

Eftersök av trafikskadat vilt

En kostnad för trafikförsäkringen?

Delbetänkande av Trafikförsäkringsutredningen

Stockholm 2008



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2008:78

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB

Stockholm 2008

ISBN 978-91-38-23052-7
ISSN 0375-250X

Till statsrådet

Cristina Husmark Pehrsson

Regeringen beslutade den 3 april 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag till utformningen av regler som möjliggör en överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen. Enligt uppdraget ska utredaren därutöver bl.a. överväga möjligheten att trafikförsäkringen även ska omfatta kostnader för eftersök av trafikskadat vilt.

Till särskild utredare förordnades samma dag justitierådet Severin Blomstrand.

Den 1 juni 2007 förordnades som sakkunniga i utredningen departementssekreteraren Jenny Jensen, numera ämnesrådet Marie-Louise Larsson, numera kanslirådet Niklas Ljunggren, departementssekreteraren Francisca Ramsberg, ämnesrådet Per Tillander och departementsrådet Anna Tofftén. Francisca Ramsberg entledigades från och med den 1 januari 2008. Från och med den 1 januari 2008 förordnades departementssekreteraren Mårten Rinman Henning.

Som experter förordnades från och med den 1 juni 2007 senior advisor Roland Broman, aktuarien Erik Elvers, kammarrättslagmannen Kajsa Hallberg, advokaten Thomas Johansson, chefsjuristen Matts Nordell, försäkringsjuristen Jörgen Pettersson, områdesexperten Kjell-Åke Sjödin, numera verksamhetsområdeschefen Annika Sundén och avdelningschefen Per Åkesson. Per Åkesson entledigades den 1 januari 2008. Från och med den 1 januari 2008 förordnades verksamhetsområdeschefen Ulrika Persson och från och med den 1 februari utredaren Petter Odmark.

Som sekreterare i utredningen förordnades från och med den 1 april 2007 utredaren Petter Odmark, från och med den 22 augusti 2007 kammarrättsrådet Henrik Jansson och från och med den 1 september 2007 föredragande nämndsekreteraren Pia Hammarstrand. Petter Odmark entledigades från och med den

31 januari 2008. Från och med den 19 maj 2008 förordnades kansli-
rådet Tom Nilstierna.

Utredningen har antagit namnet Trafikförsäkringsutredningen
(S2007:05).

Den 10 april 2008 beslutade regeringen bl.a. att utredningen ska
lämna ett delbetänkande i fråga om den del som avser möjligheten
att trafikförsäkringen även ska omfatta kostnaden för eftersök av
trafikskadat vilt.

Härmed överlämnas delbetänkandet *Eftersök av trafikskadat vilt
En kostnad för trafikförsäkringen?* (SOU 2008:78).

Stockholm i augusti 2008.

Severin Blomstrand

/Henrik Jansson
Pia Hammarstrand
Tom Nilstierna

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Utredningens uppdrag m.m.	9
1.1 Allmänt om uppdraget.....	9
1.2 Utredningsarbetet.....	10
2 Eftersök av trafikskadat vilt	11
2.1 Allmänt om jaktlagstiftningen	11
2.1.1 Grundläggande bestämmelser.....	11
2.1.2 Viltvården.....	11
2.1.3 Jakträtten.....	13
2.1.4 Statens vilt.....	13
2.1.5 Eftersök.....	14
2.2 Viltolyckor i trafiken	15
2.2.1 Vissa viltstammars inblandning i trafikolyckor	15
2.2.2 Utmärkning och underrättelse	16
2.2.3 Eftersök.....	17
2.3 Eftersöksverksamheten	17
2.3.1 Historisk bakgrund	17
2.3.2 Verksamhetens organisation	18
2.3.3 Kontaktpersonens uppgift	20
2.3.4 Viltolycksrapport.....	20
2.3.5 Beskrivning av eftersökssituationen.....	21
2.4 Ersättning för kostnader för eftersök av trafikskadat vilt.....	22
2.5 Viltvårdsfonden.....	23

3	Trafikskadelagen	25
3.1	Regleringens huvuddrag.....	25
3.2	Fordonskategorier.....	26
3.3	Tillämpningsområde.....	26
3.4	Trafikförsäkring	28
3.5	Trafikskadeersättning.....	29
3.6	Skadestånd i stället för trafikskadeersättning.....	31
4	Svenska jägareförbundets förslag till nytt ersättningssystem	33
5	Departementspromemorian Eftersök av trafikskadat vilt (Ds2008:35)	35
6	Överväganden.....	37
6.1	Bör ersättning för eftersök betalas ur trafikförsäkringen?	37
6.2	Överväganden beträffande en reglering av rätt till ersättning för eftersök av trafikskadat vilt.....	39
6.2.1	Allmänna utgångspunkter	39
6.2.2	Vilken författningsnivå krävs?	39
6.2.3	En ordning för ersättning vid eftersök av trafikskadat vilt.....	43
 Bilagor		
<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv	47
<i>Bilaga 2</i>	Tilläggsdirektiv	67
<i>Bilaga 3</i>	Lagförslag och författningskommentar.....	69

Sammanfattning

Utredningens huvudsakliga uppdrag är att lämna förslag till utformningen av regler som möjliggör en överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen.

Utredningen ska också överväga möjligheten att trafikförsäkringen även ska omfatta kostnaden för eftersök av trafikskadat vilt. I detta delbetänkande behandlas den frågan.

Med eftersök avses de åtgärder som vidtas för att spåra upp och vid behov avliva skadat vilt. Någon skyldighet att – i likhet med vad som gäller för skadskjutning vid jakt – spåra upp och avliva djur finns inte när det gäller trafikskadat vilt. Eftersök av trafikskadat vilt utförs dock på frivillig basis genom organisationen Nationella Viltolycksrådet. Organisationen har sitt ursprung i ett samarbete mellan polisen och jägarorganisationerna som har lett fram till en rikstäckande frivillig verksamhet för omhändertagande av trafikskadat vilt.

En fordonsförare som kolliderar med ett djur av viss viltart är skyldig att anmäla händelsen till polismyndigheten och utmärka platsen där djuret påkördes. När polisen får in en sådan anmälan kontaktas en särskild kontaktperson för eftersöket. Denne tar därefter vederbörliga kontakter med jakträttshavare och eftersökspersonal. Kontaktpersonen upprättar också en särskild viltolycksrapport.

Ersättning för vissa kostnader kan utges till eftersöksjägare. Det gäller när eftersöket föranleds av en trafikolycka med djur av vissa djurarter som utgör statens vilt. Ersättningen beviljas av polismyndigheten och kostnaderna härför tas ur Viltvårdsfonden.

Svenska Jägareförbundet har i en skrivelse till Jordbruksdepartementet begärt att ersättning ska lämnas även vid eftersök av trafikskadade djur av vissa andra djurarter än statens vilt. De arter som avses är främst rådjur, vildsvin och mufflonfår. Förbundet anför

även att ersättningen bör lämnas av allmänna medel och inte belasta Viltvårdsfonden.

Jordbruksdepartementet har i en departementspromemoria föreslagit nya regler för eftersök av trafikskadat vilt. I promemorian föreslås bl.a. att rätten till ersättning vid eftersök av trafikskadat vilt ska utvidgas till att omfatta även eftersök av andra djurarter än statens vilt. Det föreslås att ersättning tills vidare ska utges av Viltvårdsfondens medel.

Trafikförsäkringen är obligatorisk för flertalet motordrivna fordon. Från försäkringen lämnas trafikskadeersättning för personskada och sakskada som uppkommit i följd av trafik. Personskador ersätts oberoende av om någon har varit vållande och beräknas enligt skadeståndsrättsliga principer.

Utredningen gör den bedömningen att ersättning för eftersök inte bör betalas ur trafikförsäkringen. Skälen härför är främst av systematisk natur. Skada på vilt är inte skadeståndsgrundande då någon skadelidande inte finns. Ersättning för eftersök har en helt annan karaktär än sådan individuell ersättning för personskada och sakskada som kan utges från trafikförsäkringen.

Utredningen lämnar emellertid synpunkter på hur en lagreglering innebärande att trafikförsäkringen skulle omfatta kostnader för eftersök skulle kunna se ut.

1 Utredningens uppdrag m.m.

1.1 Allmänt om uppdraget

En av Trafikförsäkringsutredningens uppgifter är enligt utredningens direktiv (dir. 2007:53) att överväga möjligheten att trafikförsäkringen ska omfatta kostnaden för eftersök av trafikskadat vilt. I direktiven sägs följande om denna del av utredningens uppdrag.

Årligen inträffar i Sverige 35 000–40 000 trafikolyckor med vilt inblandade. Av dessa leder omkring 20 000 till eftersök av skadat vilt. Sedan år 1995 finns en rikstäckande verksamhet för omhändertagande av eftersök av trafikskadat vilt. Grunden är en samverkan mellan polismyndigheten och jägarorganisationerna. Enligt lag föreligger skyldighet att anmäla kollision med vilt till polisen. Polisen kontaktar i sin tur en lokal kontaktman som ser till att eftersöket genomförs. Den 1 januari 2007 blev Rikspolisstyrelsen huvudman för Nationella viltolycksrådet, som utgör en sammanslutning av en rad myndigheter och organisationer, med en verksamhetsansvarig anställd av Rikspolisstyrelsen. Syftet är att åstadkomma en effektiv eftersöksorganisation som dels i händelse av viltolycka snabbt och skonsamt förkortar lidandet för djuret, dels arbetar olycksförebyggande. (A. dir. s. 8 f.)

Vad gäller trafikolyckor med vilt kan konstateras att dessa ofta leder till stort lidande för djuren. Av djurskyddsskäl, liksom för att förhindra att skadade djur förorsakar ytterligare olyckor, ligger det i samhällets intresse att eftersök av skadade djur genomförs. I dagsläget finns ett väl fungerande system för sådana eftersök. Systemet har emellertid i hög grad byggt på ideella insatser av landets jägare. (A. dir. s. 10.)

Utredningens direktiv bifogas i sin helhet som *bilaga 1*.

I detta delbetänkande behandlar utredningen den del av utredningsuppdraget som gäller kostnader för eftersök av trafikskadat vilt. Som framgår av direktiven är uppdraget begränsat till att avse huruvida det är möjligt att låta dessa kostnader omfattas av trafikförsäkringen. Enligt gällande rätt ersätter trafikförsäkringen inte kostnader av det aktuella slaget. Direktiven måste uppfattas så att

utredningen inte bara ska undersöka om det är tekniskt möjligt att ändra lagen så att kostnaderna kommer att omfattas av trafikförsäkringen utan även ska överväga om en sådan ändring bör genomföras.

1.2 Utredningsarbetet

Arbetet inleddes i april 2007. Utredningen har sammanträtt vid sju tillfällen varav den i delbetänkandet aktuella frågan har behandlats vid två av dessa sammanträden. Härutöver har utredningen under arbetet med delbetänkandet haft kontakter med Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen.

2 Eftersök av trafikskadat vilt

2.1 Allmänt om jaktlagstiftningen

2.1.1 Grundläggande bestämmelser

Jaktlagen (1987:259) gäller enligt 1 § i lagen bl.a. viltvården inom svenskt territorium. Närmare bestämmelser finns i jaktförordningen (1987:905). Härtill kommer föreskrifter i andra författningar i fråga om skyddet och vården av viltet, se t.ex. 7 kap. 12 § och 8 kap. miljöbalken.

Med vilt avses enligt 2 § jaktlagen vilda däggdjur och fåglar. Med jakt avses att fånga eller döda vilt och att i sådant syfte söka efter, spåra eller förfölja vilt. Viltet är generellt fredat och får jagas endast om detta följer av jaktlagen eller av föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av jaktlagen, se 3 § jaktlagen.

2.1.2 Viltvården

Syftet med viltvården anges i 4 § jaktlagen. Viltet skall vårdas i syfte att bevara de viltarter som tillhör landets viltbestånd och de fågelarter som tillfälligt förekommer naturligt i landet samt att främja en med hänsyn till allmänna och enskilda intressen lämplig utveckling av viltstammen. I viltvården ingår att genom särskilda åtgärder sörja för att viltet får skydd och stöd och att anpassa jakten efter tillgången på vilt. För att åtgärderna utförs och anpassningen sker svarar markägaren och jakträttshavaren.

