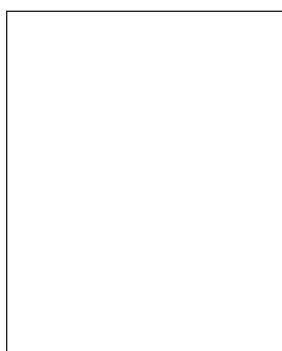


90-procentsregeln

Jämkad ersättning för inkomstförlust vid personskada i följd av trafik*

av **William Korse**, Trafikförsäkringsföreningen



William Korse

I den utomrättsliga personskadehanteringen jämkas i praktiken aldrig ersättning för inkomstförlust i enlighet med den fastställda jämningsgraden. I stället anpassas ersättningen regelmässigt så att den, tillsammans med samordningsförmånerna och eventuell arbetsinkomst, uppgår till lägst 90 % av inkomstunderlaget inom 7,5 basbelopp. Detta oavsett jämningsgrad, den skadelidandes ekonomiska förhållanden eller övriga omständigheter i det enskilda fallet.

Denna generösa behandling av den skadelidande är ibland motiverbar, samtidigt som resultatet i andra fall framstår som stötande.

Inledning

Trafikskadeersättning för personskada utgår enligt skadeståndsrättsliga regler. Detta genom en hänvisning i trafikskadelagen till skadeståndslagens regler för bestämmandet av skadeståndet (TSL 9§). I skadeståndslagen framgår att ersättning för personskada omfattar sjukvårdskostnad och andra utgifter, inkomstförlust, sveda och värk, lyte och men samt olägenheter i övrigt till följd av skadan (SKL 5:1). Artikeln koncentrerar sig på ersättningsposten inkomstförlust, och hur denna beräknas när personskadeersättningen jämkas på grund av att den skadelidande har medverkat till sin personskada.

* Artikeln baseras på en uppsats skriven vid Högre utbildningen på IFU.

När trafikskadeersättning för personskada skall jämkas tillämpar försäkringsbolagen en garantiregel för ersättningsposten inkomstförlust. Denna benämns 90 %-regeln och innebär att den skadade alltid är garanterad ersättning motsvarande 90 % av den inkomst han skulle ha uppburit som oskadad, oavsett jämningsgrad.

90 %-regeln har använts i den praktiska skaderegleringen sedan 1980-talets början och har sin förankring i de grundtankar som präglade 1975-års reform av medvållandereglererna. Genom reformen ändrades rättsläget väsentligt till den skadelidandes förmån, framför allt vid personskada.¹ Ett syfte med artikeln är därför att lyfta fram motiven i reformen som sedermera resulterade i 90 %-regelns tillkomst. Detta för att förklara det ge-

nerösa resultatet som tillämpningen kommit att innebära för den skadelidande. Målet är därefter att klarlägga effekten av 90 %-regelns användning; istället för den skälighetsbedömning lagstiftaren föreskrivit har en schablonregel skapats. Vid en medvållandejämkning får den skadelidande därmed ofta en högre ersättning än vad en strikt kvotdelsjämkning hade givit.

Samhällsutvecklingen har inneburit att det idag inte är lika självklart att omsorgen för den skadelidande har samma prioritet som vid 90 %-regelns tillkomst. Inträdet i den Europeiska Unionen har exempelvis medfört att Sverige i högre utsträckning än tidigare har att ta hänsyn till förhållandena i andra länder inom en rad olika områden. Utifrån det perspektivet kommer en jämförelse att göras över hur medvållandejämknigen hanteras utomlands. Detta för att kunna bedöma om internationell anpassning är ett argument för att den regelmässiga användningen av 90 %-regeln skall ses över. Frågan om 90 %-regeln fortfarande är motiverbar kommer också att angripas från andra håll.

Framställningen borde kunna intressera de som redan är bekanta med 90 %-regeln. Även andra som inte känner till hur ersättningen för inkomstförlust i praktiken påverkas vid en jämkningssituation, kan säkert också finna det intressant att få en inblick i detta.

Sammanfattning

Ur ett internationellt perspektiv har Sverige de i särklass mest generösa medverkansreglerna. Desamma har dock vid ett par tillfällen ifrågasatts. Det gemensamma argumentet för en förändring har just varit internationell anpassning. Samtidigt finns alltså ett stöd för den svenska modellen; kommittén om ideell skada har i sitt slutbetänkande nyligen föreslagit att de nuvarande medverkansreglerna bör bibehållas. Det faktum att den enda

reservationen i betänkandet behandlar "jämkning på grund av medvållande", samt att betänkandet därutöver innefattar ett särskilt yttrande med kritik mot de nuvarande reglerna, vittnar dock om att skilda uppfattningar råder på området.

Utöver att de svenska medverkansreglerna som sådana är omdiskuterade konstateras att 90 %-regeln ger en generösare ersättning än vad som förespråkas i motiven till 1975-års medvållandereform. 90 %-regeln medför även att effekten av medvållandejämknigen blir ännu generösare än vad den är i vår omvärld. Utomlands görs ingen skillnad vid jämkning mellan ersättning för ideell skada och inkomstförlust. Jämkning sker vanligtvis istället strikt efter den jämkningsgrad som fastställts.

Effekten av medvållandejämknigen och 90 %-regeln illustreras av två typfall. I det ena redovisas vad en rattfyllerist erhåller i ersättning för de skador han ådragit sig vid en trafikolycka. Det andra exemplet är framtaget som referens och redogör istället för vilken ersättning en cyklist uppbär. Utifrån en jämförelse mellan de bägge situationerna påtalas att det är olyckligt om gällande ersättningspraxis skiljer sig från vad gemene man anser rimligt. Omsorgen om den skadelidande får inte gå för långt så att stötande resultat uppnås.

Gällande lagstiftning förespråkar en individuell bedömning när en jämkningssituation föreligger. I slutsatsen föreslås därför att 90 %-regeln avskaffas. Effekten skulle bli att vi fick en anpassning till förhållandena utomlands samtidigt som det gick att beakta omständigheterna i det enskilda fallet. I stället för en schablonbedömning kunde de som var i behov av en högre ersättning än vad medvållandejämknigen gav erhålla en sådan. På samma gång skulle rent av stötande resultat kunna undvikas.

Reglerna om jämkning på grund av den skadelidandes medvållande

Möjligheten att jämkna personskadeersättning behandlas i § 12 1 st trafikskadelagen och i 6:1 1 st skadeståndslagen. De bägge medverkansreglerna tillkom i nära sammanhang och bygger på samma principer.² De är också i sak identiska, avsedda att ha samma innebörd och skall i princip tillämpas på samma sätt.³ Trafikskadelagens rent strikta ansvar samt dess karaktär av socialförsäkring anses dock kunna ha betydelse för bedömningen i vissa hänseenden.⁴

Likheten, dels i personskadeersättningen bestämmande dels i medvållandejämkningsen, är det nödvändigt att ha klar för sig för att förstå sambandet mellan de bägge lagarna. Överensstämelsen i dessa delar gör det också möjligt att dra slutsatser parallellt från förarbeten och juridisk litteratur, oavsett om det är frågan om skadestånd eller trafikskadeersättning.

När det konstaterats att en jämkningssituation föreligger har man att fastställa till vilken grad nedsättningen skall ske. I enlighet med 3:e stycket i både § 12 trafikskadelagen och 6:1 skadeståndslagen sker detta genom en skälighetsbedömning. Hänsyn tas i första hand tas till graden av vållande/medverkan på ömse sidor. Även andra omständigheter spelar in såsom de bägge parternas ekonomiska förhållanden. Jämknings sker antingen till 2/3 till 1/2 eller till 1/3. Undantagsvis kan ersättningen även jämkas till 0, vilket innebär att ersättningen i praktiken helt faller bort.

