



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Johan Pieplow

Om jämkning av skadestånd till
följd av personskada på grund
av eget medvållande

Examensarbete
20 poäng

Handledare: Eva Lindell-Frantz

Ämnesområde Civilrätt, skadeståndsrätt

Termin 2

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRORD	2
FÖRKORTNINGAR	3
1 INLEDNING	4
1.1 Syfte	4
1.2 Metod	4
1.3 Avgränsningar	4
1.4 Några centrala begrepp	5
2 BAKGRUND	6
2.1 Allmän bakgrund	6
2.2 Personskadeersättning ur trafikförsäkring	7
2.3 Förutsättningar för jämkning	7
2.4 Tillämpade kvotdelar	8
2.5 Bevisbörda	9
2.6 Trafikskadenämnden och praxis	9
2.6.1 Trafikskadenämndens positiva roll i praxis	10
2.6.2 Kritik mot Trafikskadenämnden	11
2.7 Uppräkning av skadeståndslivräntor	11
2.8 Utländska förhållanden	12
2.8.1 Urval av jämförelseländer	12
2.8.2 EU- Efta och direktiven på området	12
2.8.3 Norge	13
2.8.4 Finland	14
2.8.5 Danmark	14
2.8.6 England	14
2.8.7 Frankrike	14
2.8.8 Tyskland	15
3 JÄMKNING VID EGEN PERSONSKADA	16
3.1 Grunderna för jämkning	16

3.2	Jämkning av de olika delposterna	18
3.3	90-procentregeln	18
3.3.1.1	Regelns konstruktion	19
3.3.1.2	Senare överväganden om regelns bevarande	21
3.3.2	Skäl för regeln	21
3.3.3	Skäl mot regeln	21
3.3.4	Aktuellt rättsfall	22
3.3.4.1	Omständigheterna i ärendet	22
3.3.4.2	Trafikskadenämnden	23
3.3.4.3	Bolagets grunder för ändring av regeln	23
3.3.4.4	Den skadades grunder för 90 % ersättning	24
3.3.4.5	Tingsrätten	25
3.3.4.6	Hovrätten	26
3.3.4.7	Inför prövning i HD	27
3.3.5	Analys och kommentarer	28
4	SJÄLVMORD	32
4.1	Gällande regler	32
4.1.1	Ersättning för kostnader och förlust av underhåll	33
4.1.2	Tredjemansskadan och jämkning	34
4.1.3	Tredjemansskadan övriga frågeställningar	34
4.1.4	Anpassning av jämningsregler eller misstag?	35
4.1.5	Andra ersättningssystem	36
4.1.6	Sammanfattande analys och kommentar	37
5	ANALYS OCH SLUTKOMMENTAR	39
5.1	Försäkringens förtjänster	39
5.2	Brister i försäkringen	40
5.3	Slutsatser	41
	KÄLLFÖRTECKNING	42
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	43

Sammanfattning

Denna uppsats avser dels att beskriva gällande rätt beträffande jämkning av ersättning vid personskada i trafik, dels att peka på de brister som finns i nu gällande rätt. Författaren arbetar som personskadereglerare vid svenskt försäkringsbolag. Anledningen till att frågeställningar uppkommit är att ersättning i många fall betalas i strid med vad som kan anses vara det allmänna rättsmedvetandet. Vill den enskilde försäkringstagaren verkligen betala premie för att en biltjuv eller rattfyllerist skall få ersättning med i stort sett samma belopp som alla andra skadade? Vill försäkringstagaren betala efterlevandeersättning till änkan och barnen efter den som medvetet kört ihjäl sig, många gånger med fara för andra trafikanters personliga hälsa?

Anledningen till att frågor om ersättning till den som själv vållar sig skada i trafiken överhuvudtaget kan resas är den att trafikförsäkringen i sin svenska modell är en ”no fault” - försäkring vad avser personskada. Det saknar i de flesta fall betydelse om den skadade själv vållat olyckan. Det anses vara fordonet och dess inneboende farliga egenskaper som vållat skadan. I många andra länder gäller inte detta förhållande. Den som önskar försäkringsskydd för egen personskada får i dessa länder teckna en särskild försäkring. Att förare som varit berusade ej erhåller ersättning i sådan försäkring är inte något konstigt, eftersom det inte längre handlar om skadestånd. I Sverige gällde ovanstående fram till 1976, då Trafikskadelagen och jämkningsreglerna i nya Skadeståndslagen togs i bruk. Jämkning sker i princip endast då den skadade varit rattfull och vårdslös.

Trafikskadenämnden har kort efter det att nya Skadeståndslagen trädde i kraft yttrat att en garantinivå om 90 % av inkomsten som oskadad för inkomster upp till 7,5 basbelopp skall gälla i jämkningsfallen. Ett av trafikförsäkringsbolagen har nyligen sökt att få denna 90-procentregel prövad av Högsta Domstolen.

Enligt nu gällande rätt anses att bolaget skall betala ersättning för förlorat underhåll till efterlevande även vid självmord, såvida det inte anses som stötande att ersättning betalas. I realiteten har detta medfört att jämkning av ersättning inte kunnat åberopas mot efterlevande i något fall.

Från och med 2002 gäller att efterlevande till avliden får egen partsställning som skadelidande. Ersättning för eget lidande, egen inkomstförlust och kostnader kan alltså nu tillkomma även den som tidigare betraktats som tredje man. Dock framgår av förarbeten att ersättning till efterlevande för egen personskada regelmässigt skall jämkas till noll vid självmord.

Förord

Att skriva uppsats är inte den mest sociala av sysslor. Jag vill av den anledningen tacka min sambo, och mor till min yngsta son Viktor för hennes tålamod med mig under den tid det har tagit för detta arbete att ta form. Det har funnits enklare stunder att umgås med mig. Tack Kim!

Jag vill också tacka mina äldre barn för de ofrivilliga uppoffringar de gjort genom de år då jag studerat. Tack Ted, Rasmus och Madeleine!

För värdefulla synpunkter på innehåll och språk i uppsatsen vill jag tacka mina vänner och arbetskamrater, Lars Fridh, Birgitta Hansson, Per Lindelöf, Jörgen Pettersson, Zorica Hall och Marie Lagerlöf. Jag vill också tacka försäkringsjuristen på Länsförsäkringar, Ragnar Johansson, för hans bistånd med tillhandahållande av uppgifter, främst i den process som han drev för bolaget.

Till sist: tack CSN för att det hela var möjligt, må jag dö skuldfri.

Förkortningar

DN	Dagens Nyheter
FI	Finansinspektionen
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätten
JK	Justitiekanslern
NFT	Nordisk Försäkringsrättslig Tidskrift
NJA	Nytt Juridisk Arkiv avd I
NTF	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande
Prop	Proposition
SFS	Svensk författningssamling
SkL	Skadeståndslagen SFS 1972 : 207
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJt	Svensk juristtidning
TR	Tingsrätten
TSL	Trafikskadelagen SFS 1975: 1410
TSN	Trafikskadenämnden

1 Inledning

1.1 Syfte

Denna uppsats utgör ett examensarbete i Juridik vid Juridiska fakulteten i Lund. Arbetet avser att redogöra för gällande rätt och obesvarade rättsfrågor vad gäller jämkning av ersättning för personskada vid eget medvållande för den skadade och för efterlevande vid trafikskador. Innehållet i gällande rätt kommer att kritiserats och förslag på hur Skadeståndslagen och Trafikskadelagen skulle kunna tillämpas kommer att presenteras. I mångt och mycket kommer uppslagen till frågeställningar från det egna arbetet vid försäkringsbolag. Uppsatsen kan, om man så vill, ses som ett inlägg i debatten om alkohol och trafik.

1.2 Metod

Jämförelser de lege lata och de lege ferenda är i sig en metod. I de lege lata/de lege ferenda-metoden ingår granskning av lagtext, förarbeten, rättsfall och andra källor såsom doktrin, artiklar i juridiska tidskrifter, och andra tidskrifter. Då Trafikskadenämnden har en särställning som halvoffentligt organ med stort inflytande på praxis kommer även samtliga för ämnet relevanta yttranden därifrån att granskas.¹

Som en första del kommer det att redogöras för nödvändiga basfakta såsom trafikförsäkringens konstruktion, bevisbörda och Trafikskadenämndens funktion och ställning. Eftersom ingen av dessa fakta kommer att värderas nöjer jag mig med redogörelsen. Det kan givetvis finnas skäl och möjlighet att i och för sig diskutera vart och ett av dessa delämnena.

Därefter kommer problemställningar att presenteras. För varje delområde kommer först problemställningen att redovisas. Därefter redogörs för rättsläget i den mån det finns rättsavgöranden och/eller uttalanden i förarbeten. Som en sista del i varje delområde kommer det att redogöras för egen kritik, slutsatser och resonemang de lege ferenda. Uppsatsen i sin helhet kommer att avslutas med en del, bestående av analys och resonemang de lege ferenda med återkoppling till hela arbetet.

1.3 Avgränsningar

Ämnet är sådant till sin natur att det finns naturliga kopplingar åt flera håll. Hade avsikten varit att skriva exempelvis en doktorsavhandling hade det

¹ Alla fall som refererats under rubriken jämkning har granskats.

varit naturligt att noggrant följa det historiska spåret. Detta kommer här inte att ske i någon djupare mening. Arbetet omfattar i princip endast nu gällande regler. Det hade också varit naturligt att redogöra för hur det ser ut i andra rättsordningar. Komparativa studier kommer inte att göras på annat sätt än att det kortfattat redogörs för jämkning i ett urval andra rättsordningar.

Rätt till ersättning enligt Skadeståndslagen uppkommer för alla personskador där skadan inträffat på grund av handling som omfattas av utomobligatoriskt ansvar. I syfte att begränsa mig ytterligare kommer detta arbete endast att behandla jämkning av personskaderesättning vid *trafikskada*. Eftersom jämkning endast kan komma i fråga vid eget medvållande är det förarens och förarens efterlevande som kan komma att erhålla jämkad ersättning. I de fall andra skador än trafikskador avses kommer detta att framgå tydligt och förekomma endast för att jämföra reglernas tillämpning.

Särskilt intresse kommer att ägnas åt frågeställningar om ersättning för inkomstförlust enligt nu gällande praxis.

1.4 Några centrala begrepp

I det följande redogörs för begrepp som återkommer och som kan behöva definieras.

Trafikskada - I detta arbete avses personskada uppkommen till följd av trafik med trafikförsäkringspliktigt fordon. Det kan således vara frågan om fotgängare eller cyklister som skadats i kontakt med fordon som nämnts ovan. Det kan också vara fråga om förare/passagerare av fordon som skadats i singelolycka eller kollisionsoolycka.

Inkomstunderlag - Avser den inkomst som en trafikskadad hade kunnat intjäna som oskadad och som också utgör den bas som inkomstförlusten beräknas efter.

Skadestånd - I detta arbete jämställs skadestånd och trafikskadeersättning. Det som avses är den ersättning som betalas på grund av den uppkomna personskadan till en skadelidande eller dennes efterlevande.

2 Bakgrund

2.1 Allmän bakgrund

I dagspressen förekommer ofta rubriker om hur folk skadats i trafiken. Särskild uppmärksamhet riktas mot de fall då någon under påverkan av alkohol, eller annan drog, genom vårdslöshet vållat andra skada. Gemene man tänker säkert sällan på vilken rätt till ersättning som föraren i dessa fall faktiskt har enligt gällande rätt.

På senare tid har det fokuserats en del på sambandet mellan alkoholproblem och regelmässigt bilkörande i alkoholpåverkat tillstånd.²

Sverige har sedan länge en klart restriktiv inställning till bruket av alkohol i samband med bilkörning. Detta kommer till uttryck i de gränsvärden för rattonykterhetsbrott som vi har i landet. Gränsen för rattfylleri är 0,2 promille, medan gränser för grovt rattfylleri går vid 1,0 promille. Det är sedan länge känt att alkohol och droger påverkar omdömet och förmågan att köra bil.

Den sk nollvisionen går ut på att ingen skall dödas i trafiken. Medlen för att uppnå detta är information och förbättring av vägnätet.

Enligt undersökningar redovisade i Vägverkets skrift Alkohol Droger och Trafik³ framkommer följande:

2001 upptäcktes 17 000 rattfylleribrott, varav 4 600 var drograttfylleribrott

Officiell statistik visar att 6 procent av dödade förare var alkoholpåverkade. Samma år genomfördes studie där 90 % av förarna som omkommit obducerades. Av dessa hade 24 % alkohol i kroppen.

Grundat på statistiska antaganden kan antalet bilresor med berusade förare i Sverige beräknas till 14 000 varje dag.

