

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 7 § trafikförsäkringslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att 7 § trafikförsäkringslagen ändras så, att i den beaktas regleringen enligt Europeiska unionens direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG och 90/232/EEG gällande trafikförsäkring. Det föreslås att ersättningssystemet enligt trafikförsäkringslagen ändras så att en passagerare som befinner sig

i ett fordon i regel skall ha rätt till ersättning vid personskada, fastän föraren har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Avsikten är att passagerarens rätt till ersättning dock skall kunna nedsättas från fall till fall om han eller hon har medverkat till uppkomsten av skadan.

MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Trafikförsäkringslagen

En person, som såsom passagerare i ett motorfordon åsamkas skada till följd av en trafikolycka, får ersättning enligt trafikförsäkringslagen (279/1959). Trafikförsäkringen svarar gentemot den passagerare som lidit skada för det som den skadevällande föraren enligt skadeståndslagen (412/1974) och de skadeståndsrättsliga principerna är ansvarig. En av huvudprinciperna för den finska skadeståndsrätten är att den skadelidandes medverkan beaktas som en grund för jämkning och nedsättning av skadestånd. I 6 kap. 1 § skadeståndslagen bestäms att har den skadelidande medverkat till skadan eller har annan omständighet, som inte hörde till den skadevällande handlingen, även bidragit till skadans uppkomst, kan skadeståndet jämkas efter vad som anses skäligt. I fråga om trafikförsäkringen regleras följ-

derna av den skadelidandes egen medverkan i 7 § trafikförsäkringslagen. Sakinnehållet gällande medverkan reglerades i 7 och 20 § trafikförsäkringslagen genom den ändring av lagen (374/1979), som trädde i kraft den 1 januari 1980. Ändringarna hänförde sig till ändringen av bestämmelserna om trafikfylleri i 23 kap. strafflagen (960/1976). Bestämmelserna om medverkan gäller också passagerarna i motorfordon. I paragrafens 3 mom. gjordes tekniska ändringar genom den lag om ändring av 7 och 20 §§ trafikförsäkringslagen (656/1994) som trädde i kraft den 1 september 1994.

I 7 § 1 mom. bestäms att om den som drabbats av trafikskada har medverkat till uppkomsten av skadan, kan hans ersättning för andra skador än personskador nedsättas eller förvägras, i enlighet med vad som kan tillräknas honom och det sätt varpå fordonet fördes samt övriga omständigheter, som inverkade på skadan. Har någon uppsåtligt eller av grovt vållande åsamkat sig personska-

da, utges ersättning härför endast i den mån övriga omständigheter medverkat till att skadan uppkom.

Beträffande saksador bedöms innebörden av den skadelidandes medverkan vid trafikskador alltid enligt första meningen i 7 § 1 mom. Vid ersättning av personsador bedöms innebörden av den skadelidandes eget beteende däremot på grundval av både den andra meningen i det nämnda momentet och de egentliga bestämmelser om medverkan som ingår i de övriga momenten i 7 §. I praktiken kommer bestämmelsen i andra meningen i 7 § 1 mom. i fråga oftare i samband med ersättning av trafikskador som åsamkats fotgängare och cyklister.

I 7 § 3 mom. trafikförsäkringslagen ingår särskilda bestämmelser om rattfylleri, eftersom det ansågs nödvändigt att bestämmelser om detta fogas till lagen för att förtydliga bedömningen av medverkan i rattfyllerisituationer samt för att styra en enhetlig ersättningspraxis och bedömningen av rättsliga bevisningsfrågor. Bestämmelserna ansågs vara motiverade ur trafiksäkerhetssynvinkel. Dessutom ville man betona den särskilda klandervärdheten av rattfylleri. I det gällande momentet bestäms att har någon åsamkat sig personskada vid framförande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 1,2 promille eller han hade minst 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller har han förorsakat skadan då han annars har framfört fordon under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel än alkohol eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl därtill föreligger. Vad ovan är sagt om förarens rätt till ersättning gäller även passageraren som befann sig i fordonet när skadan inträffade, även om han visste eller borde ha vetat att föraren befann sig i ovan nämnt tillstånd.