1975 års reform

Före 1976 kunde såväl sak- som personskada jämkas på grund av medvållande om den skadelidande medverkat till sin skada genom vårdslöshet. Skadeståndet jämkades i praktiken efter vad som var skäligt med hänsyn till

graden av skuld på skadevållarens och den skadelidandes sida. Under senare delen av 1960-talet började rättsutvecklingen att svänga mot en mildare bedömning av den skadelidandes medvållande vid personskada. Detta märktes framförallt då tendensen i början av 1970-talet också fick genomslagskraft i rättspraxis (se t.ex. NJA 1971 s.44, 1972 s. 81, 1973 s. 118 och 504, 1974 s. 562 II och 1975 s. 502).⁵ I rättsfallet NJA 1979 s. 129, som gällde ett skadefall från tiden före 1976, är detta speciellt tydligt. HD anger där uttryckligen att de nya medvållanderegler som togs in i skadeståndslagen i samband med 1975 års personskadereform närmast innebar ett fullföljande av den rättsutveckling som redan var på gång.⁶

De stränga medvållanderegler under 1900-talets första hälft ansågs stämma överens med allmänna rättvisesynpunkter. Preventionstanken var också av väsentlig betydelse. Risken att delvis gå miste om ersättning ansågs kunna påverka människor till försiktighet. Effekten förstärktes om man också anpassade jämkningen till graden av den medverkandes skuld. Den senare synpunkten betraktades som den väsentliga tanken bakom medvållandereglerens utformning.⁷

De nya medverkansreglerna i skadeståndslagen och trafikskadelagen ändrade rättsläget till den skadelidandes fördel. Detta var också utgångspunkten för reformen.⁸ Personskadeersättning jämkas numera undantagsvis vid personskada. En ständigt återkommande motivering, i såväl den juridiska litteraturen som i förarbetena, är att det från sociala och humanitära synpunkter inte kan anses rimligt att den som drabbas av en skada skall bli lidande för all framtid av en tillfällig oaktsamhet.⁹

Möjligheten att jämkna personskadeersättning finns enligt gällande lagstiftning endast då den skadade själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättningen till förare av motordrivet fordon

som gjort sig skyldig till rattfylleri kan också jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan.

Vad som menas med uppsåt är nog inte så svårt att förstå. Det får också ses som naturligt att personskadeersättningen då jämkas eftersom det samtidigt är frågan om ett samtycke till skadan.¹⁰

När det gäller grov vårdslöshet är det inte lika lätt att inse vilken grad av oaktsamhet som avses för att jämkning skall vara möjlig. Under förarbetena till 1975 års ändringar i skadeståndslagen uttalade föredragande statsrådet att begreppet grov vårdslöshet bör ges "en mycket restriktiv tillämpning".¹¹ I propositionen med förslag till trafikskadelag erinrar föredragande statsrådet om att vårdslösheten måste vara av mycket allvarligt slag för att kunna betecknas som grov. Vad som åsyftas är situationer då den skadelidande har visat uppenbar hänsynslöshet och likgiltighet för andra trafikanters säkerhet.¹² Enligt Hellner lär beskrivningen inte ens motsvara alla fall där skadestånd för personskada enligt äldre rättspraxis jämkades "till noll".¹³

Av ovanstående framgår att jämkningssituationer är relativt ovanliga. I trafiken förekommer de trots allt i viss omfattning. Jämkningsgrunden är då oftast den att en förare av ett motordrivet fordon skadat sig då han gjort sig skyldig till rattfylleri och samtidigt medverkat till skadan genom vårdslöshet.

Grundtankarna bakom nuvarande medvållanderegler var att socialt motiverade ersättningsbehov tillgodosågs och att en samhälls-ekonomisk rationell fördelning av förlusterna erhöles; de ekonomiska resurser som fanns skulle utnyttjas.¹⁴ Det ansågs inte rimligt att den som drabbats av en personskada, för all framtid skulle bli lidande för en enstaka vårdslöshet. Särskilt inte då försäkring fanns hos skadevållaren.¹⁵ Det är tydligt att ekonomiska övervägningar huvudsakligen kan spåras i den vikt som fästs vid att transak-

tionskostnaderna begränsas så mycket som möjligt.¹⁶

För att understryka hur långt man var beredd att gå i hänsynen till den skadelidande kan det påtalas att det var långt ifrån självklart att det sedermera blev möjligt att också jämkna personskadeersättning vid rattfylleri i kombination med vårdslöshet. Det var först vid riksdagsbehandlingen av trafikskadelagen som denna utvidgning av jämkningsmöjligheten kom till. Samma tillägg infördes då i skadeståndslagens medvållanderegeln för att de bägge lagrummen skulle överensstämma.

Nordenson har i sin kommentar till trafikskadelagen utförligt beskrivit förfarandet som föregick utvidgningen av jämkningsmöjligheten.¹⁷ Genom att analysera de argument som framfördes i denna senare del av lagstiftningsarbetet, får man också en uppfattning om vilka grundtankar som präglade reformen i övrigt. Följande sammanfattning, vilken får betraktas som ett referat av vad Nordenson återgivit, visar på att den skadelidandes rätt till full personskadeersättning prioriterats högt i relation till andra intressen.

Trafikskadeutredningens förslag och propositionen till trafikskadelagen föreslog jämkning endast vid uppsåt och grov vårdslöshet. Emellertid diskuterades om inte jämkning även skulle ske då den skadelidande hade gjort sig skyldig till vissa brottsliga handlingar, såsom trafiknykterhetsbrott, olovligt brukande av det aktuella fordonet eller olovlig körning eller när denne använt fordonet som hjälpmedel vid brottslig verksamhet. Trafiknykterhetsbrotten var den del som diskuterades flitigast.

Utredningen ansåg att sociala och humanitära skäl talade för att även rattfyllerister skulle få ersättning för personskada. Man påtalade att en strängare jämkningsregel sannolikt inte skulle ha nämnvärd preventiv effekt. Framförallt hävdades det att man borde hålla isär ersättningsfrågan och den kriminalpolitiska frågan om lämpliga och effektiva

sanktioner mot lagöverträdare. När det gällde rätten till ersättning för personskada framhölls att socialt motiverade behov och allmänna trygghetssynpunkter borde vara ensamt utslagsgivande.

Utredningens ståndpunkt vann gehör i flertalet remissyttranden. Även kritik förekom, varvid någon form av inskränkning i ersättningsrätten föreslogs för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Ett konkret förslag, från bl a JK, var att i dessa fall medge jämkning vid "enkelt" vållande. I några yttranden föreslogs motsvarande regel även vid de övriga brott som tidigare omnämnts.

Föredragande statsrådet anslöt sig till utredningens ståndpunkt. Lagrådet hade inte heller några invändningar mot departementsförslaget. I riksdagen väcktes dock motioner om ändringar av jämningsregeln, som skulle möjliggöra jämkning av personskadeersättning också då den skadelidande gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott (1975/76:8, 22). Kraven om bibehållen prevention mot rattfylleri och annan illegal körning skulle tillgodoses (1975/76:25).

Lagutskottet hade en uppfattning om att trafiknykterhetsbrotten och biltillgreppen i regel väckte stark förbittring hos allmänheten. Tanken att rattfylleristen eller biltjuven skulle få full gottgörelse för sina personskador skulle säkert för många uppfattas som stötande. Därefter ansågs att lagstiftaren i möjligaste mån måste motverka att alkoholpåverkade personer ger sig ut i trafiken. Ett ingrepp i ersättningsreglerna, som avsågs med vissa motioner, kunde inte fränkännas en viss preventiv verkan. Enligt utskottets mening måste alla lämpliga medel tas i anspråk för att tjäna trafiknykterhetens intresse, oavsett om de faller inom straffrättens, skadeståndsrättens eller försäkringsrättens område. Utskottet stannade till sist för att föreslå en särskild jämningsregel av innebörd att jämkning av personskadeersättning skulle tillåtas även vid "enkelt" vårdslöshet, när den skadelidande

gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Utskottet ansåg inte att jämkning av personskadeersättningen skulle kunna ske i något av de andra fall som diskuterats. Samtliga socialdemokrater i utskottet reserverade sig mot den del i förslaget utformning som medgav jämkning av personskadeersättningen vid trafiknykterhetsbrott i kombination med vårdslöshet.¹⁸

Av riksdagens protokoll från den 12 december 1975 (1975/76:44) framgår att de rådde skilda meningar om hur jämningsregeln skulle utformas. Efter överläggningen skedde omröstning. Denna omröstning gav följande resultat:

För utskottsförslaget	Ja - 158
För propositionen	Nej - 156
Avstod	- 3

Kammaren biföll därmed vad utskottet föreslagit. Detta ledde till att jämkning av personskadeersättning medgavs vid trafiknykterhetsbrott i kombination med vårdslöshet.¹⁹

Trafikskadelagen

90 %-regeln tillämpas då ersättning för inkomstförlust vid personskada utgår i form av trafikskadeersättning. Det är därför viktigt att känna till trafikskadelagens säregna drag för att på ett riktigt sätt förstå argumenten som framöver kommer att redovisas. Följande sammanfattning är på intet sätt fullständig. Den syftar istället på att lyfta fram de delar som kan ha betydelse för synen på hur den skadelidande bör behandlas då en jämnings-situation föreligger.