Bruket av alkohol är i ökande, vilket sannolikt också kommer medföra fler resor med berusade förare.

De straff som döms ut i samband med trafiknykterhetsbrott upplevs av många som alltför milda. Nya lagförslag i skärpande riktning är att vänta.⁴

² Se t e x NTFs kampanjskrift Rattfylleri Alkoholism med där redovisad uppgift om sambandet alkoholproblem och trafikbrott. Se även Alkohol, Droger och Trafik 2002-11, en skrift från Vägverket.

³ Vägverkets rapport 2002-11

⁴ Se t e x DN 9 dec 2003 i artikeln "Skärpta straff att vänta för alkoholbrott".

Sammantaget kan konstateras att den allmänt rådande uppfattningen är att trafiknykterhet är viktig.

Det förekommer naturligtvis också att skador uppkommer eller förvärras på grund av allmän vårdslöshet och/eller fortkörning.

De gällande svenska reglerna om jämkning på grund av eget medvållande står i kontrast med hur samhället i stort ser på trafiknykterhet. Detta arbete kan, om man så vill, ses som ett inlägg i en alltmer aktuell debatt om alkohol och trafik.

2.2 Personskadeersättning ur trafikförsäkring

Traditionellt finns det inom ersättningsrätten tre eftersträlvade funktioner som verkar styrande för hur skadestånd skall dömas ut. Det är den preventiva, den reparativa och den riskfördelande principen som i samverkan avgör konstruktionen av reglerna.⁵

Då TSL ersatte den tidigare Bilansvarighetslagen (lagen (1916 :312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik) kom den reparativa funktionen helt att sättas i förgrunden för trafikskadornas del. Även den riskfördelande principen har beaktats, då kostnaden för skador i trafiken avsetts få stanna på trafikförsäkringen, dvs på försäkringstagarkollektivet⁶. De i tidigare praxis ganska kännbara jämningsreglerna⁷, som i huvudsak var uttryck för preventionstanken, kom att lagstiftas bort och ersattes med mer liberala, och för den skadade, mer fördelaktiga regler.⁸ Föraren, som enligt tidigare regler var undantagen från ersättning kom nu att omfattas av ersättningsreglerna. I vissa fall kan dock denna rätt bli föremål för jämkning^{9,10}.

2.3 Förutsättningar för jämkning

För att jämkning av personskadeersättning vid trafikskada skall kunna åberopas av den som skall utge ersättning krävs endera grov vårdslöshet, uppsåt eller rattfylleri i kombination med vårdslöshet hos den skadelidande. I skadereglering är den vanligast förekommande grunden för jämkning den sistnämnda.

⁵ Se till exempel Bengtsson s 15.

⁶ Då trafikförsäkringen omtalas i detta arbete avses regelmässigt försäkringstagarkollektivet.

⁷ Se Karlgren kap XII för sammanfattning om äldre regler, 6 Kap 1 § gamla strafflagen.

⁸ Se exempelvis Bengtsson s 31 f, Nordensson s 65 och Korse s 303.

⁹ Med uttrycket avses att ersättning fastställs efter objektiva rekvisit och att den därefter minskas med viss kvotdel.

¹⁰ Se om förutsättningar för utredningen Nordensson s 65 f och 160 f.

Enbart rattfylleri leder inte till att jämkning skall ske. Det krävs att det också förekommit vårdslöshet. Som regel är det sällan förenat men problem att visa rattfylleri. Bolaget måste dock också visa vårdslösheten. Detta kan bli problematiskt, då brottsrubriceringen knappast förekommer då rattfylleri är aktuellt. Anledningen till det är att vårdslösheten straffrättsligt konsumeras av rattfylleribrottet.¹¹

HD har tagit ställning till bevisbördans placering bland annat NJA 2000 s 150.¹² I det aktuella fallet var det ostridigt att grovt rattfylleri var för handen.¹³ HD konstaterar tidigt i domskälen att bolaget har bevisbördan för vårdslöshet. Då bolaget inte kunde motbevisa den skadades uppgift om att det funnits en älg på eller vid vägen då skadan inträffade fick den skadade rätt till ojämkad ersättning. Svea hovrätt hade frågan om bevisbördan uppe i mål T-1265/96 med samma slut som senare i HD, d v s bevisbördan ligger på det försäkringsbolag som åberopar jämningsregeln.¹⁴

Jämkning av ersättning till den skadade på grund av uppsåt blir typiskt sett aktuellt då någon misslyckats med att begå självmord i trafiken. Självmordsfall i trafiken är något som engagerar och upprör många av dem som arbetar med skadereglering och dem som arbetar som yrkestrafikanter. Anledningen till detta är att det framstår som hänsynslöst att utsätta andra för fara och/eller obehag för att uppnå själviska syften. Det finns andra metoder för suicid som inte samtidigt utsätter andra än den som vill avsluta sitt liv för fara.

För jämkning av ersättning till efterlevande krävs efter NJA 1981 s 920 att det framstår som stötande att ersättning till efterlevande betalas.¹⁵ Det torde vara notoriskt omöjligt att bevisa något sådant, varför det nog går att bortse från möjligheten att jämka sådan ersättning.¹⁶ I vart fall har det inte kunnat återfinnas något fall då så skett.

Sedan den 1 januari 2002 har särskilt närstående¹⁷ rätt att få ersättning för egen personskada vid dödsfall.¹⁸

2.4 Tillämpade kvotdelar

I skadereglering förekommer fyra möjliga kvotdelar vid jämkning. Dessa är i tur och ordning 1/3, 1/2, 2/3 och jämkning till noll eller 1/1.¹⁹ Generellt

¹¹ Att åtalspunkten vårdslöshet skall läggas ned vid samtidigt rattfylleri framgår av prop 1989/90: 2 s 50.

¹² Se om bevisbördans placering även i NJA 1981 s 920 där bevisbörda för att ersättning skall betraktas som stötande placeras på försäkringsbolaget.

¹³ Den aktuella alkoholkoncentrationen uppgick till 2,99 promille.

¹⁴ Se även TSN cirk ref 15 och 22/1979 med samma frågeställningar och utgång.

¹⁵ Se vidare nedan i kap 2.6 och 4.1

¹⁶ Se Bengtsson s 136, där möjligheter till jämkning efter detta fall inventeras.

¹⁷ Kretsen av ersättningsberättigade sägs i prop 2000/01 i princip vara de som levde i hushållsgemenskap med den avlidne vid dödsfallet. Se vidare nedan under 4.1.2

¹⁸ Tidigare rättsfall medgav sådan ersättning i begränsad omfattning vid uppsåtligt brott som lett till döden. Se t ex NJA 2000 s 521 (det sk Bua-fallet)

vid jämkning betalas ersättning för nödvändig vård med ojämkat belopp om kostnaden är väsentlig och avser vård som den skadade är i behov av.²⁰ I princip jämkas alltså endast den ideella delen av ersättningen. Det saknas fast praxis i domstolarna i övriga fall vad avser jämningsfrågor.

2.5 Bevisbörd

HD har i några fall haft att ta ställning till frågan om bevisbördans placering. Det som först kom att bli aktuellt var NJA 1981 s 920. I fallet var det fråga om självmord. Den avlidna hade avsiktligt styrt bilen mot ett betongfundament vid en bro, och omkommit. Den överlevande kunde vittna om förarens avsikt att beröva sig själv livet.

HD konstaterade att omständigheterna var ostridiga. den överlevande vittnade om avsikten hos den avlidne. Bevisbördan var därmed uppfylld i den delen. I det aktuella fallet fortsatte domstolen med att ej medge jämkning till de efterlevande, då det inte framstod som stötande att ersättning betalades.²¹ I domskälen ålades försäkringsbolaget bevisbördan även för detta rekvisit.

I NJA 2000 s 150 var den skadade gravt berusad vid skadetillfället. Han kunde inte minnas exakt vad som hade hänt, men gjorde gällande att han kunde ha väjt för en älg och därför tappat kontrollen över bilen. HD fann utan någon nämnvärd diskussion att då bolaget ej kunnat visa vårdslöshet kunde ej heller jämkning ske.

Trafikskadenämnden har i referat 15 och 22/1979²² haft frågan om bevisbördan uppe för prövning och kommit till samma slut som HD, nämligen att bolaget har bevisbördan för att det föreligger skäl tilljämkning.

2.6 Trafikskadenämnden och praxis

Av trafikförsäkringsförordningen²³ i kombination med trafikskadenämndens reglemente 3 § framkommer att Trafikskadenämnden obligatoriskt skall pröva

alla ärenden med medicinsk invaliditet överstigande 10 %,
ärenden med inkomstförlust överstigande ett halvt prisbasbelopp
under invaliditetstid,

¹⁹ Nedan redogörs för vilken kvotdel som kan bli aktuell i olika typfall.

²⁰ Detta slogs fast i TSN cirk ref nr 2/1980 och har sedan efterlevts av försäkringsbolagen.

²¹ Se om denna ordalydelse och dess tillkomst i prop 1975/76:15 s 69 och sid 172, där JK formulerade begreppet i ett remissvar.

²² I de aktuella fallen var rattfylleri, men ej vårdslöshet visat.

²³ SFS (1976:359)

fråga om underhåll till efterlevande och
frågor om omprövning av livränta eller tidigare lämnat förbehåll.

Den skadade kan påkalla nämndsprovning även av andra frågor än de ovan. Detta framgår av reglementets 4 §. Frågan om jämkning kan således bli aktuell för provning i Trafikskadenämnden på mer än en grund. Som framgår av uppräkningsfrågan i sig ingen grund för obligatorisk provning. Försäkringsbolag kan således fritt avtala med enskilda skadelidande om att jämkning skall ske i fall där invaliditet understiger 10 % och inkomstförlust ej uppgår till ett halvt prisbasbelopp.

De yttranden som avges av nämnden är formellt sett endast rådgivande för det reglerande bolaget.²⁴ I de fåtal fall där försäkringsbolag avviker från nämndsyttande och det är till nackdel för den skadade får bolaget räkna med en stämning.

Trafikskadenämnden avger på begäran även yttranden till domstolar och andra myndigheter.²⁵

2.6.1 Trafikskadenämndens positiva roll i praxis

Då Trafikskadenämnden yttrar sig i tusentals fall varje år uppnår man den för försäkringsbranschen eftersträfvade konformiteten i skaderegleringen. Förfarandet inför nämnd är rättsekonomiskt fördelaktigt, jämfört med alternativet att föra alla fall med oenighet i skadereglering till domstol. Oavsett vilket försäkringsbolag som hanterat skadan kan den skadade vara relativt säker på att ha erhållit en ersättning som är i enlighet med praxis.

Nämndens roll som rättsskapande instans uppkommer dels på grund av konstruktionen i systemet med billig masshantering av ärenden, dels på grund av den tyngd nämnden rent faktiskt har på grund av den samlade kunskapen inom området som finns där. Varken enskilda skadelidande eller försäkringsbolag har historiskt varit särskilt benägna att föra frågor om skadereglering till domstol. De skadelidande sannolikt så på grund av risken att bli skyldig att betala höga rättegångskostnader som inte fullt täcks av försäkring. Bolagen har troligen undvikit en del processer för att man sannolikt i en del frågor velat undvika domstolspraxis.

Eftersom SkL och TSL inte i detalj reglerat ersättningens storlek eller omfattningen av jämkning, har domstolar och Trafikskadenämnden fått bilda praxis. I de frågor som fått stå utan provning i domstol har Trafikskadenämndens praxis kommit att stå oemotsagd under lång tid. Detta är fallet med bland annat med den s k 90-procentregeln som avhandlas nedan.

²⁴ Se nämndens reglemente 2 §.

²⁵ Reglemente för Trafikskadenämnden 2 §.

Ett exempel på mer ostridig praxis från Trafikskadenämnden är de tabeller avseende medicinsk invaliditet och ersättningsbelopp i olika sammanhang som tillämpas av Trafikskadenämnden. De tabellerna används regelmässigt såväl av domstolar som av andra personskadenämnder.²⁶

2.6.2 Kritik mot Trafikskadenämnden

Det förekommer kritik mot Trafikskadenämndens existens och arbetssätt såväl från skadelidandes håll som från försäkringsbranschen.²⁷

Från intresseorganisationer för grupper av skadelidande går kritiken i princip ut på att Trafikskadenämnden bekostas av försäkringsbranschen och därför inte är garanterat opartisk.²⁸

Försäkringsbranschen har synpunkter framförallt mot obligatoriet²⁹, som man menar är onödigt och fördröjer skaderegleringen ytterligare jämfört med handläggningen i bolagen.³⁰ Branschen har ibland också varit kritisk till Trafikskadenämndens inställning i enskilda sakfrågor. Ett sådant exempel är 90-procentregeln³¹ vid jämkning av inkomstförlust. Vid Trafikskadenämndens råd 3 december 1996 skrev sig samtliga bolagsledamöter skiljaktiga då frågan om regelns bevarande var uppe för beslut.³² Det beslutades i rådet att den omstridda regeln skulle fortsätta att tillämpas.³³

2.7 Uppräkning av skadeståndslivräntor

Enligt lag (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor skall livränta ändras årligen. För livräntor i skadeärenden efter 1973 har ökningen per år från och med 1985 inte någon gång understigit 5 % på grund av kombination av lagregler³⁴ och branschöverenskommelse om minsta höjning.³⁵

En livränta om 10 000 kronor/år får således följande tillväxt:

²⁶ Exempel på sådana nämnder är ansvarsförsäkringens personskadenämnd och patientskadenämnden.