Den särskilda hänsyn som ska visas viltet kommer till uttryck i 5 § jaktlagen. Sådan hänsyn ska visas bl.a. genom att friluftss verksamhet i marker där det finns vilt ska genomföras så att viltet störs i så liten utsträckning som möjligt. Viltet får inte ofredas och inte heller förföljas annat än vid jakt. Visst utrymme finns dock för

markinnehavare att vidta åtgärder i syfte att motverka skador av vilt.

Om det på grund av ett viltbestånds storlek finns påtagliga risker för trafikolyckor eller för allvarliga skador av vilt, får enligt 7 § jaktlagen den myndighet som regeringen bestämmer besluta om jakt för att förebygga eller minska dessa risker. Om förekomsten av en viss viltart innebär betydande skaderisker, får regeringen enligt 8 § jaktlagen i fråga om denna art föreskriva att den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om sådan jakt som avses i 7 §. Närmare bestämmelser om s.k. skydds jakt finns i 23 a–29 §§ jaktförordningen.

Enligt 9 § första stycket jaktlagen får polismyndigheten låta avliva ett vilt djur, om djuret orsakar avsevärd skada eller om det kan antas vara farligt för människors säkerhet och det inte finns någon annan tillfredsställande lösning. Regeringen får enligt paragrafens andra stycke meddela föreskrifter om att polismyndigheten får låta avliva eller fånga vilt, när detta är befogat från djurskydssynpunkt. I 30 § jaktförordningen har föreskrivits att polismyndigheten får låta avliva eller fånga moderlös årsunge av älg, hjort, rådjur, mufflonfår eller vildsvin.

I motiven till jaktlagen¹ anförde föredragande statsrådet bl.a. följande.

Målen för viltvården bör vara att bevara de arter som tillhör landets viltbestånd och främja en lämplig utveckling av viltstammarna med hänsyn tagen till allmänna och enskilda intressen. För att nå dessa mål krävs insatser av skilda slag. Bevarandet av de inhemska arterna kräver i vissa fall särskilda hänsynstaganden vid utnyttjande av mark och vatten. Vissa arter har drabbats så hårt av miljöstörningar att särskilda räddningsåtgärder är nödvändiga. Vidare måste den illegala verksamhet som riktar sig mot hotade eller sårbara arter bekämpas på ett effektivt sätt. Åtgärder krävs också för att förhindra att främmande viltarter etablerar sig i landet till men för de inhemska arterna. Vad beträffar utvecklingen av viltstammarna måste en balans eftersträvas i fråga om stammarnas storlek. - - - När arterna förekommer i tillräckligt starka stammar måste det bli fråga om en intresseavvägning. Jägare och en naturintresserad allmänhet kan å ena sidan förutsättas vilja ha talrika bestånd av åtminstone vissa arter. Hänsyn måste emellertid å andra sidan tas till riskerna för skador i jordbruket och skogsbruket samt i trafiken.²

- - -

¹ Prop. 1986/87:58.

² A. prop. s. 21.

Flera olika åtgärder har vidtagits för att minska antalet olyckor. Bl.a. har det genomförts en kraftig ökad avskjutning av älg. Särskilt när det gäller norrlandslänen kan det för de senaste åren konstateras en viss minskning av antalet älgolyckor. Samtidigt har antalet trafikolyckor med rådjur och hjort inblandade ökat. Enligt min mening krävs fortsatta ansträngningar för att nedbringa antalet olyckor med älg och rådjur inblandade. De åtgärder som står till buds förutom en hög avskjutning är bl.a. uppsättande av viltstängsel, varningsskyltning och inte minst rådgivning och information till både bilförare och allmänheten i övrigt.³

2.1.3 Jakträtten

Fastighetsägaren har enligt 10 § jaktlagen jakträtten på den mark som hör till fastigheten. Vid jordbruksarrende har arrendatorn jakträtten på den arrenderade marken, om inte annat har avtalats. Enligt 10 a § har staten jakträtten på den mark som vid utgången av juni 1992 ingick i vissa uppräknade kronoparker och kronoegendomar. Jakträtten på en väg tillkommer enligt 11 § den som har jakträtten på den angränsande marken.

I jakträtten ingår rätt att tillgodogöra sig vilt som omhändertas, påträffas dött eller dödas i något annat sammanhang än vid jakt, 10 § första stycket andra meningen jaktlagen. Bestämmelsen är tillämplig när vilt skadas eller dödas vid sammanstötning med motordrivet fordon.

2.1.4 Statens vilt

För att skydda utrotningshotade, sällsynta eller särskilt värdefulla djurarter och tillförsäkra vetenskapen och undervisningen djur av sådana arter får regeringen enligt 25 § jaktlagen föreskriva att vilt som omhändertas, påträffas dött eller dödas skall tillfalla staten. I 33 § jaktförordningen föreskrivs i enlighet härmed att vilt av ett antal arter som omhändertas, påträffas dött eller dödas när sådant djur är fredat tillfaller staten, nämligen björn, varg, järv, lo, myskoxe, fjällräv, utter, valar och ett antal angivna fågelarter. Även älg eller hjort som påträffas död eller dödas när sådant djur är fredat tillfaller staten. I de sist nämnda fallen gäller dock vissa undantag. Sålunda föreskrivs i 34 § andra stycket jaktförordningen att, om en älg eller hjort har skadats av någon annan orsak än påskjutning och

³ A. prop. s. 25.

till följd av detta dött eller avlivats under fredningstid, djuret får behållas av jakträttsinnehavaren, om denne på sådant sätt som anges i Naturvårdsverkets föreskrifter har hjälpt till med att vid behov spåra och avliva djuret eller ta hand om det. Inom ett viltvårdsområde där jakt efter älg eller hjort sker gemensamt får dock enligt paragrafens tredje stycke viltområdesföreningen behålla sådant vilt på nu angivna villkor

Anmälan m.m.

Med stöd av 26 § 2 jaktlagen föreskrivs i 36 § jaktförordningen att den som har påträffat ett dött djur av sådan art som avses i 33 § första stycket jaktförordningen (statens vilt) eller har omhändertagit eller dödat ett sådant djur snarast möjligt skall anmäla händelsen till närmaste polismyndighet, oberoende av vem djuret tillfaller. Detsamma gäller i fråga om älg eller hjort när djuret är fredat. Får en markägare veta att ett djur som avses i 33 § har omhändertagits eller påträffats på hans marker, är han skyldig att förvissa sig om att anmälan skett eller själv göra anmälan. Samma skyldighet åligger arrendator och jakträttshavare. När polismyndigheten har mottagit en anmälan enligt 36 § jaktförordningen, skall den se till att djuret tas om hand, 38 § jaktförordningen.

2.1.5 Eftersök

Om vilt har skadats vid jakt ska jägaren enligt 28 § första stycket jaktlagen snarast vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna uppsåras och avlivas, dvs. genomföra eftersök. Jägaren kan fullgöra sin eftersöksskyldighet antingen genom att själv genomföra eftersöket eller genom att vidtala någon annan att göra det. Trots bestämmelsen i 10 § jaktlagen har den som söker efter djuret både rätt och skyldighet att följa djuret även in på annans jaktområde. Vidare får hjälpmedel som annars inte är tillåtna, exempelvis motorfordon och lampor, användas för att få tag i det skadskjutna djuret. När djuret väl är avlivat tillfaller dock djuret i allmänhet jakträttshavaren på den mark där det fällts.

Den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet underlåter att fullgöra sin eftersöksskyldighet enligt 28 § jaktlagen kan enligt 45 §

första stycket 4 lagen dömas till böter. I ringa fall ska dock inte dömas till ansvar.

2.2 Viltolyckor i trafiken

2.2.1 Vissa viltstammars inblandning i trafikolyckor

Älg

I början av 1940-talet sköts årligen cirka 20 000 älgar. År 1989 var det en topp på 174 000 djur och år 2004/2005 sköts 98 000 djur.⁴

Rådjur

Det statistiska underlaget vad avser rådjur är mycket osäkert. Det hänger samman med att det inte finns någon rapporteringsskyldighet vad avser jakt på rådjur. Under åren 1985–1995 fanns det cirka 1 miljon rådjur. Av dessa sköts cirka 200 000–400 000 djur varje år. Under jaktåret 1 juli–30 juni 2006/07 hade stammen minskat till cirka 500 000 varav 140 000–180 000 sköts under året.⁵

Vildsvin

Det finns i dag cirka 60 000 vildsvin i Sverige från Dalälven och söderut. Årligen fälls cirka 25 000 djur. Det inträffade år 2006 cirka 1 000 olyckor med vildsvin jämfört med hundratalet i början av 2000-talet.⁶

Antal anmälda viltolyckor på väg åren 2003–2007⁷

År	älg	hjort	rådjur	vildsvin	rovdjur	Totalt antal viltolyckor
2007	4 635	670	28 243	1 583	35	35 166
2006	4 957	602	27 706	1 020	39	34 324

⁴ Svenska Jägareförbundets viltövervakning; antal fällda älgar per år.

⁵ Uppgifterna är inhämtade från Svenska Jägareförbundet och bygger på uppskattningar.

⁶ Naturvårdsverket: Redovisning av regeringens uppdrag i fråga om förvaltning av vildsvin m.m.

⁷ Nationella Viltolycksrådet, Viltolycksstatistik år 2007.

2005	4 092	580	27 761	987	32	33 452
2004	4 641	513	28 430	670	31	34 285
2003	4 224	433	27 805	755	24	33 241

Antalet viltolyckor med vildsvin har sedan år 2003 ökat med mer än 50 procent från 755 till över 1 500 år 2007. De län som har mer än 100 olyckor per år är Skåne 433, Kronoberg 240, Södermanland 212, Stockholm 159, och Kalmar 130.

Älgolyckorna har däremot minskat med 300 från 4 957 år 2006 till 4 635 under år 2007.

I ett stort antal fall då ett fordon kolliderar med vilt avlider inte djuret omedelbart och kan inte heller avlivas invid olycksplatsen. Vid de omkring 35 000 viltolyckor som årligen inträffar i landet, företas enligt Svenska Jägareförbundet eftersök i högst en tredjedel av fallen.

2.2.2 Utmärkning och underrättelse

Regeringen får enligt 26 § 3 jaktlagen meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i fråga om vilt som skadats eller dödats vid sammanstötning med motorfordon.

Har björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår eller örn skadats eller dödats vid sammanstötning med ett motordrivet fordon, är fordonets förare enligt 40 § jaktförordningen skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta närmaste polismyndighet. Den som har haft kostnader med anledning av en anmälan enligt 36 § jaktförordningen kan av polismyndigheten få ersättning ur viltvårdsfonden.

Den utmärknings- och underrättelseskyldighet som fordonets förare således har enligt 40 § jaktförordningen syftar till att i största möjliga mån undvika att vilt utsätts för onödigt lidande i samband med viltolyckor. Om viltolycksplatsen tydligt markeras och olyckan anmäls till polisen i direkt anslutning till att den inträffat kan eftersök snabbt komma till stånd med minskat lidande för djuret som följd.

Straffansvar

Till böter döms enligt 45 § första stycket 2 jaktlagen den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet underlåter att fullgöra anmälnings-skyldighet som har förskrivits med stöd av 26 § 2 och 3 samma lag (såväl vilt som tillfaller staten som vilt som skadats eller dödats vid sammanstötning med motorfordon), om ansvar inte kan ådömas enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Icke anmälda kollisioner utgör en stor andel av det totala antalet olyckor. Mörkertalet beräknas ligga på 6 procent för dödliga olyckor, 27 procent för svåra och lätta skador samt 60 procent för egendomsskador⁸.

2.2.3 Eftersök

Någon skyldighet att i likhet med vad som gäller för skadskjutning vid jakt spåra upp och avliva djur finns inte när det gäller trafikskadat vilt. Eftersök av trafikskadat vilt utförs dock på frivillig basis genom organisationen Nationella Viltolycksrådet.