Trafikskadelagen trädde i kraft den 1 juli 1976. I samband med detta kom personskadeersättningen för trafikskadorna att hanteras på ett nytt sätt. Ersättningen kallades trafikskadeersättning istället för skadestånd. Anledningen var att den obligatoriska trafikförsäkringen även gällde till förmån för föraren av ett trafikförsäkringspliktigt fordon. Efter-som denne inte kunde vara skadeståndsskyl-

dig mot sig själv övergavs skadeståndskonstruktionen.²⁰ Som tidigare omnämnts beräknas dock trafikskadeersättning ändå enligt skadeståndsrättsliga regler.

Genom att rätt till ersättning i vissa delar inte förutsätter vållande är trafikförsäkringen en s.k. "no fault"-försäkring. Det som verkligen gör att trafikförsäkringen kan betecknas som en "no fault"-försäkring är kombinationen av två företeelser; förmånerna som utbetalas tillfaller den skadade oavsett fel eller försummelse hos den som orsakat skadan samtidigt som skadegöraren är helt eller åtminstone delvis befriad från personligt skadeståndsansvar gentemot den trafikskadade.²¹

Det faktum att föraren åtnjöt samma rätt till personskadeersättning som övriga skadelidande var en helt ny princip. Enligt Dufwa så var det Hellners insatser under andra delen av 1960-talet som riktade Sveriges uppmärksamhet mot "no fault"-försäkringen.²² Från praktiskt håll svarade dock den Svenska försäkringsbranschen för intresset. I början av 1970-talet tillsattes en arbetsgrupp, "no fault"-kommittén. Kommittén låg till grund för en skrivelse daterad 1975-01-14 som Trafikförsäkringsföreningen skickade in till Justitieministern. Det var denna skrivelse som resulterade i beslutet att reformera trafikskaderätten.²³

Den obligatoriska trafikförsäkringen i kombination med det strikta ansvaret innebär att alla som skadas i följd av trafik är berättigade till personskadeersättning ur det aktuella fordonets trafikförsäkring. Utöver föraren gäller detta även passagerare, fotgängare och cyklister oavsett omständigheterna. T.o.m. en biltjuv som kör i diket får ersättning ur den stulna bilens trafikförsäkring. Även de som skadar sig i följd av trafik med ett oförsäkrat eller okänt fordon kan erhålla personskadeersättning från Trafikförsäkringsföreningen. Ersättningen beräknas då på samma sätt som om fordonet hade varit känt eller haft en gällande försäkring. Av detta kan sägas att

lagstiftaren velat gå så långt som möjligt för att tillförsäkra dem som skadar sig genom biltrafik en personskadeersättning enligt skadeståndsrättsliga regler. Ytterligare exempel är att även de som är rattfulla, kör olovligen eller t.o.m. brukar fordonet som hjälpmedel vid brottslig gärning är berättigade till ersättning för sina personskador. Naturligtvis kan ersättningen i dessa fall alltid jämkas enligt medverkansregeln. Kraven är då alltså att den skadade medverkat till sin skada genom uppsåt, genom grov vårdslöshet eller genom att ha framfört fordonet då han varit rattfull och samtidigt medverkat till skadan genom vårdslöshet.

Tanken bakom det strikta ansvaret är att bilisterna skall stå för skadorna i trafiken. Detta eftersom det är frågan om en särskilt riskfylld verksamhet. Det strikta ansvaret tillsammans med de generösa medvållandereglererna gör att trafikskadelagen har drag av socialförsäkring.²⁴ Likheten med just socialförsäkringen är ett återkommande argument i den juridiska litteraturen för att den skadade, då en jämkningssituation föreligger, skall behandlas generöst och välvilligt.²⁵

HovR:en har i ett rättsfall speciellt angivit trafikförsäkringens socialförsäkringsrättsliga anknytning som skäl till att inte jämka ersättningen i det aktuella fallet.²⁶ HD kom sedermera att fastställa HovR:ns dom. Rättsfallet gällde om ersättningen till de efterlevande skulle jämkas enligt 12 § trafikskadelagen då bilföraren hade begått självmord genom att köra in i mitträcket på en motorväg. I Hellners kommentar av rättsfallet framgår att han inte anser att det finns skäl att göra någon skillnad mellan trafikskadeersättning och skadestånd vad beträffar synen på jämkningsfrågan.²⁷

Kommittén om ideell skada konstaterar att det inte finns något rättsfall som belyser om 12 § trafikskadelagen första stycket och motsvarande bestämmelse i skadeståndslagens 6 kap.1 § första stycket skall tillämpas olika.

Förarbetena ger heller ingen ledning om det skall göras någon skillnad i tillämpningen med hänsyn till trafikförsäkringens socialförsäkringsrättsliga karaktär. Kommittén hänvisar dock till Hellner och tror inte att 6:1 1st SkL i den praktiska tillämpningen skulle ges en annan innebörd.²⁸

I avsaknad av rättsfall och med stöd av vad som ovan framhållits verkar det som om att trafikförsäkringens koppling till socialförsäkring inte borde påverka utfallet vid en medvållandejämkning.

90 %-regelns tillkomst – Trafikskadenämndens betydelse för rättsutvecklingen

När det gäller trafikskadeersättning så utarbetades 1978 en promemoria av dåvarande FSAB ("Jämkningsregler vid personskada").²⁹ Syftet var att i brist på vägledande motivuttalanden och praxis ge försäkringsbolagen rekommendationer till hjälp för skaderegleringen. Promemorian var resultatet av diskussioner som hade förts inom FSAB av en grupp försäkringsjurister. Av densamma går att utläsa att ersättning för ideell skada (sveda och värk, lyte och men, olägenheter i övrigt) kan jämkas strikt efter den jämkningsgrad som fastställts. Ersättning för kostnader bör däremot som huvudregel inte jämkas alls. Beträffande ersättning för inkomstförlust så föreslogs en särskild garantiregel som var avsedd att förhindra att den sociala tryggheten äventyrades för den skadelidande och hans familj, nämligen 90 %-regeln.

Promemorian ligger till grund för hur försäkringsbolagen har kommit att tillämpa medverkansregeln vid jämkning av personskadeersättning. Densamma har även fått sitt erkännande genom att trafikskadenämnden i stora delar befäst principerna i sina yttranden. Med tiden har en s.k. nämndspraxis utvecklats.

Vad 90 %-regeln beträffar framgår detta av trafikförsäkringsanstaltens nämnds cirkulärreferat nr 2/1980 (nuvarande trafikskadenämnden) samt i cirkulärreferat nr 10/1985.

Kopplingen till grundtankarna i 1975 års reform av medverkansreglerna är i såväl FSAB:s promemoria som i motiveringen i trafikskadenämndens cirkulärreferat 2/1980 tydlig.

I cirkulärreferatet skriver nämnden att det under lagstiftningsarbetet har framförts att hänsyn bl.a. bör tas till den skadades ekonomiska situation vid jämkning av skadeersättning. Därefter påtalas att den skadelidandes försörjning av sociala och humanitära skäl inte bör äventyras genom jämkning av ersättning för inkomstförlust. Det hela utmynnar i att den skadade enligt nämndens mening i regel bör – oavsett jämkningsgraden – vara tillförsäkrad sådan inkomstnivå att den verkliga inkomsten (inkomsten av eget arbete och förmånerna från det allmänna m.m.) tillsammans med ersättningen från trafikförsäkring inte understiger 90 % av inkomstunderlaget såsom oskadad.³⁰ Garantivån föreslogs tillämpas på inkomster understigande 7,5 basbelopp.