²⁷ Se Fi rapport 2003:1, "Stärkt skydd för trafikskadade - åtgärder och förslag"

²⁸ exempel på en sådan organisation är RTP, Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade

²⁹ Med obligatoriet menas det som beskrivs ovan under kap 2.7

³⁰ Det är ett välkänt problem att skadereglering vid personskada många gånger tar lång tid. Finansinspektionen har haft anledning att granska dessa problem. I rapporten 2003:1 finner man de brister FI uppmärksammat. Se mer om långdragen skadereglering i artikeln "Försäkringsbolagen och de trafikskadade - ett debattinlägg om handläggningstider" i NFT nr 4/2003 s 351 ff.

³¹ Se nedan i kap 3 om regelns konstruktion och funktion mm.

³² Trafikskadenämndens rådsprotokoll 142/1996.

³³ Se vidare om detta möte och motiven till fortsatt tillämpning under 3.3

³⁴ Finansinspektionen meddelar höjning av livränta på grund av skadestånd.

³⁵ Se "Ersättning vid personskada" IFU feb 2003 kap 24.

1 år	10 500 kr
2 år	11 025 kr
3 år	11 576 kr
4 år	12 155 kr
5 år	12 762 kr
6 år	13 400 kr
7 år	14 070 kr
8 år	14 773 kr
9 år	15 512 kr
10 år	16 287 kr

Den procentuella ökningen av livräntan över 10 år blir således närmare 63 % i nominella tal. En genomsnittlig löneökning om 3 % per år hade istället givit 13 439 kr i nominellt värde för de 10 000 ursprungliga kronorna, eller omräknat 34,4 % ökning. En livränta enligt skadeståndslagen med uppräknig enligt gällande regler är som synes fördelaktig. Detta även jämfört med vad som får betecknas som en god löneutveckling.

2.8 Utländska förhållanden³⁶

2.8.1 Urval av jämförelseländer

De länder som nämns nedan har valts ut eftersom de traditionellt betraktas som relativt närstående svenska rättsförhållanden. Jag har medvetet avstått från att ta upp amerikansk rätt liksom jag har undvikit andra rättsordningar som markant avviker från den svenska.

2.8.2 EU- Efta och direktiven på området

EG rätten medger jämkning för skada som den skadade åsamkat sig själv. Detta framgår vid jämförelse av direktiven 72/166/EEG, 84/5/EEG, 90/232/EEG och 2000/26/EEG. Direktiven omfattar även EFTA-länderna.

De rättsfall EG-domstolen haft att ta ställning till är med svenska mått helt perifera efter 1976 års svenska reform. Förare, såväl försäkringstagare som ej försäkringstagare kan enligt direktiven få finna sig i jämkning. Däremot är det inte tillåtet att vägra ersättning till medlemmar i förarens familj. Det

³⁶ Avsnitten nedan om förhållanden i andra Europeiska länder är hämtad ur SOU 1995:33 s 191 ff.

är heller inte tillåtet att jämka medföljande passagerares ersättning på grund av kännedom om att föraren var berusad.^{37 38}

De svenska reglerna om ersättning vid personskada framstår på det hela taget som väl tilltagna till den skadades förmån jämfört med direktiven.

2.8.3 Norge

Norge, som ej ingår i EU, omfattas av direktiven avseende motorfordonsförsäkring på grund av EFTA-medlemskapet. Det har fram tills helt nyligen funnits regler i bilansvarighetsloven som medgav jämkning³⁹, inte bara för föraren, utan också för medpassagerare. I ett i Norge mycket uppmärksammat mål, den sk ”Finanger-saken”⁴⁰ var omständigheterna sådana att en medpassagerare efter omfattande intag av alkohol följt med på biltur, som saknade annat mål än tidsfördriv, trots att hon visste att föraren druckit stora mängder alkohol. I olyckan som följde skadades hon allvarligt och fick svåra bestående skador och total arbetsförmåga. Försäkringsbolaget avslog begäran om ersättning, med motiveringen att det var vårdslöst redan att frivilligt följa med på bilfärd med vetskap om att föraren var berusad. Det förelåg enligt bolaget inte särskilda skäl för att ersättning skulle betalas, vilket förutsattes enligt regeln i dåvarande lydelse.

I målet kom bolaget att få rätt. Det var till stora delar aktuellt att pröva huruvida bolaget som privaträttsligt subjekt hade att följa ej implementerat direktiv. En mindre del av domstolens resonemang kom att handla om det faktum att norska regler faktiskt medgav jämkning i fall som dessa. Efter domen har regeln ändrats. Norska staten kom att få bära kostnaden i det aktuella fallet.

Jämkning kan ske om den skadade själv medverkat till sin skada. Alla grader av skuld kan beaktas i denna bedömning. En skälighetsbedömning av omständigheter som medverkans betydelse för utfallet i skadan och den skadades beteende görs i det enskilda fallet. De kvotdelar som används vid jämkning är 1/4, 1/3, 1/2 eller 2/3. Skadeståndet kan också helt falla bort. Vid obetydligt medvållande sker som regel ingen jämkning.

Föraren omfattas inte av rätt till ersättning för skada som han vållat själv. Norska regler avviker i det avseendet markant från de svenska.

³⁷ Jämkning av detta skäl var aktuellt i den sk ”Finanger-saken” som avgjordes av Høyesterett i Norge den 16 november 2000. Mer om detta under 2.5 nedan.

³⁸ Detta framgår av det tredje av de fyra direktiven, direktiv 90/232/EEG.

³⁹ Aktuellt lagrum var 4 § i kombination med 7 § tredje stycket bilansvarsloven.

⁴⁰ Dom den 16 november 2000 i Høyesterett.

2.8.4 Finland

Skadestånd kan jämkas efter vad som är skäligt om den skadelidande medverkat till skadan. För jämkning krävs dock i princip uppsåt eller grov vårdslöshet. Om den skadade befunnit sig i ett fordon som han visste, eller bort veta var stulet eller användes vid brott, utgår ersättning endast om det finns synnerliga skäl *för* att ersättning skall betalas. Motsvarande gäller vid skada på förare eller passagerare om föraren var berusad.

Vid jämkning är det främst den skadelidandes egna beteende som beaktas. Kvotdelarna är vanligen 1/2, 1/3, 1/4 och ibland 1/5. Ingen skillnad görs på ekonomisk skada och ideell skada.

2.8.5 Danmark

Allmänna skadeståndsrättsliga principer verkar styrande för jämkning i Danmark. Graden av skuld på ömse sidor beaktas då jämkning är aktuell. Vid mindre allvarlig medverkan än vad som motiverar 1/3 jämkning faller jämkning helt.

Praxis kretsar kring kvotdelarna 1/3, 1/2 och 2/3. Allmänna skälighetsavväganden, liknande de svenska, äger rum då graden av jämkning skall fastställas. Den skadades behov av ersättning är alltså an av flera faktorer som beaktas. I de fall det jämkas görs ingen skillnad mellan ekonomisk skada och ideell skada.

2.8.6 England

Fram till 1945 gällde principen om ”compensatio culpa” vilket för medvållande till egen personskada ledde till helt bortfall av ersättning. Det året infördes ny lag som medförde prövning av jämkning i förhållande till den skadelidandes och den skadevållandes skuld. Vid jämkning görs ingen skillnad på ersättning för ekonomisk skada och ideell skada.

2.8.7 Frankrike

Som princip medför all oaktsamhet på den skadades sida att skadeståndet kan jämkas. För trafikskadeersättning gäller mer generösa regler för den skadade. De mer generösa reglerna gäller när annan än en bilförare skadats. Jämkning kan då ske endast vid uppsåt eller grovt oaktsam medverkan till skadan. Om den skadade var under 16 eller över 70 år, eller vid invaliditet över 80 %⁴¹ kan ojämkad ersättning utgå.

⁴¹ Det skall här anmärkas att det saknas genomsamma referenser mellan länder vad avser invaliditetsgrader.

2.8.8 Tyskland

BGB föreskriver uttryckligen att den skadades medvållande kan medföra jämkning av personskadeersättning. Det krävs ej grovt medvållande.

Enligt ett avgörande i Bundesgerichtshof år 1970 skall medvållandet hos den skadelidande bara vara en faktor bland flera som avgör skadeståndets storlek efter jämkning. Domstolen skall ha uttalat att ersättning för ideell skada ej kan utgöra någon full ersättning i matematisk mening och att jämkning därför inte kan kvotbestämmas. Principiellt skall det alltså inte finnas kvotdelar, vilket dock inte efterföljts av underrätterna.

3 Jämkning vid egen personskada

3.1 Grunderna för jämkning

Regler om jämkning finns i TSL 12 § och i SkL 6 Kap 1 § 1 st. Reglerna är i sak identiska och bygger på samma principer.⁴² Det faktum att TSL innebär strikt ansvar och solid betalare i form av försäkring, kan tänkas medföra subtil skillnad mellan reglernas omfattning,⁴³ Normalt kan dock sägas att trafikskadeersättning vid personskada är detsamma som skadestånd.

Som nämnts ovan var det den vid lagstiftningsarbetet styrande socialförsäkringstanken som ledde till att möjligheten till jämkning begränsades. Den återkommande motivering var att det med hänsyn till sociala och humanitära skäl inte kan anses rimligt att den som drabbas av en skada skall bli lidande för all framtid till följd av en tillfällig oaktsamhet.⁴⁴

För att jämkning av ersättning skall kunna ske krävs antingen
uppsåt,
grov vårdslöshet eller
rattfylleri och vårdslöshet av minst normalgraden.

Skadeståndslagen 6 kap 1 § 1st:

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadade själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

TSL 12 §:

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadade själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Det vanligast förekommande fallet av jämkning synes efter genomgång av Trafikskadenämndens praxis vara fall av rattfylleri i kombination med

⁴² Se ordalydelsen nedan i detta kapitel.

⁴³ Se Bengtsson s 126 och Dufwa s 436 f.

⁴⁴ Se t e x prop 1975 s 131.

vårdslöshet. Reglerande försäkringsbolag⁴⁵ har bevisbördan⁴⁶ för att rekvisiten för jämkning är uppfyllda. Det är regelmässigt enkelt att visa rattfylleribrott, medan vårdslösheten är mer svårbevisad. Att det förhåller sig så beror bland annat på att vårdslöshet i samband med rattfylleri inte leder till åtal då det inte ger högre straff än vad endast rattfylleriet hade gjort. Åklagarna, som har att ta hänsyn till processekonomi åtalar därför oftast inte för vårdslöshet.⁴⁷ I de fall då grov vårdslöshet varit aktuell är saken en annan, särskilt i de fall då allvarlig skada åsamkats motpart.⁴⁸

Jämkning med 1/3 (ersättning lämnas med 2/3) förekommer vid rattfylleri i kombination med enkel vårdslöshet.⁴⁹ I fall där den skadade under inverkan av psykisk sjukdom orsakar sig själv skada vid självmordsförsök tillämpas också denna kvotdel.⁵⁰ Grunden för jämkning av mildare grad av ersättning i fall av psykisk påverkan finns i förarbetena⁵¹ till lagstiftningen.

Jämkning till hälften förekommer i de fall då den skadade under berusning också varit vårdslös vid skadetillfället. Det krävs för denna jämkningskvot antingen grövre rattfylleribrott eller grövre vårdslöshet.⁵² Kvotdelen har föreslagits, men ej prövats av domstol i Hovrättsdom och HD-dom, då förutsättningar ej bedömts föreligga pga. ej uppfyllt bevisbörda.⁵³

Fall med jämkning med 2/3 har förekommit i fall med grovt rattfylleri och grov vårdslöshet som gränsade till uppsåt. Allvarliga personskador uppkom även i mötande fordon.⁵⁴

På senare tid har Trafikskadenämnden i yttrande förespråkat jämkning till noll, d v s. ingen ersättning alls förordas eller betalas.⁵⁵ Det har de gångerna varit aktuellt med mycket grova trafikbrott, med svår kroppsskada eller dödsfall i mötande fordon, i kombination med grova rattfylleribrott och grov vårdslöshet hos den vållande. Att ersättning jämkats till noll har i de förekommande fallen motiverats med att det skulle framstå som stötande om ideell ersättning skulle ha betalats.⁵⁶

⁴⁵ De flesta trafikskador regleras utomrättsligt direkt av det försäkringsbolag som hade det skadegörande fordonet försäkrat hos sig.