Vid en trafikolycka kan medverkan som leder till att en skada uppkommer utgöras av antingen en direkt gärning, dvs. framförande av fordonet, eller av en kvalificerad form, dvs. medverkan av passageraren. I fråga om både föraren och passageraren bedöms grunden för medverkan på basis av förarens alkoholhalt i blodet eller utandningsluften, vilken alltid med säkerhet kan undersökas och fastställas. Enligt skadeståndsrätten och rätts-

praxis i vårt land har förarens alkoholhalt i blodet ansetts visa grovhetsnivån av förarens eller passagerarens eget vållande och medverkan till uppkomsten av en eventuell personskada.

I regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 7 och 20 §§ trafikförsäkringslagen (RP 294/1978) konstateras bl.a. att i andra fall än vid grovt rattfylleri och andra därmed jämförbara fall skall passageraren ha rätt till full ersättning. Vidare konstateras i regeringspropositionen att full ersättning också kan betalas vid vissa intressekonflikter och i sådana fall då passagerare på grund av orsaker som inte beror på honom inte har kunnat göra något åt att han har varit med i fordonet och skadats. Enligt regeringspropositionen inbegriper de synnerliga skäl som kan leda till att ersättning betalas även i fall av grovt rattfylleri bl.a. situationer där en medvetlös person har tagits med i fordonet av andra människor, eller då en passagerare, som föraren har tagit med sig, först inne i fordonet observerar förarens tillstånd, men på grund av dennes åtgärder, trots försök, inte lyckas ta sig ur fordonet innan olyckan inträffar.

1.2. Europeiska unionens lagstiftning

Europeiska unionens lagstiftning innehåller fyra direktiv om trafikförsäkring. Av betydelse för denna proposition är rådets direktiv 72/166/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (första trafikförsäkringsdirektivet), rådets andra direktiv 84/5/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (andra trafikförsäkringsdirektivet) och rådets tredje direktiv 90/232/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (tredje trafikförsäkringsdirektivet).

I artikel 3 i det första trafikförsäkringsdirektivet bestäms om medlemsstaternas skyldighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder. Enligt punkt 2 i artikeln skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkringsavtalet skall

täcka även bl.a. förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium enligt där gällande lag.

I artikel 1.1 i det andra trafikförsäkringsdirektivet sägs att försäkringen obligatoriskt skall omfatta både sakskador och personskador. Enligt punkt 2 i artikeln skall varje medlemsstat, om högre garantier inte gäller där, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst 350 000 ecu för personskador, om det finns endast en skadelidande. Enligt artikel 2.1 första stycket i det andra trafikförsäkringsdirektivet skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i vissa försäkringsavtal inte skall, såvitt avser tillämpningen av artikel 3.1 i det första trafikförsäkringsdirektivet, tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka. Detta gäller de avtal, utfärdade i enlighet med artikel 3.1 i det första trafikförsäkringsdirektivet som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av:

- 1) personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtil,
- 2) personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet, eller
- 3) personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Enligt andra stycket får bestämmelser eller villkor som avses i första stycket första strecksatsen dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Enligt tredje stycket skall medlemsstaterna kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan.

I artikel 2.2 bestäms att om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 1.4 skall betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel. Om fordonet är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, kan detta organ inte framställa krav mot något organ i den medlemsstaten.

I artikel 1 i det tredje trafikförsäkringsdirektivet sägs att utan att det påverkar tillämp-

ningen av artikel 2.1 andra stycket i direktiv 84/5/EEG, skall försäkringen ersätta personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

1.3. Bedömning av nuläget

Europeiska gemenskapernas kommission har genom sitt brev av den 24 juli 2001 sänt Finland en formell underrättelse om att vissa bestämmelser i det första, andra och tredje trafikförsäkringsdirektivet skall genomföras i den nationella lagstiftningen.

I sitt brev konstaterade kommissionen att ett av huvudsyftena med det första trafikförsäkringsdirektivet var att underlätta den fria rörligheten för varor och personer och att ge skydd åt de personer som kan drabbas av skador orsakade av motorfordon. I artikel 1 i det andra trafikförsäkringsdirektivet bestäms om minimibeloppet för den obligatoriska försäkringen för att vid en trafikolycka garantera den skadelidande tillräcklig ersättning oberoende av i vilken medlemsstat skadan har inträffat. Kommissionen hänvisade vidare till den bestämmelse i artikel 1 i det tredje trafikförsäkringsdirektivet enligt vilken försäkringen skall omfatta ersättning för alla personskador som drabbar passagerare med undantag av föraren.