Den utomrättsliga skaderegleringen dominerar helt på personskadeområdet. Vad trafikskadorna beträffar hänskjuter försäkringsbolagen skadefall av allvarigare karaktär till trafikskadenämnden. Även andra skador tillställs nämnden om den skadade gör betydande inkomstförluster eller om den skadade t.ex. själv begärt en prövning av ärendet. Nämnds-förfarandet är organiserat på ett sätt som ger de skadelidande jämförelsevis goda garantier för en saklig och opartisk bedömning av deras ersättningsanspråk. Å andra sidan har detta fört med sig att det saknas vägledande domstolsavgöranden inom många områden. Trafikskadenämnden, tillsammans med de andra nämnderna som behandlar personskadefall enligt skadeståndsrättsliga principer, har i

praktiken kommit att styra rättsutvecklingen.

Vid sidan av lagstiftningen och dess förarbeten samt uttalanden i den juridiska litteraturen utgör nämndernas yttranden därmed den sannolikt viktigaste rättskällan på området.³¹ I avsaknad av rättsfall kan det konstateras att trafikskadenämndens praxis att utslutande tillämpa 90 %-regeln vid jämkning av ersättningsposten inkomstförlust därmed befästs i försäkringsbolagens skadereglering.

Den praktiska tillämpningen

När ersättning för inkomstförlust beräknas utgår man från vad den skadade skulle ha uppburit i inkomst som oskadad. Ett s.k. inkomstunderlag fastställs. Därefter skall samordningsförmånerna och eventuell arbetsinkomst, som den skadade trots sina besvär faktiskt kunnat uppbära, avräknas (SkL 5:3). Med samordningsförmåner avses sådan ersättning som t.ex. utgår från det allmänna (sjukpenning, sjukbidrag eller förtidspension etc.) Det som kvarstår efter avräkningen är vad som i skadeståndssammanhang förstås med inkomstförlust, vilket också är det som skall ersättas.

Vid en jämkningssituation är det av förklarliga skäl endast inkomstförlusten som jämkas. Samordningsförmånerna eller vad den skadade faktiskt lyckas uppbära i inkomster påverkas inte av på vilket sätt den skadade fått sina skador. 90 %-regeln innebär som bekant att ersättningen för inkomstförlusten anpassas så att den tillsammans med samordningsförmånerna och eventuell arbetsinkomst uppgår till lägst 90 % av inkomstunderlaget inom 7,5 basbelopp. Eventuella inkomster som överstiger 7,5 basbelopp kvotdelsjämkas enligt den jämkningsgrad som fastställts.

Följande exempel illustrerar 90 %-regelns funktion. (Inkomstunderlaget understiger 7,5 basbelopp och jämkning skall ske till hälften)

	(kr/år)
Inkomstunderlag	150 000
Samordningsförmåner	<u>- 75 000</u>
Inkomstförlust	75 000
Avgår jämkning 1/2	<u>-37 500</u>
Jämkad ersättning	37 500

Eftersom den skadade enligt 90 %-regeln alltid skall vara garanterad en inkomstnivå motsvarande 90 % av inkomstunderlaget görs en kontroll om ytterligare ersättning skall utgå:

Tillförsäkrad inkomstnivå	135 000
(90 % av inkomstunderlaget)	
Samordningsförmåner	-75 000
Ers. ink. förl. (Jämkad till 1/2)	<u>-37 500</u>
Brist	22 500

Ersättningen för inkomstförlust måste höjas upp med 22 500 kr/år för att den tillförsäkrade inkomstnivån ska uppnås.

Sammanlagd ersättning för inkomstförlust blir då i exemplet :

37 500
<u>+22 500</u>
60 000

Om situationen i exemplet är stationär, d.v.s. att de angivna förhållandena bedöms hålla i sig, får den skadade en livränta. Den årliga ersättningen på 60 000 kr kommer då att utgå tills det att den skadade som oskadad skulle ha erhållit ålderspension. Därefter kompenseras denne för eventuell pensionsförlust. Skadan kan ju ha inneburit att ATP-delen i ålderspensionen påverkats, eftersom denna fastställs utifrån den inkomst som den försäkrade faktisk uppburit under sitt yrkesverksamma liv. Eventuell tjänstepensionsförlust ersätts också.

En ojämkad ersättning skulle givit 75 000 kr/år. Utan hänsyn till 90 %-regeln skulle den årliga ersättningen i exemplet begränsats till 37 500 kr.

Utländska förhållanden och dess inverkan på de svenska jämningsreglerna

Inträdet i den Europeiska Unionen har medfört att vi inom många olika områden är i behov av att uppnå en ökad europeisk samstämmighet. Det kan därför vara av intresse att se hur en del andra europeiska länder löst jämningsfrågan. Detta för att få klarhet i om det utomlands finns ett stöd för våra generösa medvållanderegler.

Av den analys som Kommittén om ideell skada har gjort över de utländska förhållandena på personskadeområdet framgår att Sverige har de för den skadelidande mest generösa medverkansreglerna.³² Många andra länder jämkar personskadeersättning redan då den skadelidande medverkat till sin skada genom enkel vårdslöshet. Vidare verkar Sverige vara ensamma om att vid en jämningsituation skilja mellan ersättning för ekonomisk och ideell skada.

Vad de nordiska länderna beträffar noteras att särskilda regler gäller i Finland och Norge för passagerare som av fri vilja åkt med i ett fordon som de visste eller borde ha känt till var stulet, hade använts i samband med ett brott eller framförts av en berusad person. I sådana fall är den skadelidande inte berättigad till någon ersättning alls såvida det inte föreligger synnerliga skäl respektive ("saerlege grunner") särskilda skäl. Medvållandereglerna är i dessa situationer betydligt hårdare än i Sverige. Detta trots att det sedan länge finns en strävan att i möjligaste mån verka för en ökad nordisk rättslikhet.

En del andra länder jämkar, vid trafikskador, liksom Sverige personskadeersättning först vid uppsåt eller grov vårdslöshet. Det föreligger dock en skillnad i den praktiska tillämpningen.

I Sverige har lagstiftaren i sin utformning av § 12 3 st trafikskadelagen och i 6:1 3 st skadeståndslagen givit domstolarna en möj-

lighet att beakta omständigheterna i det enskilda fallet, när de skall bedöma om det finns skäl till avsteg från en jämkning i enlighet med aktuell kvotdel. Ordalydelsen "omständigheterna i övrigt" skall dock uteslutande tolkas till den skadelidandes fördel. Det framgår av motiven att stor återhållsamhet bör visas när det gäller att utnyttja de angivna lagrummen för att skärpa effekterna av jämningsregeln, utöver vad som följer av den skadelidandes medvållande i egentlig mening.³³

Även om den skadelidande i betydande omfattning medverkat till sin personskada – kraven är som bekant relativt högt ställda för att jämkning skall kunna ske – finns det ändå möjligheter att mildra effekten av en medvållandejämkning. I den utomrättsliga regleringen av personskadorna sker detta regelmässigt. Ersättning för kostnader jämkas där inte alls. Samtidigt mildrar 90 %-regeln oftast effekten av jämkningen vad gäller ersättningsposten inkomstförlust. Sannantaget för detta med sig att den skadelidande i praktiken får en högre ersättning än vad som hade varit fallet om ersättningen istället jämkades strikt efter jämningsgraden. Sverige intar i förhållandet till övriga länder närmast en särställning när det gäller medvållandejämknings.³⁴ Den praktiska hanteringen har kommit att bidra till att den faktiska skillnaden egentligen är större.