⁴⁶ Se vidare om bevisbörda i 2.6 nedan.

⁴⁷ Det framgår av prop 1989/90 : 2 s 50 att vårdslöshet av normalgraden konsumeras av rattfylleribrottet och därför ej skall åtalas.

⁴⁸ I skrivande stund har röster höjts om hårdare straff i samband med sådana skador. Se exempelvis DN 9 december 2003 i artikeln Skärpta straff att vänta för alkoholbrott.

⁴⁹ Se TSN cirk ref nr 13/1979.

⁵⁰ Se NJA 1983 s 522 I och II

⁵¹ Se t ex prop 1975/76:15 s 247 och prop 1975:12 s 173 f.

⁵² Se TSN cirk ref nr 14 och 19/1979.

⁵³ Svea hovrätt mål T-1265/96 och NJA 2000 s150

⁵⁴ Se TSN cirk ref nr 7/1983. Senare och liknande fall har jämkats till noll.

⁵⁵ TSN Cirk ref nr 4 1997 och yttrande i ärende den 17 februari 2003.

⁵⁶ Jämför fallen i föregående not med HD:s motivering i NJA 1981 s 920.

3.2 Jämkning av de olika delposterna

Av praxis i Trafikskadenämnden framgår att jämkning ej skall ske för kostnader som avser vård om det är betydande vårdkostnader. Mindre kostnader får jämkas.⁵⁷ Beträffande begravningskostnader har branschen såvitt kunnat återfinnas ej jämkat efter NJA 1981 s 920.⁵⁸

Den ideella ersättningen är den enda ersättningen som inte motsvaras av någon ekonomisk förlust och också den del av ersättningen som ensam träffas av jämkningsen fullt ut.⁵⁹

Inkomstförlust får i ett första steg också jämkas med den kvotdel som är motiverad av händelseförloppet. Dock garanteras efter Trafikskadenämndens praxis minsta ersättning om 90 % jämfört med om skadan inte inträffat. Det är denna regel som skapades av Trafikskadenämnden och som granskas närmare närmast nedan.

I förarbetena saknas positivt stöd för 90-procentregeln. I proposition 1975:12 s 174, som föregick SkL säger föredragande att jämkning skall ske efter kvotdel av det belopp som skulle ha utgått efter samordning.

Proposition 1975/76:15 berör inte särskilt frågan om jämkning för inkomstförlust. Föredragande statsrådet var genomgående motvillig till att jämkning skulle användas som korrektiv för klandervärt eller brottsligt beteende. Han menade att sådana korrektiv lämpligen skulle tillgodoses på annat sätt.⁶⁰ Dock menade såväl föredragande som senare också riksdagen att jämkning skulle kunna ske i vissa fall, nämligen de som kom att framgå av lagen.

3.3 90-procentregeln

1980 kom Trafikskadenämnden, eller mer korrekt, dåvarande Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, att få frågan om jämkning på sitt bord efter införandet av de nya reglerna 1976.⁶¹ Nämnden hade året innan i cirkulärreferat jämkat fullt ut i ett fall med begränsad inkomstförlust.⁶²

⁵⁷ Se TSN cirk ref nr 2/1980

⁵⁸ Det fördes i hovrätten resonemang kring huruvida dödsbo eller efterlevande skulle betraktas som mottagare av sådan ersättning. Hovrätten stannade för att det skulle anses vara ersättning till efterlevande och även kostnader för begravning kom på detta sätt att bli inbegripet i den ersättning som ej fick jämkas.

⁵⁹ Som framgår av uppsatsen finns begränsningsregler vad gäller inkomstförlust och kostnader, men ej vad gäller ideell ersättning.

⁶⁰ Se t e x s 66 ff och s 70 i prop 1975/76:15.

⁶¹ TN cirk ref nr 2/1980.

⁶² Se TN cirk ref nr 14/1979. Jämkning på detta sätt skulle troligen ej gå för sig efter cirk ref nr 2/1980

Trafikskadenämnden valde att beträffande inkomstförlust skapa en regel som garanterar den skadade en minsta inkomst efter skadan om 90 % av inkomstunderlaget⁶³.

Nämnden har vid skapandet av 90-procentregeln helt satt den skadades intresse i förgrunden. Det har i enlighet med förarbetena ansetts att den skadade är i behov av skydd för sin försörjning. Även om de överväganden som nämnden gjorde i samband med regelns tillkomst inte framgår i form av något protokoll eller dylikt framstår det som helt klart att nivån i den allmänna försäkringen vid tillfället var vägledande.⁶⁴

Av det cirkulärreferat⁶⁵ som utkom från TSN i samband med att regeln skapades framkommer att sociala och humanitära skäl beaktas för att inte äventyra den skadades försörjning. Det konstaterades att det allmänna skyddet ofta var på sådan nivå att den skadades inkomstförlust till största delen är garanterad och att jämkning i regel inte bör ske i vidare mån än att den skadade skulle vara tillförsäkrad 90 % av inkomstunderlaget som oskadad.

Tillvägagångssättet var att man först tillämpade den i och för sig beslutade jämningskvoten. Resultatet kontrollerades sedan mot inkomstunderlaget⁶⁶. Om utfallet efter jämkning blev lägre än 90 % skulle den nivån uppnås genom utfyllnad.

För inkomster över 7,5 basbelopp⁶⁷ kan jämkning ske fullt ut.⁶⁸

Regeln kom att bekräftas igen i ett nytt referat 1985.⁶⁹

3.3.1.1 Regelns konstruktion

90-procentregeln kan illustreras enligt följande⁷⁰:

NN skadas i samband med att han vårdslöst och i berusat tillstånd framför ett trafikförsäkringspliktigt fordon. Jämkning skall ske med 50 %. Denna kvotdel tillämpas på den ideella ersättningen, som i detta fall innefattar smärre återkommande vårdkostnader för framtiden.

⁶³ Med inkomstunderlag förstås den inkomst som den skadade hade kunnat tjäna in skadan förutan.

⁶⁴ Jämför domstolarnas antaganden i refererat rättsfall nedan under 3.3.3

⁶⁵ TSN cirk ref nr 2/1980

⁶⁶ Inkomstunderlaget är den inkomst den skadade visat att han skulle haft skadan förutan och som skadereglering sker gentemot.

⁶⁷ Benämns numera prisbasbelopp.

⁶⁸ Rättvisan med detta förfarande tas upp nedan i den friare analysdelen 3.3.5 och 5.2

⁶⁹ TSN cirk ref nr 10/1985

⁷⁰ För en fylligare jämförelse av olika scenarios vid skada; se Korse i NFT 1997 nr 4 s 307 ff.

Som en följd av olyckan har NN blivit helt arbetsförmögen. Eftersom han numera på grund av skadan erhåller sjukersättning med 64 % av sin tidigare lön uppstår en betydande förlust.

Inkomstunderlag som oskadad 200 000 kr/år

Inkomstunderlag i skadeståndssammanhang bestäms efter vad som hade kunnat intjänas skadan förutan. Detta innebär att löneökningar och karriäreffekter efter skadetillfället räknas den skadelidande tillgodo. Detta framgår av SkL 5 Kap 1 § 2 st.

I lagen (1962:381) om allmän försäkring görs vid bestämmande av sjukersättning utredning om vilken inkomst den skadade hade åren innan försäkringsfallet. Vi kan i detta exempel anta att lönen var 180 000, 185 000 och 190 000 kr/år de tre år som föregick skadan. Då inkomsten för dessa tre åren var i genomsnitt 185 000 kronor kommer sjukersättning att lämnas med 64 % av detta, eller 118 400 kr/år det första året.

Uppräkning sker därefter på helt andra grunder än skadeståndslivräntor.

Sjukersättning	118 400 kr/år
Ersättning AGS	30 480 kr/år
S:a samordning	148 880 kr/år
Förlust	51 120 kr/år
./. jämkning 50 %	25 560 kr/år
Ersättning	25 560 kr/år

Nu kontrolleras utfallet efter ersättning från trafikförsäkringen. Som vi kan se erhåller den skadade efter jämkning enligt denna modell 148 880 från allmän försäkring och AGS (tjänstean knuten försäkring) jämte 25 560 från trafikförsäkringen. Summa inkomst blir 174 360 kr/år.

90 % av 200 000 är 180 000 varför det finns en brist om 5 560 kr/år om 90 % ersättning skall garanteras. Ersättningen skall i detta fall alltså höjas med 5 560 kronor.

Om tillståndet i förvärvsmässigt hänseende är stationärt skall den skadade erhålla livränta. Den slutliga livräntan i detta fall torde alltså bli 31 120 kr/år.⁷¹ Om det förekommit löneutveckling skall livränta beviljas med det högre beloppet. Differensen kan alltså bli olika beroende på var i karriären den skadade befann sig vid skadetillfället.

⁷¹ Skadeståndslivräntor uppräknas med $f n 5\%$ en gång per år. Se om detta ovan under 2.8.

Om den skadade istället hade skadat sig då han helt nykter cyklade eller förolyckades på annat sätt hade det alltså uppkommit en årlig inkomstförlust om 51 120 kronor/år som inte hade kunnat erhållas från något håll.

3.3.1.2 Senare överväganden om regelns bevarande

Vid Trafikskadenämndens råd den 3 december 1996 beslöts att 90-procentregeln skulle bevaras.⁷² Samtliga vid mötet närvarande bolagsrepresentanter skrev sig skiljaktiga.

Bakgrunden till beslutet kan utläsas ur en tidigare tillsatt arbetsgrupps PM, bilaga 6 till mötet. I denna PM framgår klart att man beaktat ersättningsnivån vid regelns tillkomst. Det redovisades också att ersättningsnivån 1996 var betydligt lägre. Dock var arbetsgruppen övertygad om att ersättningsnivåerna i det allmänna försäkringssystemet skulle återställas inom kort. På de grunderna rekommenderade arbetsgruppen att 90-procentregeln skulle ha fortsatt tillämpning.

3.3.2 Skäl för regeln

Det är självklart så att det ligger i den skadades intresse att få kompensation i så god nivå som möjligt. Det är säkert också så att rehabilitering, såväl fysiskt som psykiskt, underlättas av tillräckliga inkomster.

Anhöriga till den skadade riskerar också att träffas av ekonomiska konsekvenser av skadan. Även av hänsyn till dessa kan det vara motiverat att begränsa skadeföljderna.

3.3.3 Skäl mot regeln

Årligen inträffar ett stort antal trafikolyckor med dödlig utgång där föraren av det vållande fordonet varit berusad. Det förekommer också ett antal fall där den skadade, förare, cyklist eller fotgängare uppsåtligen sökt ta livet av sig. I de fall då den skadade också avlider aktualiseras frågor om ersättning för kostnader kring begravning med mera, jämte frågor om ersättning för förlust av underhåll till efterlevande. Från 2002 har efterlevande efter utvidgning av SkL också rätt till ersättning för egen personskada.

De skäl som kan åberopas för hårdare tillämpning av jämningsreglerna än vad som är aktuellt idag kan i princip kategoriseras i två grupper:

1. Etiska skäl
2. Rättsviseskäl och
3. Kostnadsskäl

⁷² Se protokoll Trafikskadenämndens råd 3 december 1996.

De etiska skäl som åberopas kommer delvis till uttryck i praxis, om än i väldigt snäv mening. Det är således möjligt att i teorin jämka ersättning till efterlevande om det skulle framstå som stötande att ersättning betalades. I realiteten kan den grunden knappast eller inte alls användas.

För det stora flertalet människor framstår det som oetiskt att den som vållat sig själv, och kanske även andra olycka och lidande erhåller ersättning överhuvudtaget.

I det fall som redogjorts för under 3.3 visas skillnaden i utfall för den som under klandervärda former råkar ut för olycka jämfört med den som annars skadas eller blir sjuk. Objektivt framstår detta inte som rättvist. Det kan av många inte anses vara rimligt att den som i berusat skick eller annars stulit en bil och på grund av vårdslöshet skadas så att inkomstförlust uppstår skall komma i bättre läge än andra sjuka på grund av trafikförsäkringens konstruktion.

