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 275.

anses vållande till olyckan var föraren och han kunde inte bli skadeståndsskyldig mot sig själv. Detta har lagstiftaren insett och vid tillkomsten av TSL infördes nya principer, speciellt för personskador. Numera har föraren samma skydd som andra skadelidande. För att få ersättning för personskador ur trafikförsäkringen krävs inte att något vållande kan påvisas. Sådillvida är försäkringen en no fault försäkring, vilket kan översättas till ansvar utan skuld.<sup>10</sup> Rent praktiskt innebär detta att det räcker att ett fordon har orsakat en skada för att ersättning skall komma att utbetalas. Man behöver inte utreda om föraren varit vårdslös eller inte.<sup>11</sup>

Medvållade till en trafikskada kan i undantagsfall medföra att ersättningen kan komma att jämkas. Detta förekommer endast när den skadelidande har medverkat till skadan genom uppsåt eller grov vårdslöshet eller när föraren gjort sig skyldig till rattfylleri och vårdslöst medverkat till skadan.<sup>12</sup>

Ersättningen från trafikförsäkringen är inte ett skadestånd i teknisk mening. I TSL kallas ersättningen istället för trafikskadeersättning. Ersättningen beräknas på samma sätt som skadestånd och kapitel 5 i SkL är tillämplig även på trafikskadeersättningen.<sup>13</sup>

TSL är tillämplig vid skada till följd av trafik med motordrivet fordon.<sup>14</sup> Vad som utgör skada till följd av trafik bedöms enligt motsvarande uttryck i 1916 års lag gällande ansvarighet för skada till följd av automobiltrafik.<sup>15</sup>

Den som drabbas av en personskada till följd av trafik har alltid rätt till trafikskadeersättning. Rätt till ersättning har förare och passagerare, fotgängare och cyklister. Den skadelidande har rätt till ersättning oavsett omständigheterna. Detta innebär att en biltjuv som stjälar en bil och sedan krockar och blir skadad är berättigad till ersättning ur bilens trafikförsäkring. Ersättningen är helt oberoende av vållande på föraren eller någon annans sida. Lagstiftaren har gått långt för att se till att den som åsamkas en personskada får ersättning för skadan. Skälen till detta är dels en önskan om skydd för biltrafikens offer dels en strävan efter att undvika de komplikationer i lagtext och regelsystem som ett undantag skulle kunna medföra.<sup>16</sup>

Lagen gör en skillnad mellan skador som drabbar förare och passagerare och skador som drabbar andra.<sup>17</sup> Förare och passagerare erhåller ersättning från den egna bilens trafikförsäkring.<sup>18</sup> Det har ansetts praktiskt att personskador alltid regleras ur den egna bilens trafikförsäkring. Detta

---

<sup>10</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 276.

<sup>11</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 277.

<sup>12</sup> Hellner, Jan, skadeståndsrätt, s. 280.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Se prop. 1975/76:15 s. 110.

<sup>15</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 278. Vad som är skada till följd av trafik har Nordenson utvecklat i Trafikskadeersättning, s. 579 ff.

<sup>16</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 280.

<sup>17</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 279.

<sup>18</sup> 10 § första stycket TSL.

innebär att vid en kollision mellan två bilar kan den skadelidande inte vända sig till motpartens försäkringsbolag.<sup>19</sup>

### 2.1.3 Passagerare

En av de grundläggande tankarna under förarbetena till TSL var att stärka den skadelidandes ställning. Beträffande skada som drabbar passagerare gällde enligt äldre rätt det så kallade presumtionsansvaret. Detta innebar att ersättning utgår från fordonets trafikförsäkring om varken ägare eller förare kunde visa att skadan inte vållats av föraren och ägaren inte heller kunde visa att skadan inte orsakats av bristfällighet på fordonet. I TSL gäller att trafikskadeersättning för skada på passagerare skall utgå från trafikförsäkringen på fordonet. Numera inträder försäkringsbolagets ersättningsskyldighet oberoende av vållande.<sup>20</sup>

När en förare eller en passagerare råkar ut för en trafikolycka, där skadan är till följd av trafik och personskador uppstår, får den skadelidande alltid ersättning av fordonets försäkringsbolag.<sup>21</sup>

### 2.1.4 Förare

I äldre rätt hade föraren av ett motorfordon ingen rätt till skadestånd eftersom det inte gick att vara skadeståndsskyldig mot sig själv, vare sig när det gällde personskador eller sakskador. Han kunde alltså inte få ut någon ersättning från fordonets trafikförsäkring, såvida han inte på något sätt kunde visa att ägaren varit vållande till skadan. Detta var dock sällan fallet. Här lämnades föraren helt utan skydd av trafikförsäkringen och detta ansågs vara en av de allvarligaste bristerna i det äldre ersättningssystemet. Genom TSL har detta problem avhjälpats. Förare likställs helt med passagerare och har samma rätt att få ersättning för personskada genom fordonets trafikförsäkring.<sup>22</sup>

### 2.1.5 Andra skadelidande

Om någon som befinner sig utanför det försäkrade fordonet drabbas av en personskada skall han i första hand vända sig till det vållande fordonets trafikförsäkringsbolag där han sedan får hjälp med ersättningen för sin skada.<sup>23</sup> Skulle flera fordon ha medverkat till skadan kan han begära

---

<sup>19</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 280.

<sup>20</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 132.

<sup>21</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 133. Undantag från detta gäller vid jämkning.

<sup>22</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 133. Det finns en skillnad mellan förare och passagerare och det gäller vid jämkning. Passagerarens ersättning jämkas inte vid medhjälp till rattfylleri om den inte anses som grov.

<sup>23</sup> 11 § 1st TSL.

ersättning från vilket försäkringsbolag han vill. Försäkringsbolagen har nämligen så kallad solidarisk ersättningsskyldighet för skadan.<sup>24</sup>

## 2.2 Obligatorisk försäkring

I Sverige är det obligatoriskt att teckna en trafikförsäkring vid innehav av ett motordrivet fordon som brukas i trafiken.<sup>25</sup> Är fordonet avställt behövs dock inte en trafikförsäkring. Den som skall teckna försäkringen är fordonets ägare. Ägaren kan vara en enskild person eller ett företag. Undantagna den obligatoriska försäkringsplikten är endast fordon som ägs av staten. De försäkringsbolag som erbjuder en trafikförsäkring är i allmänhet skyldiga att låta en försäkringstagare teckna en försäkring hos bolaget.<sup>26</sup>

## 2.3 Trafikförsäkringsföreningen

Trafikförsäkringsföreningen härfter kallad TFF är ett samarbetsorgan för Sveriges trafikförsäkringsbolag. Verksamheten består i huvudsak av att reglera trafikskador orsakade av okända, oförsäkrade och utländska fordon samt att ta ut en avgift av ägare till oförsäkrade motorfordon.<sup>27</sup>

TFF bildades 1929 i samband med att obligatorisk trafikförsäkring infördes i Sverige. TFF:s verksamhet grundas på bestämmelserna i TSL och trafikförsäkringsförordningen.<sup>28</sup>

Varje år upphör ett stort antal trafikförsäkringar att gälla utan att någon ny försäkring tecknas. Detta innebär att bilägaren bryter mot gällande bestämmelser och att fordonet är oförsäkrat. När detta är fallet kräver TFF bilägaren på en särskild trafikförsäkringsavgift.<sup>29</sup> Debiteringen av trafikförsäkringsavgift startar från och med den dag man blir ägare till ett trafikförsäkringspliktigt oförsäkrat fordon. Vid beräkning av trafikförsäkringsavgiften tas som utgångspunkt den högsta premie som något försäkringsbolag skulle ha tillämpat för ett fordon. Vid jämförelsen tas ingen hänsyn till bilmodell, bonus eller annan premiesänkande faktor utan avgiften blir lika hög för samtliga modeller. Hänsyn tas däremot till fordonets användningssätt. Den högsta premie som något försäkringsbolag tillämpar höjs sedan med 10 procent. Avgiften tas alltid ut med lägst 200 kr. TFF bär betalningsansvar för skador som orsakas av oförsäkrade fordon. Trafikförsäkringsavgiften är avsedd att täcka dessa skadekostnader. Avgiften är en fastställd sanktion som inträder då fordonsägaren har sitt

---

<sup>24</sup> 13 och 23 §§ TSL.

<sup>25</sup> Se 2 § TSL.

<sup>26</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 101.

<sup>27</sup> <http://www.tff.se/templates/Page.aspx?id=127>, 070513, kl. 19.18.

<sup>28</sup> <http://www.tff.se/templates/Page.aspx?id=127>, 070321, kl. 16.36.

<sup>29</sup> Se 34 § TSL.

fordon lagstridigt oförsäkrat. Den är också avsedd att vara ett påtryckningsmedel på fordonsägaren att teckna trafikförsäkring.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> <http://www.tff.se/templates/Page.aspx?id=169>, 070321, kl. 16.52.



# 3 Personskada

## 3.1 Begreppet personskada

Begreppet personskada definieras inte i SkL. I 5 kap. 1 och 2 §§ behandlas enbart vad ersättning för sådan skada omfattar och hur ersättningen skall bestämmas. Avsaknaden av en definition har inte ansetts utgöra något problem. Tolkningen bygger istället på förarbeten och praxis.<sup>31</sup>

När det gäller begreppet personskada inom skadeståndsrätten innefattar det både kroppsliga och psykiska besvär som är en direkt följd av en skada. Det kan handla om en direkt skada, till exempel armbrott eller benbrott, köttår, skrapsår eller nackont. Som personskada räknas också psykiska besvär som kan uppstå om en person exempelvis blir vittne till en släktings död vid en trafikolycka. Besvären räknas som personskada endast om en medicinskt påvisbar effekt föreligger.<sup>32</sup>

## 3.2 Rätten till ersättning

För den som råkar ut för en personskada till följd av trafik betalas ersättning oberoende av hur eller vem skadan orsakats. Att man bortser från vållandet får följderna att också föraren av bilen kan få ersättning på samma sätt som passagerare och andra skadade. Ersättningsansvaret åvilar det försäkringsbolag som har meddelat trafikförsäkring för fordonet. Den skadelidande har därför rätt att få sin ersättning betald direkt från trafikförsäkringen.<sup>33</sup> Det finns en möjlighet att föra talan direkt mot den skadeståndsskyldige<sup>34</sup> men eftersom försäkringstagaren ändå har rätt till ersättning genom trafikförsäkringen finns det i praktisk mening ingen anledning att på egen hand föra talan.<sup>35</sup>

Ersättningen från trafikförsäkringen är alltså formellt sett inget skadestånd utan benämns trafikskadeersättning. Ersättningsbeloppet överensstämmer emellertid med skadeståndet eftersom det skall bestämmas enligt reglerna om skadestånd i 5 kap. SkL.<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> Bengtsson, Bertil, Strömbeck, Erland, Skadeståndslagen- En kommentar, s. 140.

<sup>32</sup> Se SOU 1995:33 s. 61 och Prop. 2000/01:68 s. 17f.

<sup>33</sup> Strömbeck et al, Trafikskadelagen, s. 39.

<sup>34</sup> Se 18 § TSL.

<sup>35</sup> Möjligen kan det bli aktuellt att föra sin talan direkt mot den skadeståndsskyldige i fall där det gått mer än tre år sedan skadetillfället. Preskriptionsreglerna i TSL stadgar att talan skall väckas inom tre år från det att försäkringstagaren fått kännedom om att skadan kunde göras gällande. Dessa preskriptionsregler finns inte i SkL.

<sup>36</sup> Strömbeck et al, Trafikskadelagen, s. 41.