2.3 Eftersöksverksamheten

2.3.1 Historisk bakgrund

Trafiksäkerhet och eftersök i samverkan (SES) har sitt ursprung i Vimmerbys och Hultsfreds jaktvårdskrets. År 1995 omorganiserades polisen i Kalmar län och i de vilttäta smålandsskogarna fick denna förändring märkbara effekter på hanteringen av viltolyckor. Polisens lednings- och kommunikationscentral är belägen i Kalmar cirka 15 mil från Vimmerby. På det avståndet var det svårt för polisen att organisera eftersök. Kontaktvägen till jakträttsinnehavaren blev för lång för att eftersöket skulle kunna ske snabbt och effektivt. Polisen och jaktvårdskretsarna började därför planera och genomföra en ny viltolycksorganisation. Vägverket kom med och finansierade reflexvästar åt eftersöksjägarna. Efter sex månader utvärderades projektet och man fann brister vad gällde utmärkning av olycksplatsen. Då anslöt sig Älgskadefondsföreningen (en ideell förening med syfte att dels sprida kunskap och information om

⁸ Skogsstyrelsens rapport nr 3/2007 Älg- och rådjursstammarnas kostnader och värden, s.21 f.

viltolyckor samt medverka till åtgärder för att förhindra sådana, dels ge ekonomisk hjälp till medlem vid kollision med vilt) och konstruerade en plastremsa som skulle placeras där sammanstötningen med motorfordonet hade skett och där eftersöket skulle påbörjas. Statens Bilprovning engagerades och fick till uppgift att dela ut sådana remsor till fordonsägare. Därmed underlättades eftersöksarbetet märkbart.

Hösten 1997 utvidgades projektet till hela Kalmar län och strax därefter till Jönköpings, Kronobergs och Östergötlands län. Anslutna organisationer var nu också Svenska Jägareförbundet och Jägarnas Riksförbund.

Intresset för organisationen ”TrafikSäkerhet och Eftersök i Samverkan (SES) ökade i takt med att polismyndigheterna i Sverige omorganiserades på liknande sätt som i Kalmar län. År 1998 fick Rikspolisstyrelsen i uppdrag att sprida ”Kalmarmodellen” ut i övriga delar av landet. Sedan år 2005 är alla Sveriges 21 län anslutna till organisationen. Älgskadefondsföreningen har vidareutvecklat markeringsremsan och den delas ut av Bilprovningen och placeras av bilförsäljare i nya bilar. Kostnaderna för markeringsremsan delas mellan samarbetsparterna. Information om organisationen och regler för hur man skall agera vid en viltolycka har spridits genom olika kampanjer under årens lopp och sprids i dag av Bilprovningen.

Organisationen SES namnändrades den 1 januari 2007 till Nationella Viltolycksrådet.

2.3.2 Verksamhetens organisation

På uppdrag av regeringen har Rikspolisstyrelsen sedan den 1 januari 2007 ansvaret för att det Nationella Viltolycksrådet organiserar, administrerar och utvecklar en organisation med syfte att eftersök av trafikskadat vilt sker på ett effektivt sätt så att djurens lidande förkortas och de inte orsakar ytterligare trafikolyckor. Svenska Jägareförbundet och Jägarnas Riksförbund svarar tillsammans för att det finns tillräckligt med kompetenta jägare med goda eftersökshundar samt kontaktmän mellan dessa och polismyndigheterna. I dag finns omkring 6 000 jägare engagerade i organisationen. Vägverket svarar för arbetet med att förebygga viltolyckor genom exempelvis siktröjning som har till syfte att minska

överraskningsmomentet. Man försöker också på olika sätt avleda viltet från de saltade vägarna.

I rådet ingår Rikspolisstyrelsen, Vägverket, Svenska Jägareförbundet, Jägarnas Riksförbund, SOS Alarm AB, Älgskadefonds-föreningen, Naturvårdsverket, NTF, Bilprovningen, Skogsstyrelsen, Lantbrukarnas Riksförbund, Banverket och som ordförande Polismyndigheten i Kalmar.

Under rådet är organisationen uppdelad i fyra nivåer. Den översta nivån är länet. I varje län finns en länsorganisation med ansvariga från polis och från Svenska Jägareförbundet och Jägarnas Riksförbund. De har under sig på den andra nivån, kommunnivån, flera lokala organisationer i vilka ingår polis, samordnare och hundansvariga jägare. På den tredje nivån, kommunelnivå, finns flera områden i vilka det finns tre kontaktmän. Dessa skall ha god kännedom om vägar och god kontakt med jägare med hund anpassade efter det lokala behovet av eftersök på älg, rådjur, hjort, vildsvin och björn. Jägare med hund kallas för eftersöksekipage och befinner sig på den fjärde nivån.

Den andra nivån, kommunen, som är indelad i ett antal kontaktområden med kontaktpersoner, hundförare med eftersökshundar, genomför eftersöket om jakträttshavaren behöver hjälp med det. Ett påbörjat eftersök skall fullföljas tills det skadade viltet återfunnits, eller det kan konstateras att det inte är allvarligt skadat. För att ett eftersök skall vara effektivt krävs det bland annat att eftersöket påbörjas så snabbt som möjligt efter en påkörning. Av den anledningen har samordnaren i kommunen på förhand skickat ut en förfrågan till jaktledaren i jaktlaget för att samla in uppgift på vilka jakträttshavare inom jaktlaget som vill lämna eftersöksorganisationen tillåtelse till eftersök eller om jaktlaget självt vill ombesörja eftersök. I det sistnämnda fallet meddelar kontaktpersonen jaktledaren när vilt har påkörts inom jaktlagets område.

Samordnaren har tillsammans med polisen det övergripande ansvaret för att organisationen fungerar enligt sina syften. Dit hör bl.a. att fortlöpande arbeta för att samtliga jakträttshavare är anslutna till organisationen, och att alla områden har kontaktpersoner. Vidare skall samordnaren administrera rapporter om viltolyckor och ersättning för eftersök samt utforma utbildning av medlemmar i organisationen. Till sin hjälp har samordnaren en biträdande samordnare som ansvarar för att för uppgiften lämpliga jägare med hund finns i erforderlig omfattning.

2.3.3 Kontaktpersonens uppgift

Kontaktpersonens uppgift är att meddela jakträttshavaren att en olycka med vilt har inträffat på dennes jaktområde. Om jakträttshavaren på förhand gett eftersöksorganisationen tillstånd att göra eftersök på hans jaktområde, kan eftersöket därefter igångsättas. Om sådant tillstånd inte har lämnats, övergår ansvaret för eftersök till jakträttshavaren.

2.3.4 Viltolycksrapport

Innan eftersöket kan påbörjas måste en viltolycksrapport upprättas av kontaktpersonen. Initialt lämnar polisen uppgifter om vilket vilt som har påkörts samt var och när det skedde. I rapporten anges vidare om jakträttshavaren har kunnat underrättas och om eftersök har begärts av denne eller beordrats av polis. Endast polisen kan beordra eftersök och det sker när det påkörda viltet tillhör staten och jakträttshavaren inte har kunnat nås eller när denne har förklarat sig inte kunna eller vilja ta hand om eftersöket.

Uppgifterna i rapporten vidarebefordras därefter till jägaren med hund för att uppgift om när eftersöket påbörjades och avslutades samt resultatet av eftersöket skall kunna antecknas. Uppgifterna ligger därefter till grund för anspråk på ersättning för de antal timmar och körda mil med bil eftersöket har fordrat. Viltolycksrapporten tjänar som ett bevis på att jägaren har fått ett uppdrag att göra eftersök på annans mark och skall kunna uppvisas på anmodan av jakträttshavaren.

Även den jakträttshavare som gör eftersök på egen hand upprättar en viltolycksrapport och lämnar den till kontaktpersonen som i sin tur lämnar rapporterna vidare till samordnaren i kommunen fyra gånger per år.

Eftersöksjägarna

De jägare som ingår i eftersöksorganisationen har valts ut för att de har ett stort praktiskt kunnande beträffande jakt på vilt och förande av hund men också för att de har insikt om att de vid eftersöket gör intrång på annans mark med vapen som de har rätt att använda. Rätten ges antingen av jakträttshavaren eller, när det påkörda viltet tillhör staten, av polis.

2.3.5 Beskrivning av eftersöksituationen

Rikspolisstyrelsen (RPS) är sedan den 1 januari 2007 huvudman för det Nationella Viltolycksrådet. Ansvarig vid RPS är kommissarie Lars Sävberger. Han har i brev den 11 mars 2008 till utredningen uppgivit bl.a. följande. Den vanligaste sammansättningen av ett eftersöksekipage är en jägare med hund när det gäller vilt upp till rådjurs storlek. Vid eftersök av större vilt såsom älg, hjort, vildsvin och de större rovdjuren är det oftast två jägare med hund. Eftersöket brukar pågå under tre–fyra timmar men tiden kan variera stort på grund av hur tydligt kollisionsplatsen har utmärkts eller det skadade djurets beteende. Vid de flesta eftersöken körs bil under tre–fyra mil för att ta sig till och från kollisionsplatsen men sträckan kan variera stort med tanke på utmärkningen av kollisionsplatsen. De flesta eftersöken utförs av fler eftersöksjägare än av jakträttshavare. Kostnaden för eftersök består främst av kostnad för bil och hund, ammunition, telefon samt inköp och slitage av vapen.

Vidare har Lars Sävberger anfört att när olyckan inträffar är det av största vikt att platsen för olyckan anges så bra som möjligt så att eventuella insatser för att rädda skadade människor kan inledas och eftersök av det skadade viltet påbörjas. Det kan av olika anledningar vara svårt att få en bra platsangivelse från den som har kolliderat med vilt, exempelvis är det svårt att veta var man är om olyckan har inträffat på vägar i stora sammanhängande skogsområden utan hållpunkter. Är det dessutom mörkt försvåras möjligheten att lämna en bra platsangivelse. Utöver detta är det en dramatisk upplevelse att köra på och skada vilt vilket gör att lämnade uppgifter inte alltid stämmer.

När eftersöksjägaren ska åka till platsen är det oftast svårt att hitta rätt, vilket innebär att han får åka onödigt långt. Är dessutom inte platsen utmärkt får han leta efter krossat glas, bromsspår eller blod på vägbanan som kan leda honom rätt. Det innebär att det tar onödigt lång tid innan eftersöket startas och viltet får lida i onödan. I de fall när det inte uppstår större skador på fordonet har oftast bilisten lämnat platsen.

Haparanda jaktvårdskrets har i brev den 29 mars 2006 till polisen i Norrbotten, Vägverket Produktion, Haparanda kommun och Banverket anfört följande. Eftersök efter trafikskadat vilt måste ofta göras vid mörker, dåliga väderförhållanden och under förhållanden man själv inte råder över. Ibland måste eftersöket ske vid tillfällen då trafikintensiteten är hög med mycket folk på olycks-

platsen. Många gånger blir eftersökspatrullen sist kvar i terrängen kring olycksplatsen. Ett skadat djur kan återvända till olycksplatsen. Det kan vara flera djur som rör sig kring olycksplatsen exempelvis en kalv där kon har blivit påkörd. Jägarna är ofta idealister och ställer upp frivilligt. Många jägare ser i detta även en möjlighet att bibehålla skickligheten hos sina eftersökshundar under icke jakttid. Detta rättfärdigar dock inte att jägarna ställer upp på eftersök utan att åtminstone få kostnadstäckning för nedlagda utgifter.

2.4 Ersättning för kostnader för eftersök av trafikskadat vilt

Polismyndighetens kostnader för att omhänderta djur ersätts med medel ur viltvårdsfonden. Detsamma gäller när myndigheten har haft särskilda kostnader för att spåra eller döda djur. Ersättning ur fonden kan lämnas även till den som har hjälpt polismyndigheten, dock inte till den som har skadskjutit djuret eller till deltagarna i det jaktlag denne tillhör. (Se 39 § första stycket jaktförordningen.)

Enligt 39 § andra stycket jaktförordningen meddelar polismyndigheten beslut om ersättning enligt paragrafens första stycke. Naturvårdsverket meddelar efter samråd med Rikspolisstyrelsen föreskrifter om ersättning.