Sveriges milda syn på medvållandejämknings har fått ge vika inom de områden där vi i vår lagstiftning varit tvungna att ta internationell hänsyn. Som en direkt följd av detta jämkas personskadeersättning redan vid enkel vårdslöshet i samband med internationell befordran av tågresande. Detta genom en speciell regel i järnvägstrafiklagen.³⁵ När det gäller inrikes tågtrafik hänvisar lagen dock till skadeståndslagen 6:1, vilket innebär att jämkning endast kan ske om den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till sin skada.³⁶

I stort sätt samma förhållanden gäller inom flyget där också olika medvållanderegler finns beroende på om det är frågan om inrikes- eller utrikes flygtrafik.³⁷ Den internationellt anpassade bestämmelsen infördes först 1986.

Produktansvarslagen är ytterligare ett exempel på att Sverige har fått rätta sig efter den internationella synen på medvållandejämningen. Lagen började att gälla den 1 Januari 1993 och grundar sig på ett s.k. EG-direktiv. I art. 8 2 st. i EG:s direktiv anges:

“The liability of the producer may be reduced or disallowed when, having regard to all the circumstances, the damage is caused both by a defect in the product and by the fault of the injured person or any person for whom the injured person is responsible.”³⁸

Av direktivet framgår att enkel vårdslöshet är tillräcklig för jämkning “fault”. I § 10 produktansvarslagen infördes till sist en motsvarande regel; denna medger jämkning efter vad som är skäligt, om den skadelidande genom vållande har medverkat till sin personskada.

Det var ingen självklarhet att produktansvarslagens speciella jämningsregel kom till. Många förespråkade att en hänvisning till skadeståndslagen 6:1 i stället skulle ske. EG-direktivet ansågs trots allt inte utgöra något hinder mot en sådan lösning.³⁹ Riksdagen antog faktiskt produktansvarslagen utan den speciella jämningsregeln. Emellertid påtalades att regeringen borde återkomma till riksdagen med förslag till en ändring i den delen. Förslaget skulle också läggas fram i tid så att bestämmelsen kunde träda i kraft samtidigt med produktansvarslagen i övrigt.⁴⁰

Riksdagsbehandlingen av den efterföljande ändringspropositionen erinrade riksdagen om att skadeståndslagens bestämmelse om jämkning vid personskada var i ett internationellt perspektiv närmast unik; inte ens i övriga nordiska länder var jämningsmöjligheterna så begränsade som här i landet.⁴¹ Detta var något som i och för sig redan hade uppmärks-

sammats i den ursprungliga propositionen.⁴²

Vid riksdagsbehandlingen begärdes i en motion (mot. 1991/92:L2) att bestämmelsen i 6:1 skadeståndslagen skulle ändras så att den fick samma innebörd som den sedermera införda jämningsregeln i 10 § produktansvarslagen.⁴³ Frågan ansågs dock för stor för det aktuella lagstiftningsarbetet varför den avfördes från vidare behandling. Det bör dock noteras att den svenska generösa medvållanderegeln ifrågasattes.

Sammanfattningsvis gäller att Sverige endast i den mån det varit nödvändigt tagit intryck av den internationellt mer stränga synen på den skadelidandes medvållande. Denna inställning understryks av vad kommittén om ideell skada anför i sitt betänkande. Det går där att utläsa att så länge inte Sverige av internationell konventionshänsyn tvingas införa andra medvållanderegler bör vi hålla fast vid de regler som nu gäller.⁴⁴ Kommittén anser heller inte att det finns skäl att nu överväga en förändring eftersom riksdagen i samband med behandlingen av produktansvarslagen nyligen förklarat att reglerna inte bör ändras.

I doktrinen ges stöd för “den svenska modellen”.⁴⁵ En möjlig förklaring kan vara att många av författarna själva var inblandade, eller på annat sätt aktiva, i det som sedermera kom att betecknas som 1975-års reform. Dessa auktoriteters uppfattning väger fortfarande tungt och kan kanske också vara en anledning till att kommittén om ideell skada så kategoriskt uttalar sig mot en förändring av medvållandereglerna.

Vad 90 %-regeln beträffar är det värt att påminna om att densamma, såvitt avser trafikskadorna, innebär ett ytterligare avsteg från den internationella synen på medvållandejämningen. Detta eftersom den i regel medför att en högre ersättning utgår än vad som egentligen skulle följa av de redan generösa svenska jämningsreglerna.

Det allmänna rättsmedvetandet

Mot bakgrund av de utländska förhållandena skulle det naturligtvis vara intressant att veta vad den svenska allmänheten har för uppfattning om effekten av den svenska medvållandekänningen. Eftersom någon dylik undersökning sannolikt inte existerar är det svårt att se om det finns ett allmänt stöd för hur vi idag hanterar jämkningssituationerna. En gissning eller uppskattning bör undvikas eftersom det då blir frågan om en subjektiv och godtycklig bedömning. Självklart är det också så att flertalet här i landet inte har någon uppfattning alls, beroende på att de inte är insatta i frågan.

Till skillnad från de bedömningar som görs i juridiska kretsar grundar sig allmänhetens uppfattning många gånger på juridiskt sett tvivelaktiga jämförelser. Vanligtvis kan de härledas till personliga erfarenheter. Även om resonemangen i det stora hela inte vilar på någon rationell grund går det ändå inte att bortse från dem. I ett samhälle är det ofta viktigt att rättsreglerna inte avlägsnar sig alltför långt från vad lekmän anser rimligt.⁴⁶

Följande uppiktade typfall skulle kunna utgöra en för allmänheten god grund för synpunkter på de svenska medvållandereglerna:

Två stycken arbetskollegor, Adam och Bertil, är båda 23 år och anställda vid företaget Produkt AB. Deras chef, Ralf Sparv, har nyligen befordrat dem bägge. Efter ett år skulle detta medföra ett betydande löneyft. Från att idag tjäna 180 000 kr/år skulle de då istället få en årsinkomst på 240 000 kr.

Adam och Bertil umgås även privat. De bestämmer sig för att fira framgången på krogen. Framåt tretiden anser de sig klara och börjar fundera på hur de skall ta sig hem. Adam som har sin cykel stående en bit bort cyklar hem. Bertil däremot hade tänkt promenera. Det kalla vädret gör att han efter en stund ångrar sig. Bertil som tidigare i sitt liv haft en del problem med den sociala anpass-

ningen bestämmer sig för att "låna" en bil. Han är försiktig när han dyrkar upp låset och tjuvkopplar bilen utan att åstadkomma alltför stor skada. Efter en stunds åkande frestas han att undersöka bilens motorprestanda. Han trampar ner gasen och slänger snabbt i växlar. Hastigheten är uppe i drygt 100 km/h då bilen plötsligt kanar av den isbelagda vägen. Smällen blir ordentlig och Bertil ådrar sig allvarliga skador.

Även den mer omdömesfulle Adam har otur denna natt. I en nedförsbacke ramlar han av cykeln och far in i en belyningsstolpe. Han skadar sig också allvarligt.

Varken Adam eller Bertil har någon olycksfallsförsäkring. Bägge beviljas efter två år hel förtidspension från att dessförinnan ha varit helt sjukskrivna.

I avsaknad av försäkring har Adam endast de sociala förmånerna att tillgå. Effekten blir att han inte får någon ideell ersättning (sveda och värk, lyte och men samt olägenheter i övrigt). Merkostnaderna får han stå för själv. De är inte av den omfattningen att han är berättigad till handikappersättning från försäkringskassan.

Vad inkomstsituationen beträffar så får Adam de första två åren sjukpenning från försäkringskassan. Densamma baseras på den SGI (sjukpenninggrundande inkomst) han har anmält. Det första året är SGI:n 180 000 kr. Resultatet blir att Adam får ca: 135 000 kr/år i sjukpenning (75 % av SGI:n). Sjukpenningen höjs till 180 000 kr/år efter ett år. Detta eftersom Adam höjer sin SGI till 240 000 kr/år i enlighet med den inkomst han då skulle ha uppburit som anställd vid Produkt AB.

I samband med förtidspensioneringen sänks däremot Adams inkomster. Pensionens storlek beräknas utifrån de faktiska inkomster som Adam tidigare uppburit. Sammantaget uppgår den allmänna folkpensionen (AFP) och den allmänna tilläggspensionen (ATP) till ca 100 000 kr/år. Utöver pensionen har

Adam att ansöka om bostads- och socialbidrag för att få ekonomin att gå ihop.