### 3.3 Hur beräknas ersättningen?

Som ovan nämnts ovan skall ersättning för personskada beräknas enligt reglerna i 5 kap. SkL vilket framgår av 9 § TSL. Den som skadas i trafiken får alltså samma ersättning som den som har rätt till skadestånd. Den enda skillnaden är att den som råkat ut för en trafikskada ersätts oberoende av hur den uppkommit. Det räcker att skadan orsakats till följd av trafik. Till skillnad från när det gäller skadestånd, behöver den skadelidande inte bevisa att någon varit vållade till skadan.<sup>37</sup>

Försäkringsbolagen tillämpar vissa generella normer i jämningsfallen. Vid uppsåt och grov vårdslöshet jämkas ersättningen till 1/3 eller till hälften av full ersättningen beroende på omständigheterna. Vid rattfylleri jämkas ersättningen till 2/3 men om brottet anses vara grovt, det vill säga om promillehalten uppgår till 1,0 eller mer så sker jämkning till hälften av full ersättning.<sup>38</sup>

Den skadelidandes behov av ersättningen beaktas i viss mån. Det är inte meningen att jämkningen skall medföra en väsentlig försämring av försörjningsnivån. Genom en lagändring i SkL 2001, fastslogs att jämkningen inte får leda till allvarliga följder för den skadelidandes försörjningsmöjligheter och levnadsförhållanden.<sup>39</sup>

### 3.4 Ersättningens omfattning

Den som råkat ut för en personskada har rätt till ersättning för ekonomisk skada som har uppkommit på grund av olyckan, till exempel sjukvårds- och läkarkostnader. Ersättningen beräknas netto vilket innebär att ersättning ges för den del av kostnaden eller förlusten som inte ersätts genom till exempel socialförsäkringen. Värt att notera är att omfattande vårdkostnader som huvudregel inte jämkas.<sup>40</sup>

När det gäller den inkomstförlust som den skadelidande har haft likställer lagen värdet av hushållsarbete i hemmet och intrång i näringsverksamhet. Vid dödsfall betalas ersättning för begravningskostnader och andra kostnader samt förlust av underhåll.<sup>41</sup> Numera kan närstående också få ersättning för egen personskada med anledning av dödsfallet, främst då för psykiska besvär.<sup>42</sup>

Förutom ersättning för ekonomisk skada utbetalas ersättning för ideell skada. Med ideell skada avses ersättning för sveda och värk under den akuta

---

<sup>37</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 42.

<sup>38</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 39.

<sup>39</sup> Ibid.

<sup>40</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 40.

<sup>41</sup> Se 5 kap. 2 § SkL.

<sup>42</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 42.

sjukdomstiden och ersättning för lyte och men om den skadelidande skulle få en bestående invaliditet. Till ideell skada räknas även ersättning för särskilda olägenheter som kan uppstå.<sup>43</sup>

### 3.4.1 Inkomstförlust

5 kap. första stycket andra punkten SkL anger inkomstförlust som en särskild post. Inkomstförlust är den viktigaste ersättningsposten för den skadelidande då den är den ekonomiskt största.<sup>44</sup>

Under den akuta sjuktiden får den skadelidande ersättning med ett belopp som motsvarar den verkliga inkomstförlusten. När den akuta sjuktiden har upphört skall ersättning för framtida inkomstförlust fastställas.<sup>45</sup>

Vid beräkningen av den skadelidandes inkomstförlust förs ett hypotetiskt resonemang utifrån vad den skadade skulle ha tjänat som oskadad. Sedan jämförs detta med vad han faktiskt uppbär. Mellanskillnaden utgör inkomstförlusten. Ersättningen är skattepliktig.<sup>46</sup>

De största problemen uppkommer vid reglering av skador avseende mycket unga personer som inte hunnit etablera sig på arbetsmarknaden och egna företagare.<sup>47</sup> Detta har lagstiftaren uppmärksammat och därför finns 90-procentregeln. 90-procentregeln är en garantiregel som är avsedd att förhindra att den skadelidandes sociala trygghet äventyras. Denna regel innebär att jämkningen för inkomstförlust inte får göras med ett högre belopp än vad som motsvarar tio procent av den skadelidandes inkomstunderlag, det vill säga den inkomst som den skadelidande skulle ha uppburit som oskadad. Även om jämkning skulle ske får den skadelidande alltså alltid ersättning för sin inkomstförlust med minst 90 procent<sup>48</sup> 90-procentregeln gäller bara den del av den skadelidandes inkomstförlust som inte överstiger 7,5 prisbasbelopp. Överskjutande inkomstförlust jämkas i överensstämmelse med skuldgraden. Övriga ersättningsposter jämkas vanligtvis med hälften<sup>49</sup>

Att ersättningsnivån bestämdes till 90 procent berodde helt enkelt på att ersättningen ur den allmänna försäkringen (sjukpenningen) låg på den nivån vid denna tidpunkt. Fortfarande utgår man från denna procentsats trots att ersättningen från den allmänna försäkringen idag uppgår till 80 procent av inkomstförlusten.<sup>50</sup>

---

<sup>43</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 43.

<sup>44</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 384.

<sup>45</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 47.

<sup>46</sup> [http://www.whiplashinfo.se/Skadereglering/information\\_till\\_skadade.htm](http://www.whiplashinfo.se/Skadereglering/information_till_skadade.htm), 070513, kl. 22.18.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Schönning, Ola, Svendenius, Marie, Skadad i trafiken, s. 84.

<sup>49</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 104.

<sup>50</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 104.

90-procent regeln tillämpas idag till fullo av TSN och används regelmässigt i försäkringsbolagens skadereglering. Jämkningsregeln är befast i TSN:s praxis men har inget stöd i något prejudicerande fall från HD.<sup>51</sup>

På senare tid har det diskuterats om regeln kan ändras. Bertil Bengtsson har lagt fram en promemoria men förslaget har lagts på is. I promemorian från 2005 kritiseras den 90-procentregel som tillämpas i praxis. Ersättningsreglerna borde utformas så att de står för samma budskap som samhället, det vill säga ett klart avståndstagande från användningen av alkohol i trafiken.<sup>52</sup>

### 3.4.2 Sjukvårdskostnader och andra utgifter

En förutsättning för att kostnader skall ersättas är att de är skadebetingade, nödvändiga och skäligen. Rätt till skadestånd finns för kostnader för i såväl förfluten tid som framtiden. Ersättningsgilla kostnader är framför allt sådana som syftar till att neutralisera verkningarna av skadan i den dagliga livsföringen. Som exempel kan nämnas kostnader för sjukvård, sjukhusvård, läkare, sjukgymnast, läkemedel med mera. Ersättningen för dessa kostnader är skattefri.<sup>53</sup>

### 3.4.3 Sveda och värk

Sveda och värk syftar på fysiskt och psykiskt lidande under den akuta sjukdomstiden efter skadan. Enligt Hellner skall det ses som ett slags "plåster på såret". Under posten sveda och värk ersätts alltså smärta och andra fysiska obehag liksom ångest, sömn och koncentrationssvårigheter, depressiva reaktioner, sexuella störningar med mera, som visar sig under den akuta perioden. Ersättningen tar inte bara sikte på sådant lidande som själva skadan i sig innebär utan även på lidande som följer med olika slag av vård och behandling.<sup>54</sup>

Det kan tilläggas att ersättningen är beroende av skadans art, vårdform, smärtegrad vid behandling med mera. TSN:s tabeller för ersättning tillämpas allmänt. Ersättningen för sveda och värk är skattefri.<sup>55</sup>

Det som är unikt när det gäller ersättning för sveda och värk vid personskador är att den skadelidande även får ersättning för skadade kläder och glasögon från trafikförsäkringen.<sup>56</sup> Beträffande ideellt skadestånd och

---

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 105.

<sup>53</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 41.

<sup>54</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 391.

<sup>55</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 41.

<sup>56</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 42.

ersättning för skadade kläder sker däremot jämkning med en viss kvotdel beroende på om vårdslöshet eller grovt rattfylleri föreligger.<sup>57</sup>

### 3.4.4 Lyte och men

Skadeståndsposten lyte eller annat stadigvarande men avser bestående skadeföljder, det vill säga sådant som kvarstår efter den tidpunkt då den skadelidandes tillstånd har blivit stationärt. Skadeföljderna kan antas komma att påverka den skadelidande livet ut.<sup>58</sup>

Ersättningen består av ett skattefritt engångsbelopp och kallas ofta för menersättning och även i detta fall tillämpas TSN:s tabeller.<sup>59</sup>

### 3.4.5 Olägenheter i övrigt

Posten olägenheter i övrigt infördes i skadestandsreglerna genom ändringarna i SkL 2001.<sup>60</sup> Med olägenheter i övrigt avses allmänna besvär av skadan på fritiden och i arbetet. Olägenhetsersättningen kompenserar exempelvis den ökade anspänning som krävs av den skadelidande för att han skall uppnå ett visst arbetsresultat. Skadestånd för olägenheter i övrigt täcker också risken för inkomstförluster genom tillfällig frånvaro från arbetet på grund av obehag och andra besvär eller uttröttnings på grund av skadan. Det bör dock betonas att det avser endast smärre inkomstförluster.<sup>61</sup>

Till viss del kan även fördyrade levnadskostnader och förlust av fritidssysselsättning ersättas under denna punkt.<sup>62</sup>

## 3.5 Bevisbördan

Vem är det egentligen som bär bevisbördan för att det föreligger en situation som omfattas av jämningsbestämmelsen vid personskada? Den kan antingen läggas på den skadelidande eller på trafikförsäkringsbolaget. Huvudregeln är att bevisbördan för skadevållarens handling, skadans omfattning, skadevållarens vårdslöshet, orsakssambandet samt adekvansen åvilar den skadelidande.<sup>63</sup> Men i NJA 1986 s. 470 slog HD fast att bevisbördan åvilar försäkringsbolaget. HD menade att jämningsregeln är fakultativ och vid tillämpningen av denna skall hänsyn tas till de sociala

<sup>57</sup> Ds 2006:12, Trafikförsäkringsfrågor,, s. 125.

<sup>58</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 43.

<sup>59</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 44.

<sup>60</sup> Prop. 2000/01:68.

<sup>61</sup> Strömbäck, Erland, Trafikskadelagen, s. 51.

<sup>62</sup> SE NJA 1992 s. 642.

<sup>63</sup>

[http://www.whiplashinfo.se/juridik/skadestand/skadestand\\_vid\\_personskada.htm#Toc47838712](http://www.whiplashinfo.se/juridik/skadestand/skadestand_vid_personskada.htm#Toc47838712), 070507, kl. 12.23.

trygghetspunkter som är vägledande vid personskada. Dessa omständigheter ansåg HD talade mot en lättnad i bevisbördan för bolaget.<sup>64</sup>

Försäkringsbolaget har vidare bättre möjligheter att göra en utredning av den tekniska bevisningen. Att begära in trafikmålsanteckningar, få ta del av polisanmälan med mera är betydligt lättare för ett stort bolag än för den enskilde som då dessutom är personskadad. Det är därför bolagets sak att visa att förhållandena är sådana att ersättningen skall jämkas.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> NJA 1986 s. 470.

<sup>65</sup> Strömberg et al, Trafikskadelagen, s. 44.