Enligt 33, 34 och 35 §§ Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd (NFS 2002:18) skall ersättning för arbete och kostnader för eftersök av vilt som tillfaller staten lämnas enligt följande.

1. Per person och för varje påbörjad timme; 100 kr. Avser eftersöket björn är motsvarande ersättning 200 kr.
2. För kontaktperson som inte själv skall genomföra eftersöket utan vidarebefordrar uppdraget, 50 kr för varje påbörjad timme.
3. Tillägg för varje eftersökshund per timme; 50 kr.
4. Tillägg för terrängfordon (även traktor) per timme; 200 kr.
5. Tillägg för bil; motsvarande skattefri del av statlig bilersättning.

Om jakträttshavaren har varit delaktig i eftersök av älg och hjort som avlivats under fredningstid och har tagit hand om djuret, skall han eller hon själv svara för alla kostnader som är förenade med eftersöket och omhändertagandet av djuret. Har någon annan person än jakträttshavaren helt eller delvis genomfört eftersök av älg och hjort, skall jakträttshavaren ersätta den personen för

arbetet, om jakträttshavaren förklarar sig villig att ta hand om det döda djuret. Har någon helt eller delvis genomfört eftersök på uppdrag av polisen och älgen eller hjorten tillfaller staten, skall polisen ersätta honom eller henne för detta arbete. Ersättning lämnas även om djuret inte har påträffats.

Ersättning lämnas inte vid eftersök av rådjur, vildsvin eller mufflonfår även om eftersök har skett på uppmaning av polisen.

Enligt Skogsstyrelsen ansöker få eftersöksjägare om ersättning eftersom de upplever det som krångligt. Skogsstyrelsen åberopar en utredning enligt vilken det lades ned i genomsnitt 1,5 timmes eftersöksarbete per viltolycka. Eftersökskostnaden för samhället beräknades genom att antalet olyckor per år summerades med två timmars arbete för älg och en timmes arbete för rådjur för eftersökspatrullen med en timkostnad på 400 kr. Timkostnaden inkluderade jägarens utrustning, hund, bil samt milersättning. Antalet eftersök antogs minska respektive öka linjärt med antalet olyckor⁹.

2.5 Viltvårdsfonden

För att främja viltvården får regeringen meddela föreskrifter om skyldighet för den som jagar att betala en årlig avgift (viltvårdsavgift) till viltvårdsfonden som efter regeringens bestämmande får användas för angivna ändamål, 41 § jaktlagen.

Enligt 49 § jaktförordningen är den som jagar skyldig – med vissa undantag – att betala viltvårdsavgift. Avgiften är 300 kr och gäller för ett jaktår. Fonden förvaltas av Kammarkollegiet.

Vidare föreskrivs i 52 a § jaktförordningen att det för varje län finns en älgvårdsfond som bildas av de älgavgifter som jakträttshavaren – med vissa undantag – skall betala för varje vuxen älg som fälls. Ur älgvårdsfonden får länsstyrelsen enligt föreskrifter som meddelas av Naturvårdsverket (NFS 2002:19) lämna bidrag till kostnaderna för administration av jakten, däribland

- registerhållning som avser områden som registrerats för jakt efter älg,
- tilldelning av djur inom områden som registrerats för jakt efter älg, samt
- viltvård, information och utbildning i jaktliga frågor.

⁹ Skogsstyrelsen a. rapport s. 22.

Årligen betalas omkring 65 miljoner kr till viltvårdsfonden, varav fem miljoner kr från älgvårdsfonden. Regeringen beslutar om fördelning av medel ur fonden. År 2007 fördelade regeringen 76 miljoner kr ur fonden för att bidra till att riksdagens mål för viltvård och viltförvaltning uppfylls. Härav tilldelades

- Svenska Jägareförbundet 43,4 miljoner kr för sitt allmänna uppdrag att leda delar av viltvården och jakten,
- Jägarnas Riksförbund 5,6 miljoner kr för rådgivning, utbildning och information i jakt- och viltfrågor,
- Naturvårdsverket 17,5 miljoner kr för vilt- och rovdjursforskning samt 4 miljoner kr för att driva jaktkorts- och jägarexamensregistren,
- Statens Veterinärmedicinska Anstalt 3 miljoner kr för viltverksamhet, undersökning av vilda djur,
- Polisen 700 000 kr för att organisera eftersök och omhändertagande av statens vilt,
- Naturskyddsföreningen 600 000 kr för sina projekt att bevara pilgrimsfalk, havsörn och vitryggig hackspett,
- länsstyrelserna 600 000 kr för bidrag till bildande av viltvårdsområden, samt
- Kammarkollegiet och Posten 900 000 kr för förvaltning av fonden och jaktkortsblanketter.¹⁰

Kammarkollegiet betalade ur viltvårdsfonden under åren 2006 och 2007 varje år drygt 400 000 kr till polismyndigheter för de kostnader som hade betalats för eftersök av statens vilt.¹¹

¹⁰ Naturvårdsverkets webbplats www.naturvardsverket.se.

¹¹ Kammarkollegiets redogörelse för viltvårdsfonden 2007.

3 Trafikskadelagen

3.1 Regleringens huvuddrag

I trafikskadelagen (1975:1410) finns bestämmelser om trafikförsäkring för motordrivet fordon och om ersättning (trafikskadeersättning) från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon. Lagen trädde i kraft den 1 juli 1976 och ersatte då dels lagen (1916:312) om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, dels lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon. I den nya lagen sammanfördes bestämmelser om ersättning för trafikskador och regler om obligatorisk trafikförsäkring.

Lagen bygger på nofault-principen, som innebär att trafikskador ersätts oavsett om de orsakats genom vållande eller på annat sätt; ersättning lämnas, alltså på strikt ansvarsgrund. En nyhet var att även skador som drabbar förare ersätts enligt principen om nofault. En annan viktig nyhet var att ersättningsansvaret ligger direkt på trafikförsäkringsgivarna och är frikopplat från allt personligt skadeståndsansvar.

Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik, ersätts skadan ur trafikförsäkringen för det fordonet, även om skadan har orsakats av ett annat fordon. I andra fall ersätts skadorna ur trafikförsäkringen för det skadeorsakande fordonet. Ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga principer.

Ägaren till ett motordrivet fordon är skyldig att hålla fordonet trafikförsäkrat. Denna skyldighet motsvaras av en kontraheringsplikt för trafikförsäkringsbolagen, som är skyldiga att tillhandhålla trafikförsäkring mot skäligen premie.

Ersättning ska utges även om det orsakande fordonet är okänt eller saknar trafikförsäkring eller är utländskt och framförs i Sverige. I sådana fall betalas ersättningen av Trafikförsäkringsföreningen, som är en sammanslutning för alla trafikförsäkringsbolag.

Det slutliga ansvaret för utbetalade trafikskadeersättningar regleras i ett återkravsförfarande mellan trafikförsäkringsbolagen.

Sverige deltar i internationellt samarbete rörande ersättning för trafikskador, dels inom EU, dels inom en vidare krets av stater, det s.k. gröna kortsystemet.

3.2 Fordonskategorier

I lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) definieras olika fordonsslag. Lagen är formellt inte tillämplig på trafikskadelagen, men den torde ändå ge upplysning om innebörden i vissa uttryck som används i den lagen.¹

Med fordon avses enligt lagen om vägtrafikdefinitioner en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor.

Fordon delas in i olika kategorier, bl.a. motordrivet fordon, dvs. fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte eldrivna rullstolar eller cyklar.

Motordrivna fordon delas i sin tur in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Indelningen baseras dels på fordonens ändamål, dels på fordonens hastighet. Om ett motordrivet fordon är avsett att användas huvudsakligen på väg och är inrättat att användas självständigt för person- eller godsbefordran, är det ett motorfordon. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder. En traktor är ett motordrivet fordon som är inrättat för att dra annat fordon eller motorredskap. Ett motorredskap är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap. Om traktor och motorredskap kan köra i högre hastighet än 30 km/tim är de att rubricera som motorfordon. Ett terrängmotorfordon är ett motordrivet fordon som är inrättat för person- och godsbefordran i terräng.

3.3 Tillämpningsområde

I 1 § första stycket trafikskadelagen anges den lagens tillämpningsområde. Lagen gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning).

¹ Jfr prop. 2000/01:95 s. 95.

I paragrafen anges också genom uteslutningsmetoden vilka slags motordrivna fordon som lagen tillämpas på. Den tillämpas på motordrivna fordon som 1) *inte* är avsedda att föras av gående, 2) *inte* används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde, 3) *inte* är motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

Skador orsakade av fordon som trafikskadelagen inte tillämpas på bedöms enligt vanliga skadestandsregler. Det innebär att den skadade i allmänhet måste bevisa att skadan orsakats av antingen vårdslöshet vid fordonets framförande eller bristfällighet hos fordonet.

I följd av trafik

Trafikskadelagens tillämpningsområde avgränsas i ett viktigt hänseende genom regeln att trafikskadeersättning lämnas endast om skadan har uppstått i följd av trafik med motordrivet fordon. Trafikskadelagen ersatte tidigare bestämmelser om ansvar för trafikskador som vilade på culperegeln och som gjorde det nödvändigt att utreda vem som var vållande till en trafikolycka. Med den nya lagen blev det i stället avgörande om fordonet hade orsakat olyckan när det var i trafik. Uttrycket ”i följd av trafik” är alltså centralt vid tillämpningen av trafikskadelagen och har gett upphov till en omfattande rättspraxis.²

Det behöver inte vara fråga om en kollision mellan två fordon. Om ett fordon kör ut på en huvudled utan att iaktta stopplikten och därmed orsakar att ett mötande motordrivet fordon väjer och kör ned i diket och skadas har den skadan inträffat i följd av trafik.

Normalt är fordonet i rörelse när en skada uppkommer i följd av trafik, men det är fråga om skada i följd av trafik också när ett fordon har stannat och föraren öppnat bildörren så att en cyklist kör in i dörren. Ett annat exempel kan vara att fordonet har ställts upp på en plats på ett sådant sätt att det orsakar en olycka. Högsta domstolen förklarade i rättsfallet NJA 2007 s. 997 att skadan hade uppstått i följd av trafik när en bilförare, som hade stigit ur bilen för att skrapa bort is från vindrutorna, i samband därmed hade halkat omkull och skadat sig. I domskälen uttalade Högsta domstolen

² Se Marcus Radetzki i Svensk Juristtidning 2008 s. 371 ff.

att föraren skadades medan han utförde en förberedande åtgärd för att bilen omedelbart därefter skulle kunna framföras på ett trafiksäkert sätt. Skadorna fick därför anses ha sådant samband med hur en bil normalt brukas att de skulle anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Vidare kan anges som exempel på skada i följd av trafik att ett fordon används som "murbräcka" vid inbrott i affär eller att koppingen till ett släpfordon går sönder och fordonet tar en annan väg än dragfordonet.

En förutsättning är att det ska finnas ett adekvat orsakssamband mellan trafiken och skadan. Det är inte självklart att skadan kan anses ha uppstått i följd av trafik om en passagerare tappar en brinnande cigarett i knäet så brand uppstår i kläderna.

3.4 Trafikförsäkring

Försäkringsplikt

I 2 § första stycket trafikskadelagen föreskrivs vilka motordrivna fordon som är trafikförsäkringspliktiga. "Trafikförsäkring ska finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet." Enligt 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska bl.a. bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon vara registrerade för att få brukas. Vissa undantag från registreringskyldigheten anges i 1 § och 13–16 §§ lagen om vägtrafikregister. I 3 och 4 §§ trafikskadelagen föreskrivs vissa undantag från skyldigheten att hålla trafikförsäkring, bl.a. för fordon som ägs av staten och fordon som ägs av annan stat eller som är hemmahörande i eller ska föras till annan stat.

Det är fordonets ägare som ska teckna försäkring för fordonet, 2 § andra stycket trafikskadelagen. Vem som är ägare avgörs av civilrättsliga regler.

Skyldighet att meddela trafikförsäkring

En försäkringsgivare som fått tillstånd att meddela trafikförsäkring har kontraheringsplikt; han är alltså skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. Ett tillstånd kan begränsas till att gälla försäkring

åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område, 5 § trafikskadelagen.