Den merkostnad för försäkringstagarna som förmånliga regler för jämningsfallen innebär är troligen inte särskilt hög mätt mot premierna som helhet. Det torde dock röra sig om åtskilliga miljoner per år. Om det dessutom beaktas att försäkringsbolagen sannolikt inte upptäcker alla fall där jämkning i och för sig kunnat ske, är den verkliga kostnaden betydligt högre.

3.3.4 Aktuellt rättsfall

Länsförsäkringar har nyligen sökt pröva frågan om 90-procentregeln rättsligt.

Bolaget hade hävdade att 90-procentregeln är alltför generös i förhållande till vad som avsågs vid införandet av nu gällande regler. Då målet skulle prövas av HD hade Trafikskadenämnden och båda underrätterna avvisat bolagets ståndpunkt. Vi skall nedan titta närmare på vad som framkom i målet.

3.3.4.1 Omständigheterna i ärendet

Den skadelidande, NN, skadades sommaren 1994, då han körde av vägen med personbil. NN dömdes senare för grovt rattfylleri till villkorlig dom och böter. Påföljden valdes med hänsyn till den allvarliga kroppsskada⁷³ som NN åsamkats i samband med brottet. Någon dom avseende vårdslöshet i trafik fanns således inte.

Det förutsattes också i ärendet att det inte var fråga om någon upprepad brottslighet. De uppgifter som lämnats av NN, och som ej motsagts av bolaget, är att olyckan inträffade i samband med att den skadade i affekt

⁷³ Den skadade ådrog sig en medicinsk invaliditet om 34 % och en halv arbetsförmåga.

tagit sitt fordon och kört i vredesmod från platsen i samband med ett gräl med förra sambon.

3.3.4.2 Trafikskadenämnden

Eftersom Trafikskadenämnden är det organ som grundlagt och konstruerat 90-procentregeln är det i sammanhanget inte ägnat att förvåna att nämnden även i detta fall yttrade sig i enlighet med sin egen praxis.

Nämnden förordade i sitt yttrande att jämkad ersättning skulle lämnas med hälften av den i och för sig skäligen ersättningen, utom vad avser inkomstförlust, där 90 % av inkomstunderlaget⁷⁴ skulle ersättas av bolaget.

Då nämndens yttrande endast är rådgivande kan försäkringsbolag välja att inte följa yttrandet. Om så sker kan bolaget troligen förvänta sig en stämning, vilket kan vara den eftersträlvade reaktionen sett ur bolagets perspektiv. Så skedde i detta ärendet.

3.3.4.3 Bolagets grunder för ändring av regeln

Bolaget hade inför tingsrättsförhandlingarna i Stockholms tingsrätt vitsordat alla uppgifter om faktiska inkomstförhållanden, sociala förhållanden och skadans omfattning mm. Man hade också betalat ersättning för inkomstförlust upp till och över 80 % av det inkomstunderlag som den skadade skulle kunna erhålla som oskadad, vilket var den nivå som bolaget vitsordat som skälig.

Anledningen till att just 80 % ansågs skälig som antagen garantinivå i fallet är att den ersättningsnivån var den som var aktuell för sjukfall som inte hade med skadestånd att göra.⁷⁵ Det argumenterades för att den nivån inte var oskäligt låg, även mot bakgrund av den skadades invaliditet och hans sociala situation. Den ersättning som skulle komma från trafikförsäkringen var, enligt bolaget, inte heller en väsentlig del av den totala inkomstförlusten.

Beträffande tillämpning av 90-procentregeln anförde bolaget att det saknades stöd i förarbetena till SkL för en sådan regel. Bakgrunden till regelns tillkomst angavs som oklar.⁷⁶ Nivån för sjukpenning var vid tillkomsten av regeln 90 % av SGI. Vidare uppgav bolaget att

⁷⁴ Med inkomstunderlag menas den inkomst som den skadade hade kunnat tillgodogöra sig om skadan ej inträffat dvs den inkomst mot vilken avräkning för samordningsförmåner skall ske.

⁷⁵ Efter den 1 juli 2003 har sjukpenningen sänkts till 77,6 % av SGI (sjukpenninggrundande inkomst).

⁷⁶ Trafikskadenämndens cirkulärreferat nr 2 1980. Enligt nämndens kansli saknas dokumentation kring de överväganden som låg till grund för referatet. Regeln upprätthölls i referat nr 10 1985.

Trafikskadenämndens cirkulär av 1980 och 1985 var i högsta grad omdiskuterade i försäkringsbranschen.

Som svar på omständigheter anförda av den skadade⁷⁷ redogjorde bolaget för vad som sagts i SOU 1995:33 s 177 av Bertil Bengtsson, ”att såvitt känt... inte 90%-regeln tillämpats i domstolarnas praxis. Det vore också överraskande om en sådan speciell, tekniskt komplicerad princip godtogs utan annat stöd än vissa riktlinjer för försäkringsbolagens skadereglering. Att regeln används i sådan utsträckning hos bolagen utgör emellertid att gott argument för en jämningsbedömning som tar stor hänsyn till den skadades försörjningssituation.”

Beträffande det rådsprotokoll⁷⁸ som den skadade åberopat svarade bolaget att bolagsledamöterna tecknat sig som skiljaktiga och ej godtagit majoritetens beslut att fortsatt tillämpa 90 -procentregeln. Att bolagsrepresentanter i nämnden ej tecknat sig som skiljaktiga i enskilda ärenden efter detta utgjorde enligt bolaget inget bevis om att försäkringsbranschen godtagit tillämpningen av 90-procentregeln.

Därefter åberopade bolaget den skrift som Försäkringsförbundet den 29 april 1998 sänt till Justitiedepartementet. I denna framgick bland annat att branschen förordat kvotdelsjämkning utan garantiregel.

Slutligen anförde bolaget att Trafikskadenämndens yttranden endast är rådgivande för försäkringsbranschen. Enligt bolaget behövdes ingen lagändring, utan en fast och vägledande praxis som skulle gå ut på att den ekonomiska ersättningen skall kvotdelsjämkas på samma sätt som den ideella ersättningen då förutsättningar för jämkning var aktuella.

3.3.4.4 Den skadades grunder för 90 % ersättning

Den skadade å sin sida hade yrkat att ersättning i enlighet med trafikskadenämndens praxis, d v s i enlighet med den etablerade 90 %-regeln. Som stöd för detta åberopades den långa tid som den aktuella regeln tillämpats av nämnden.

Ombudet hade redogjort för den svåra skallskadan med den följande medicinska invaliditeten om 34 % samt att NN faktiskt fullt ut godtagit att 175 000 kronor skulle räknas av skadeståndet för ideell skada.

Som förmildrande omständigheter för händelsens inträffande åberopades att körningen skedde i affekt, att det var mitt i natten och att körningen ägde rum på en glest trafikerad väg samt att det var liten risk för någon annan än den faktiskt skadade att komma till skada. Sammanfattningsvis

⁷⁷ Se nedan under 3.3.4.4

⁷⁸ Trafikskadenämndens råd nr 142/1996. I protokoll från beredande arbetsgrupp framgår att man förutsatt återställande av nivåer i socialförsäkringssystemet. Mer om detta ovan under 3.3.1.2

argumenterades det för att den reparativa funktionen hos skadeståndet skulle ges företräde framför den preventionsfunktion som jämningsregeln ger uttryck för.

Angående skäl för tillämpning av 90-procentregeln utvecklade NN resonemanget. Det åberopades som argument att Trafikskadenämnden var enig vid yttrandet som föregick stämningen i ärendet.

Därefter redogjorde ombudet för tillkomsten av och anledningarna för 90-procentregeln. De båda referaten 1980 och 1985 nämndes liksom Trafikskadenämndens rådssammanträde den 3 december 1996.⁷⁹ Även protokoll från trafikskadenämndens arbetsgrupp 17 november 1996 och Försäkringsförbundets skrivelse den 29 april 1998 och 20 september 1999 åberopades.⁸⁰ Sammantaget argumenterades det för att all existerande praxis gick ut på att 90-procentregeln skall tillämpas och att det fick anses höra till god försäkrings sed att ersättning bestäms med tillämpning av gällande skaderegleringspraxis.

I tillägg till detta åberopades uttalanden i SOU 1995:33 s 176. I det åberopade avsnittet ”nuvarande förhållanden” beskrivs 90-procentregeln. Det sades också att utredningen ville gå längre och föreslog att jämkning av inkomstförlust överhuvudtaget inte skulle jämkas om inkomsten var av väsentlig betydelse för den skadade.⁸¹

3.3.4.5 Tingsrätten

Tingsrätten anförde i domskälen att 90-procentregeln tillämpats i förhållande till rattfulla och vårdslösa skadelidande under 20 år och därför utgör skaderegleringspraxis. Som en följd av att denna praxis blivit allmän i branschen finns inga avgöranden i domstol. I de fall inför domstol som gäller skadereglering har denna regel inte varit tvistig, medan andra frågor förts till domstols avgörande. Tingsrätten drog av detta dock slutsatsen att utevaron av rättspraxis avseende 90-procentregeln i sig inte kan leda till några slutsatser. Det faktum att Trafikskadenämndens råd fattat beslut om fortsatt tillämpning av regeln innebär inte att slutsatser kan dras om varför bolagsrepresentanter inte reserverade sig vid nämndsprövningen. Det konstateras att 90-procentregeln utgör skaderegleringspraxis oavsett vad som hänt i rådet och att Försäkringsförbundets skrifter till Justitiedepartementet inte lett till lagstiftning.

Därefter övergick tingsrätten till att studera 90-procentregeln och dess tillkomst. Det konstaterades att sjukpenningnivån i den allmänna

⁷⁹ Trafikskadenämndens råd nr 142/1996. Av överväganden i arbetsgrupps protokoll framgår att man förutsatt återställande av ersättningsnivåer. Mer om detta ovan vid 3.3.1.2.

⁸⁰ Försäkringsförbundets båda skrifter till justitiedepartementet med propå om ändring bland annat av 90-procentregeln.

⁸¹ I proposition 2000/01 s 44 behandlas detta och ingen ändring kom till stånd i samband med ändringarna i Skadeståndslagen 1 januari 2002.

sjukförsäkringen var 90 % vid regelns tillkomst och att det därför i hög grad är troligt att just den nivån valdes för garantinivån. Detta, menade tingsrätten, talade för att samordning borde ske med den nivå som är aktuell i det allmänna systemet vid prövningstillfället. Också det faktum att det kunde antas ej accepterat av allmänheten att den som skadas i trafik erhåller högre ersättning för sjukfrånvaro än andra borde leda till att ersättningen begränsas.

Som skäl emot jämkning i högre grad än ned till 90 % anförde tingsrätten att det är skillnad på allmän försäkring som är statsfinansierad och privat försäkring som här var aktuell. Vidare, menade tingsrätten, utgör 20 års praxis att det fanns skäl att inte bara genom ny praxis i domstol ändra regelns tillämpning. Slutligen anförde tingsrätten som skäl för 90 % ersättning i detta fall, att det inte leder till något stötande resultat⁸² om just denna rattfyllerist i ersättningshänseende behandlas lika som andra hitintills blivit behandlade.

Sammanfattningsvis skrev tingsrätten i sin dom att det fanns 20-årig praxis och att denna hade kritiserats av försäkringsbranschen. Branschen hade förvisso tillskrivit Justitiedepartementet om ändringar i lagen vad avser rätt till ersättning för rattfyllerister, men tingsrättens mening var att fast praxis som den nu aktuella skall ändras via lagstiftning. Det fanns inte skäl att just i det enskilda fallet frånga praxis.

Den skadades talan vann bifall och bolaget överklagade till Hovrätten.

3.3.4.6 Hovrätten

Målet avgjordes i Svea hovrätt utan huvudförhandling. Parterna hade inför hovrätten åberopat samma grunder och fört sin talan på i stort sett på samma vis som vid tingsrätten.

Samma skriftliga bevisning hade åberopats.

Inledningsvis redogjordes i domen för innehållet i 90-procentregeln. Därefter konstaterade Hovrätten att jämkning till hälften i det aktuella fallet skulle leda till att den skadade erhölet mer än 80 % av sitt inkomstunderlag som oskadad⁸³

Därefter redogjorde Hovrätten för hur domstolen uppfattat yrkandet från bolaget: nämligen att ersättning utöver den allmänna sjukförsäkringsnivån skulle vara oskälig och kunna uppfattas som stötande för det allmänna rättsmedvetandet.

⁸² Se prop 1975/76:15 s 69 och i remissvar JK sid 172 f samma arbete om denna ordalydelse.

⁸³ Angående begreppet inkomstunderlag se ovan under 3.3.