Vad Bertil beträffar så döms han för grovt rattfylleri eftersom han var ordentligt berusad vid olyckstillfället. Snart efter domen får han ett brev från ett försäkringsbolag av vilket det framgår att han är berättigad till personskadeersättning ur bilens trafikförsäkring. Ersättningen jämkas visserligen till hälften i och med att Bertil dömts för grovt rattfylleri och bolaget därtill ansett att han medverkat till sin skada genom vårdslöshet. Bertil bryr sig inte mycket i jämkningen. Han blir istället glad över den ersättning han är berättigad till eftersom han inte trodde att försäkringen gällde när han brutit sig in och därefter tagit bilen olovligen.

Den ideella ersättningen från trafikförsäkringsbolaget uppgår till 200 000 kr. Efter jämkning till hälften utbetalas 100 000 kr. Ersättning utgår också fullt ut för Bertils merkostnader. Bolaget förklarar att ersättningsposten är undantagen från jämkning.

Ersättningen från det allmänna i form av sjukpenning och pension är identisk med den som Adam erhöll. Utöver denna får Bertil även ersättning från försäkringsbolaget för inkomstförlust. Det första året utifrån ett inkomstunderlag på 180 000 kr/år. Fr.o.m det andra året höjs inkomstunderlaget till 240 000 kr/år, eftersom Ralf Sparv på Produkt AB bekräftat att Bertil då skulle erhållit sin löneförhöjning. Han intygar också att lönen efter ytterligare ett år skulle ha stigit till

250 000 kr/år om Bertil hade arbetat kvar hos dem.

Bertils ersättning för inkomstförlust har av bolaget beräknats enligt tabellen nedan (kr/år).

Eventuell ersättning för ATP-förlust och förlust av tjänstepension ersätts fr.o.m 65 års ålder och livsvarigt. Även i den delen tillämpas 90 %-regeln.

Om man ser till situationen från det att Adam och Bertil beviljas förtidspension innebär exemplet att Bertil får 125 000 kr/år mer i inkomst än Adam. Det är dock troligt att Adam även uppbär social- och/eller bostadsbidrag.

90 %-regeln ger Bertil under livränteperioden 50 000 kr/år ytterligare i ersättning för inkomstförlust jämfört med vad en strikt kvotdelsjämkning hade givit. Kom då ihåg att motiveringen för 90 %-regelns användning är att den skadelidandes försörjning av sociala och humanitära skäl inte bör äventyras genom jämkning av ersättning för inkomstförlust. I sammanhanget skall då beaktas att Bertil aldrig kan hamna i ett sämre läge än Adam. Personskadeersättningen läggs ju på den ersättning som utgår från det allmänna; vilken är den enda ersättning Adam uppbär.

För att återknyta till resonemanget om allmänhetens uppfattningen är det inte otroligt att det, i relation till Adams inkomstförhållanden efter olyckan, föreligger en uppenbar risk att resultatet av medvållandejämkningen i exemplet framstår som stötande.

	År 1	År 2	(Livränteperiod) Därefter t.o.m. 64 års ålder
Inkomstunderlag	180 000	240 000	250 000
Samordningsförmåner	- 135 000	- 180 000	- 100 000
Inkomstförlust	45 000	60 000	150 000
Avgår jämkning 1/2	- 22 500	- 30 000	- 75 000
Försäkringsers.	22 500	30 000	75 000
90 % regeln ger ytterl. (se ex. sid 308 f.)	4 500	6 000	50 000
Summa ersättning	27 000	36 000	125 000

Det faktum att olikheter finns i ersättningshänseende, baserat på vilket sätt den skadade ådragit sig sin skada, kan tyckas orättvist. Anledningen är dock enkel och egentligen självklar. Resurserna räcker helt enkelt inte till för att ge alla en ersättning på skadeståndsrättslig nivå.⁴⁷ De som då kan åtnjuta en full kompensation är de som betalat för den. Vad trafikoffren beträffar har detta skett genom erlagda trafikförsäkringspremier. I exemplet ovan är skillnaden den att vare sig Adam eller Bertil betalat för att få en bättre ersättning än den andre. Ändå är det Bertil, som trots allt får anses ha uppträtt mest klandervärdigt av dem båda, som får den högre ersättningen. Detta genom en kombination av trafikförsäkringens "no fault"-karaktär och de generösa medvållandereglerna. 90 %-regeln ger dessutom en form av "spin off-effekt".

Den skadelidandes ekonomiska förhållandens betydelse för skälighetsbedömningen

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de traditionella värderingarna, som var gällande innan 1975 års medvållandereform, kännetecknades av en mycket sträng behandling av den skadelidande då denne medverkat till sin personskada. Preventionstanken och allmänna rättvisesynpunkter tillskrevs då stor betydelse. Reformen innebar således att rättsläget väsentligen förändrades till den skadelidandes fördel. I första hand märktes detta genom att möjligheten att jämka personskadeersättningen inskränktes betydligt. Från det att jämkning var möjligt redan vid enkel vårdslöshet krävdes det efter reformen att den skadelidande uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till sin skada. I slutfasen av reformarbetet utvidgades även möjligheten att jämka personskadeersättning till att omfatta de fall då den skadade gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott och samtidigt

medverkat till skadan genom vårdslöshet.

Nu mera avspeglar sig hänsynen till den skadelidande i medverkansreglerna också då det konstaterats att en jämkningssituation föreligger och det skall avgöras till vilken del nedsättningen skall ske. Graden av vållande/medverkan på ömse sidor spelar in samt exempelvis de bägge parternas ekonomiska förhållanden.

Av propositionen till skadeståndslagen framgår att den skadelidandes ekonomiska förhållanden endast kan påverka nedsättningen då denne inte skyddas av försäkring. För att hans ekonomi i andra fall skall kunna påverka skälighetsbedömningen fordras att skadan har sådan omfattning att den ifrågasatta nedsättningen av skadeståndet skulle få allvarliga konsekvenser för hans försörjningsmöjligheter eller levnadsförhållanden.⁴⁸ Samma resonemang torde gälla om nedsättning istället skulle ske enligt trafikskadelagens medverkansregel. Formuleringen i propositionen kommer till viss del från skadeståndskommittén. Kommittén nämnde då som exempel att den skadelidande hade drabbats av allvarlig invaliditet utan effektiva omskolningsmöjligheter; då kunde situationen vara sådan att det inte vore rimligt att beröva honom en väsentlig del av skadeståndet.⁴⁹

Det är tydligt att lagstiftaren, genom skälighetsbedömningen, givit domstolarna möjlighet att beakta de faktiska omständigheterna i det enskilda fallet. Tanken var väl att det därefter skulle växa fram en rättspraxis som även skulle ge vägledning i den utomrättsliga skadehanteringen. Problemet är dock att det på området alltjämt saknas vägledande rättsfall. Det närmaste man verkar ha kommit är i NJA 1983 s. 522. Det är där två fall som behandlas. Båda två gäller hur man skall se på tillämpningen av 12 § trafikskadelagen då den skadelidandes medverkan, åtminstone till viss del, är ett resultat av att denne varit psykiskt sjuk. I det andra fallet berör åtminstone TR:n frågeställningen vilken hänsyn som

skall tas till den skadades försörjningsmöjligheter eller levnadsförhållanden. Utifrån vad som där framhålls går det dock inte att dra några som helst slutsatser om vilka riktlinjer som skall gälla.

Försäkringsbranschen har som bekant valt att frångå möjligheten att beakta omständigheterna i det enskilda fallet vid sin hantering av jämningsfrågan. Istället tillämpas 90 %-regeln schablonmässigt. Försäkringspraxis är därmed generösare än motiven; 90 %-regeln torde ingripa till den skadades förmån i åtskilliga andra fall än förarbetena anger.⁵⁰ Vad som åsyftas är den beskrivning som gjorts, av skadeståndskommittén och som även återkommer i propositionen, om när den skadelidandes ekonomi skall kunna påverka nedsättningen.