3.5 Trafikskadeersättning

För personskada och sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning, 8 § trafikskadelagen. Begreppen personskada och sakskada har samma innebörd i trafikskadelagen som i skadeståndslagen (1972:207). Till personskada räknas såväl kroppsliga som psykiska defekttillstånd, vare sig de har framkallats genom fysiska medel eller på annat sätt.³ Begreppet sakskada syftar i första hand på genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål, vare sig dessa är fast egendom eller lösa saker.⁴

Trafikskadeersättning omfattar inte ren förmögensskada enligt 1 kap. 2 § skadeståndslagen.

I fråga om trafikskadeersättning tillämpas 5 kap. och 6 kap. 3 § skadeståndslagen samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor, 9 § trafikskadelagen. Enligt 5 kap. 1 § skadeståndslagen omfattar skadestånd till den som har tillfogats personskada ersättning för 1. sjukvårdskostnad och andra kostnader för den skadelidande, inbegripet skälig kompensation till den som står den skadelidande särskilt nära, 2. inkomstförlust, 3. fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur (sveda och värk) eller av bestående art (lyte eller annat stadigvarande men) samt särskilda olägenheter till följd av skadan. I 5 kap. 7 § skadeståndslagen anges vilka skadeföljder som ersätts vid sakskada, nämligen 1. sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, 2. annan kostnad till följd av skadan, 3. inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.

Även om trafikskadeersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga grunder utgör den formellt sett inte skadestånd. Trafikskadeersättningen betalas nämligen direkt ur trafikförsäkringen. Trafikförsäkringsgivaren är således primärt ersättningskyldig oavsett vilken skyldighet att betala skadestånd som kan följa av andra regler. Som nämnts bestäms dock trafikskadeersättningens storlek med tillämpning av skadeståndslagens regler.

³ Se Bengtsson m.fl., Skadeståndslagen, 2 uppl. 2006, s. 140 ff.

⁴ Se Bengtsson m.fl., a.a. s. 319 ff.

Objektivt ansvar

Att trafikskadeersättning lämnas utan att det krävs att någon varit vållande till trafikolyckan framgår av 10 § trafikskadelagen. Ersättningen utges på objektiv grund, dvs. utan att någon behöver utpekas som skyldig till olyckan. Frågor om vållande har dock betydelse för inblandade försäkringsbolags inbördes ansvar. Graden av vållande fastställs av försäkringsbolagen i ett regressförfarande för att kostnaden för skadan slutligen ska debiteras det bolag vars försäkringstagare varit vållande, 22 § trafikskadelagen.

Ansvarigt försäkringsbolag

Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för det fordonet, även om andra fordon har varit inblandade, 10 § trafikskadelagen. Uppkommer i trafik med motordrivet fordon annan person- eller sakskada än som anges i 10 § (skadan tillfogas annan än förare eller passagerare), lämnas trafikskadeersättning från det påkörande fordonet, 11 § första stycket trafikskadelagen.

Om flera trafikförsäkringar är ansvariga för en och samma skada, svarar de solidariskt för ersättningen, 13 § trafikskadelagen.

Maximibelopp

Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kr, 14 § trafikskadelagen. Är flera fordon inblandade, står lika många begränsningsbelopp till förfogande vid en och samma trafikolycka som antal fordon.

Oförsäkrade fordon

För *svenska statens fordon* behöver trafikförsäkring inte tecknas, 3 § trafikskadelagen. Motsvarande gäller i fråga om vissa fordon som tillhör en främmande stat. Trafikskadeersättning utges i dessa fall av svenska staten, 15 § trafikskadelagen.

Motordrivna fordon från stater som är anslutna till det s.k. *gröna-kort-systemet* samt fordon från stater som är *medlemmar* i EU

eller har ingått särskild överenskommelse på trafikförsäkringsområdet med EU har med stöd av 4 § 2 trafikskadelagen undantagits från trafikförsäkringsplikten. För skador som dessa fordon orsakar i Sverige svarar trafikförsäkringsbolagen solidariskt genom Trafikförsäkringsföreningen, 16 § första stycket trafikskadelagen. Trafikskadeersättning till skadade förare och passagerare i utländska motorfordon lämnas av Trafikförsäkringsföreningen, som sedan vad gäller skadade passagerare kan återkräva ersättningen från den utländske försäkringsgivaren eller från Trafikförsäkringsföreningens motsvarighet i motorfordonets hemland. Om den skadade föraren saknar egen förarplatsförsäkring, kan Trafikförsäkringsföreningen däremot inte återkräva ersättning som föreningen betalat till honom.

Om ett motordrivet fordon trots försäkringsplikten saknar trafikförsäkring, får den skadade vända sig med sina krav på ersättning till Trafikförsäkringsföreningen, 16 § andra stycket trafikskadelagen.

Om ett motordrivet fordon som orsakar skada inte kan identifieras, t.ex. därför att föraren har smitit från olycksplatsen, lämnas trafikskadeersättning av Trafikförsäkringsföreningen, 16 § tredje stycket trafikskadelagen. I rättsfallet NJA 2006 s. 721 har Högsta domstolen uttalat sig om beviskravet i en sådan situation. För bifall till den skadelidandes talan krävs att det framstår som klart mer sannolikt att skadeorsaken varit den som den skadelidande uppgivit än att orsaken varit en annan.

3.6 Skadestånd i stället för trafikskadeersättning

Det är enligt 18 § trafikskadelagen möjligt för den skadelidande att – i stället för att kräva trafikskadeersättning från försäkringsbolaget – kräva skadestånd av den som har varit vållande till en skada. Tanken bakom trafikskadelagen är dock att det är trafikförsäkringskollektivet som ska bära kostnaderna för skador i följd av trafik. Denna regel motverkar detta syfte men ordningen återställs genom regeln om subrogation i 19 § trafikskadelagen. Den skadeståndsskyldige kan kräva försäkringsbolaget på det skadestånd som han har utgivit till den skadelidande och som avser skador som omfattas av trafikskadelagen. Den som utgett skadestånd kan dock inte få det som försäkringsgivaren hade kunnat återkräva från skadevållaren, om denne hade orsakat skadan uppsåtligen, genom grov

vårdslöshet eller vårdslöshet jämte rattfylleri eller grovt rattfylleri, 20 § trafikskadelagen.

Återkravsrätten enligt 19 § innebär att den skadeståndsskyldige inträder i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Den skadeståndsskyldige kan alltså inte få mer än vad den skadelidande skulle ha fått i trafikskadeersättning. Det finns ytterligare en begränsning. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning bortfallit på grund av omständigheter som inträffat efter skadehändelsen, t.ex. preskription, kan den skadelidande i regel inte i stället rikta anspråk på skadestånd om inte särskilda skäl föreligger, 18 § första stycket trafikskadelagen.

4 Svenska jägareförbundets förslag till nytt ersättningssystem

Svenska Jägareförbundet har i brev den 28 augusti 2006 till Jordbruksdepartementet föreslagit ett system för schablonersättning med följande utformning.

Djur	björn	älg	övriga ersättningsberättigande arter
Ersättning per eftersöksekipage med hund, oavsett nedlagd tid, reseavstånd, antal personer och hundar	2 000 kr	800 kr	500 kr

Pris per *kontaktperson*: 50 kr per eftersökssituation med tillägg 50 kr om viltolycksplatsen måste besökas för att fastställa exakta läget.

Ersättningsanspråk ska som i dag ställas till polismyndigheten och villkoret för att ersättning ska betalas ut är att viltolycksrapport biläggs.

Svenska Jägareförbundet har vidare anfört att de särskilda förhållanden som gäller i Norrbottens län med stora geografiska avstånd kan föranleda särskilt hänsynstagande. Förbundet har hemställt om att få återkomma med en differentiering av ersättningsnivån i det avseendet.

Samtidigt med förslaget hemställer Svenska Jägareförbundet att ersättningen till eftersökspersonal inklusive kontaktmännen för denna samhällsnyttiga insats betraktas som en kostnadsersättning för att bestrida kostnader för utrustning som vapen, hund och övrig eftersöksutrustning samt nedlagda kostnader för telefon och transporter. Det kan enligt förbundet inte vara rimligt att denna "ersättning" som understiger de faktiska kostnaderna ska beskattas och inte heller att uppdraget ska betraktas som ett arbetstagarförhållande.

Svenska Jägareförbundet framför avslutningsvis sin bestämda uppfattning att ifrågavarande kostnader fortsättningsvis inte ska belasta Viltvårdsfonden. Det måste enligt förbundet betraktas som både ologiskt och oskäligt att jägarna ska ersätta "sig själva" för en från samhällets sida mycket angelägen verksamhet. Jägarnas insatser i detta avseende innebär dessutom ett mycket stort mått av ideella insatser vilket medför stora besparingar för samhället. Jägareförbundet anser således att viltolycksverksamheten ska bestridas med allmänna medel och att ersättningen till den som arbetar med eftersöksverksamheten även fortsättningsvis ska administreras av polismyndigheten.

Kostnaden för ett nytt ersättningssystem

Svenska Jägareförbundet gör följande bedömning av kostnaderna för det föreslagna systemet.

Antalet engagerade jägare och kontaktmän är närmare 6 000 i hela landet. Dessa kontaktas vid omkring 90 procent av alla viltolyckor, vilket innebär omkring 30 000 fall. Av dessa utgör 25 000 rådjur, 4 000 älgar och 1 000 av olyckor med hjort, vildsvin och stora rovdjur.

Svenska Jägareförbundet föreslår att de viltarter beträffande vilka kostnaden för eftersök ersätts ska utökas med arterna rådjur, vildsvin och mufflonfår.

Om kontaktmännen begär grundersättning i samtliga fall och tilläggsersättning i 1/3 av fallen innebär det 1,5 miljoner kr (30 000 olyckor x 50 kr) plus 0,5 Mkr (10 000 olyckor x 50 kr).

I dag saknas statistik avseende genomförda eftersök med hund men Svenska Jägarförbundet uppskattar att detta sker i maximalt 1/3 av antalet anmälda viltolyckor. Detta innebär en uppskattad siffra på 5 miljoner kr (10 000 olyckor x 500 kr).

Den totala kostnaden för ersättning vid viltolyckor skulle därmed uppgå till omkring 7 miljoner kr enligt Svenska Jägarförbundets förslag.

5 Departementspromemorian Eftersök av trafikskadat vilt (Ds2008:35)

Jordbruksdepartementet har i promemorian Eftersök av trafikskadat vilt (Ds 2008:35) föreslagit att den nuvarande frivilliga verksamheten med uppspårning och avlivning av vilt som har skadats vid sammanstötning med motorfordon, eftersök, regleras närmare. Det föreslagna systemet beskrivs enligt följande. Polisen har ett huvudansvar för organisation och samordning av verksamheten och svarar för föreskrifter om polismyndighetens medverkan vid eftersök. Naturvårdsverket ges rätt att meddela föreskrifter rörande själva eftersöket. Efter det att en anmälan om inträffad viltolycka har kommit till polisen kan polisen ge ett uppdrag om eftersök. Liksom när det gäller skadskjutet vilt får eftersök ske på annans mark. Polisen ska om möjligt underrätta berörd markägare eller jakträttshavare om beslutet. Straffsanktionen för underlåtenhet att anmäla en kollision mellan motorfordon och vilt utvidgas till att avse även tillfällen när någon skada på djuret inte har kunnat konstateras. Underlåtenhet att märka ut viltolycksplats straffsanktioneras. Kostnadsersättning för eftersök av trafikskadat vilt lämnas tills vidare ur viltvårdsfonden.

I promemorian lämnas även förslag till författningsreglering.

6 Överväganden

6.1 Bör ersättning för eftersök betalas ur trafikförsäkringen?

Utredningens bedömning: Ersättning för kostnader i samband med eftersök av trafikskadat vilt bör inte utges från trafikförsäkringen.

