

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

Mål nr

meddelad i Stockholm den 3 maj 2005

T 742-03

KLAGANDE

GB

MOTPART

Trafikförsäkringsföreningen, 802005-9286, 115 87 STOCKHOLM

Ombud: försäkringsjuristen BE, samma adress

SAKEN

Fordran

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET

Hovrätten över Skåne och Blekinge, avd. 3, dom den 23 januari 2003

i mål FT 1562-01

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

GB har yrkat att Högsta domstolen ogillar käromålet.

Trafikförsäkringsföreningen har bestritt ändring.

DOMSKÄL

Målet gäller frågan hur hög trafikförsäkringsavgift GB är skyldig att betala för perioden den 12–25 april 2000 avseende en personbil med registreringsnumret BUW 810.

Av 2 § trafikskadelagen (1975:1410) framgår dels att trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, dels att försäkringsplikten skall fullgöras av fordonets ägare. GB var ägare till den nämnda bilen under den aktuella perioden. Att någon annan än ägaren har tecknat försäkring och erlagt försäkringspremie befriar inte ägaren från försäkringsplikten (NJA 1986 s. 758). Denna ålägg således GB.

De i målet tillämpliga bestämmelserna om trafikförsäkringsavgift fanns tidigare i 31 § trafikskadelagen. Med ikraftträdande den 20 januari 2003 har de oförändrade överflyttats till 34 § samma lag, vartill hänvisas nedan. Enligt bestämmelserna gäller bl.a. följande. Trafikförsäkringsföreningen har rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Trafikförsäkringsavgift bestäms enligt första meningen i 34 § andra stycket på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får enligt andra meningen i samma stycke med tio procent överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon (tredje meningen). Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i

trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet (fjärde meningen i samma stycke). Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl (34 § fjärde stycket).

Enligt 35 § trafikskadelagen gäller dessutom att den försäkringspliktige kan föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt.

Avgiftsordningen har dubbla syften (jfr prop. 1977/78:16 s. 51 och 53 f.). För det första har den en preventiv effekt genom att fordonsägarna har intresse av att teckna trafikförsäkring så att de undgår avgifter som är högre än trafikförsäkringspremierna. För det andra får Trafikförsäkringsföreningen genom avgifterna viss täckning för ansvaret för skador som orsakas genom fordon som saknar trafikförsäkring (jfr 16 och 33 §§ trafikskadelagen). Vidare får föreningen ersättning för kostnader för administrering av avgiftssystemet.

När trafikskadelagen infördes år 1976 föreskrevs bötesstraff för den som underlät att fullgöra sin försäkringsplikt (jfr NJA II 1976 s. 143–145). Sanktionssystemet var emellertid inte tillräckligt effektivt och bötesstraffet ersattes år 1978 av trafikförsäkringsavgiften. De nya bestämmelserna avvek från nu gällande bestämmelser endast på så sätt att det angavs att trafikförsäkringsavgiften med tio procent fick överstiga högsta försäkringspremie för fordon av samma beskaffenhet och med samma användningssätt och geografiska anknytning som det oförsäkrade fordonet; föreskriften om vad som avses med fordonsslag fanns inte heller med. Metoden att beräkna trafikförsäkringsavgiften byggde på att Försäkringsinspektionen, sedermera Finansinspektionen, utfärdade föreskrifter om riskklassindelning och på att försäkringsbolagen var skyldiga att i förväg lämna uppgift till inspektionen om de premiesatser de avsåg att tillämpa (jfr prop. 1998/99:42 s. 19 och 21). Det var i detta system förhållandevis lätt att konstatera vilken trafikförsäkringsavgift som skulle tas ut i det enskilda fallet.

Såväl föreskrifterna om riskklassindelning som den nämnda skyldigheten upphörde år 1995. Till följd härav ändrades bestämmelserna om trafikförsäkringsavgift den 1 juli 1999, varvid de erhöll sin nuvarande lydelse. På grund av ändringarna är det idag svårare att i lagtexten se hur avgiften skall bestämmas.

Av förarbetena till de ursprungliga reglerna om trafikförsäkringsavgift framgår bl.a. följande (prop. 1977/78:16 s. 59 f.). Avgifterna differentierades med hänsyn till fordonsslag och geografiskt område. Inom flertalet fordonsslag skedde en ytterligare differentiering, t.ex. efter fordonets vikt och användningssätt. Beträffande personbilar påverkades avgifterna även av fordonets fabrikat och årsmodell. Vissa faktorer skulle emellertid inte beaktas. Som exempel nämndes bl.a. bonus samt fordonets beräknade körsträcka; till grund för avgiften fick läggas premien i den högsta körsträcke-klassen. – Vissa försäkringstagare utgjorde en större risk i trafiken än som kunde accepteras inom det vanliga premiesystemet. Här avsågs försäkringstagare vilkas trafikförsäkring hade tagits i anspråk i hög omfattning eller som hade gjort sig skyldiga till allvarigare trafikbrott. För dessa gällde regler om förhöjd premie. Vid beräkning av trafikförsäkringsavgift skulle, som särskilt angavs i lagregeln, sådan förhöjning beaktas endast om de speciella förutsättningarna som uppställts för denna premie förelåg i det särskilda fallet.