# 4 Jämkningsreglerna i SkL

## 4.1 Allmänt

Den allmänna principen som gäller i svensk skadeståndsrätt är att den som ådragit sig skadeståndsskyldighet skall utge skadestånd och på så sätt ersätta hela den skadelidandes förlust. Detta gäller oavsett om skadan är större eller mindre eller om hans vållande är mer eller mindre grovt. Det finns dock vissa variationer i denna princip. En av dessa är att skadeståndet faktiskt kan jämkas efter att en noggrann utredning gjorts.<sup>66</sup>

Genom 1975 års lagstiftning och tillkomsten av skadeståndslagen (1972:207) skedde en omfattande ändring i regeln om betydelsen av den skadelidandes medverkan. Innan lagändringen jämkades skadeståndet normalt vid varje oaktsamhet på den skadelidandes sida. Detta ansågs naturligt; på samma sätt som en person fick ansvara för en skada som han av vårdslöshet vållat någon annan, skulle han åtminstone delvis bära risken även när vårdslösheten gick ut över honom själv. Detta är även den allmänna principen i andra länder<sup>67</sup>

Numera har resonemanget när det gäller personskador ändrats. Skadeståndet kan jämkas när den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligt, genom grov vårdslöshet eller genom annan vårdslöshet i kombination med rattfylleri. I övrigt utgår fullt skadestånd trots den skadelidandes oaktsamhet.<sup>68</sup> Jämkning sker endast undantagsvis vid personskada, detta på grund av att det socialt och humanitärt sett inte kan anses rimligt att den som drabbas av en skada skall bli lidande för all framtid på grund av en tillfällig oaktsamhet.<sup>69</sup> Vad som också spelar in är att man genom ett långtgående skadeståndsansvar har en stor spridning av risken, skadeståndet täcks i bästa fall av en ansvarsförsäkring och risken sprids då ut på ett kollektiv. Problem uppstår i de fall där försäkring saknas.<sup>70</sup>

Lagstiftaren har heller inte velat anta att folk i allmänhet skulle agera med större försiktighet om de hade vetat att deras ersättning kommer att jämkas om de är vårdslösa. Oavsett vilka skadeståndregler som gäller så brukar folk vara angelägna om att inte råka ut för olyckor.<sup>71</sup>

---

<sup>66</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 425.

<sup>67</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 331.

<sup>68</sup> Ibid.

<sup>69</sup> Prop. 1975:12 s. 31.

<sup>70</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 331.

<sup>71</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 332.

## 4.2 Jämkning vid personskada

När jämningsregeln tillkom uttalades stor oro för att den skulle kunna leda till rättsosäkerhet samt att de skadelidandes intressen skulle bli lidande. Enligt lagtext och förarbeten är kraven dock höga för att jämkning ska kunna ske.<sup>72</sup>

6 kap. 1 § tredje stycket SkL anger vilka omständigheter som skall beaktas vid jämkningen. Denna bestämmelse gäller både vid sakskada och vid personskada, men på grund av de förutsättningar som råder vid personskada blir tillämpningen särpräglad. Jämkning sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor. Vid bedömningen tas även hänsyn till förhållandena i övrigt.<sup>73</sup> första hand skall hänsyn tas till den skadeståndsskyldiges ekonomiska situation. Om skadeståndet anses som oskäligt betungande görs en andra prövning där det prövas om jämkning ändå skall begränsas på grund av den skadelidandes behov av skadeståndet.<sup>74</sup> Skulle den skadelidande ha ovanligt god ekonomi är det inte ett skäl som talar för jämkning om ersättningen annars skulle ha utbetalats. Däremot kan den skadelidandes dåliga ekonomi vara ett övervägande skäl för att jämkning inte kan ske. I försäkringsbranschen tas viss hänsyn till detta, speciellt vid beräkning av inkomstförlust. I dessa fall är det tänkbart att den skadelidande erhåller full ersättning trots grov vårdslöshet. Detta är dock något som blir mer aktuellt vid sakskada och ren förmögenhetsskada.<sup>75</sup>

Intressant är att i samband med lagändringarna 2001 övervägdes det att i lagtexten uttryckligen ange att den skadelidandes behov av ersättningen skulle beaktas vid en jämningsprövning. Regeringen framhöll att i de få fall där jämkning kan bli aktuell är utgångspunkten att jämkning inte får leda till allvarliga följder för den skadelidandes försörjningsmöjligheter eller levnadsmöjligheter. Praxis ansågs ha denna ståndpunkt. Genom en lagändring skulle risken att alltför mycket betona den skadelidandes behov vid prövningen bli avsevärt större.<sup>76</sup>

### 4.2.1 Uppsåtlig medverkan

Skadestånd enligt skadeståndslagen kan jämkas då den skadelidande uppsåtligen har medverkat till skadan. Detta gäller vanligen vid självmordsförsök.<sup>77</sup>

---

<sup>72</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 428.

<sup>73</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen- En kommentar, s. 337.

<sup>74</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 428.

<sup>75</sup> SOU 1995:33 s. 176.

<sup>76</sup> Prop. 2000/01:68 s. 44.

<sup>77</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 225.



När uppsåt förekommer på den skadelidandes sida, är det vanligen fråga om ett samtycke till skadan från hans sida. Ofta innebär samtycket att den skadelidandes handling blir tillåten.<sup>78</sup>

Vid misslyckade självmordsförsök uppstår en speciell situation. Här har den skadelidande försökt att ta livet av sig, men sannolikt inte tänkt sig att överleva med en allvarlig kroppsskada. I dessa fall föreligger inte uppsåt till personskada från den skadelidandes sida men möjligtvis grov vårdslöshet som också kan leda till jämkning. När en personskada lett till döden så har däremot uppsåtsfrågan betydelse.<sup>79</sup>

Enligt 6 kap. 1 § första stycket tredje meningen SkL kan i de fall där personskadan lett till döden, skadeståndet till de efterlevande jämkas om den avlidne uppsåtligt medverkat till dödsfallet. Ett exempel på detta är självmord. Detta kan jämföras med första meningen i samma paragraf som behandlar försök till självmord. Dessa skador är vanligt förekommande vid bil- och järnvägstrafik. Här kompliceras dock bedömningen av att det kan vara svårt att styrka att den avlidne hade för avsikt att ta sitt liv samt att det är svårt att lägga något vållande på den part som faktiskt orsakade skadan. Denna person är egentligen noll vållande till kollisionen men på grund av det strikta ansvar som en bilförare har blivit ålagd genom TSL så blir denna part ändå vållande. Vad som ytterligare komplicerar bedömningen är att den skadelidandes psykiska tillstånd i många av dessa fall inte är normalt.<sup>80</sup>

Domstolarna har trots lagtextens ordalydelse gjort den bedömningen att när det handlar om självmord så skall full ersättning utgå till de efterlevande. Den enda gången så inte sker är i de fall det kan anses som stötande. När det gäller självmordsförsök så kan dock skadeståndet jämkas.<sup>81</sup>

I praxis finns en rad rättsfall där jämkning vid uppsåtliga brott har prövats. Vad som genomgående har varit avgörande är hur skyldighet att erlagga ett ojämkat skadestånd skulle påverka den skadeståndsskyldiges rehabilitering. Har beslut om jämkning fattats har flera omständigheter, bland annat brottets svårighetsgrad, inverkat på storleken på det belopp som jämkats.<sup>82</sup>

## 4.2.2 Grov vårdslöshet

Även i de fall där den skadelidande har varit grovt vårdslös kan jämkning ske. Det är dock sällsynt att vårdslösheten betraktas som så allvarlig att den kan anses som grov. Tyvärr finns det väldigt lite praxis som kan belysa frågan.<sup>83</sup>

---

<sup>78</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 333.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 227.

<sup>81</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 228.

<sup>82</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 434.

<sup>83</sup> Se 6:1 SkL och Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 333.

Den allmänna uppfattningen, som också är grunden för jämningsregeln i SkL är att vårdslösheten endast skall betraktas som grov om den är av ett mycket allvarligt slag och om den skadelidandes handling är präglad av nonchalans och hänsynslöshet och om detta inneburit en avsevärd risk även för andra än för honom själv och om han visat likgiltighet för sitt eget liv och hälsa.<sup>84</sup>

Vid misslyckade självmordsförsök kan jämkning bli aktuellt på grund av grovt medvållande.<sup>85</sup>

Inte ens i rättspraxis där den äldre skadeståndsrätten tillämpades och skadestånd för personskada jämkades ”till noll” motsvarade denna beskrivning. Enligt skadeståndsrätten är berusning inte en tillräcklig grund för att motivera jämkning. Det är därför ovanligt att jämkning förekommer på grund av grovt vårdslös medverkan till personskada. Det är heller inte obligatoriskt att jämka skadeståndet. I lagen står det skrivet att jämkning av skadeståndet *kan* ske.<sup>86</sup>

### 4.2.3 Rattfylleri

Regeln om jämkning vid rattfylleri, som tillkom med TSL, får för SkL:s del betydelse i de fall där en rattfull förare skadas genom en medtrafikants eller vägverkets vållande. Skulle föraren ha varit vårdslös kan hans skadeståndskrav jämkas och även hans krav på trafikskadeersättning. Den skadelidande kan alltså inte få ut mer ersättning genom att åberopa regler i SkL istället för i TSL. Här räcker det troligen med ringa vårdslöshet för jämkning. Vårdslösheten skall då ha förekommit i samband med bilkörningen. Den behöver inte ha haft samband med förarens alkoholpåverkan. När jämkningen sker bör graden av den skadelidandes skuld spela en väsentlig roll.<sup>87</sup>

Som nämnts ovan är berusning inte en tillräcklig grund för att jämkning skall ske. Berusning måste kombineras med vårdslöshet, men då är det tillräckligt med enkel vårdslöshet.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> Se prop. 1975:12 s. 133. Se också Bengtsson, Bertil, Om jämkning av skadestånd, s. 71.

<sup>85</sup> Se NJA 1983 s. 522 del II.

<sup>86</sup> Se 6 kap. 1 § första stycket SkL och Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s 225.

<sup>87</sup> Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen - en kommentar, s. 337.

<sup>88</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s 225.

# 5 Jämkningsreglerna i TSL

## 5.1 Allmänt

Huvudregeln i SkL är att den som drabbats av en personskada skall ha full ersättning för sin skada.<sup>89</sup> Det finns vissa undantag och ett av dem är ersättningen kan jämkas på grund av medvållande på den skadelidandes sida.<sup>90</sup>

Innan TSL trädde i kraft 1976 kunde ersättningen för personskador jämkas om den skadelidande medverkat till sin skada genom vårdslöshet. Vid denna tidpunkt jämkades ersättningen normalt sett i alla fall där den skadelidande var oaktsam. Ersättningen jämkades med en viss kvotdel efter vad som var skäligt med hänsyn till graden av skuld på skadevållarens och den skadelidandes sida. Medvållandebestämmelserna ansågs stämma väl överens med allmänna rättvisesynpunkter. Bakom detta fanns även preventionstanken som tillmättes stor betydelse.<sup>91</sup>

I början av 70-talet märktes en tydlig tendens till en mildare bedömning av den skadelidandes medvållande i fråga om personskada vid trafikolyckor. De nya medverkanbestämmelserna i SkL och i TSL innebar att den rättsutveckling som redan var på gång kom att fullföljas. Det som skedde var att den skadelidandes ställning vid en personskada förbättrades på ett unikt sätt som saknade motstycke internationellt sätt.<sup>92</sup>

Den 1 januari 2002 trädde lagändringarna till skadeståndslagen i kraft. Lagändringarna grundade sig på betänkandet som Kommittén om ideell skada presenterade 1995 "Ersättning för ideell skada vid personskada".<sup>93</sup> Skadestånd för personskada kan jämkas på samma sätt som tidigare men när bedömningen görs skall den skadelidandes behov i ännu högre grad beaktas.<sup>94</sup>

Enligt de ändrade bestämmelserna som fortfarande gäller kan skadestånd respektive trafikskadeersättning vid personskada jämkas om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. När en förare gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och på detta sätt medverkat till skadan kan ersättningen jämkas även om vårdslösheten inte betraktas som grov. Medverkansregeln kan också tillämpas vid singelolyckor, där det inte finns någon annan vållande än den skadade. Exempel på detta är när en rattfyllerist kör ner i diket och skadar

---

<sup>89</sup> SOU 1995:33 och Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 425.