Den fråga som Jägareförbundets framställning aktualiserar är hurvida trafikförsäkringen bör ersätta kostnaden för eftersök av vilt som sker på föranstaltande av polismyndighet. Det handlar alltså om sådana kostnader som regleras i 39 § jaktförordningen, dvs. kostnader som uppkommer när polismyndigheten fullgör vissa åligganden enligt jaktlagstiftningen.

Det är inte en uppgift för utredningen att ta ställning till vilka kostnader som närmare bestämt ska omfattas av en eventuell reglering, inte heller hur stora ersättningarna ska vara. Dessa frågor bereds i Jordbruksdepartementet och behandlas i den i avsnitt 5 beskrivna departementspromemorian.

Från trafikförsäkring betalas ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Endast personskada och sakskada ersätts, däremot inte ren förmögenhetsskada. När ersättningen bestäms tillämpas 5 kap. skadeståndslagen.

Begreppet sakskada definieras inte i skadeståndslagen. I första hand syftar begreppet på genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål, vare sig dessa är fast egendom eller lösa saker. Skadestånd med anledning av sakskada omfattar enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen ersättning för

- sakens värde
- annan kostnad till följd av skadan
- inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.

Av paragrafen framgår inte vilka som tillhör kretsen av dem som är berättigade till ersättning i anledning av en sakskada. Även annan än ägaren till ett skadat föremål kan vara ersättningsberättigad, t.ex. en nyttjanderättshavare eller en innehavare av annan begränsad sakrätt.

Vilda djur är i och för sig saker i skadeståndsrättslig mening. Skada på vilt är dock inte skadeståndsgrundande – med det undantag som framgår av rättsfallet NJA 1995 s. 249 (ersättning till staten för fridlyst djurarts bevarande) – eftersom det inte finns någon skadelidande som är ersättningsberättigad. Kostnad för eftersök av skadat vilt grundar därför inte rätt till skadestånd enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen. Redan på grund härav kan enligt gällande regler inte heller trafikskadeersättning komma i fråga. Det kan tilläggas att rätten till skadestånd för sakskada begränsas av principen att tredjemansskada inte ersätts. Det är bara den som drabbas omedelbart av en sakskada som har rätt till ersättning för skadan.¹

Trafikskadelagen syftar till att ge individuell ersättning på skadeståndsrättslig grund till den som drabbas av personskada eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon. Den ersättning som nu diskuteras har annan karaktär. Det är fråga om betalning till den som i ett allmänt intresse verkar i eftersök av trafikskadat vilt. En reglering som gör ersättning för eftersök till en del av trafikförsäkringen ger därför upphov till en mängd problem av såväl författningsteknisk som praktisk natur. Det blir oklart i vilken utsträckning försäkringsavtalslagens (2005:104) bestämmelser om t.ex. försäkringsersättning och reglering av försäkringsfall blir tillämpliga på utbetalningar av ersättning för eftersök. Det skapar också oklarhet i gränsöverskridande fall, med hänsyn till att trafikförsäkring som tecknas i andra länder inte torde omfatta sådan ersättning.

Starka systematiska skäl talar således mot att eftersökskostnader ersätts ur trafikförsäkringen och utredningen vill inte föreslå en sådan reglering. Om en annan lösning än den nuvarande, dvs. att kostnader för eftersök ersätts ur Viltvårdsfonden, ska väljas ligger det närmare till hands att söka en annan offentlig finansiering t.ex. över statsbudgeten.

Det hittills anförda innebär inte att det är omöjligt att låta trafikförsäkringen omfatta eftersök av trafikskadat vilt. Det ligger naturligtvis i lagstiftarens makt att sätta sig över systematiska hin-

¹ Se Bengtsson m.fl., Skadeståndslagen 3 uppl. 2008 s. 40.

der och föreskriva att trafikförsäkringen ska ersätta kostnader för eftersök av trafikskadat vilt. En sådan lagstiftningsuppgift är emellertid inte okomplicerad. I det följande lämnar utredningen synpunkter på hur en sådan lagreglering skulle kunna ske.

6.2 Överväganden beträffande en reglering av rätt till ersättning för eftersök av trafikskadat vilt

6.2.1 Allmänna utgångspunkter

Trafikskadelagen bygger på att en enskild skadelidande kan begära ersättning från ett fordonets trafikförsäkring. Den systematiken bör behållas även beträffande ersättning för eftersök av trafikskadat vilt. Det sagda innebär att det är den jägare som haft kostnader härför som får begära ersättning från det sammanstötande fordonets trafikförsäkring. Av förenklingsskäl bör dock kontaktpersonen för eftersöket kunna begära ersättning för hela jaktlagets kostnader och sedan fördela pengarna till de olika deltagarna.

Det bör uppmärksammas att det kan finnas en risk för att en sådan ordning som nu angetts minskar viljan att underrätta polismyndigheten om viltolyckor. Det hänger samman med att fordonägaren kan förlora i bonusklass vid utbetalning ur fordonets trafikförsäkring. Det kan heller inte uteslutas att försäkringstagaren i vissa fall kan komma att få vidkännas en självrisk vid sådan utbetalning. Utredningen vill dock inte skissera någon annan metod för ersättning i enskilda fall då varje sådan skulle te sig än mindre systematiskt naturlig.

6.2.2 Vilken författningsnivå krävs?

En grundläggande fråga är vilken författningsnivå som krävs för en reglering av en rätt för den som på uppdrag av polismyndighet eftersöker trafikskadat vilt att erhålla ersättning ur trafikförsäkringen för kostnader i samband med eftersöket.

Föreskrifter om enskildas ekonomiska förhållanden inbördes meddelas enligt 8 kap. 2 § regeringsformen genom lag. Någon möjlighet för riksdagen att till regeringen delegera normgivningen på ifrågakvarande område finns inte. En föreskrift om att ersättning för

eftersök av trafikskadat vilt ska betalas ur trafikförsäkringen måste därför tas in i en av riksdagen beslutad lag.

Frågan kan emellertid ställas om även ersättningens storlek måste regleras i lag. Regeringen får nämligen enligt 8 kap. 13 § 1 regeringsformen genom förordning besluta föreskrifter om verkställighet av lag. Ersättningsnivåerna kan behövas ändras från tid till annan och det skulle medföra uppenbara praktiska fördelar av sådana ändringar kunde beslutas av regeringen utan riksdagens medverkan. Om vad föreskrifter angående verkställighet av lag får innehålla anförde föredragande departementschefen bl.a. följande i förarbetena till regeringsformen.²

Med föreskrifter om verkställighet av lag bör enligt min mening i första hand förstås tillämpningsföreskrifter av rent administrativ karaktär. I viss utsträckning torde det emellertid vara ofrånkomligt att tillåta, att regeringen med stöd av sin behörighet att besluta verkställighetsföreskrifter i materiellt hänseende "fyller ut" en lag, även om lagen i och för sig skulle befinna sig inom det obligatoriska lagområdet. En förutsättning för att regeringen skall få göra detta måste emellertid vara, att den lagbestämmelse som skall kompletteras är så detaljerad att regleringen inte tillförs något väsentligt nytt genom den av regeringen beslutade föreskriften. I verkställighetsföreskriftens form får således inte beslutas om något som kan upplevas som ett nytt åläggande för enskilda eller om något som kan betraktas som ett tidigare ej föreliggande ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden.

Inom det obligatoriska lagområdet anses verkställighetsföreskrifter så långt möjligt böra undvikas för utfyllnad av privaträttsliga och centralt straffrättsliga lagregler. På privaträttens område förekommer också verkställighetsföreskrifter mycket sparsamt och regeringsförslag med möjlighet att komplettera privaträttsliga bestämmelser med materiella verkställighetsföreskrifter har mött ett visst motstånd från lagrådets sida.³

Räckvidden av regeringens rätt att meddela verkställighetsföreskrifter har ifrågasatts i olika sammanhang. Ett lagstiftningsärende som har intresse i sammanhanget är tillkomsten av lagen (1981:739) om ersättning för inkassokostnader m.m.⁴ I 4 § första stycket i den lagen anges att ersättningskyldighet enligt vissa bestämmelser i lagen gäller endast kostnader som har varit skäligen påkallade för att ta tillvara borgenärens rätt. I andra stycket av

² Prop. 1973:90 s. 211.

³ Se H. Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, 3 uppl. 1999, s. 129 ff.

⁴ Prop. 1980/81:10.

samma paragraf anges att ersättning utgår med skäligt belopp enligt vad regeringen föreskriver. I förordningen (1981:1057) om ersättning för inkassokostnader m.m. föreskrivs att ersättning enligt nämnda lag lämnas, om det inte finns skäl för annat, med högst vissa belopp för olika åtgärder. Regeringens förslag till lagstiftning hade bl.a. föregåtts av en remissbehandling avseende en departementspromemoria med förslag till sådan reglering som nyss beskrivits. Därvid hade Rättegångsutredningen i sitt remissvar anfört att promemoriaförslaget med hänsyn till regeringsformens bestämmelser om lagstiftningsmakten inte var invändningsfritt. Utredningen menade att den föreslagna bestämmelsen att regeringen bestämmer om ersättningens storlek knappast har täckning i regeringsformens bestämmelser.⁵ Föredragande statsrådet anförde emellertid följande i sin motivering till förslaget.⁶

Jag föreslår därför att det i den nya lagen tas in en bestämmelse som innebär att ersättning för de olika ersättningsgilla indrivningsåtgärderna utgår med skäligt belopp och att det får ankomma på regeringen att meddela närmare bestämmelser om ersättningsbeloppens storlek. Dessa bestämmelser får karaktären av sådana verkställighetsföreskrifter till lagen som avses i 8 kap. 13 § första stycket 1 regeringsformen och som alltså får meddelas av regeringen. -- Den sålunda föreslagna regleringen innebär, i förening med vad jag har föreslagit i föregående avsnitt, att den nya lagen kommer att innehålla alla grundläggande förutsättningar för gäldenärens skyldighet att ersätta borgenärens indrivningskostnader, medan regeringen avses meddela endast vissa bestämmelser om ersättningsbeloppens storlek för normala fall. Denna ordning överensstämmer med den som gäller enligt 17 § konsumentkreditlagen (1977:981, ändrad senast 1978:866) och 9 § lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl. (ändrad senast 1978:867) i fråga om en borgenärs rätt att i mål om handräckning för återtagande av vara tillgodoräkna sig ersättning för eget arbete m. m. Med anledning av vad rättegångsutredningen har anfört i sitt remissyttrande kan framhållas att frågan om det grundlagsenliga i en författningsreglering av den här ifrågavarande innebörden ingående belystes i samband med tillkomsten av de båda sistnämnda lagarna (se prop. 1976/77:123 s. 132 f, 183, 357–359 och 372 samt prop. 1977/78:142 s. 95, 159–163 och 166). Det saknas skäl att i detta sammanhang frånga den ståndpunkt som då intogs av regeringen och riksdagen.

⁵ A. prop. s. 102.

⁶ A. prop. s. 103.

Lagrådets majoritet yttrade följande beträffande ifrågavarande bestämmelse.⁷

I andra stycket av förevarande paragraf stadgas att ersättning utgår med skäligt belopp enligt vad regeringen närmare föreskriver. Regeln innebär att det skall ankomma på regeringen att ange vad som utgör en skälig kostnadsersättning. Frågan i vad mån enligt RF en sådan uppgift kan ankomma på regeringen har tidigare aktualiserats på snarlika ämnesområden som det i förevarande lagstiftningsärende. Här må hänvisas till prop. 1976/77:123 med förslag till konsumentkreditlag och prop. 1977/78:142 med förslag till lag om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. Flertalet av ledamöterna i de lagråd, som avgivit yttranden i berörda lagstiftningsärenden, måste anses ha mer eller mindre klart angivit, att RF icke medger att uppgift av förut angiven art ankommer på regeringen. I båda lagstiftningsärendena har emellertid riksdagen antagit lagar som innebär att sådan behörighet ansetts kunna tillkomma regeringen. Med hänsyn till det anförda synes det inte meningsfullt att i detta ärende taga upp ifrågavarande spörsmål till en allsidig belysning. Det må endast erinras om att frågan, huruvida föreskrifter, som regeringen utfärdar i enlighet med en regel sådan som den i andra stycket upptagna, äger rättslig giltighet, står öppen, intill dess spörsmålet prövats av domstol i mål om bestämmande av sådan kostnadsersättning som det här gäller.