Medvållandejämkningen; försvarad och ifrågasatt

Kommittén om ideell skada föreslår i sitt slutbetänkande att lagtexten i skadeståndslagen 6:1 och i trafikskadelagen § 12 ändras.⁵¹ Avsikten med lagändringen är att markera att personskadeersättning för kostnader och inkomstförlust inte bör jämkas i fall då denna ersättning är av väsentlig betydelse för den skadelidandes framtida vård och försörjning. I sådana fall bör jämkning bara göras på ersättningen för ideell skada.⁵²

90 %-regeln har begränsats till att gälla inom 7,5 basbelopp genom motiveringen att inkomsterna under denna nivå är av särskild betydelse för den skadelidandes försörjning. Det kan därför inte uteslutas att försäkringsbranschen, om ovanstående lagändring går igenom, väljer att inte jämka ersättningen avseende inkomstförlust alls för de inkomster som ligger under 7,5 basbelopp. I anledning av kommitténs betänkande tillsatte emellertid trafikskadenämndens ordförande, Edmund Gabrielsson, en arbetsgrupp med

bl.a. uppdraget att just se över den s.k. 90 %-regeln.⁵³ Det kan noteras att ordföranden i ansvarsförsäkringens personskadenämnd, f.d. justitierådet Ulf Nordenson, deltagit i gruppens arbete såsom adjungerad ledamot.

På basis av en av arbetsgruppen upprättad promemoria fattade trafikskadenämndens råd den 3 december 1996 ett beslut om att den nuvarande 90 %-regeln skulle bibehållas.⁵⁴

Av arbetsgruppens promemoria går att utläsa att trafikskadenämnden, vid remissbehandlingen av kommitténs förslag, framhållit att förslaget, vad beträffar förutsättningarna för jämkning, var mer generöst mot den skadelidande än nuvarande praxis. Enligt nämndens uppfattning kunde det uppfattas som stötande att göra tillämpningen mera generös än för närvarande. Detta får tas som intäkt för att det knappast blir aktuellt med en generösare tillämpning än 90 %-regeln, såvida inte stöd för en sådan bedömning skulle slå igenom i rättspraxis.

Anledningen till att arbetsgruppen föreslog att 90 %-regeln skulle bibehållas var att de tror att ersättningsnivåerna i socialförsäkringssystemet kommer att höjas till en 90-procentig ersättningsnivå så snart ekonomin i Sverige tillåter. Ett annat skäl kan vara att nämndens råd tillsvidare valt att invänta propositionen som väntas avges till riksdagen under 1997.

Det bör i sammanhanget framhållas att samtliga fem av försäkringsbolagens ledamöter i nämndens råd reserverade sig mot beslutet att alltjämt bibehålla 90 %-regeln. De anslöt sig istället till arbetsgruppens bolagsrepresentants uppfattning vilken kom till uttryck i en särskild skrivelse. I denna går att utläsa att en anpassning till socialförsäkringslagstiftningens ersättningsnivå om 75 % förespråkas. Innebörden skulle bli att en 75 %-regel istället infördes. Densamma skulle då tillämpas på samma sätt som den idag gällande 90 %-regeln med den enda skillnaden att garantinivån sänktes till 75 %.

Kommittén om ideell skada har genom sitt förslag till lagändring, vars syfte är att ge den skadelidande en generösare ersättning än vad den idag använda 90 %-regeln medför, givit upphov till reaktioner. Ett exempel på detta är att ledamoten i kommittén, Allan Ekström, reserverade sig mot det kommittén framhöll vad beträffar jämkning på grund av medvållande⁵⁵.

Av reservationen framgår att Ekström förespråkar ett återgående till de traditionella regler som gällde fram till 1975. Han anser liksom Hellner att det är främmande och rent av stötande att tillerkänna en vårdslös skadelidande ett betydande belopp, t.ex. för sveda och värk, från en skadevållare som varit långt mindre oaktsam än han själv.⁵⁶ Ekström motiverar sina åsikter med att påtala att svensk rätt är internationellt sätt unik i sin inställning till jämkning på grund av medvållande. Härav borde kommittén istället ha föreslagit att Sverige skulle anpassa sin lagstiftning till den utländska. Ekström vänder sig i sin reservation även emot att jämkning inte heller sker regelmässigt vid den grad av vållande som möjliggör detta. I motsats till den lagförändring kommittén föreslagit vad beträffar skadeståndslagen 6:1 och trafikskadelagen § 12 anser Ekström slutligen att jämkning skall kunna ske även i förhållande till ersättningsposterna kostnader och inkomstförlust.

Under avsnittet "särskilda yttranden" i kommitténs slutbetänkande har experten Alf Eckerhall givit sin syn på jämkning på grund av medvållande.⁵⁷ Han motsätter sig att kommittén förespråkar att jämkning endast görs på den del av inkomstförlusten som tillsammans med samordningsförmånerna enligt skadeståndslagen 5:3 överstiger 7,5 basbelopp. Istället anser han att jämkning vid medvållande kan avse såväl ideell ersättning som ersättning för inkomstförlust. Motiveringen är att den allmänna försäkringens inkomstskydd måste anses kunna ge ett till-

räckligt skydd för att den skadades sociala trygghet inte skall äventyras. Avslutningsvis tycker även Eckerhall att det finns skäl att avvåga en ändring av bestämmelsen om jämkning, så att personskadeersättning även kan jämkas om den skadelidande har medverkat till skadan genom enkel vårdslöshet.

Slutsats

Det är otvistligt att försäkringsbranschen vid en jämkningssituation, genom 90 %-regeln, oftast ger den skadelidande en högre personskadeersättning än vad som följer av förarbetena till 1975-års reform. Detta även fast de svenska medvållandereglererna som sådana redan är generösa i relation till vad som gäller internationellt. Anledningen verkar vara att hänsynen till den skadelidande, vid tiden för 90 %-regelns tillkomst, prioriterades före en internationell samstämmighet. Det är möjligt att införandet av trafikskadelagen, med dess "no fault"-anknytning, gjorde att vi ansåg oss ligga före de andra länderna i vår rättsuppfattning. Genom framförallt EU-inträdet har dock samhällsutvecklingen givit oss en starkare europeisk anknytning. En anpassning till den internationella uppfattningen om medvållandejämkningsen skulle därför kunna övervägas.

Även om uppsatsen skildrar 90 %-regeln som ett instrument i skaderegleringen har den direkta kopplingen till medvållandejämkningsen gjort det nödvändigt att också betrakta allt ifrån ett större perspektiv. Vad som framhållits beträffande ökad internationell anpassning av medvållandejämkningsen torde dock även gå att applicera på 90 %-regeln. Densamma ger oftast den skadelidande en högre ersättning än vad som hade följt av en strikt kvotdelsjämkning. Samtidigt verkar inget annat land göra någon skillnad mellan ersättning för ideell skada och inkomstförlust vid jämkning av personskadeersättning.

Den svenska differentieringen i sig innebär således ett avsteg från vad som internationellt gäller och skulle därigenom kunna vara ett motiv till att 90 %-regeln upphörde att tillämpas.

Möjligheten lagstiftaren givit oss, att ta hänsyn till de faktiska omständigheterna i det enskilda fallet, skulle vid en avskaffning av 90 %-regeln kunna få slå igenom på det sätt som varit menat. Jämkningsfallen är inte fler än att det i den praktiska tillämpningen skulle vara möjligt att göra en individuell bedömning av i vad mån nedsättning skall ske i varje enskilt ärende. Underlag för bedömningen finns redan eftersom det i samband med reglering av personskador ändå är nödvändigt att införskaffa uppgifter om den skadelidandes ekonomiska situation, både före och efter skadan.

Effekten vid en individuell bedömning blir att de som är i behov av en generösare behandling fortfarande skulle kunna erhålla en sådan samtidigt som rent av stötande resultat gick att undvika. Detta kan beskrivas som en vidareutveckling av motiveringen till nuvarande jämningsregler (se not 9). Det skulle då också gå att förhindra att notoriskt vårdslösa och kriminella personer åtnjöt samma ersättning som de vilka skadat sig under mer ordinära förhållanden.