Kommissionen ansåg att den möjlighet att tillämpa ett avtalsvillkor genom vilket ersättning förvägras, om vilken bestäms i artikel 2 i det andra trafikförsäkringsdirektivet, skall ges en snäv tolkning så, att den kan tillämpas endast i de fall som särskilt nämns i artikeln. Kommissionen ansåg att 7 § 3 mom. trafikförsäkringslagen strider mot artikel 3 i det första trafikförsäkringsdirektivet, artiklarna 1.1 och 1.2 i det andra trafikförsäkringsdirektivet samt artikel 1 i det tredje trafikförsäkringsdirektivet, eftersom det begränsar betalningen av ersättning till den skadelidande i samband med en trafikolycka, vilket leder till att de skadelidande behandlas på olika sätt beroende på var olyckan inträffade, fastän syftet med direktiven varit att förhindra just detta.

Den finska regeringen har i sitt svar av den 17 september 2001 till kommissionen framhållit att den så snart som möjligt vidtar åtgärder för att bereda en ändring av ordalydelsen i trafikförsäkringslagen.

Kommissionen upprepade sin ståndpunkt i sitt till Finland riktade motiverade yttrande SG(2002) D/220162 av den 20 mars 2002.

Dessutom konstaterade kommissionen i sitt yttrande att ett förfarande, där man försöker hindra en förare från att köra under påverkan av rusmedel genom att försvaga försäkrings-skyddet för de passagerare som skadats i en trafikolycka, står i strid med bestämmelserna i trafikförsäkringsdirektiven. Det försäkringsskydd som den obligatoriska försäkringen ger passageraren begränsar enligt kommissionens ståndpunkt dock inte det ansvar som på grundval av den nationella lagstiftningen eventuellt tillkommer föraren eller t.o.m. passagerarna eller de skadestånd som betalas för en särskild olycka och vilka fastställs av de nationella domstolarna. Som exempel kan nämnas att fastän alla passagerare skall omfattas av fordonsförsäkringen, skall de nationella domstolarna vid behov besluta hur de allmänna reglerna för medverkan till vållande tillämpas i varje enskilt fall. Kommissionen konstaterade att de nationella domstolarna beaktar särdragen i varje enskild olycka, exempelvis offrens eventuella medverkan till olyckan, och fastställer storleken av den ersättning som betalas till varje offer. Till sist konstaterade kommissionen att förfarandet i enskilda fall kan leda till att ersättningen nedsätts eller t.o.m. förvägras.

2. Föreslagna ändringar

Det föreslås att 7 § 3 mom. trafikförsäkringslagen ändras så, att i momentet beaktas de synpunkter som kommissionen framställt. Avsikten är att i momentet slopas den bestämmelse enligt vilken passagerarens rätt till ersättning för personskada förutsätter synnerliga skäl i sådana fall där föraren gör sig skyldig till grovt rattfylleri, om passageraren hade eller borde ha vetat att föraren befann sig i nämnda tillstånd. Med avvikelse från det nuvarande systemet föreslås att passageraren sålunda i regel skall ha rätt till ersättning för personskada som uppkommit till följd av att föraren gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Avsikten är att den bestämmelse som slopas skall ersättas med en bestämmelse om att den ersättning för personskada som passageraren har rätt till skall kunna nedsättas på grund av egen medverkan enligt vad som anses skäligt. Det föreslås att bestämmelsen om nedsättning av ersättning på grund av medverkan tillämpas i sådana fall där den skadelidande har varit passagerare i ett fordon, vars förare har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. I motsats till den rådande situationen förutsät-

ter ersättandet av den skada som åsamkas passageraren inte att synnerliga skäl föreligger, utan utgångspunkten är att skadan ersätts.