<sup>90</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 101.

<sup>91</sup> Ibid.

<sup>92</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s 102.

<sup>93</sup> SOU 1995:33.

<sup>94</sup> Engvall, Frida, Ersättning för personskada, s. 113.

sig.<sup>95</sup> Jämkning kan även ske vid självmord. Om personskadan leder till döden kan ersättningen till de efterlevande jämkas om den avlidne uppsåtligen medverkat till dödsfallet. Men i praktiken får efterlevande till den som omkommit alltid full ersättning enligt reglerna i 5 kap. 2 § SkL då HD fastslagit att jämkning endast skall ske om det kan anses stöttande att ersättning skall utbetalas.<sup>96</sup> Exempel på detta är när den avlidne begått självmord för att bereda de efterlevande vinning.<sup>97</sup>

När förutsättningarna för jämkning enligt 12 § TSL och 6 kap. 1 § SkL är uppfyllda kan jämkning ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och efter övriga omständigheter. Det är inte enbart graden av skuld på vardera sidan som blir avgörande, vilket var fallet tidigare. Hänsyn måste också tas till andra omständigheter, framförallt parternas ekonomiska förhållanden kan vägas in i bedömningen.<sup>98</sup>

I lagtexten framgår det att nykterhetsbrottet inte utgör en självständig orsaksfaktor som kan medföra jämkning. I förarbeten stadgas det att brottet i sig inte är en sådan omständighet som enligt paragrafen skulle kunna påverka graden av jämkning till den skadelidandes nackdel. Föreskriften om att hänsyn måste tas till övriga omständigheter är i första hand avsedd att utnyttjas i den skadelidandes intresse.<sup>99</sup>

Innan 1975 års TSL jämkades ersättningen med kvotdel till 2/3, 1/2 eller 1/3. Efter reformen och det nya sociala synsättet, som kom att prägla de nya ersättningsreglerna började försäkringsbolagen dock frångå kvotdelsjämkningen vid personskada.<sup>100</sup>

Ersättning för ideell skada började jämkas strikt efter den jämningsgrad som fastställts. Ersättning för kostnader ansågs däremot inte kunna jämkas. När det gällde inkomstförlust utvecklades den tidigare nämnda 90-procentregeln.<sup>101</sup>

Ett stort problem är att vägledande domstolspraxis om hur jämkning sker vid trafikskador saknas. Detta gäller både rattfyllerifall och andra situationer där jämningsregeln tillämpas. Som följd av den nästan undantagslösa täckningen av personskador genom biltrafik är det idag sällsynt med tvister huruvida det finns rätt till ersättning, till skillnad från tvister om beräkningen av ersättningen.<sup>102</sup>

Här följer ett exempel på hur jämkning av trafikskadeersättningen kan ske. En 21 årig ung man får allvarliga personskador då han kör av vägen med sin

<sup>95</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 284.

<sup>96</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 38.

<sup>97</sup> NJA 1981 s. 920.

<sup>98</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 103.

<sup>99</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 104.

<sup>100</sup> Ibid.

<sup>101</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 105.

<sup>102</sup> Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, s. 284.

motorcykel. En utredning visar att den skadelidande var rattfull när han körde och att han även körde alldeles för fort. I TR:n döms han för grovt rattfylleri och vårdslöshet i trafik till fängelse i en månad.<sup>103</sup> När försäkringsbolaget skall beräkna ersättningen för personskadan måste hänsyn tas till det faktum att den skadelidande gjort sig skyldig till grovt rattfylleri samt att han varit vårdslös genom att framföra fordonet för fort vid olyckan. Trafikskadenämnden gör en prövning och kommer precis som försäkringsbolaget fram till att trafikskadeersättningen skall jämkas med hälften mot vad som annars skulle ha utgått. Undantaget gäller den skadelidandes inkomstförlust där den så kallade 90-procent regeln används. Den skadelidande har en del kostnader för vård och dessa kostnader jämkas inte heller.<sup>104</sup>

## 5.2 Trafikskadenämnden

TSN har utarbetat en praxis, som både domstolar och försäkringsbolag tar stor hänsyn till. Här följer därför en kortfattad presentation om TSN och dess verksamhet.

Enligt 6 § första stycket i 1976 års trafikförsäkringsförordning skall samtliga försäkringsbolag tillsammans med TFF upprätthålla och bekosta en skaderegleringsnämnd, vars reglemente godkänns av regeringen. TSN har till uppgift att se till att trafikskadeersättningen blir så rättvis och enhetlig som möjligt. Regeringen har fastställt att de försäkringsbolag som reglerar trafikskador skall rådfråga TSN om hur bedömningen och beräkningen av trafikskadeersättning skall ske. Detta för att ersättningen till den skadelidande skall bli så rättvis som möjligt. Det skall inte spela någon roll vilket försäkringsbolag ersättningen kommer från. Även domstol eller annan myndighet kan begära yttranden från TSN.<sup>105</sup>

TSN har till uppgift att ge försäkringsbolagen förslag på ersättningens storlek, särskilt i sådana fall där skadan leder till invaliditet eller döden. Det är omöjligt för TSN att göra en bedömning i varje enskilt fall utan har upprättat vissa tabeller som en skadereglerare kan ta till sin hjälp när ersättningen skall fastställas. I slutändan beror ersättningens storlek på skadereglerarens bedömning varför vissa variationer i ersättningens storlek kan förekomma.<sup>106</sup>

TSN består av en ordförande, sex vice ordförande, tolv lekmanaledamöter och tolv bolagsjurister. Ordföranden och vice ordföranden skall vara lagfarna och ha domarerfarenhet. Ordföranden, vice ordföranden och lekmanaledamöterna får inte vara anställda av något försäkringsbolag.<sup>107</sup>

---

<sup>103</sup> Schönning,-Svendenius, Skadad i trafiken, s. 84.

<sup>104</sup> Schönning- Svendenius, Skadad i trafiken, s. 84.

<sup>105</sup> SOU 1995:33 s. 180 och <http://www.trafikskadenamnden.se/> 070321, kl. 17.00.

<sup>106</sup> SOU 1995:33 s. 181 och <http://www.trafikskadenamnden.se/> 070321, kl. 17.00.

<sup>107</sup> SOU 1995:33 s. 180 f.

## 5.2.1 Vilka frågor behandlas i TSN?

Försäkringsbolagen är skyldiga att rådfråga TSN när det gäller ersättning för förlust av underhåll efter en avliden person, ersättning för inkomstförlust, ersättning för lyte och men samt ersättning för kostnader och olägenheter. TSN behandlar även andra frågor om ersättning när den skadelidande begär att bolaget ska hänskjuta saken till TSN. Skyldighet att höra TSN finns inte, om ersättningsfrågan förts till domstol.<sup>108</sup> Det är dock endast ett enda fall av de fall som prövas av TSN går vidare till domstol.<sup>109</sup>

## 5.2.2 Cirkulärreferat nr 2/1980

I Cirkulärreferat nr 2/1980 gjorde den skadelidande sig skyldig till rattfylleri i samband med en trafikolycka och han ansågs ha medverkat till skadan genom vårdslöshet. På grund av detta bör ersättningen jämkas till hälften. TSN har i cirkulärreferat 2-1980 uttalat sig dels i det aktuella fallet men även angående de mer allmänna principerna när det gäller jämkning. Det aktuella fallet bedömdes enligt följande.

I övrigt fastslog TSN följande:

Som framgår av tidigare cirkulärreferat sker jämkning med en kvotdel av trafikskadeersättningen, det vill säga skadeersättningen före olyckan. Enligt TSN:s praxis sker jämkning vanligen till hälften när den skadelidande har gjort sig skyldig till rattfylleri och därigenom medverkat till skadan genom vårdslöshet.

Under lagstiftningsarbetet har det tydliggjorts att vid jämkning av trafikskadeersättning bör hänsyn tas till den skadelidandes ekonomiska situation. Av sociala och även humanitära skäl är tanken att den skadelidandes ekonomiska situation inte skall äventyras genom jämkning av trafikskadeersättningen. Det kan påpekas att i många fall är förmånerna från det allmänna av en så pass betydande storlek att den skadelidandes inkomst till en stor del täcks härigenom.

Enligt nämndens mening bör den skadelidande alltid vara tillförsäkrad en sådan inkomstnivå att den verkliga inkomsten tillsammans med trafikskadeersättningen inte kommer att understiga 90 procent av inkomstunderlaget såsom oskadad.

## 5.3 Uppsåt

12 § TSL som behandlar jämkning av ersättning för personskada, när den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan, är nästan identisk med den bestämmelse om jämkning av

<sup>108</sup> <http://www.trafikskadenamnden.se/>, 070321, kl. 17.08.

<sup>109</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 125.

skadestånd för personskada på grund av den skadelidandes medvållande som presenteras ovan i 6 kap. 1 § första stycket andra punkten SkL. Regeln är avsedd att ha samma innebörd och skall i princip tillämpas på samma sätt.<sup>110</sup>

Det hör inte till vanligheterna att en person uppsåtligen medverkar till att han drabbas av en personskada. Fall där försäkringsbolagen kan jämka ersättningen till den skadelidande är därför ovanligt.<sup>111</sup>

Exempel där jämkning eventuellt kan bli aktuellt är när en person vill begå självmord och kastar sig framför en bil eller en buss eller kör sin bil mot en bergvägg men som misslyckas i sitt självmordsförsök. Den skadelidande överlever, kanske med svåra skador. I det här fallet kan det inte påstås att den skadelidande samtycker till sin skada. Vad han ville uppnå var en skada av ett helt annat slag, nämligen ett dödsfall. Den skadelidandes handlande betraktas dock ändå som uppsåtligt.<sup>112</sup>

Vid jämkning skall hänsyn tas till vad som är skäligt. När det gäller självmord har jämkning av trafikskadeersättning till de efterlevande haft en tendens att göras med en viss återhållsamhet då det för många är ett känsligt ämne.<sup>113</sup>

Vid intervjun med skaderegleraren Linda Nordberg berättade hon om ett fall där hon jämkat ersättning vid ett självmordsförsök. Den skadelidande hade medvetet kört sin bil rakt in i en bergvägg. Den skadelidande överlevde med svåra personskador som följd. Ersättning för sveda och värk jämkades till noll. Den skadelidande var arbetslös och därför fanns ingen anledning att jämka hans ersättning för inkomstförlust. De vårdkostnader som den skadelidande haft jämkades inte. Vid tiden för intervjun med Linda Nordberg hade det ännu inte gått ett år sedan skadan. Den skadelidande fick ett fult ärr i ansiktet och ett år efter skadedatum kommer han att få ersättning för ärrret. Denna ersättning kommer dock också att jämkas.