Trafikskadelagstiftningens syfte att vara en sorts komplettering till socialförsäkringen borde inte utgöra något hinder för att 90 %-regeln avskaffas. Såvitt kan förstås görs ingen skillnad i bedömningarna mellan en medvållandejämkningsenligt skadeståndslagen 6:1 och trafikskadelagen § 12.

Det är olyckligt att skilda uppfattningar finns beträffande 90 %-regelns användning i skaderegleringen. Vi får därför hoppas på en snar vägledning i frågan. Möjligheten till en sådan kan tänkas öka om kommittén om ideell skada vinner gehör för vad de anfört beträffande nödvändigheten av fler rättsliga avgöranden på personskadeområdet.⁵⁸

Litteraturförteckning

Offentligt tryck

- SOU 1973:51, Skadestånd V, Skadestånd vid personskada
SOU 1974:87, Trafikskadeersättning
SOU 1995:33, Ersättning för ideell skada vid personskada
Prop 1975:12, Skadestånd vid personskada
Prop 1975/76:15, Trafikskadeersättning
Prop 1990/91:197, Produktskadelag
Riksdagens protokoll 1975/76:44

Annan litteratur

- Bengtsson Bertil, Om jämkning av skadestånd, 1982
Bengtsson Bertil, Nordenson Ulf K. och Strömbäck Erland, Skadestånd: Lagstiftning och praxis med kommentarer, 3:e omarbetade upplagan, 1985.
Dufwa Bill W., Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979
Hellner Jan, Skadeståndsrätt 5:e upplagan, 1995
Nordenson Ulf K., Festskrift till Jan Hellner, Ideell ersättning och kostnadsersättning vid personskada, 1984
Nordenson Ulf K., Trafikskadeersättning, 1977
Roos Carl Martin, Ersättningsrätt och ersättningssystem, 1990
Strömbäck Erland m fl, Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikolyckor, 4:e upplagan, 1992

PM

- FSAB:s PM 3/78, Jämknings av ersättning för personskada vid trafikolycka
Trafikskadenämndens- cirkulärreferat, ordförandeprotokoll och rådsprotokoll
Cirk.ref nr 2/1980

Cirk.ref nr 10/1985

Trafikskadenämndens ordförandeprotokoll nr 1/1995

Trafikskadenämndens rådsprotokoll nr 142/1996 med bilagor.

Rättsfallsförteckning

NJA 1971 s. 44

NJA 1972 s. 81

NJA 1973 s. 118

NJA 1973 s. 504

NJA 1974 s. 562 II

NJA 1975 s. 502

NJA 1979 s. 129

NJA 1981 s. 920

Noter

¹ Bertil Bengtsson, Om jämkning av skadestånd (1982) s. 25.

² Hellner, Skadeståndsrätt 5:e upplagan (1995) s. 225.

³ Nordenson, Trafikskadeersättning (1977) s. 161.

⁴ Bertil Bengtsson, a.a. s. 126 ff. Se även sammanfattningsvis författarna E. Strömbäck m fl, Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikolyckor. 4:e upplagan (1992) s. 15.

⁵ Bertil Bengtsson, a.a. s. 25, SOU 1995:33 s. 403 ff. samt Hellner a.a. s. 226.

⁶ Bertil Bengtsson, a.a. s. 25 f.

⁷ Ibid. s. 26

⁸ Dufwa, B, Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979 s. 459 med hänvisning till SOU 1974:87 s. 32 f. med följande citat av trafikskadeståndens direktiv "Sociala och humanitär hänsyn talar för att de som drabbas av skador i motorfordonstrafik bereds ett fullgott ekonomiskt skydd. Det nuvarande ersättningssystemet företer brister i detta hänseende."

⁹ Bl a prop 1975:12 s. 31, Bengtsson, Nordenson och Strömbäck, Skadestånd: Lagstiftning och praxis med kommentarer. Tredje omarbetade upplagan s. 222, Carl Martin Roos, Ersättnings-

rätt och ersättningssystem s. 166, Hellner, a.a. s. 226, SOU 1995:33 s. 165, prop. 1975/76:15 s. 69; jfr SOU 1973:51 s. 237 f.

¹⁰ (Ofta innebär samtycket att den skadevållande handlingen blir tillåten) Bengtsson, Nordenson och Strömbäck, a.a. s. 222 f, jfr även SOU 1995:33 s. 165. Kopplingen till straffrättens olika nivåer av uppsåt beskrivs i Nordensons Trafikskadeersättning (1977) s. 162.

¹¹ Prop. 1975:12 s. 173.

¹² Nordenson, a. a. s. 165. (Jfr även SOU 1995:33 s. 165 med hänvisningar).

¹³ Hellner a.a. s. 227

¹⁴ Bertil Bengtsson, a.a. s. 30

¹⁵ SOU 1995:33 s. 165 med hänvisningar.

¹⁶ Hellner, a.a. s. 225.

¹⁷ Nordenson, a.a. s. 166 ff.

¹⁸ Riksdagens protokoll 1975/76:44 s. 6.

¹⁹ Ibid. s. 37.

²⁰ Hellner, a.a. s. 33.

²¹ Dufwa, SvJT 1979 "vår komplicerade trafikskaderätt" s. 428.

²² Ibid. s. 429.

²³ Prop 1975/76:15 s. 179 f. Trafikförsäkringsförningens remissvar.

²⁴ Erland Strömbäck, m.fl. Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador, s. 15.

²⁵ Bertil Bengtsson a.a. s.127 och 135.

²⁶ NJA 1981 s. 920

²⁷ Hellner, a.a. s. 228 med hänvisningar.

²⁸ SOU 1995:33 s. 173 f.

²⁹ FSAB:s PM 3/78

³⁰ Cirk.ref nr 2/1980 s. 3.

³¹ Festskrift till Jan Hellner, 1984, Nordenson, Idell ersättning och kostnadsersättning vid personskada - några tillämpningsproblem, s. 397.

³² SOU 1995:33, s. 191 - 315 med hänvisningar.

³³ Nordenson, Trafikskadeersättning (1977) s. 194 med hänvisningar.

³⁴ SOU 1995:33 s. 168.

³⁵ Järnvägstrafiklagen 2 kap 6 §.

³⁶ Hellner, a.a. s. 236 f samt SOU 1995:33 s. 166 f.

³⁷ 1957 års luftfartslag 9 kap 21 § 1:a st. Jämf även Ibid. s. 236 resp. s. 166 f.

³⁸ Prop. 1990/91:197 s. 132

³⁹ Ibid. s. 62 f.

⁴⁰ SOU 1995:33 s. 167.

⁴¹ SOU 1995:33 s. 168 med hänvisning.

⁴² Prop. 1990/91:197 s. 62.

⁴³ SOU 1995:33 s. 169.

⁴⁴ Ibid. s. 406.

⁴⁵ Bertil Bengtsson a.a. s. 125.

⁴⁶ Ibid. s. 33

⁴⁷ Jmf Hellner a.a. s. 50 ff.

⁴⁸ Prop 1975:12 s. 174.

⁴⁹ Bertil Bengtsson a.a. s. 124 f.

⁵⁰ Ibid. s. 125.

⁵¹ SOU 1995:33 s.408 samt 448 f.

⁵² Ibid. s. 408.

⁵³ TN:s ordförandeprotokoll nr 1/1995.

⁵⁴ Trafikskadenämndens rådsprotokoll nr. 142/1996. s. 5 (arbetsgruppens promemoria finns med som bilaga 6).

⁵⁵ SOU 1995:33 s. 451 f.

⁵⁶ Ibid. s. 451 f, med hänvisning till Hellner a.a. s.184.

⁵⁷ SOU 1995:33 s. 455.

⁵⁸ SOU 1995:33 s. 413-425. Se speciellt s. 413 "För att stimulera de skadelidande att i principiellt intressanta fall föra saken vidare till domstol bör nämnderna, när rättsfrågorna är ägnade för prejudikatbildning, avsluta sina yttranden till försäkringsbolagen med en rekommendation till dem att oavsett utgången i en domstolsrättegång stå för såväl sina egna som den skadelidandes rättegångskostnader."