Hovrätten fann i likhet med Tingsrätten att eftersom 90-procentregeln tillämpats sedan 20 år skulle den anses utgöra fast skaderegleringspraxis i trafikförsäkringsärenden.

Frågeställningen isolerades till huruvida det fanns skäl att frångå praxis. Hovrätten anmärkte härvid att bolaget som huvudsakligt skäl för bifall till sin talan anfört att det skulle vara oskäligt om en rattfull skadelidande skulle erhålla högre kompensation än vad som utgår vid annan sjukdom i den allmänna försäkringen.

Hovrätten konstaterade att garantiregeln existerar som skydd för inkomster under 7,5 basbelopp och för att garantera tryggheten för den skadelidande och hans familj. Detta skyddsintresse kvarstod alltså. Därefter konstaterade Hovrätten att det förvisso är skillnad mellan privatfinansierad försäkring, som bekostas av motorfordonsägarna själva, och allmän försäkring som finansieras av allmänna medel.⁸⁴ I likhet med tingsrätten fann Hovrätten att ersättningsnivån var skälig och att det saknades skäl att i detta enskilda fall hantera frågan om ersättning för inkomstförlust annorlunda än vad som skett i praxis. Hovrätten fastställde tingsrättens domslut.

Länsförsäkringar överklagade till HD.

3.3.4.7 Inför prövning i HD

Länsförsäkringar hade inför HD yrkat att käromålet skulle ogillas, dvs att ersättning för inkomstförlust i detta fall skall betalas efter samma kvotdelsjämkning som ärendet i övrigt.

Bolagets inställning var att 90-procentregeln utgjorde en felaktig norm för hur jämkad ersättning för inkomstförlust skall lämnas i fall då den skadade endast har rätt att erhålla jämkad ersättning. Det föreslogs i första hand att samma kvotdel som i ärendet i övrigt skulle tillämpas, eller i andra hand att garanterad nivå istället bestäms till 80%, eller den nivå som motsvarar ersättning ur allmän sjukförsäkring.

Det ifrågasattes varför en procentregel skulle gälla för en del av skadeståndet, när kvotdelar var vedertaget för ersättningen i övrigt.

Som illustration till förhållanden i samhället i övrigt redogjorde bolaget i sin klagoskrift också för utfallet vid jämkning i det aktuella fallet och jämförde det med genomsnittliga inkomster i riket för heltidsarbetande.

Varför tillämpa en garantiregel som saknar laglig grund? Denna retoriska fråga fick avsluta bolagets klagoskrift.

⁸⁴ Vi får anledning att återkomma till detta resonemang under den fria analysen nedan.

HD meddelade den 18 juni 2003 beslut att ej meddela prövningstillstånd.⁸⁵

3.3.5 Analys och kommentarer

Det har här av samtliga rättsinstanserna visats att Trafikskadenämndens ställning i personskadeärenden är mycket stark. Alla instanserna har visat en klar ovilja att självständigt pröva 90-procentregelns tillkomst. I princip kan det hävdas att alla domstolarna har dömt till karendens fördel på grund av Trafikskadenämndens praxis.

Tingsrätten konstaterade i sina domskäl att det troligen var så att ersättningsnivån i den allmänna sjukförsäkringen som varit styrande då regeln konstruerades. Trots detta var domstolen obenägen att ändra innehållet i regeln efter vad som skulle kunna vara skäligt med nutida mått. Som skäl åberopade domstolen att det skulle vara orimligt att behandla denna skadelidande annorlunda än alla andra som fått ersättning i enlighet med praxis.

Hovrätten fastställde utan att redogöra för detaljer tingsrättens domslut.

Högsta domstolens beslut att ej meddela prövningstillstånd var olyckligt. Dock var det inte ägnat att överraska. Beslutets innebörd blir, att om ändring skall komma till stånd krävs lagstiftning.

Bolaget hade som skäl åberopat i princip det allmänna rättsmedvetandet och att det i förhållande till detta skall anses oskäligt eller kanske stötande att den som vid rattfylleri och vårdslöshet orsakar sig själv skada skall erhålla ersättning med i stort sett samma belopp som en mera oskyldig skadelidande.

Om man ser på hur argumenten har framförts i domstolarna är det mindre förvånande att dessa valt att inte gå emot den praxis som trots allt finns. Det hade varit anmärkningsvärt om man i trafikskadefall ber om yttranden från Trafikskadenämnden i vissa fall och frångår den praxis som samma nämnd grundat i andra fall.

Det hade dock varit rimligt att en ändring, om sådan skulle ske, kommit till stånd genom dom i HD.

De sakskalet som framförts av bolaget är till sin natur i huvudsak lätta att argumentera emot. I förarbetena till lagen i sin nuvarande lydelse sägs gång på gång att den skadelidandes intresse av reparation skall ha överordnad betydelse. Hela lagstiftningen genomsyras av detta resonemang.⁸⁶

⁸⁵ Mål T2813-02

⁸⁶ Se ovan kapitel 3

Vid närmare undersökning av tillkomsten av lagen i allmänhet och av reglerna om jämkning i synnerhet kan konstateras att den som erhåller ersättning med mer än kvotdelsjämkad ersättning blir överkompenserad i förhållande till vad som avsågs i förarbetena. Dock skall delvis andra argument än de av bolaget anförda användas.

Innan den nu gällande lagstiftningen infördes kunde en förare av motorfordon inte räkna med trafikskadeersättning för de egna skadorna.⁸⁷ Den allmänna och uttalade socialförsäkringstanken innebar att även förare skulle få ersättning trots eget vållande. Då frågan om vad som skulle ske med den som var grovt vårdslös eller medvetet vållat sin skada aktualiserades, beslöt lagstiftaren, efter utredning, att samma tankar skulle omfatta även dem, dvs den allmänna socialförsäkringstanken kom att medföra att även vårdslösa eller dolösa skadelidande skulle få ersättning, om än jämkad sådan. I ett sent skede av lagstiftningen kom lagstiftaren att inkludera även skadelidande som gjort sig skyldiga till rattfylleribrott i den gruppen som skulle få vidkännas jämkning, om det samtidigt förelåg vårdslöshet.

Vi kan nu konstatera att samma skäl *för* ersättning till rattfull vårdslös skadelidande använts två gånger. Att samma skäl också, och för en tredje gång, används för att konstruera en regel om minsta tänkbara ersättningsnivå om 90 %, saknar positivt stöd i såväl förarbeten som lagstiftning.

I Trafikskadenämnden förekommer allt som oftast att då inkomstunderlag⁸⁸ skall bestämmas, det vid oklarheter eller osäkerhet kring underlagets storlek görs antaganden till den skadelidandes fördel. Att så sker ligger i sakens natur, då det är svårt att fullt ut *bevisa* vilken inkomst man i framtiden skulle ha kunnat tjäna in. Rent faktiskt utgör detta också ett sådant beaktande av den skadelidandes intresse av ersättningen som motiveras av den allmänna socialförsäkringstanken. I ärenden med livränta görs regelmässigt antagandet att alla arbetar till 65 års ålder och utan inkomstförluster vid korttidsfrånvaro, föräldraledighet etcetera.

I de fall då livränta skall betalas sker en årlig uppräkningsuppräknings med 5 %. Ingen jämkning är aktuell i denna del, varför skillnaden i inkomstutfall om maximalt 10 % av inkomstunderlaget kommer att minska successivt över tiden. För livränteärende för yngre individer kommer utvecklingen, allt annat lika, att bli bättre med tiden än den inkomst som annars varit aktuell, i vart fall om den årliga genomsnittliga löneökningen understiger 5 %, vilket den regelmässigt gör.⁸⁹

⁸⁷ För historiska fakta se t ex Dufwa eller Karlgren

⁸⁸ Den inkomst den skadade skulle haft som oskadad och som utgör grund för ersättningens bestämmande.

⁸⁹ Ett vanligt antagande i skaderegleringsärenden är att löneökningen per år är 3 % då andra uppgifter ej kunnat införskaffas.

Av ovanstående framgår att samma tanke fått effekt inte mindre än fem gånger, låt vara att detta gäller även dem som inte skall erhålla jämkad ersättning beträffande den första gången och de sista två gångerna enligt ovan.

Kvotdelad ersättning vid jämkning är vad som enligt förarbetena föreskrivits i lag. Att tillämpa lagen så som den var tänkt innebär inte att någon förlorar i förhållande till vad som avsett. I de fall då jämkningen medför orimliga konsekvenser har lagstiftaren föreskrivit att man kan kompensera för detta.

Statsmakterna har som uttalat mål i trafik och trafikskadesammanhang den sk Nollvisionen.⁹⁰ Det för troligen för långt att hävda att ersättningsberäkning vid trafikskada inverkar på beteendet i trafiken. Det är helt enkelt för gemene man inte känt vilken ersättning som kan bli aktuell vid trafikskada och på vilket sätt en sådan eventuell ersättning påverkas av det egna beteendet.⁹¹

Skäl för att inte betala mer än kvotdelad ersättning får sökas på annat håll. Ett sådant skäl skulle kunna vara den samhällskostnad som det faktiskt är frågan om, oavsett om försäkringen är privatfinansierad eller inte. På senare år har kostnaden för personskador ökat markant även av andra skäl än de i detta arbetet aktuella.⁹² Att den som själv av uppenbar likgiltighet för sin egen och andras personliga hälsa tillåts kosta i princip lika mycket i ersättning som andra skadade kan kanske ifrågasättas.

Ett skäl som liknar eller sammanfaller med det av Länsförsäkringar framförda är rättviseskälet. Är det rättvist att den som skadas i trafik, efter eget rattfylleri och vårdslöshet, eventuellt också i en stulen bil, skall erhålla mer än den som skadas eller blir sjuk på annat vis?

Det skall också betänkas att de regler som gäller den rattfulle och vårdslöse också gäller om den som skadas inte själv är legitim brukare av fordonet. Om en biltjuv skadas omfattas även han på grund av försäkringens konstruktion av försäkringsskyddet. Samma kvotdelar och garantiregler kommer som praxis idag ser ut att tillämpas även i ett sådant fall. Kan man anse att det är skäligt, rimligt och i överensstämmelse med det skyddsintresse som försäkringen avser att täcka?

Som framgått av beskrivningen om lagstiftarens intentioner i samband med tillkomsten av Trafikskadelagen och nuvarande Skadeståndslag har den

⁹⁰ Se som en del av detta Vägverkets rapport 2002-11, "Alkohol Droger och Trafik" och ovan under rubriken Förord.

⁹¹ Att här hävda annat vore sannolikt oriktigt. Dock kan fråga om ersättning, om den lyfts fram i media, komma att bli livligt debatterad. Detta mot bakgrund av vilka rubriker som skapas då rattfyllerister skadar andra än sig själva.

⁹² Det kan till exempel antas att den allmänna ökande ohälsan påverkar även trafikförsäkringens omkostnader. Antalet komplicerade utredningsärenden är också i ökande.

skadades intresse av ersättning kommit helt i förgrunden. Den skadade har rätt till ersättning oavsett vem som vållade skadan.⁹³ Här har den normalt oaktsamme kommit få sina intressen tillgodosedda en första gång. Då den som varit grovt vårdslös, rattfull och vårdslös eller uppsåtligen orsakat sin skada erhåller ersättning har lagstiftaren en andra gång beaktat den skadades intresse av ersättningen. Att man i praxis i Trafikskadenämnden därefter konstruerat en regel som medger ytterligare ersättning med samma motivering innebär att samma argument rent faktiskt åberopats tre gånger till den vållande/rattfulle/vårdslöse förarens fördel. Till detta skall läggas Trafikskadenämndens inte sällan förekommande vana att skäligen uppskatta inkomstunderlag då det råder oklarhet i frågan jämte de regler om uppräknings av skadeståndslivräntor som tillämpas.

En fråga som inte varit föremål för någon diskussion överhuvudtaget i praxis är den jämkning som Trafikskadenämnden föreskrivit skall få ske fullt ut för inkomster över 7,5 (pris)basbelopp. Kan det förutsättas att denna nivå alltid är riktig för gränsdragning? Skall det ske en prövning efter omständigheter i övrigt på den skadelidandes sida i de fallen då det finns ett skyddsbehov även på den inkomstnivån?

⁹³ Se ovan under Kap 2 angående "no fault"-konstruktionen i trafikförsäkringen.

4 Självmord

4.1 Gällande regler

Skadeståndslagen 5 Kap 2 § 1 stycket lyder⁹⁴:

Har personskada lett till döden skall ersättning betalas för

1. begravningskostnad och, i skäligen omfattning, annan kostnad till följd av dödsfallet
2. förlust av underhåll
3. personskada som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära.