### **5.3.1 NJA 1983 s. 522 del I**

NJA 1983 s. 522 del I handlar om en person som led av epilepsi och som kastat sig framför en lastbil. Den skadelidande ådrog sig svåra personskador. Lastbilens försäkringsbolag menade att han handlat uppsåtligt genom att kasta sig framför bilen. Den skadelidande anförde att han var så förvirrad på grund av sin sjukdom att han inte visste vad han gjorde. HD fann att utredningen i målet visade att mannen befann sig i ett sådant tillstånd av förvirring att han faktiskt inte var medveten om sitt handlande. Övervägande omständigheter talade för att han inte varit så medveten om

---

<sup>110</sup> Nordenson, Ulf. K, Trafikskadersättning, s. 162.

<sup>111</sup> Ibid.

<sup>112</sup> Nordenson, Ulf. K, Trafikskadersättning, s 163.

<sup>113</sup> Nordenson, Ulf, K, Trafikskadeersättning, s 164.

sitt handlande att jämkning kunde komma ifråga. Den skadelidande erhöll ojämkad ersättning.

### **5.3.2 NJA 1983 s. 522 del II**

NJA 1983 s. 522 del II behandlar tillämpningen av 12 § TSL då en psykiskt sjuk person på grund av eget handlande hamnat framför en lastbil och åsamkats personskador.

Den skadelidande S var en 43 årig man som sedan 1957 behandlats på sjukhus för psykisk abnormitet. När trafikolyckan inträffade vårdades han på sjukhus på grund av depression. Vid en permission gick den skadelidande till stationen och kastade sig framför ett tåg för att ta sitt liv. Det kom dock inget tåg och S återvände till sjukhuset. När han gick över ett obevakat övergångsställe blev S påkörd av en lastbil och ådrog sig svåra personskador.

S ville ha full ersättning för sina personskador. S medgav att han varit vållade till skadan genom vårdslöshet men att denna inte kan betraktas som grov. S ansåg sig berättigad till ojämkad ersättning då han vid tiden för olyckan led av en psykisk abnormitet och att det var på grund av denna som S hamnade framför lastbilen. Av denna anledning menade den skadelidande att han i vållandehänseende skulle bedömas mildare.

HD fann precis som TR och HovR:n att det fick anses utrett att S kastat sig framför lastbilen med avsikt att ta sitt liv. Vidare ansåg HD att det ”fanns skäl att anta att S tillstånd vid olyckan närmast kan betraktas som jämställt med sinnesjukdom”.

HD hänvisade även till förarbetena till SkL, där det tydligt framgår att det särskilt vid personskada, av social och humanitära skäl, finns anledning att bedöma i synnerhet barns men även psykiskt abnorma medverkan mildare. HD ansåg att det var tydligt att S på grund av de handikapp som följde av olyckan var i en situation som inneburit en avsevärd försämring för honom. Även om S var ensamt vållande till olyckan ansågs det skäligt att S fick en till 2/3 jämkad trafikskadersättning. HD motiverade detta med att den skadades situation ytterligare försämrats både från ekonomisk och social synpunkt efter olyckan.

## **5.4 Grov vårdslöshet**

Ansvar är strängt för trafikförsäkringen. Detta är dock inget hinder för att medverkan på den skadelidandes sida kan påverka rätten till ersättning. När det gäller personskador sker jämkning dock endast i undantagsfall. Enkel vårdslöshet påverkar inte ersättningen om vårdslösheten inte sker tillsammans med rattfylleri. Endast då kan ersättningen jämkas. Om en



bilförare gör sig skyldig till grov vårdslöshet som leder till en kollision och själv skadas så kan ersättningen sättas ned.<sup>114</sup>

Vid tillkomsten av TSL fanns det en viss tveksamhet huruvida jämkning skulle ske vid grov vårdslöshet. Slutligen bestämdes det att eftersom den skadelidande visat en uppenbar hänsynslöshet och likgiltighet för andra trafikanters säkerhet skulle det anses stötande om han fick full ersättning.<sup>115</sup>

Det framgår av praxis att domstolarna är mycket återhållsamma i skadestands- och försäkringsrättsliga sammanhang när det gäller att fastslå ett oaktsamt beteende som grovt vårdslöst. När det gäller personskada och begreppet grov vårdslöshet bör begreppet ”ges en mycket restriktiv tillämpning”. Vårdslösheten måste vara av ett mycket allvarligt slag för att betraktas som grov. Exempel på detta är de situationer där den skadelidande har gjort sig skyldig till en allvarlig överträdelse av trafikreglerna och genom denna visat uppenbar hänsynslöshet och likgiltighet inför andra trafikanters säkerhet.<sup>116</sup>

De vanligaste fallen som kan föranleda jämkning är då en förare till ett motordrivet fordon har gjort sig skyldig till en särskilt allvarlig oaktsamhet, till exempel omkörning på en smal väg i en skymd kurva eller på ett backkrön med skymd sikt.<sup>117</sup>

Vid intervjun med skaderegleraren Linda Nordberg framkom det att hon och de andra på Trygg Hansas personskadeavdelning endast kände till ett fall där jämkning skett enbart på den grunden att den skadelidande framfört sitt fordon på ett grovt vårdslös sätt. Det vanligaste när det gäller jämkning för grov vårdslöshet är att det sker i kombination med rattfylleri.<sup>118</sup>

### **5.4.1 Cirkulärreferat nr 7/198**

Försäkringstagaren N var med om en trafikolycka och vid olyckan ådrog han sig brott i vänster lårben och fotled samt tand och ansiktsskador. Försäkringsbolaget ansåg att ersättningen bör jämkas ”till noll”. Den skadelidande menade att ersättningen inte borde jämkas annat än till hälften och absolut inte med mer än 2/3.

När det gäller förhållandena på platsen och omständigheterna kring olyckan är det värt att notera följande. Olyckan inträffade på en bro där högsta tillåten hastighet var 70 km/tim. Vid olyckstillfället var det mörkt men vädret och vägförhållandena var utmärkta, belysningen var tänd och sikten fri. När skadan inträffade körde N på fel sida av körbanan och frontalkrockade med en mötande bil med fyra personer i fordonet. Samtliga

---

<sup>114</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 15.

<sup>115</sup> Prop. 1975/76:15, s.42.

<sup>116</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 166.

<sup>117</sup> Ibid.

<sup>118</sup> Intervju med Linda Nordberg, personskadereglerare på Trygg Hansa.

personer i det mötande fordonet ådrog sig personskador. Efter olyckan uppmättes 16 meter långa bromsspår från det mötande fordonet. Den tekniska undersökningen visade att inget av fordonen var behäftat med sådana fel som kunnat orsaka eller bidra till olyckan. Det visade sig att N hade en alkoholkoncentration i blodet som uppgick till minst 2,42 promille. På grund av det omständigheterna ovan är N dömd för vållande till kroppsskada, grov vårdslöshet i trafik samt rattfylleri.

Genom sitt sätt att framföra fordonet ledde detta till personskador även för personerna i det mötande fordonet och på grund av den grova vårdslöshet N visat ansåg TSN att hans ersättning borde bli föremål för jämkning. Även om N får anses ha varit ensam vållande till olyckan skall ersättningen skäligen inte jämkas med mer än 1/3.

## 5.4.2 Cirkulärreferat nr 1/2005

I detta fall ansåg TSN att ersättning för lyte och men samt andra olägenheter till MQ borde jämkas till noll då den skadelidande har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. MQ ådrog sig en nackskada i samband med en trafikolycka. Försäkringsbolaget hävdade att ersättningen för personskadan borde jämkas till noll då försäkringstagaren vid olyckstillfället bland annat gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. MQ har inte accepterade inte bolagets beslut.

MQ hade i TR:n dömts för olovlig körning, tillgrepp av fortskaffningsmedel, grov vårdslöshet i trafik samt för vållande till kroppsskada. Domstolen konstaterade att MQ genom sitt körsätt i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet vid förandet av fordonet. MQ fortsatte sin färd trots att han var skyldig att stanna för den efterföljande polisbilen vilket resulterade i en trafikolycka. TR:n antog att MQ kört på detta sätt för att undkomma polisbilen och att han då ägnat sig åt ett medvetet risktagande. På grund av detta skall hans oaktsamhet bedömas som grov.

Mot bakgrund av den allvarliga förseelsen och den uppenbara likgiltighet som MQ visat för andra medtrafikanter och hans egen situation fann TSN att det skulle vara stötande att ideell ersättning skulle utgå till honom från trafikförsäkringen. TSN vägde också in i sin bedömning det faktum att MQ förhållandevis fick lätta skador. Ersättning för lyte och men samt för olägenheter bör jämkas till noll.

I detta fall utgår jag från att den skadelidande, då han endast har haft lättare nackskador, inte haft någon inkomstförlust. Om den skadelidande däremot hade haft en inkomstförlust hade denna kunnat jämkats på det sätt som diskuterats ovan.<sup>119</sup>

---

<sup>119</sup> Se 3.4.1 angående inkomstförlust.

## 5.5 Rattfylleri

I propositionen (1975/76:15) med förslag till TSL föreslogs inte någon särbestämmelse om jämkning vid rattfylleri. Inte heller föreslogs detta i betänkandet av trafikskadeutredningen som förslaget byggde på.<sup>120</sup> Det avgörandet skälet mot en sådan specialbestämmelse var att ersättningsfrågan och den kriminalpolitiska frågan borde hållas åtskilda.<sup>121</sup>

I riksdagen väcktes dock motioner avseende en ändring av jämningsbestämmelsen som skulle möjliggöra jämkning av trafikskadeersättning även när den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleri. Enligt Lagutskottet var det en viktig uppgift för lagstiftaren att så långt som möjligt motverka att människor kör rattfulla. Ett visst ingrepp i ersättningsreglerna borde ha en viss preventiv effekt. Samtidigt menade utskottet att det inte kunde komma i fråga att tillåta jämkning enbart på den grunden att den skadelidande gjort sig skyldig till brott.<sup>122</sup> Lagutskottet föreslog på grund av detta att de särbestämmelser i SkL och TSL som utgör gällande rätt och som innebär att trafikskadeersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri skall kunna jämkas även om vårdslösheten inte kan betecknas som grov.<sup>123</sup>

### 5.5.1 Medverkan

En förutsättning för jämkning enligt 12 § TSL är att föraren genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Att en person kört berusad är inte i sig en grund för att jämka ersättningen. Man måste även kunna visa att personen kört vårdslöst och att det är detta som är orsaken till trafikolyckan. Det räcker med ringa vårdslöshet. Det krävs inte att den konstateras ha samband med förarens alkoholpåverkan.<sup>124</sup>

Det måste finnas ett tidsmässigt samband mellan trafiknykterhetsbrottet och den vårdslöshet som har orsakat eller medverkat till skadan. Föraren måste ha gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrottet vid själva skadetillfället. Detta kan orsaka problem. Anta att en bilägare själv reparerat sin bil och då genom vårdslöshet försatt bilen i ett trafikfarligt skick. Lite senare på dagen dricker han alkohol och sätter sig sedan i bilen och ger sig ut i trafiken. På grund av den felaktigt utförda reparationen glider bilen över på fel körbana och ner i diket. Föraren får personskador. Någon vårdslöshet vid förandet av bilen kan inte ligga föraren till last. Men han var straffbart påverkad av alkohol och har med all säkerhet medverkat till sina skador. Då det krävs en

---

<sup>120</sup> SOU 1974:87.

<sup>121</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 103.

<sup>122</sup> Se Bengtsson-Strömbäck, Skadeståndslagen – en kommentar, s. 306.

<sup>123</sup> Ds 2006:12 trafikförsäkringsfrågor, s. 103.