Förarbetena till 1999 års ändringar innehåller bl.a. följande (prop. 1998/99:42 s. 20 f. och 43 f.). Den följsamhet till trafikförsäkringspremierna som dittills hade gällt vid beräkningen av trafikförsäkringsavgifterna kunde – sedan riskklassindelningen avskaffats – inte behållas. Ett större mått av schablonisering skulle införas. Avgifterna skulle således inte längre differentieras med hänsyn till fordonens fabrikat och årsmodeller eller fordonsägarnas bosättningsorter utan endast med beaktande av fordonsslag och användningssätt. Detta skulle i många fall medföra betydligt högre trafikförsäkringsavgifter. I vissa situationer kunde avgifterna bli flera gånger högre än de premier som de försumliga skulle ha fått

betala, om de tecknat trafikförsäkring. Trafikförsäkringsavgifterna borde emellertid inte i första hand ses som ett alternativ till den premie som skulle ha erlagts utan som en sanktion mot dem som inte lojalt bidrog till det skydd för trafikanterna som systemet med en obligatorisk trafikförsäkring ger. För beräkning av trafikförsäkringsavgifterna skulle förhandsinformationen från försäkringsgivarna till Finansinspektionen om premiesättningen ersättas av efterhandsinformation till Trafikförsäkringsföreningen.

Trafikförsäkringsföreningen har beräknat den trafikförsäkringsavgift som GB skall betala på grundval av ett premieexempel från DIAL försäkringsaktiebolag. Exemplet avser en personbil som används för privat bruk. Årspremien är 17.024 kr och det framgår att den avser en Porsche 928 eller 968 samt att försäkringstagaren är en man som inte har fyllt 20 år och som är bosatt i Spånga församling i Stockholm. Det kan i sammanhanget anmärkas att enligt 2 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359) premie för trafikförsäkring inte får bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader.

GB har invänt mot beräkningen och anfört bl.a. att med uttrycket ”årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats” i 34 § andra stycket första meningen trafikskadelagen avses premier som faktiskt har accepterats av försäkringstagare, inte hypotetiska premier som bara ingått i något försäkringsbolags tariff.

Som framgått byggde metoden att beräkna trafikförsäkringsavgifterna före 1999 års lagändring på premiesättningen hos försäkringsgivarna. Härav följer att de årspremier som då skulle läggas till grund för beräkningen var sådana som offererats av något försäkringsbolag. Den aktuella meningen i 34 § andra stycket trafikskadelagen ändrades inte år 1999. De årspremier som åsyftas i bestämmelsen

är således också efter lagändringen sådana som ingått i något försäkringsbolags tariff.

GB har vidare anfört att hon – till skillnad från en 19-årig man bosatt i Stockholm – inte utgör någon särskild risk i trafiken och att det åberopade premieexemplet därför inte kan läggas till grund för beräkningen av den trafikförsäkringsavgift som hon skall betala.

Premieexemplet avser ett fordon av samma fordonsslag och med samma användningsätt som GBs fordon. Den schablonisering av beräkningen av trafikförsäkringsavgifterna som infördes genom 1999 års lagändring innebär att avgifterna inte skall differentieras med hänsyn till bl.a. fordonens fabrikat eller fordonsägarnas bosättningsort, ålder eller kön. Beräkningen av den trafikförsäkringsavgift som GB skall betala kan således ske på grundval av premieexemplet.

GB har slutligen gjort gällande att det finns särskilda skäl att sätta ned trafikförsäkringsavgiften enligt 34 § fjärde stycket trafikskadelagen. Hon har anfört i huvudsak *att* bilen vid hennes förvärv per den 12 april 2000 hade varit i familjen Bs besittning sedan 1997, varför hon inte upplevt köpet som att en överlåtelse skett per en viss dag, *att* meddelande från Vägverket om att hon hade registrerats som ägare per den 12 april 2000 varit henne tillhanda först den 20 april 2000, *att* hon dessförinnan varit av uppfattningen att den tidigare ägarens försäkring fortfarande gällde *samt att* hon, när hon fått kännedom om att bilen var oförsäkrad, tecknat försäkring så snart det varit möjligt men att mellanliggande helgdagar medfört en försening med fem dagar.

I förarbetena till den aktuella bestämmelsen (prop. 1977/78:16 s. 51 och 60 f.) uttalas att avgiften kan sättas ned eller helt falla bort om den med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt hård. Som exempel anges dels att den försäkringspliktige på grund av sjukdom inte har kunnat fullgöra sin försäkringsplikt och avgiften avsevärt överstiger vad han faktiskt skulle ha erlagt i försäkringspremier om fordonet varit trafikförsäkrat, dels att den försäkringspliktige har kunnat visa att fordonet har förvarats på ett sådant sätt att det inte har kunnat användas under den aktuella tiden. Högsta domstolen har funnit särskilda skäl för jämkning föreligga då en personbil som saknat försäkring varit så svårt skadad att den inte kunnat brukas och det inte heller funnits några förutläggningar för att den efter reparationer åter skulle kunna tas i bruk (NJA 1985 s. 673). (Jfr också Högsta domstolens denna dag meddelade dom i mål T 4000-02.) Den nu behandlade bestämmelsen ändrades inte i samband med 1999 års lagändring.

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

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

Det finns således inte särskilda skäl att sätta ned avgiften.

Med hänsyn till vad som anförts skall hovrättens domslut fastställas.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Svensson, Thorsson, Regner,
Calissendorff och Widebeck (referent)
Föredragande revisionssekreterare: Delin