Det finns ett begränsat antal rättsfall från Högsta domstolen och Regeringsrätten vad gäller innebörden av begreppet verkställighetsföreskrifter. Så har t.ex. Regeringsrätten i ett antal avgöranden använt lagprövningsrätten och underkänt myndighetsföreskrifter som gått utöver vad myndigheten fått föreskriva i form av verkställighetsföreskrifter.⁸

Frågan om ersättningens storlek vid eftersök av vilt är inte helt lik regleringen av ersättning för inkassokostnader. I sistnämnda fall är ett uttalat syfte med regleringen att skydda gäldenärer mot alltför höga inkassokostnader. Det handlar om att regeringen inom mycket begränsade ramar bestämmer en skälig (inte för hög) ersättningsnivå. I fallet med ersättning för kostnader vid eftersök handlar det i stället om att allmänt bestämma en ersättningsnivå för ersättning som en enskild ska ha rätt att begära av en annan enskild. Någon av principiella skäl betingad begränsning i ersättningsnivån finns inte. Det finns mot bakgrund av det anförda anledning att bedöma utrymmet för att reglera ersättningsnivån vid eftersök av vilt genom verkställighetsföreskrifter som ytterst begränsat, om

⁷ A. prop. s. 329 f.

⁸ Se t.ex. RÅ 1997 ref. 50 och RÅ 2002 ref. 98.

det över huvud taget är möjligt. Utredningens slutsats blir därför att även bestämmelser om ersättningens storlek vad gäller eftersök av vilt kräver lagform.

6.2.3 En ordning för ersättning vid eftersök av trafikskadat vilt

Polismyndighetens roll

I departementspromemorian Eftersök av trafikskadat vilt (Ds 2008:35) som beskrivits i avsnitt 5 föreslås att polismyndigheten ges möjlighet att besluta om eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon. Det innebär en formalisering av vad som i dag sker på frivillig väg. Enligt promemorian bör förslaget lämpligen genomföras genom införande av en ny paragraf, 28 a §, i jaktlagen. Polismyndigheten bör genom denna få möjlighet att vidta de åtgärder som behövs för att vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med motorfordon ska kunna spåras upp och avlivas. I detta ligger att polismyndigheten får befogenhet att besluta om uppdrag att spåra upp och avliva vilt även på annans mark. En eftersökspatrull kan därigenom ges i uppdrag att vidta de åtgärder som behövs för att spåra upp och avliva viltet. Polismyndigheten kan vid behov ange villkor för uppdraget, såsom att detta ska genomföras utan användande av lampor eller motorfordon.

Utredningen har tagit departementspromemoriens förslag som utgångspunkt för en reglering av ersättning vid eftersök av trafikskadat vilt.

Vilka djurarter kan det ersättningsberättigade eftersöket avse?

Enligt nuvarande bestämmelser ersätts kostnader för eftersök endast när ett djur som tillhör kategorin statens vilt har påkörts. Ersättningen utges därvid från Viltvårdsfonden. I det här skisserade systemet för ersättning för eftersök av trafikskadat vilt utökas den grupp av djurarter för vilka ett ersättningsgillt eftersök kan ske. Ersättningen utges dessutom, till skillnad från i dag, från trafikförsäkringen. De djurarter som enligt departementspromemorian ska omfattas av ett nytt ersättningssystem motsvarar de arter som anges i 40 § jaktförordningen (1987:905). I den bestämmelsen stadgas en skyldighet att märka ut den plats där en trafikolycka med

vissa angivna djur ägt rum och även att underrätta polismyndighet om olyckan. Urvalet i 40 § jaktförordningen grundas på erfarenhet av vilka arter som normalt har möjlighet att överleva en sammanstötning med motordrivet fordon och där dessutom eftersök kan förväntas leda till att djuret hittas. De ifrågavarande djurarterna är björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn.

För vilka kostnader lämnas ersättning?

Det torde inte ligga i utredningens uppdrag att närmare ta ställning till vilka kostnader vid eftersök som bör vara ersättningsbara och till vilken storlek.

Svenska Jägareförbundet har, som beskrivits i avsnitt 4 föreslagit ett schabloniserat system där kostnadsersättning lämnas per eftersök oavsett antalet deltagande personer, antal deltagande hundar, nedlagd tid och reseavstånd. I departementspromemorian har Jordbruksdepartementet i princip ställt sig bakom förslaget. Den i betänkandet skisserade lösningen för ersättning bygger – utan egna överväganden i den delen – på förslaget i departementspromemorian. Enligt denna bör ersättningen för eftersök av björn, varg, järv och lo vara 2 000 kr, för älg och vildsvin 800 kr och för övriga ersättningsberättigade arter 500 kr. Överstiger resan till eftersöket 50 km enkel väg bör dock särskild reseersättning lämnas. Detta har främst sin aktualitet i Norrbottens län. För kontaktperson bör ersättningen vara 200 kr per eftersökssituation. Om kontaktpersonen måste åka ut för att lokalisera platsen för kollisionen för att kunna kalla in rätt eftersöksekipage bör ersättningen vara ytterligare 200 kr.

Vem är ersättningskyldig?

Huvudregeln bör vara att det är trafikförsäkringen för det fordon som sammanstött med djuret som ska betala ersättning för eftersök. När det t.ex. handlar om oförsäkrade eller okända fordon eller när fler än ett fordon varit inblandade i olyckan, bör så långt möjligt de regler i trafikskadelagen tillämpas som gäller beträffande trafikskadeersättning. En redogörelse för vad som sålunda gäller har lämnats i avsnitt 3.

Eftersom statens fordon inte är trafikförsäkringspliktiga (se avsnitt 3.4 och 3.5) kommer Kammarkollegiet, som handlägger frågor om ersättning för skador i följd av trafik när sådana fordon är inblandade att få handlägga frågor om ersättning även för kostnader för eftersök av trafikskadat vilt som sammanstött med statens fordon.

Ansökan m.m.

Av förenklings skull bör kontaktpersonen vara den som hos försäkringsbolaget, Trafikförsäkringsföreningen eller Kammarkollegiet gör ansökan om ersättning för samtliga ersättningsgilla kostnader i samband med eftersöket. Om dennes ansökan av någon anledning inte innehåller en begäran om ersättning för en annan deltagares kilometerkostnader bör sistnämnda person själv kunna ansöka om ersättning.

Ansökan bör ske på en särskild blankett som utarbetas i samråd mellan trafikförsäkringsbranschen och Nationella Viltolycksrådet och tillhandahålls av polismyndigheten.

Vem får ersättning?

För de individuella kostnaderna för kontaktperson och för färd med bil betalas ersättningen givetvis ut till den som haft kostnaden. Det särskilda schablonbeloppet för varje eftersök, vars nivå beror på vilken djurart det handlar om, bör betalas ut till kontaktpersonen för överenskommen fördelning mellan eftersöksgruppens deltagare.

Lagtext

Ett utkast till lagtext och författningskommentar finns i *bilaga 2* till betänkandet.

Kommittédirektiv



Överföring av vissa socialförsäkrings- utgifter till trafikförsäkringen

Dir.
2007:53

Beslut vid regeringssammanträde den 3 april 2007.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall lämna förslag till utformningen av regler som möjliggör en överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen.

En utgångspunkt skall vara att den som skadas i en trafikolycka alltid skall vara tillförsäkrad minst den ersättning som han eller hon skulle ha haft rätt till från den allmänna försäkringen, om skadan uppkommit på något annat sätt.

Utredaren skall överväga vem som skall vara ansvarig för att ersätta den drabbade under den tid som en utredning av orsakerna till skadan genomförs och hur det slutliga ansvaret mellan försäkringsbolag och den allmänna försäkringen skall regleras i sådana fall.

Utredaren skall precisera trafikförsäkringens ansvar för rehabilitering av trafikskadade, särskilt med hänsyn till arbetsgivarens rehabiliteringsansvar, hälso- och sjukvårdens ansvar för den medicinska rehabiliteringen samt Försäkringskassans ansvar att samordna rehabiliteringen.

Utredaren skall vidare överväga möjligheten att trafikförsäkringen även skall omfatta kostnaden för eftersök av trafikskadat vilt.

Vid övervägandena skall utredaren särskilt beakta förutsättningar för samverkan mellan privat verksamhet och offentlig, sekretessregler, tekniska förutsättningar för överföring av information, tillsyn och ansvar. Reglerna skall utformas så att enskilda tillförsäkras ett gott skydd för sin personliga integritet.

Utredaren skall även överväga i vilken ordning tvister om ersättning enligt trafikskadelagen skall prövas och om särskilda processregler bör införas.

Vidare skall utredaren lämna de förslag till författningsändringar som behövs samt noga redovisa praktiskt genomförbara lösningar över hur de administrativa system som kommer att krävas för att genomföra förslagen kan utformas. Utredaren skall härvid beakta EG-rättsliga aspekter.

Utredaren skall redovisa uppdraget senast den 30 april 2008.

Bakgrund och utgångspunkter

Enligt Statistiska centralbyråns uppgifter om vägtrafikskador rapporterades under år 2005 drygt 18 000 trafikolyckor med personskada i Sverige. I dessa olyckor dog drygt 400 personer, knappt 4 000 personer skadades svårt och drygt 22 000 skadades lindrigt enligt polisens bedömning. I jämförelse med år 2004 ökade antalet trafikolyckor med personskada något.

Enligt uppgifter från Sveriges Försäkringsförbund har antalet trafikskadade ökat stadigt sedan början av 1990-talet. Från omkring 35 000 anmälda personskador per år i början av 1990-talet är antalet nu uppe i knappa 50 000. Ökningen av antalet personskador i trafiken beror enligt förbundet till stor del på en ökning av antalet anmälda whiplashskador. Whiplashkommissionen konstaterar i sin slutrapport år 2005 att mer än 30 000 personer anmäler nackbesvär efter trafikskada till försäkringsbolag varje år. För alla andra skadetyper såsom skallskador, frakturer och ryggmärgsskador har antalet i stället minskat.

I den officiella statistiken uppgår antalet skadade i trafiken således till omkring 26 000 personer per år. Denna lägre siffra beror på att här ingår endast polisrapporterade skador, vilka är väsentligt färre än skadeanmälningarna till försäkringsbolagen. Samhällets kostnader för dessa olyckor är mycket stora, även om man bortser från produktionsbortfall, personligt lidande och försämrad livskvalitet för de drabbade.

Trafikskadelagen

Enligt trafikskadelagen (1975:1410) skall det tecknas trafikförsäkring för alla motordrivna fordon som inte är avställda. Försäkringen ersätter bl.a. personskador som uppkommer i följd av trafik. Trafikskadelagen bygger på principen att ersättning skall utges oavsett om någon kan anses vållande till en olycka eller inte. Vid personskador bestäms ersättningen enligt reglerna i 5 kap. skadeståndslagen. Det innebär i princip att ersättningen skall ge full kompensation för inkomstbortfall till följd av skadan. Den skadelidande skall, i ekonomiskt hänseende, genom ersättningen försättas i samma läge som om skadan inte inträffat. Staten är inte skyldig att ha trafikförsäkring för sina fordon. Om någon trafikförsäkring inte har tecknats ersätts dock skadan av staten.

Trafikförsäkring får meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det (koncession) enligt försäkringsrörelselagen (1982:713). För utländska försäkringsgivare finns särskilda bestämmelser i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Ersättning enligt trafikskadelagen bestäms i dag, på samma sätt som skadestånd, enligt nettometoden. Detta innebär att när trafikskadeersättning fastställs avräknas sådan ersättning som den skadade har rätt till från den allmänna försäkringen och arbetsskadeförsäkringen samt pension, sjuklön eller annan periodisk ersättning som betalas av arbetsgivaren. Den som betalar sådana förmåner har inte någon återkravs rätt mot försäkringen.