<sup>124</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 170.

tidsmässig koppling som krävs mellan nykterhetsbrottet och vållandet kan förarens ersättning för personskada inte jämkas.<sup>125</sup>

Ett annat scenario kan nämnas. En alkoholpåverkad förare frontalkrockar med en mötande bil som kommit över på fel sida av körbanan. Någon oaktsamhet med avseende på förandet av bilen kan inte läggas den alkoholpåverkade föraren till last. Trots att han ådragit sig allvarliga personskador kör föraren iväg från olycksplatsen, antagligen är hans omdöme nedsatt på grund av alkoholpåverkan. När han söker läkarvård först två veckor efter olyckan har hans skador förvärrats och han blir invaliderad till 25 procent. Detta hade inte skett om han kommit under läkarvård omedelbart. Inte heller i detta fall kan ersättningen jämkas då oaktsamheten begåtts först efter det att trafiknykterhetsbrottet fullbordats och även avslutats. Det måste föreligga en bevisad oaktsamhet och en adekvat kausalitet mellan denna oaktsamhet och den skada som föraren har lidit.<sup>126</sup>

Att en bristfällighet på fordonet har orsakat skadan föranleder alltså inte att jämningsregeln blir tillämplig. Om bristfälligheten skulle kunna tillräknas föraren som vårdslöshet, om han exempelvis har kört en bil med vetskap om att bromsarna fungerade dåligt och en olycka inträffar på grund av detta, kan jämkning eventuellt ske.<sup>127</sup>

## 5.5.2 TR nr 7/1980

A framförde en till lätt motorcykel omändrad moped. I en lång kurva miste han kontrollen över fordonet och körde på en lyktstolpe och sedan ännu en, varpå han gled omkull och fick allvarliga personskador. Vid olyckstillfället var A alkoholpåverkad och han dömdes senare för rattfylleri. När det gäller målet om trafikskadersättning för personskada har A befunnits skyldig till vårdslöshet vid förandet av fordonet och anses genom detta själv ha vållat sina skador. Ersättningen jämkades till hälften.

## 5.5.3 HovR:n den 15 april 1981

N körde en omändrad moped som tillhörde någon annan. Han gled omkull och fick svåra personskador. N var vid olyckstillfället alkoholpåverkad och dömdes senare för detta. Mopeden visade sig sakna trafikförsäkring.

N stämde TFF i TR:n . TFF bär ansvaret för oförsäkrade fordon och N yrkade på trafikskadersättning för sveda och värk med 12000 kr. TFF medgav ersättningsskyldighet och skäligheten i beloppet men bestred att utge högre belopp än 6000 kr då de menade att den skadelidandes ersättning

---

<sup>125</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 170.

<sup>126</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 171.

<sup>127</sup> Ibid.

skulle jämkas med hälften då han både gjort sig skyldig till rattfylleri samt medverkade till skadan på grund av vårdslöshet.

N anförde att han haft körkort i många år och var en erfaren förare av både bil och motorcykel. Han hade inget minne av olyckan men menade att olyckan inte hade något med hans alkoholkonsumtion att göra utan härrör sig från förhållandena på platsen. N bestred att han genom vårdslöshet medverkat till skadan.

TFF menade att N färdades ovarsamt och vållade olyckan dels genom att köra för fort dels genom att köra vingligt. Det fanns ett vittne som sett olyckan som uppgav att N kört för fort i en kurva samt att han kört vingligt.

Genom vittnet fann TR:n det styrkt att N vid tillfället färdades ovarsamt dels genom att hålla alldeles för hög fart, dels genom hans alkoholpåverkade tillstånd. N hade genom vårdslöshet medverkat till skadan.

Med hänsyn till det anförda samt att det handlade om en singelolycka och övriga omständigheter ansåg TR:n att ersättningen till N skall jämkas till hälften. TFF skall till N betala 6000 kr. N överklagade till HovR:n som fastställde TR:ns domslut.<sup>128</sup>

#### **5.5.4 RH 1997:112**

En bilförare, Samuel H, körde i alkoholpåverkat tillstånd av vägen och krockade med ett träd. Vid kollisionen ådrog han sig allvarliga personskador. Senare dömdes Samuel H för grovt rattfylleri. Försäkringsbolaget ville med stöd av 12 § 3 stycket TSL endast utge jämkad ersättning.

Samuel H menade att han hade rätt till ojämkad ersättning och i andra hand yrkade han att ersättningen om den skulle jämkas endast skulle så ske till två tredjedelar. Bolaget hävdade att Samuel H genom vårdslöshet medverkat till skadan. Samuel H hade inget minne av olyckan men anförde att det på den aktuella sträckan är gott om vilt. Då olyckan skedde i skymningen kan olyckan mycket väl ha berott på att han fått väja för ett djur.

TR:n fann det ostridigt att försäkringsfall föreligger och att Samuel H har rätt till ersättning. Frågan är om ersättningen skall jämkas. Då Samuel H under alkoholpåverkan framförde fordonet föreligger det förutsättningar att jämka ersättningen om han genom vårdslöshet medverkat till skadan. Som nämnts ovan räcker det inte att föraren gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Han måste även ha varit vårdslös. Regels tillämplighet kräver inte att oaktsamheten är straffbar som vårdslöshet i trafik utan även en ringa oaktsamhet från förarens sida kan leda till

---

<sup>128</sup> Engvall, Frida, Ersättning för personskada, s. 121.

jämkning. I vanliga fall när det gäller en singelolycka brukar en förklaring till olyckan kunna sökas hos föraren. Denne kan ha somnat bakom ratten, kört slarvigt eller för fort. En singelolycka behöver inte bero på föraren utan det kan även vara fel på bilen, brister i vägen, dåligt väglag osv.

Vid alkoholpåverkan nedsätts en människas omdöme, koncentrationsförmåga, reaktionsförmåga samt uppfattningsförmåga. Med hänsyn till den höga alkoholkoncentration som uppmättes i Samuel H:s blod efter olyckan kan slutsatsen dras att Samuel H orsakat olyckan genom att han brustit i oaksamhet. Det finns dock ingen utredning om förhållandena på olycksplatsen. Därför kunde bolagets inte anses ha styrkt sitt påstående om att Samuel H genom vårdslöshet orsakat skadan. TR:n fann inte skäl att jämka ersättningen.

Bolaget överklagade till HovR:n som fick utreda vem som har bevisbördan för att det föreligger en situation som omfattas av jämningsbestämmelsen vid personskada. HovR:n hänvisar till NJA 1986 s. 470 där domstolen fastställde att bevisbördan åvilar bolaget. Bolaget menade att det har fullgjort sin bevisbörda om det framstår som övervägande mer sannolikt att Samuel H brustit i uppmärksamhet. HovR:n menade att jämningsregeln är fakultativ och vid tillämpningen av denna skall hänsyn tas till de sociala trygghetspunkter som är vägledande vid personskada. Dessa omständigheter talar mot en lättnad i bevisbördan för bolaget. Dessutom har försäkringsgivaren i allmänhet bättre möjligheter att ordna en utredning av den tekniska bevisningen.<sup>129</sup> Det är därför bolagets sak att visa att förhållandena är sådana att ersättningen skall jämkas.

Även HovR:n tyckte att det låg nära till hands att dra slutsatsen att Samuel H orsakat skadan genom att han brustit i aktsamhet. Men bolaget hade inte lagt fram någon utredning till stöd för detta vid sidan av den skadelidandes promillehalt.

En så hög alkoholkoncentration som den Samuel H haft talar med hög sannolikhet för att en person med normala alkoholvanor kommer att brista i oaksamhet vid förandet av ett fordon. Det av bolaget åberopade, i alkoholfrågor sakkunniga vittnet menar att detta kan bero på så kallade alkoholtolerans och en person som utvecklat sådan tolerans kan, till skillnad från en normalkonsument framföra ett motorfordon. HovR:n fastställde TR:ns domslut.

### **5.5.5 NJA 2000 s. 150**

Sven-Olov P körde med hög alkoholkoncentration i blodet av vägen och fick allvarliga personskador. Orsaken till olyckan har inte kunnat fastställas men en tänkbar orsak kan vara att föraren varit vårdslös. Den skadelidande har fått ojämkad ersättning.

---

<sup>129</sup> Se NJA 1984 s. 501.

HD fällde Sven-Olov P till ansvar för grovt rattfylleri. För att trafikskadeersättning för den skadelidandes personskador skall kunna jämkas krävs att Sven-Olov P genom vårdslöshet själv orsakat sina skador. Den som har bevisbördan för detta är försäkringsbolaget. Bolaget skall förebbringa en utredning som visar att det finns förutsättningar för jämkning. I detta fall handlade det om en singelolycka. Sven-Olov P har inget minne av olyckstillfället och utredningen kan inte klart peka på orsaken till olyckan. Kraven på försäkringsbolagets utredning måste anpassas efter detta.

Chefsöverläkaren som vittnade påtalade att alkohol i allmänhet har negativa effekter på människan, bland annat när det gäller reaktionsförmåga. När en bil kör av vägen och föraren har en hög alkoholkoncentration kan slutsatsen ofta dras att föraren varit vårdslös. Det är då en förutsättning att det inte finns några andra omständigheter som tyder på att det finns en annan förklaring till olyckan.

TR menade att det fanns flera omständigheter som talade för att det fanns en älg på vägen vid olyckstillfället som Sven-Olov P väjde för. HovR:n delade denna uppfattning och HD fann ingen anledning att frånga denna uppfattning. Omständigheterna talade för att det kunde finnas en annan orsak till olyckan och att Sven-Olov P kanske inte alls varit vårdslös. På grund av detta är det inte styrkt att Sven-Olov P orsakat sina skador genom vårdslöshet och ojämkad ersättning skall utgå.

### **5.5.6 Passagerare**

Jämkningsregeln avseende rattfylleri är tillämplig endast beträffande föraren. Om en passagerare gör sig skyldig till medhjälp till rattfylleri kanske genom att precis före eller under färden bjuda föraren på alkohol så medverkar passageraren till en trafikolycka. Passagerarens ersättning för en eventuell personskada jämkas inte, såvida hans egen vårdslöshet inte är att anse som grov.<sup>130</sup>

## **5.6 Jämkning av begravningskostnader och efterlevandes förlust av underhåll**

När en person avlider i en trafikolycka är de efterlevande berättigade till ersättning för kostnader med anledning av dödsfallet.<sup>131</sup> Exempel på sådan ersättning kan vara begravningskostnader, samt ersättning för förlust av

---

<sup>130</sup> Nordenson, Ulf, Trafikskadeersättning, s. 171.