Begreppet passagerarens medverkan, som avses i den föreslagna bestämmelsen, kan beskrivas som att passageraren utsätter sig för fara. Om en passagerare följer med i ett fordon medveten om att han eller hon under färden utsätts för en betydligt större risk att skadas än normalt, skall passageraren för egen del svara för följderna av detta förfarande. I praktiken skall följderna av att passageraren utsätter sig för fara alltid bedömas särskilt från fall till fall. Enligt bestämmelsen skall ersättningen kunna jämkas om passageraren dels har varit medveten om förarens tillstånd, dels har förstått att förarens nedsatta prestationsförmåga i detta tillstånd i hög grad ökar olycksrisken. Vid bedömningen iakttas den totala risken i den aktuella situationen, t.ex. de rådande trafikförhållandena och längden av den planerade körsträckan samt huruvida förarens berusningstillstånd tydligt har kunnat observeras. Avsikten är att det likväl inte skall förutsättas att passageraren skall kunna bedöma förarens berusningstillstånd på ett exakt sätt.

Enligt den allmänna skadeståndsrättsprincipen kan ersättningen på basis av den skadelidandes egen medverkan antingen nedsättas eller helt förvägras. Med beaktande av arten av den medverkan som avses i den föreslagna bestämmelsen kan det inte komma på fråga att ersättningen helt skulle förvägras med stöd av bestämmelsen. En annan synpunkt är att passageraren för sin del kan anses ha åsamkat skadan om hans eller hennes synnerligen klandervärda förfarande på ett centralt sätt har medverkat till att skadan uppkommit. Jämkning av ersättningen kan då komma på fråga med stöd av sista meningen i 7 § 1 mom.

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar de principer som kommissionen anför i sitt motiverade yttrande SG(2002) D/220162. I yttrandet sägs att även sådana personskador som åsamkas passagerare i ett fordon som framförts av en förare som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri skall ersättas, men att principerna enligt de allmänna reglerna om medverkan till vållande kan tillämpas i enskilda fall med beaktande av särdragen i varje enskild olycka.

3. Propositionens verkningar

De föreslagna ändringarna leder till att försäkringsbolagens ersättningsutgifter stiger för trafikförsäkringarnas del. Detta i sin tur medför ett tryck på att höja trafikförsäkringsavgifterna. Där är dock svårt att ännu i detta skede bedöma om utgifterna för ersättningar kommer att stiga i den grad att detta på ett väsentligt sätt skulle bidra till att försäkringsavgifterna höjs.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid social- och hälsovårdsministeriet. I sam-

band med beredningen har företrädare för justitieministeriet, Trafikförsäkringscentralen, Konsumenternas Försäkringsbyrå och Finska Försäkringsbolagens Centralförbund hörts.

5. Ikraftträdande

Den lag som propositionen gäller föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om ändring av 7 § trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) 7 § 3 mom., sådant det lyder i lag 656/1994, som följer:

7 §

Har någon åsamkat sig personskada vid framförande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 1,2 promille eller han hade minst 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller har han förorsakat skadan då han annars har framfört fordon under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel än alkohol eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel att

hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl därtill föreligger. Ersättningen till en passagerare kan dock på basis av hans egen medverkan till skadan nedsättas enligt vad som anses skäligt, om han när skadan inträffade befann sig i fordonet med den förare som avses i momentet.

Denna lag träder i kraft den 2002.

Helsingfors den 24 maj 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Social- och hälsovårdsminister *Maija Perho*

Lag

om ändring av 7 § trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen av den 26 juni 1959 (279/1959) 7 § 3 mom., sådant det lyder i lag 656/1994, som följer:

Gällande lydelse

7 §

Har någon åsamkat sig personskada vid framförande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 1,2 promille eller han hade minst 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller har han förorsakat skadan då han annars har framfört fordon under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel än alkohol eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl därtill föreligger. Vad ovan är sagt om förarens rätt till ersättning gäller även passagerare, som befann sig i fordonet när skadan inträffade, även om han visste eller borde ha vetat att föraren befann sig i ovan nämnt tillstånd.

Föreslagen lydelse

7 §

Har någon åsamkat sig personskada vid framförande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 1,2 promille eller han hade minst 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, eller har han förorsakat skadan då han annars har framfört fordon under sådan påverkan av alkohol eller annat rusmedel än alkohol eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt, betalas ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl därtill föreligger. *Ersättningen till en passagerare kan dock på basis av hans egen medverkan till skadan nedsättas enligt vad som anses skäligt, om han när skadan inträffade befann sig i fordonet med den förare som avses i momentet.*

Denna lag träder i kraft den 2002.