Kostnader i samband med begravning jämkas såvitt känt inte efter HD:s dom i NJA 1981 s 920. Principiellt kan dock nämnas att bolaget i det aktuella fallet hävdade att kostnaden för begravning skall betraktas som en kostnad för den skadelidande, dvs den döde, som uppsåtligen åstadkommit skadan. Som sådan kostnad skulle den kunna jämkas fullt ut. Bolaget hade emellertid inte framgång med detta resonemang.

För jämkning av ersättning för förlorat underhåll gäller att sådan ersättning kan jämkas endast då betalningen av ersättning skulle framstå som stötande.⁹⁵ Mer om detta nedan.

Efter den 31 december 2001 skall ersättning också betalas till efterlevande för den personskada som orsakas i samband med att nära anhörig avlidit.⁹⁶ Jämfört med tidigare skadeståndsprinciper har lagstiftaren här på ett markant sätt frångått tidigare gränsdragning gentemot tredje man i skadeståndsrätten.⁹⁷ Som framgår av förarbetena betraktas skada till följd av nära anhörigs dödsfall som egen personskada. Av systematiska skäl har jag i detta arbete sammanfört alla former av skador och jämningsresonemang beträffande efterlevande i samma avsnitt.

Via denna regel kommer en efterlevande att kunna uppnå partsställning i skaderegleringen och omfattas av reglerna i Skadeståndslagens 5 Kap 1§.

Lagstiftaren har i förarbetena utgått från att nära anhörig⁹⁸ schablonmässigt skall ersättas för sveda och värk i samband med förlust av den anhörige.

⁹⁴ I sin nuvarande lydelse efter den 31 december 2001.

⁹⁵ Detta slut i NJA 1981 s 920 och dessförinnan av Trafikskadenämnden i cirulärreferat nr 18/1979 där man hade tillgång till Hovrättens dom i NJA-fallet.

⁹⁶ Punkten tre i det redovisade lagrummet.

⁹⁷ Se prop 2000/01:68 s 30 ff och där redogjorda rättsfall.

⁹⁸ Se om begreppet och kretsen under 4.1.2 nedan

Enligt kortfattad kommentar i propositionen skall dock jämkning ske till noll i detta avseende då det varit fråga om självmord.⁹⁹

På samma plats i förarbetet sägs att i de fall då den efterlevande uppsåtligen orsakat den nära anhöriges död skall ingen ersättning utgå för den eventuella personskadan till följd av dödsfallet.

4.1.1 Ersättning för kostnader och förlust av underhåll

Ersättning för förlust av underhåll skall betalas till den som är beroende av underhåll från den avlidne. Typiskt sett är det då aktuellt med sådan ersättning till efterlevande barn och till änka/änkling.

Ersättningen beräknas som en mellanskillnad ungefär på samma sätt som då inkomstförlust på grund av egen personskada räknas fram. Familjens gemensamma inkomster för tiden innan dödsfallet läggs samman, varefter den efterlevandes konsumtionsandel av den totala familjeinkomsten beräknas. Man kan därefter jämföra utfallet före och efter dödsfallet. I den mån brist uppstår skall ersättning betalas ur trafikförsäkringen.

I NJA 1981 s 920 avgjordes ett flertal frågor om jämningsmöjligheten vid självmord i trafiken. I det aktuella fallet var en man och hans älskarinna enda passagerarna i bilen. Mannen, som körde bilen, sade till kvinnan att han skulle ta livet av dem båda, varpå han körde in i ett brofundament på motorvägen. Mannen avled och efterlämnade, förutom älskarinnan, en hustru och en son. Den överlevande kvinnan kunde berätta vad som sagts och vad som hade hänt.

Det reglerande bolaget gjorde gällande att ersättning för begravningskostnad och förlust av underhåll i första hand skulle jämkas till ned till 0, eftersom den avlidna hade begått självmord och således uppsåtligen orsakat skadan.

Såväl tingsrätt som hovrätt kom fram till att lagstiftningen genomsyrats av socialförsäkringstanken. Vid genomgång av förarbetena kom tingsrätten till slutsatsen att det inte angivits i klartext när jämkning skall kunna ske. Domstolen hänvisade till ett uttalande av JK i propositionens remissredovisning.¹⁰⁰ JK uttalar där att möjligheten till jämkning måste ses som en "...säkerhetsventil i de fall då det skulle te sig stötande att utge full ersättning." Denna sats har därefter återanvänts i olika sammanhang både som skäl för och emot ersättning.¹⁰¹

⁹⁹ Prop 2000/01:68 s 78.

¹⁰⁰ Prop 1975/76:15 s 172

¹⁰¹ Som skäl mot ersättning i TSN cirk ref nr 4/1997. Som skäl för ersättning i rättsfallet ovan under 3.3.4

Domstolen tog upp argumentet att de efterlevande inte skulle bli lidande i ersättningshänseende på grund av att skadan vållats uppsåtligt av den avlidne.¹⁰²

Hovrätten kom i fallet till samma slut som tingsrätten, varefter HD fastställde Hovrättens dom.

4.1.2 Tredjemansskadan och jämkning

Med den senaste ändringen av skadeståndslagen har efterlevande fått nya grunder för ersättning. Följden av att den tredje punkten i SkL 5 Kap 2 § infördes har blivit att SkL 5 Kap 1 § skall tillämpas i de fall då det finns särskilt närstående.

Med särskilt närstående menar lagstiftaren enligt propositionen¹⁰³

"regleringen tar främst sikte på make, registrerad partner, sambo, barn och föräldrar. I första hand avses då medlemmar i samma etablerade hushållsgemenskap som den som ryckts bort genom dödsfallet. Det kan dock inte uteslutas att även andra personer någon gång kan komma i fråga för ersättning, t e x syskon som inte sammanbodde med den döde (jfr rättsfallen NJA 1996 s 509 och NJA 2000 s 521)"

Under 2003 har Trafikskadenämnden i en rad fall prövat frågan om vilken krets som skall ha rätt till ersättning.¹⁰⁴ Det kan konstateras att Trafikskadenämnden intagit en generös ståndpunkt i frågan och att bolagen följer detta.

Föredragande statsråd skriver kortfattat att ersättning till efterlevande på grund av egen personskada regelmässigt torde böra jämkas till noll.¹⁰⁵

I de ärenden då den döde efterlämnar "särskilt närstående" skall alltså utredas dels vilken ersättning som skall betalas på grund av förlorat underhåll, dels vilken egen förlust den efterlevande känts vid. Redan i fall då jämkning ej skall ske är detta förvirrande, även för en i reglerna insatt person.

4.1.3 Tredjemansskadan övriga frågeställningar

Det finns oklarheter i fler avseenden än just jämkning. Trafikskadenämnden har i ett antal yttranden, återgivna i cirkulärreferat, börjat forma definitionen av den ersättningsberättigade kretsen. Som ovan konstaterats har kretsen bedömts på ett generöst sätt. Trafikskadenämnden har förordat ersättning till

¹⁰² Detta argument går att ifrågasätta, särskilt sett i ljuset av vad andra regelverk stipulerar om rätt till ersättning för efterlevande. Mer om detta nedan

¹⁰³ Se prop 2000/01:68 s 72.

¹⁰⁴ Se TSN cirkulärreferat nr 1-9/2003.

¹⁰⁵ Prop 2000/01:68 s 78

bland annat efterlevande föräldrar som ej levt i hushållsgemenskap¹⁰⁶ och till tvillingsyster utom hushållsgemenskap¹⁰⁷.

I första hand har det i de aktuella fallen varit fråga om ersättning för sveda och värk. Man har i förarbetena förutsatt att branschen skulle utveckla schablonersättningar i de aktuella fallen. Så har också skett. Den summa som är aktuell för tillämpning är 25 000¹⁰⁸ kronor för var och en av de efterlevande. Beviskraven skall vara låga vad avser eventuell sjukskrivning och smärre kostnader i samband med dödsfallet.¹⁰⁹

Då Trafikskadenämnden tagit sig för att generöst bedöma vem som ingår i den ersättningsberättigade kretsen har nämnden också givit fler ställning som egen part i skaderegleringen. Även om det är oklart hur utfallet kommer att bli i framtiden vad avser bestående inkomstförluster på grund av personskada, i realiteten troligen oftast psykisk skada, vid nära anhörigs död, kan det antas att antalet ärenden med sådana anspråk kommer att öka.

I fall då den avlidne uppsåtligen orsakat sitt eget dödsfall och bolaget kunnat visa detta finns således rätt för bolaget att jämka den ersättning den särskilt närstående efterlevande har på grund av egen personskada. För skadeföljden förlust av underhåll och kostnad för begravningen m m kvarstår dock den praxis som redogjorts för ovan.

4.1.4 Anpassning av jämningsregler eller misstag?

Då efterlevande numera kan få rätt till ersättning dels på grund av sin ställning som underhållsberättigad och dels som egen skadepart uppstår nya frågeställningar. I synnerhet uppstår frågeställningar kring vad som avses beträffande jämkning. Det sägs i förarbetena inför senaste ändringen av SkL att samma tankar som var bärande 1975 fortsatt är gällande.¹¹⁰

Det finns således motsägelsefulla uttalanden inför införandet av de nya reglerna. Eller kan det vara så att lagstiftaren avser en sak för den efterlevande om det är fråga om ersättning för förlust av underhåll och en annan sak om det är fråga om egen skada?

I skadereglering kommer försäkringsbolagen sannolikt med stöd av uttalandet i propositionen hävda att jämkning skall ske. Det är förenat med pedagogiska problem gentemot de efterlevande om bolaget samtidigt kommer att medge ersättning enligt äldre praxis för kostnader och förlorat underhåll.

¹⁰⁶ TSN cirk ref nr 6/2003.

¹⁰⁷ TSN cirk ref nr 9/2003

¹⁰⁸ Jfr Prop 2000/01:68 s 37 där beloppet nämns men betraktas som förhållandevis lågt med tanke på att HD dömde ut beloppet första gången 1993.

¹⁰⁹ Prop 2000/01:68 s 36

¹¹⁰ Prop 2000/01:68 s 43 f.

Det framgår vidare av förarbetena att fortsatt arbete kring samordning är aktuellt i Personskadekommitén (dir. 1999:18) som har till uppdrag att undersöka samordning i personskador och också har i uppdrag att se över följdfrågor beträffande jämkning.¹¹¹ Möjligen kommer klargörande i samband med att den utredningen publiceras eller om lagstiftning då kommer till stånd.

4.1.5 Andra ersättningssystem

I sammanhanget skall sägas något om vad som gäller i andra sammanhang då personskadeersättning är aktuell.

Själv mord har i visst fall¹¹² bedömts som arbetsskada enligt lag (1976:380) om arbetsskadeförsäkring. Motsatsvis torde gälla att självmord under arbetstid i normalfallet ej är arbetsskada och således ej genererar rätt till ersättning. Så framgår ju redan av ordalydelsen "olycksfall".

En vanlig metod vid självmord är överkonsumtion av läkemedel. Läkemedelsförsäkringen innehåller undantag i 7 § för ersättning vid självmord med hjälp av läkemedel. Detta har motiverats med att läkemedelsbruk som lett till döden uppenbarligen uppkommit pga missbruk eller uppsåt.¹¹³

Enligt Produktansvarslag (1992:18) 1, 3 och 10 §§ lästa samman framgår att det inte kan bli tal om ersättning för personskada vid uppsåtligt bruk av en vara (annat än en bil och då ej produktansvar) på sådant sätt att döden inträder.¹¹⁴

För skador uppkomna vid brott gäller att den skadade kan få vidkännas jämkning enligt brottsskadelagen av 1978.¹¹⁵

I de fall då en skadelidande söker sin ersättning för personskada via överfallsförsäkring finns regelmässigt två typer av jämkningsliknande regler som hindrar ersättning.

Om den skadade varit berusad vid skadetillfället måste han visa att berusningen inte orsakat skadan

Om den skadade utan tillräckliga skäl utsatt sig för risken att skadas gäller inte försäkringen överhuvudtaget.

Undantagen i överfallsförsäkringen kan tillämpas av bolagen eftersom det är fråga om villkorsförsäkring, om än sådan där skadeståndsrättsliga regler vid

¹¹¹ Prop 2000/01:68 s 44

¹¹² R 1998:8. I det aktuella fallet begick en arbetstagare självmord på grund av depression som ansågs vara sjukdom framkallad av arbetsuppgifterna.