<sup>131</sup> Se 5 kap. 2 § SkL.

underhåll. Underhållsersättningens storlek skall anpassas så att de efterlevande i princip kan behålla sin ekonomiska standard. Berättigade till underhållsersättning är efterlevande som enligt lag har rätt till underhåll från den avlidne.<sup>132</sup>

Vad som är nytt från ändringen av SkL 2001 är att numera kan även närstående få rätt till ersättning för sin egen personskada.<sup>133</sup> Med personskada i dessa fall räknas främst psykiska besvär som en nära anhörig kan ha åsamkats på grund av dödsfallet. Det kan bli aktuellt med ett belopp för sveda och värk. Däremot kan ersättning inte utgå för sorg och saknad.<sup>134</sup>

I NJA 1981 s. 920 begick en bilförare självmord genom att medvetet köra in i mitträcket på en motorväg. Han efterlämnade en änka samt ett minderårigt barn. Fråga var om jämkning av trafikskadeersättning för begravningskostnader och för efterlevandes förlust av underhåll skulle utgå. Enligt 12 § TSL kan jämkning av trafikskadeersättning till efterlevande ske om den skadelidande uppsåtligen medverkat till dödsfallet. Mot bakgrund av att trafikförsäkringen har en så kallad socialförsäkringskaraktär har denna bestämmelse ansetts ha den innebörden att som huvudregel jämkas inte trafikskadeersättning i dessa fall. Resultatet blir då att full ersättning utgår när ett självmord begåtts utan tanke på att bereda de efterlevande vinning. Om en sådan tanke funnits anses det stötande att full ersättning utgår från trafikförsäkringen till de efterlevande. Bevisbördan ligger på försäkringsgivaren. Om försäkringsgivaren kan göra sannolikt att självmord begåtts för att bereda de efterlevande vinning bör jämkning kunna ske.<sup>135</sup>

Utredningen visar att A inte begått självmord på ett sådant sätt att det skulle bereda hans efterlevande ekonomisk vinning och skydd för framtiden och de lever heller inte under sådana ekonomiska förhållanden att det skulle anses stötande att full ersättning lämnas.<sup>136</sup>

## 5.7 Medvållande av avliden

6 kap. 1 § tredje meningen SkL reglerar dödsolyckor där den omkomne medverkat. Om den efterlevande kräver skadestånd enligt 5 kap. 2 § SkL jämkas skadeståndet endast vid uppsåt hos avlidne, det vill säga i självmordsfall. Denna regel skiljer sig avsevärt från vad som normalt gäller i utländsk rätt. Där identifieras de efterlevande med den avlidne vilket medför att ersättningen till dem jämkas. Enligt SkL sker ingen identifikation vid vårdslöshet, inte ens om den anses som grov. En sådan sker enbart när den avlidne avsiktligt berövade sig livet.<sup>137</sup>

---

<sup>132</sup> Strömbäck et al, Trafikskadelagen, s. 50.

<sup>133</sup> Se 5 kap. 2 § tredje punkten.

<sup>134</sup> Ibid.

<sup>135</sup> NJA 1981 s. 920 och Bengtsson Bertil, Om jämkning av skadestånd, s. 135.

<sup>136</sup> Ibid.

<sup>137</sup> Bengtsson, Bertil, Strömbeck, Erland, Skadeståndslagen- En kommentar, s. 338.



# 6 En översyn av jämningsbestämmelsen

## 6.1 Allmänt

Sveriges försäkringsförbund har begärt att nuvarande bestämmelser om jämkning av trafikskadeersättning skall ses över. De vill att bestämmelserna skall ändras så att jämkning skall kunna ske i alla de situationer där det konstaterats att föraren varit rattonykter vid olyckstillfället. Detta skall alltså gälla i alla situationer även om den skadelidande inte har varit vållande. Ändringen skulle också innebära att jämkningen kan gå längre än vad den gör idag. En rattfull förare skall inte kunna få mer i ersättning än den som är skadad och hänvisad till den allmänna försäkringen. Dessa synpunkter delas av TFF.<sup>138</sup>

Sveriges försäkringsförbund menar att det ligger i statens intresse att minimera det lidande och de kostnader som alkoholpåverkade förare orsakar samhället. På grund av detta menar förbundet att bestämmelserna i TSL och de motsvarande bestämmelserna i SkL bör ses över. Det kan inte anses acceptabelt att en person som gör sig skyldig till rattfylleri och skadar sig i trafiken och får ojämkad ersättning. Det krävs en tydlig markering från samhällets sida att det inte är ett acceptabelt beteende och detta måste markeras med jämkad ersättning i de situationer där det går att påvisa att den skadelidande varit rattfull. Det skall alltså inte krävas bevisning om att en rattfull förare genom vårdslöshet bidragit till skadan.<sup>139</sup>

## 6.2 Skall ett konstaterat rattfylleribrott i sig utgöra skäl för jämkning?

Bertil Bengtsson delar Sveriges försäkringsförbunds åsikter dessa och anser också att jämningsbestämmelsen bör skärpas. Frågan är om ett konstaterat rattfylleribrott i sig skall utgöra grund för jämkning oavsett vem som är vållande till olyckan? I sin promemoria föreslår Bertil Bengtsson att ett förtydligande tillägg skall göras i jämningsregeln om att rattfylleribrottet skall beaktas vid den skälighetsbedömning som görs.<sup>140</sup>

Att inte jämningsreglerna i TSL har ändrats beror på att även om etiska synpunkter och hänsyn till det allmänna rättsmedvetandet talar för en

---

<sup>138</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 107.

<sup>139</sup> Ibid.

<sup>140</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 113.

jämkning så är många av den åsikten att de sociala och humanitära skäl som talar mot en jämkning är så pass starka att bestämmelsen inte kan ändras.<sup>141</sup>

### 6.3 Åtgärder mot trafiknykterhetsbrott

Rattfylleri är idag en av de främsta orsakerna till trafikskador. Årligen dödas ett stort antal personer i trafikskador på grund av rattfylleri. Åtgärder har vidtagits för att skärpa kraven på nykterhet i trafiken och för att på så sätt minska antalet trafikolyckor och rattfylleribrottsligheten.<sup>142</sup>

Den 1 januari 1990 sänktes gränsen för rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet. Trafiknykterhetsbrottet delades vid samma tid in i brotten rattfylleri och grovt rattfylleri. Samtidigt skärptes lagstiftningen för grovt rattfylleri. Gränsvärdet sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraflet höjdes från ett till två års fängelse. Det dröjde ända fram till 1999 innan lagstiftningen för så kallad drograttfylleri ändrades och det infördes en nollgräns för narkotika i trafiken.<sup>143</sup>

Vid denna tidpunkt ändrades även bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom. Maximistraflet för grovt brott höjdes till sex års fängelse för vållande till annans död och till fyra års fängelse för vållande av kroppsskada eller sjukdom. Ändringen innebar att om någon vid förande av motorfordon gjort sig skyldig till vållande av annans död under påverkan av alkohol eller annat medel, skall detta särskilt beaktas när det gäller bedömningen om brottet är grovt eller inte. Detsamma gäller vid vållande till kroppsskada eller sjukdom.<sup>144</sup>

På senare tid har en rad lagstiftningsåtgärder vidtagits. Bland annat har bestämmelser som gör det lättare för polisen att förhindra trafiknykterhetsbrott vidtagits. Genom införandet av de nya bestämmelserna är det nu möjligt för polisen att omhänderta personens bilnycklar eller om så krävs fordonet. Detta för att förhindra att personen efter att ha stoppats av polisen ändå kör vidare.<sup>145</sup>

Förslag på alkoholåtgärder för att förhindra rattfylleri och på alkoholåtgärder för personer med alkoholproblem och rattfyllerister är nu under utredning.<sup>146</sup>

---

<sup>141</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 108.

<sup>142</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 109.

<sup>143</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 109.

<sup>144</sup> Ibid.

<sup>145</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 110.

<sup>146</sup> Ds 2006:12 Trafikförsäkringsfrågor, s. 111.

# 7 Analys

## 7.1 Vilka omständigheter påverkar jämkning av trafikskadeersättningen?

En grundläggande princip i svensk skadeståndsrätt är att den som tillfogas en skada skall ha full ersättning för skadan. Från regeln finns det ett par undantag och det viktigaste av dem är att ersättning kan jämkas på grund av medvållande på den skadelidandes sida.

De tre främsta områdena där jämkning kan ske är vid grov vårdslöshet, uppsåt och vid rattfylleri. Skadestånd respektive trafikskadeersättning vid personskada kan jämkas om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. När en förare gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och genom detta medverkat till skadan kan ersättningen jämkas även om vårdslösheten inte betraktas som grov.

Det hör inte till vanligheterna att jämkning sker vid uppsåt. I NJA 1983 s. 522 del I resonerade HD som så att trots att det ansågs utrett att den skadelidande kastat sig framför lastbilen med avsikt att ta sitt liv kunde jämkning ändå inte ske. Detta då utredningen i målet visade att mannen befann sig i ett sådant tillstånd av förvirring och faktiskt inte varit medveten om sitt handlande. Intressant är att i NJA 1983 s. 522 del II gjorde HD en helt annan bedömning. Där jämkades ersättningen med 2/3 trots att den skadelidande led av ett akut abnormtillstånd som kunde jämföras med sinnesjukdom. Med hänsyn till den skadelidandes sinnestillstånd och den milda bedömning som gäller vid fullbordat självmord är HD:s bedömning förhållandevis sträng.

Under intervjun med Linda Nordberg frågade jag henne vad hon trodde var orsaken till att försäkringsbolagen sällan jämkar trafikskadeersättning i fall där den skadelidande har försökt begå självmord. Hon menade att en anledning kan vara att den skadelidande inte anmäler sina personskador till försäkringsbolaget.

Skulle den skadelidande lyckats i sitt uppsåt att ta sitt liv jämkas ersättningen som huvudregel inte till de efterlevande. Det är endast i de fall där den avlidne begått självmord för att bereda de efterlevande vinning som ersättningen kan jämkas. Än så länge finns det bara ett rättsfall på detta område.<sup>147</sup>

När det gäller grov vårdslöshet tycket jag det var anmärkningsvärt att det bara finns ett enda rättsfall där trafikskadeersättningen jämkats där den skadelidande gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafiken. Det vanligaste

när det gäller jämkning vid grov vårdslöshet är att det i flesta fall sker i kombination med rattfylleri. Varför finns där bara ett enda fall där en bilförare gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafiken och denna vårdslöshet ansågs så allvarlig att jämkning för den skadelidandes personskada kom ifråga. En anledning till att det inte finns mer praxis i denna fråga är kanske att den skadelidande inte begär någon ersättning från försäkringsbolaget för sina personskador. Många av dessa olyckor är säkert singelolyckor och om den skadelidande inte gör någon anmälan till sitt försäkringsbolag så finns det ju heller ingen anledning att utge ersättning eller då heller jämka ersättningen.

Den allra vanligaste orsaken till att trafikskadeersättning jämkas är på grund av att den skadelidande gjort sig skyldig till rattfylleri. En avgörande förutsättning för att ersättningen skall komma att jämkas är att föraren genom vårdslöshet har medverkat till skadan.<sup>148</sup> Här räcker det dock med ringa vårdslöshet. Vårdslösheten måste alltså inte konstaterats ha samband med förarens alkoholpåverkan.

Under intervjun med Linda Nordberg berättade hon att det är viktigt att när polis kommer till en olycksplats och föraren troligtvis är alkoholpåverkad, att blodprov omgående tas på den skadelidande. Det har tydligen hänt att den skadelidande efter en kollision börjat dricka för att på så sätt undkomma rattfylleribrott. Det kan vara svårt att bevisa när den skadelidande faktiskt började dricka.

I den praxis som finns är det inte ofta som jämkning har skett. I RH 1997:112 skedde ingen jämkning av trafikskadeersättningen trots att den skadelidande var alkoholpåverkad. Detta på grund av att försäkringsbolaget inte hade gjort en teknisk undersökning. En singelolycka behöver inte bero på föraren utan det kan även vara fel på bilen, brister i vägen, dåligt väglag och så vidare. Eftersom det försäkringsbolaget som bär bevisbördan kunde jämkning inte ske.

Inte heller i NJA 2000 s. 150 kunde ersättning ha jämkats. Trots att det var ostridigt att den skadelidande hade en hög alkoholkoncentration i blodet och en läkare vittnade om de negativa effekter alkohol kan ha vid bilkörning jämkades ersättningen inte. När en bil kör av vägen och föraren har en hög alkoholkoncentration kan slutsatsen ofta dras att föraren varit vårdslös. Det är då en förutsättning att det inte finns några andra omständigheter som tyder på att det finns en annan förklaring till olyckan. I detta fall handlade det om en singelolycka och den skadelidande hade inget minne av olyckstillfället. Försäkringsbolagets tekniska utredning kunde inte klart peka på orsaken till olyckan.

När det är konstaterat att trafikskadeersättningen skall jämkas är det vissa omständigheter som påverkar hur den sker. Jämkningsen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor

---

<sup>148</sup> 12 § TSL.

samt på omständigheter i övrigt. Skuldgraden blir alltså inte den ensamt övervägande faktorn utan andra faktorer såsom den skadelidandes ekonomiska förhållande kan vägas in i bedömningen.

Som tidigare nämnts är trafiknykterhetsbrottet en självständig orsaksfaktor som i sig enbart medför jämkning. Förarbetena tyder också att trafiknykterhetsbrottet inte är en sådan övrig omständighet som enligt 12 § TSL kan påverka jämningsgraden till den skadelidandes nackdel. Dessa övriga omständigheter är främst till för att användas till den skadelidandes fördel.

## **7.2 Vilka argument kan framföras för och emot en skärpning av jämningsreglerna?**

Försäkringsbranschen är av den åsikten att det är oacceptabelt att den skadelidande skall få ersättning i de situationer då föraren varit rattnykter vid skadetillfället. Jämkning borde ske även om den skadelidande faktiskt inte är vållande till kollisionen. Även om jämningsbestämmelsen inte ändras på detta vis borde i alla fall jämkningen gå längre än vad den gör i nuläget. En rattfull förare borde inte få mer i ersättning än vad han hade fått från den allmänna försäkringen. Det måste tydliggöras att samhället inte accepterar alkohol i kombination med bilkörning. Detta kan bara åstadkommas genom en tydlig markering av jämkning av trafikskadeersättning i alla de situationer då det klart konstaterats att föraren varit rattfull. Kravet på bevisning att föraren samtidigt genom vårdslös bidragit till skadan måste frångås. Det är svårt att utifrån det allmänna rättsmedvetandet motivera att den som varit rattfull och fått en personskada behandlas mer förmånligt än någon på skadas på ett annat sätt. TFF stödjer denna uppfattning. Försäkringsbranschen menar att jämningsregeln borde ändras vad gäller rattfylleri, alltså inte vad gäller uppsåt eller grov vårdslöshet.

När jag började skriva på mitt examensarbete så tyckte jag att i de fall när den skadelidande kör rattfull borde han inte ha någon ersättning överhuvudtaget. Men under månaderna som gått har jag till viss del ändrat uppfattning. Om till exempel, en ung man kör bil alkoholpåverkad och i en singelolycka ådrar sig personsador och kanske blir så illa skadad att skadan kommer påverka honom för resten av livet, då skulle det vara ett väldigt hårt straff att jämka ersättningen till noll. Den skadelidande kanske dessutom har en familj att försörja. Om den skadelidandes framtida inkomstförlust jämkades till noll skulle den skadelidande lida av detta resten av sitt liv. Det är här 90-procentregeln är så viktig. Den är avsedd att förhindra att den sociala tryggheten äventyras för den skadelidande och även för hans familj. Det finns både för och nackdelar med 90-procentsregeln. Det kan tyckas märkligt att om en persons ramlar och slår sig och får ersättning från sin

sjuk- och olycksfallsförsäkring bara får 80 procent i ersättning för inkomstförlust medan en person som kör rattfull och utsätter både sig själv och andar för fara får 90 procent i ersättning. Både de personer inom försäkringsbranschen samt personer utan insikt i försäkringsvärlden som jag diskuterat 90-procent regeln tycker alla att detta är mycket märkligt.

Försäkringsförbundet och TFF vill att 90-procentregeln skall ändras. De anser att det är orimligt att den som varit rattfull och skadas i trafiken i skall få högre ersättning än någon som skadas på annat sätt och då är hänvisad till den allmänna försäkringen. Som nämnts tidigare är ersättningen från sjukpenningen och avtalsförsäkringen 80 procent. En invändning mot detta resonemang är att den skadelidande är skyddad av trafikförsäkringen, som oftast är betald av honom själv, och det är därför naturligt att han får extra ersättning med anledning av en personskada. En ändring avseende 90-procentsregeln skulle vara mest ingripande för den skadelidande som inte hunnit få någon förvärvsinkomst.

Trots detta kan 90-procent regeln uppfattas som lite väl generös när den tillämpas på en rattfyllerist som orsakat sina egna personskador. En flexiblare praxis hade varit befogad. Det är dock svårt att med lagstiftningens hjälp åstadkomma en sådan ändring. Att i lagen ange hur mycket ersättningen skall jämkas från fall till fall skulle innebära svårigheter att upprätthålla kraven på en enhetlig och likvärdig bedömning för dem som skadas i trafiken. Det är ju fråga om en skälighetsbedömning som är beroende av många olika omständigheter. Det kan trots detta vara en idé att i lagtexten markera att inställningen vid bedömning av alkoholpåverkade är strängare numera.

Frågan är om ett konstaterat rattfylleribrott i sig skall utgöra grund för jämkning? Det finns för och nackdelar med att ge trafiknykterhetsbrottet större betydelse än vad det har för närvarande när det gäller jämkning av trafikskadeersättningen. Inställningen vid TSL:s tillkomst när det gällde att sätta ned ersättningen enbart på den grunden att den skadelidande har begått ett trafiknykterhetsbrott var att detta skulle innebära att ett alltför stort avsteg från de ersättningsrättsliga principer som råder och kan eventuellt leda till alltför stränga resultat.

En invändning mot en skärpning kan vara att en jämkning redan vid styrkt rattfylleribrott i praktiken innebär ett livslångt straff för den skadelidande. En sådan jämkningsregel är ett alltför stort avsteg från den social och humanitära hänsyn som ligger bakom den gällande lagstiftningen och riskerar att drabba ekonomiskt svaga skadelidande alltför hårt.

Ett annat argument mot en skärpning av jämkningsregeln är fallet när den skadelidande är rattonykter men det är motparten som är vållande till olyckan. Den skadelidande kanske har stannat helt enligt reglerna vid ett rödljus och blir sedan påkörd bakifrån av motparten som är hundra procent vållande till skadan. I detta fall spelar inte den skadelidandes rattonykterhet någon som helst roll och då kan det inte anses rättvist att hela den

skadelidandes ersättning för skadan jämkas till noll. Det är antagligen att gå lite väl långt när jämkning alltid ska ske vid bevisat rattfylleri, oavsett omständigheterna i övrigt vid skadan.

Vad Linda Nordberg och jag diskuterade var också det faktum att den skadelidande faktiskt betalar trafikförsäkringspremier för att när en skada inträffar få full ersättning för personskadan.

Som argument för en skärpt jämningsregel kan anföras att det är viktigt att tydligt markera samhällets avståndstagande mot trafiknykterhetsbrott. De allra flesta är av den uppfattningen att det är vårdslöst att köra bil efter att ha druckit alkohol. Ett annat viktigt argument är att det uppfattas som allmänt stötande att den skadelidande som begår detta brott skall få en så pass generös ersättning från trafikförsäkringen medan personer som blir skadade på annat sätt får en mindre generös ersättning från den allmänna försäkringen.

Ytterligare ett argument för en skärpt jämningsregel är att det är svårt för försäkringsbolagen att bevisa att den skadelidande som kört rattfull därutöver medverkat till skadan. Så var fallet i NJA 2000 s. 150. Försäkringsbolagen har bevisbördan för att den skadelidande kört rattfull och därutöver genom vårdslöshet orsakat skadan. Rattfylleri går ganska enkelt att bevisa men att därutöver bevisa vårdslöshet är svårare. Trots detta anser jag att det är rimligt att bevisbördan ligger på försäkringsbolaget. De har bättre möjligheter att göra en teknisk utredning.

Skäl kan föras både för och emot en skärpning av reglerna om jämkning av ersättningen till alkoholpåverkade förare. Jämningsregeln i TSL verkar inte stämma helt överens med den nu rådande inställningen till rattfylleribrottet.

Under intervjun med Linda Nordberg frågade jag henne vad hon ansåg om den nuvarande lagstiftningen. Hon ansåg att TSL var ett solitt regelverk men att det största problemet är att 12 § TSL så sällan tillämpas i praktiken. Det finns väldigt lite praxis på området både när det gäller rattfyllerifall och andra situationer där jämningsregeln tillämpas. Som följd av den nästan undantagslösa täckningen av personskador genom biltrafik är det idag sällsynt med tvister huruvida det finns rätt till ersättning, till skillnad från tvister om beräkningen av ersättningen.

När det gäller frågan om jämkning kan ske när en förare när denna gjort sig skyldig till rattfylleri grovt rattfylleri så krävs det att styrkt ”enkel” vårdslös på förarens sida i samband med olyckan. Det är svårt att inse varför vårdslöshet i kombination med rattfylleri skall utgöra en självständig grund för jämkning. En annan följd av 12 § TSL är också att medhjälp till förarens rattfylleri inte heller kan föranleda jämkning. Bertil Bengtsson menar att ett alternativ är att rattfylleri istället beaktas som en omständighet i skadan vid jämningsbedömningen än att det som nu utgör en självständig jämningsgrund.

Ett annat alternativ när det gäller den nuvarande lagstiftningen är att ett tillägg i jämningsbestämmelsen skulle kunna göras. Ett förtydligande om att rattfylleribrottet skall beaktas vid den skälighetsbedömning som skall göras innan jämkning sker.

Slutligen kan jag konstatera att vi har en mycket heltäckande lagstiftning när det gäller ersättning för personskador men att jämningsbestämmelserna borde ses över och ändras. Rattfylleribrottet ställer till med så många onödiga olyckor och det måste klart markeras att det är oacceptabelt att köra bil efter att ha druckit alkohol.



# Käll- och litteraturförteckning

## Litteratur

- Bengtsson, Bertil                      Om jämkning av skadestånd, Lund 1982
- Bengtsson, Bertil  
Strömbäck, Erland                      Skadeståndslagen- en kommentar, Stockholm 2006
- Engvall, Frida (red)                      Ersättning vid personskada, okt 2004, Ifu utbildnings AB, Stockholm 2004
- Hellner, Jan                                Skadeståndsrätt, 7:e upplagan, Stockholm 1972
- Nordenson, Ulf                            Trafikskadeersättning-                      kommentar                      till trafikskadelagstiftningen
- Roos, Carl Martin                        Ersättningsrätt                      och                      Ersättningssystem, Stockholm, 1990
- Schönning, Ola,  
Svedenius, Marie                        Skadad i trafiken, Stockholm, 2003
- Strömbäck, Erland                        Trafikskadelagen, 6:e upplagan, Solna 2003

## Förarbeten

- Prop. 1975/76:15                        Förslag till trafikskadelag
- Prop. 2000/01:68                        Ersättning vid ideell skada, Stockholm 2001
- SOU 1974:87                              Trafikskadeersättning
- SOU 1995:33                              Ersättning vid ideell skada vid personskada, Slutbetänkande av kommittén om ideell skada, Stockholm 1995.
- Ds 2006:12                                Trafikförsäkringsfrågor m.m.

## **Övrigt**

Intervju

Linda Nordberg, skadereglerare på Trygg Hansa  
Personskador, Malmö

# Rättsfallsförteckning

## **Referat från NJA**

NJA 1981 s. 920

NJA 1983 s. 522 del I och II

NJA 2000 s. 150

## **Referat från TR:n och HovR:n**

TR nr 7-1980

RH 1997 s. 112

HovR:n den 15 april 1981

## **Referat från TSN**

Cirk ref nr 2-1980

Cirk ref nr 7-1983

Cirk ref nr 1-2005