¹¹³ Jfr SOU 1995:33 s 171

¹¹⁴ Jfr SOU 1995:33 s 167 f

¹¹⁵ SOU 1995:33 s 168

försäkringsfall ligger till grund för ersättning i de fall då ersättning skall betalas. Normalt krävs för ersättning ur försäkringen att den skadade sökt sin rätt mot gärningsmannen, eller att gärningsman ej kunnat återfinnas eller fällas till ansvar av rättsvårdande myndigheter.

4.1.6 Sammanfattande analys och kommentar

Det kan konstateras att efterlevande har en särställning enligt gällande rätt. Ersättning för förlust av underhåll kan i princip inte jämkas överhuvudtaget.

Det kan ifrågasättas om efterlevande till den som valt att ta livet av sig i trafik, många gånger med fara för andra än sig själv, skall ha en bättre ställning vad avser ersättning än de som är efterlevande till andra suicidoffer. Lagstiftaren har valt att exkludera ersättning i de sammanhang då samhället med avgifts- och skattefinansierade försäkringar svarar för skadekostnaden. Det kan inte vara någon skillnad i den efterlevandes nöd då den döde avlidit uppsåtligt av läkemedel eller på arbetsplatsen.

Det finns goda skäl att anta att den som direkt drabbas av en självmördare i trafiken, typiskt sett en lastbilschaufför eller en tågförare¹¹⁶, har invändningar mot att änkan och barnen till den avlidne har rätt till ersättning överhuvudtaget.

Det framstår inte heller som om de efterlevande skulle komma i särskilt dålig position efter ett självmord i trafik jämfört med ett självmord på annat sätt om ersättning ej betalades. Tvärtom framstår det som en ogrundad förmån att efterlevande i trafikskadefallet erhåller full ersättning för alla poster, medan andra efterlevande till självmördare inte får någon ersättning alls.

För att illustrera det orimliga i det närmast ovanstående skall här kort återges ett fall som förekommit i skaderegleringsarbete:

En person som valt att ta livet av sig valde att göra så genom att hoppa ner från en hög klippa, varefter han landade på vägbanan nedanför¹¹⁷. Någon stund efter det att han landat kommer ett lastfordon körande på vägen. Föraren ser att något ligger på vägen och bromsar, men lyckas inte få stopp på fordonet. Den skadade avled. De efterlevande får rätt till ersättning om det var lastfordonet som orsakade dödsfallet, medan de helt blir utan skadestånd om det istället var i nedslaget mot vägbanan han avled.

Enligt förarbetena till de nya reglerna om ersättning för egen personskada skall skadeståndet vid självmord jämkas fullt ut. Frågan är om detta

¹¹⁶ Inrikes spårvägstransporter har skydd för personskada i nivå med de i trafikskadelagen.

¹¹⁷ I det verkliga fallet var det aktuellt med järnvägsspår nedanför Katarinaberget vid Saltsjöbanan

uttalande¹¹⁸ var genomtänkt eller om det var en lapsus. Det sades ju i resterande delar av förarbetet att de sociala och humanitära hänsyn som var aktuella 1975, i samband med att SkL och TSL infördes, fortsatt var tillämpliga.

I vart fall har det uppstått en situation som är svår att logiskt förklara. Detta eftersom konsekvensen kan bli full ersättning enligt rättspraxis för förlust av underhåll och kostnader i samband med dödsfall, men ingen ersättning alls för egen personskada som uppkommit av samma skadehändelse.

På goda grunder kan hävdas att jämkning borde vara möjlig, och också att rekommendera, för all ersättning i de fall då den avlidne uppsåtligt orsakat skadan.

Om det i framtiden blir så att Trafikskadenämnden får bilda praxis och väljer att bortse från det ovan anmärkta uttalandet i propositionen, kommer vi att få se en stor mängd skador med ersättning för egen personskada för en ökande krets skadelidande.

¹¹⁸ Prop 2000/01:68 s 78

5 Analys och slutkommentar

5.1 Försäkringens förtjänster

Av arbetet har framkommit att trafikförsäkringen i sin nuvarande form har stora förtjänster. Det garanteras ersättning till alla som skadas i trafik, oavsett vållande. Då försäkringen är obligatorisk riskerar ingen att bli utan ersättning vid personskada. Inte ens i de fall då det saknas försäkring, eller om skadegörande fordon ej kunnat identifieras löper den skadade risk att bli utan ersättning.¹¹⁹

Det finns väl utbyggd organisation kring hantering av skadeärenden, med garanti för den enskilde skadelidande i form av insyn i verksamheten från Finansinspektionen och genom den praxis som skapas och upprätthålls av Trafikskadenämnden.

Nuvarande system ger, till skillnad från tidigare svenska och de flesta utländska, ersättning även till förare som av egen vårdslöshet skadas i trafiken. Den tanke som verkat styrande vid skapandet av reglerna är den socialförsäkringsidé som präglade mycket av lagstiftningen under 1970-talet. Nyare uttalanden i samband med att kompletterande regler införts i SkL ger fortsatt stöd åt detta tankesätt.

Det har i lagen givits regler som medger jämkning av skadestånd och trafikskadeersättning i vissa fall. Ideell ersättning och smärre kostnader kan jämkas efter kvotdelar, 1/3, 1/2, 2/3 eller 1/1, beroende på omständigheterna som föranleder jämkningen. Jämkning skall enligt lagtext och förarbeten begränsas efter vad som är skäligt med beaktande av den skadelidandes behov.

I praxis har det skapats en schablonregel för jämkning av ersättning för inkomstförlust. Regelns innebörd är sådan att minst 90 % av inkomsten som oskadad garanteras den skadade. På så vis tas den skadades intressen tillvara.

För efterlevande vid dödsfall gäller att ersättning för förlust av underhåll skall betalas. Jämkning har i praxis inte tillåtits.

I januari 2002 trädde nya regler i kraft som utvidgade efterlevandes rätt till ersättning. Med detta har kretsen av möjlig skadelidande kommit att vidgas. En tidigare tydlig princip inom skadeståndsrätten har därmed övergivits, då tredjeman kan uppnå partsställning vid en skadehändelse han själv inte närvarat vid.

¹¹⁹ Trafikförsäkringsföreningen, som finansieras av bolag med koncession för trafikförsäkring, handhar skador då okända fordon vållat skada på annans egendom eller person.

Sverige har, möjligen tillsammans med Finland och Danmark, de mest generösa reglerna om ersättning på grund av personskada, åtminstone när det kommer till vilka som kan bli aktuella för ersättning. Många rättsordningar nekar ersättning till förare eller till biltjuvar, rattfyllerister eller den som kör bilen utan att vara försäkringstagare.¹²⁰

Bortsett från att det många gånger tar tid att reglera skador i det svenska systemet får det sägas att skyddet för den skadelidande är gott.

5.2 Brister i försäkringen

Som ovan visats finns det skador där ersättning enligt nuvarande regler betalas och detta moraliskt kan angripas. Det går också att angripa tillkomsten av praxis i den sk 90-procentregeln. De socialförsäkringstankar som bar upp konstruktionen av reglerna för personskadeersättning har använts som argument för den enskildes skydd minst tre och upp till fem gånger i jämningsärenden.

Den som tecknar försäkring gör det i normalfallet av fri vilja av den anledningen att en viss risk vill undvikas. I fallet med trafikförsäkringen är så inte fallet, då den enligt lag är obligatorisk. Den som vill äga och använda en bil måste också ha försäkring. Försäkringen är förenad med kostnader för den enskilde.

Det är troligen för de allra flesta okänt att ersättning för personskada betalas ur den egna trafikförsäkringen. För den genomsnittlige fordonsägaren kan det till och med vara så att premien betraktas som en ren sakförsäkring, att personskadekostnaden inte ens beaktas då han beklagar sig över premiens storlek.

Det är troligen än mindre känt bland genomsnittliga försäkringstagare att ersättning kan erhållas även vid eget vållande. En vanlig missuppfattning är att ersättning för personskada ej kan erhållas då man själv vållat olyckan.

Än mindre känt bland gemene man torde det faktum vara att även en grovt vårdslös, en rattfull förare, eller en biltjuv har rätt till ersättning ur trafikförsäkringen. Det kan på goda grunder antas att ersättning till dessa kategorier av skadade inte accepteras av gemene man.

Att gemene man inte känner till eller skulle acceptera sådan ersättning utgör i sig inte skäl att frångå nuvarande regler om jämkning.

I de fall då självmord äger rum i trafiken uppstår inte sällan onödig fara och obehag för andra trafikanter eller räddningsarbetare. Det framstår för de

¹²⁰ Vissa system av trafikförsäkring förutsätter viss eller vissa namngivna förare av fordonet som försäkras. Detta gäller till exempel i England.

flesta som långt mera hänsynslöst att med berått mod köra in i ett mötande fordon än att ta sig av daga i enskildhet på annat sätt. Att de efterlevande i det förra fallet skall erhålla ersättning, tillika utan att jämkning sker, framstår objektivt som klart ogrundat. Detta blir än mer tydligt då jämförelse görs med vad som gäller för till exempel suicidfall med hjälp av läkemedel.

5.3 Slutsatser

Den praxis som utvecklats i personskadeärenden, åtminstone i fall då jämkning skall ske, har kommit att medföra jämkning i mindre grad än vad som ursprungligen föreskrevs i lagen.

Då praxis studerats kan konstateras att den skadelidande som gjort sig skyldig till handlingar som motiverar jämkning enligt lagen har skydd i följande avseenden;

bevisbördans placering
begränsningsregel vid inkomstförlust
som efterlevande för förlorat underhåll.

De försök som försäkringsbolagen gjort inför domstol för att begränsa den skadelidandes rätt eller skärpa tillämpningen har varit utan framgång. De propåer försäkringsbranschen gjort gentemot Justitiedepartementet har ej lett till ändringar i lagen.

Sammantaget konstateras att den praxis som formats har uppstått i huvudsak hos Trafikskadenämnden och domstolarna har därefter tillämpat den uppkomna praxis som skapats i nämnden. Det är inte troligt att någon ändring av lagen kommer att ske i skärpande riktning när det gäller jämkning.

Källförteckning

Förarbeten

Proposition 1975:12	Skadestånd vid personskada m.m.
Proposition 1975/76:15	Trafikskadelag m.m.
Proposition 1989/90:2	om trafiknykterhetsbrotten m.m.
Proposition 2000/01:68	Ersättning för ideell skada

SOU 1995:33

Litteratur

Refererad litteratur citeras som regel endast med författarens efternamn

Bengtsson, Bertil	Om jämkning av skadestånd, Lund, 1982
Karlgren, Hjalmar	Skadeståndsrätt, Tredje upplagan, Stockholm, 1965
Nordenson, Ulf	Trafikskadeersättning, Stockholm, 1977
Red: Lotta Brännström (Ifu)	Ersättning vid personskada, Stockholm, feb 2003

Artiklar

Blomstrand, Severin	Högsta domstolens praxis i personskademål under senare år, NFT nr 4/2003, s 325-331
Carlsson, Jan m fl	Försäkringsbolagen och de trafikskadade - ett debattinlägg om handläggningstider, NFT nr 4/2003, s 351-358.
Dufwa, Bill	Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979, s 401-490
Korse, William	90-procentregeln Jämkad ersättning för inkomstförlust vid personskada i följd av trafik, NFT nr 4/1997, s 301-318

Artiklar dagspress

DN, www.dn.se	Skärpta straff att vänta för alkoholbrott, nätupplagan 9 december
--	---

Rättsfallsförteckning

HD

NJA 1981 s 920
NJÄ 1983 s 522 I och II
NJÄ 2000 s 150
NJÄ 2000 s 521

Hovrätten

RH 1997:112

Regeringsrätten

RÅ 1998 ref 8

Orefererat mål

HD Mål T 2813-02 med beslut om att ej bevilja prövningstillstånd i Svea
Hovrätts mål T 3548-01

Utländska avgöranden

Höyesterett sak nr 55/99, dom av den 16 november 2000

Praxis från trafikskadenämnden

Cirkulärreferat nr	13/1979
	14/1979
	15/1979
	18/1979
	19/1979
	22/1979
	2/1980
	7/1983
	10/1985
	1/1991
	4/1997
	1-9/2003

Övriga källor

Protokoll fört vid sammanträde med Trafikskadenämndens råd den 3 december 1996, inkl bilaga 6 angående överväganden om 90-procentsregeln

Försäkringsförbundets skrift av den 29 april 1998 till justitiedepartementet.

Försäkringsförbundets skrift av den 20 september 1999 till justitiedepartementet.

Finansinspektionens rapport, 2003:1 av den 30 januari 2003, Stärkt skydd för trafikskadade - åtgärder och förslag, Dnr 03-513-601

Vägverkets rapport Alkohol Droger och Trafik, 2002-11

Rattfylleri Alkoholism, skrift från NTF , www.ntf.se 2003-06-03