Trafikförsäkringen ger också ersättning för kostnader av olika slag som har uppkommit på grund av skadan, till exempel patientavgifter/egenavgifter för sjukvårdskostnader och läkarbesök, resekostnader etc. Ersättning lämnas dock inte för sådana kostnader som den skadedrabbade kan få ersatta från Försäkringskassan. Ytterligare ersättning ges för ideell skada, det vill säga sveda och värk, lyte och men samt särskilda olägenheter till följd av skadan.

Trafikförsäkringen är utformad så att den garanterar att ersättning betalas även om fordonets ägare inte har betalat sin premie. Detsamma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan. I sådana fall svarar samtliga försäkringsgivare, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring, genom Trafikförsäkringsföreningen solidariskt för ersättningen.

Den allmänna sjukpenningförsäkringen

Den som är försäkrad för arbetsbaserade förmåner enligt socialförsäkringslagen (1999:788) har rätt till sjukpenning enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring om han eller hon har en sjukpenninggrundande inkomst (SGI) av eget arbete som uppgår till minst 24 procent av prisbasbeloppet. Vid beräkning av SGI bortses inom sjukförsäkringen från inkomster som överstiger sju och en halv gånger gällande prisbasbelopp.

Sjukpenningförsäkringen har fyra ersättningsnivåer – hel, tre fjärdedels, halv och en fjärdedels sjukpenning.

Genom lagen (1991:1047) om sjuklön ansvarar arbetsgivaren för ersättningen de fjorton första dagarna i ett sjukfall.

Ersättningsnivån inom sjukpenning- och sjuklönesystemet är 80 procent av ersättningsunderlaget med undantag för den första dagen som utgör karensdag. Inom sjukpenningförsäkringen multipliceras den sjukpenninggrundande inkomsten med faktorn 0,989 vid beräkning av bl.a. sjukpenning.

För personer som insjuknar på nytt inom fem kalenderdagar från det en tidigare sjukperiod avslutats samt för personer som har särskilt omfattande sjukfrånvaro eller har en sjukdom som medför risk för en eller flera längre sjukperioder finns särskilda regler.

Utöver den sjukpenning som utges kan den enskilde via t.ex. kollektivavtalade ersättningar erhålla ytterligare omkring 10 procent av inkomstförlusten. För löntagare som har inkomster över det s.k. inkomsttaket utges som regel 90 procent av den lönedel som överstiger inkomsttaket från avtalsförsäkringar.

Sjuk- och aktivitetsersättning (tidigare förtidspension)

Aktivitetsersättning lämnas till försäkrade i åldrarna 19–29 år medan sjukersättning lämnas till försäkrade i åldrarna 30–64 år. Ersättningen kan beviljas till den som varaktigt eller långvarigt (minst ett år) fått sin arbetsförmåga helt eller delvis nedsatt på grund av sjukdom eller annan nedsättning av den fysiska eller psykiska arbetsförmågan.

Sjukersättning kan beviljas antingen tills vidare eller med tidsbegränsning. Aktivitetsersättning är alltid tidsbegränsad till längst tre år i taget. Ersättningarna består av både ett skydd i form av inkomstrelaterad sjuk- eller aktivitetsersättning och ett grundskydd

i form av garantiersättning. Ersättningarna inflationsskyddas genom att de årligen räknas om i förhållande till förändringarna i prisbasbeloppet.

Den inkomstrelaterade sjuk- och aktivitetsersättningen grundas på en antagandeinkomst som utgörs av genomsnittet av de tre högsta bruttoårsinkomsterna som intjänats under en given period, s.k. ramtid. Längden på denna varierar med den försäkrades ålder. För beräkning av inkomstrelaterad aktivitetsersättning får, om det är fördelaktigare för den försäkrade, antagandeinkomsten – i stället för huvudregeln ovan – beräknas på genomsnittet av de två högsta bruttoårsinkomsterna under en ramtid på tre år.

Den inkomstrelaterade aktivitets- eller sjukersättningen utgör 64 procent av antagandeinkomsten. Inkomstrelaterad ersättning kan betalas ut oavsett i vilket land man är bosatt i och den grundar rätt till ålderspension, vilket inte garantiersättningen gör.

Aktivitets- eller sjukersättning i form av garantiersättning utbetalas till den som saknar eller har en låg inkomstrelaterad aktivitets- eller sjukersättning antingen helt eller som utfyllnad upp till garantinivån. Denna nivå, som är densamma för ogifta och gifta, är åldersrelaterad.

Även för den som erhåller aktivitets- eller sjukersättning kan kompletterande ersättningar utges från avtalsförsäkringar.

Rehabilitering

Vid trafikskada kan rehabilitering krävas för att en skadad skall kunna återkomma till ett normalt liv. Rehabiliteringen förekommer i olika former beroende på den skadedrabbades behov, till exempel arbetslivsinriktad rehabilitering för den som behöver stöd för att återkomma till en anställning och medicinsk rehabilitering för att återställa den fysiska och psykiska funktionsförmågan.

I 22 kap. lagen (1962:381) om allmän försäkring anges att arbetsgivaren i samråd med den sjukskrivne skall ta ansvar för att reda ut den sjukskrivnes rehabiliteringsbehov. Försäkringskassan skall samordna och utöva tillsyn så att rehabiliteringsverksamheten enligt lagen kan genomföras. För en skadedrabbad som genomgår arbetslivsinriktad rehabilitering kan rehabiliteringsersättning i form av rehabiliteringspenning och särskilt bidrag utges. Ersättningsnivån för rehabiliteringspenningen är densamma som för sjukpenning.

Internationella jämförelser

Trafikförsäkringen är i Finland primär i förhållande till andra lagstadgade ersättningssystem när det gäller personskador. Ersättningen bestäms enligt skadeståndslagens regler och omfattar inkomstförlust, sjukvårdskostnader och andra utgifter till följd av skada, sveda och värk samt lyte och annat bestående men.

Trafikförsäkringens primära ställning innebär att den skadelidande inte får någon ersättning från Folkpensionsanstalten (motvarande den svenska Försäkringskassan) för inkomstförlust. Om arbetsgivaren betalat lön till den skadade, ersätts lönekostnaden från trafikförsäkringen.

Från och med 2005 har trafikförsäkringen fullt kostnadsansvar även för sjukvårdskostnader i syfte att förbättra trafikskadepatienters möjlighet att så snabbt som möjligt få vård och kunna återvända till arbetslivet.

Trafikförsäkringsbolagen är även primärt ansvariga för rehabiliteringen av de trafikskadade. Verksamheten hanteras av ett gemensamt organ för branschen, Försäkringsbranschens rehabiliteringscentral, som köper in tjänsterna beroende på den skadades behov.

I Norge och Danmark är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige. Ersättning utgår enligt skadeståndsrättsliga regler och ersättningar från det allmänna och sjuklön från arbetsgivaren avräknas från trafikskadeersättningen. Olika former av regressrätt finns, t.ex. har en arbetsgivare rätt att framställa regresskrav gentemot trafikförsäkringen för sjuklön eller motsvarande, vilket även gäller det allmänna i vissa fall. Även i Norge och Danmark är alltså förhållandena sådana att trafikförsäkringen i praktiken svarar för vissa av de kostnader som i Sverige stannar på det allmänna och arbetsgivarna.

Försäkringsförbundets rapport

Under mitten av 1990-talet utredde Sveriges Försäkringsförbund förutsättningarna för ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen. Arbetet redovisades i en rapport år 1996, bland annat till Finansdepartementet. I en från oktober 2005 uppdaterad rapport beskrivs trafikförsäkringsbolagens möjligheter att ta över det ekonomiska ansvaret för inkomstförlust vid personskada samt för arbetslivsriktad rehabilitering. I rapporten framhålls att samhället även i

framtiden bör stå för övriga kostnader, framförallt när det gäller sjukvård.

I rapporten konstateras att det många gånger råder osäkerhet om storleken på försäkringsbolagens skadekostnader och premiesättningen på grund av politiska beslut när det gäller t.ex. ersättningsnivån i sjukpenningförsäkringen.

Vidare sägs att incitamenten är dåliga för försäkringsbolagen att avsätta ytterligare resurser för att intensifiera forskningen angående t.ex. whiplashskador. Det anges också att det krävs en omfattande administration hos försäkringsbolagen för att handlägga krav på ersättning för inkomstförlust. Samtidigt finns en parallell, och i stora delar överensstämmande, handläggning hos Försäkringskassan och hos andra instanser som har utgått kollektivavtalade förmåner.

I rapporten redogörs för två olika alternativ till en förändring av det svenska systemet. Det första alternativet innebär att samtliga kostnader med anledning av personskada ersätts av trafikförsäkringen. Det andra alternativet innebär att försäkringen blir primär, utöver i dag, endast vad gäller ersättning för inkomstförlust samt sådan yrkes- och arbetslivsinriktad rehabilitering som kan leda till att individen i ökad utsträckning kan försörja sig själv. I rapporten avråds från det första alternativet då ett övertagande torde medföra kraftigt ökade administrationskostnader på grund av stora kontrollproblem samtidigt som försäkringsbolagen inte besitter rätt kompetens att styra t.ex. sjukvårdsinsatser. Vidare skulle en sådan förändring medföra en alltför stor höjning av trafikförsäkringspremien för att kunna bäras av alla trafikförsäkringspliktiga. I rapporten förordas därför det andra alternativet som mera realistiskt då bl.a. försäkringsbolagens erfarenhet och kompetens inom rehabilitering till fullo skulle kunna utnyttjas.

Det bedömdes vidare att det skulle innebära en samhällsekonomisk vinst om trafikförsäkringen fick ett utökat ansvar. Dels skulle trafiksäkerhetsarbetet påverkas positivt med den långsiktiga följderna att personskadorna blev färre och kanske lindrigare, dels skulle ett samordnat ansvar leda till en kostnadssänkning för de skador som inträffar samtidigt som kvaliteten i personskadehanteringen skulle förbättras.

Några av de positiva effekterna av ett utvidgat ansvar är enligt rapporten således bland annat att kostnaderna för trafiken tydliggörs samtidigt som rehabiliteringen effektiviseras och skaderegleringstiderna kortas och att premiesättning och reservavsättning

underlättas samtidigt som stabiliteten skulle öka för verksamheten genom ökad tillgångsmassa. De negativa effekter av en överföring skulle enligt rapporten bland annat vara att antalet oförsäkrade fordon riskerar att öka och att försäkringstagarna kan komma att minska sitt försäkringsskydd inom andra områden samtidigt som vissa bolags kollektiv kan ha svårare att bära höjda premier.

Trafikolyckor med vilt

Årligen inträffar i Sverige ca. 35 000–40 000 trafikolyckor med vilt inblandade. Av dessa leder ca. 20 000 till eftersök av skadat vilt. Sedan år 1995 finns en rikstäckande verksamhet för omhändertagande av eftersök av trafikskadat vilt. Grunden är en samverkan mellan polismyndigheten och jägarorganisationerna. Enligt lag föreligger skyldighet att anmäla kollision med vilt till polisen. Polisen kontaktar i sin tur en lokal kontaktman som ser till att eftersöket genomförs. Den 1 januari 2007 blev Rikspolisstyrelsen huvudman för Nationella viltolycksrådet, som utgör en sammanslutning av en rad myndigheter och organisationer, med en verksamhetsansvarig anställd av Rikspolisstyrelsen. Syftet är att åstadkomma en effektiv eftersöksorganisation som dels i händelse av viltolycka snabbt och skonsamt förkortar lidandet för djuret, dels arbetar olycksförebyggande.

Behovet av uppdraget

Samhällets kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning har ökat stadigt de senaste tio åren. Det har lett till ökade kostnader för skattebetalarna, men också för den privata trafikförsäkringen. Precis som i socialförsäkringarna är det framför allt kostnaderna för sjuk- och aktivitetsersättning till skadedrabbade som har ökat. Denna starkt negativa trend måste brytas. Regeringen har därför för avsikt att föreslå att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning överförs till trafikförsäkringen. En sådan reform bedöms på sikt kunna ge stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader.

För de årligen knappa 50 000 personskadorna i trafiken är skaderegleringen i de flesta fall snabb och effektiv. Omkring

65 procent är slutreglerade inom några månader. På denna tid har symptomen vid trafikskadan läkt ut för de flesta skadelidande. Utöver dessa regleras cirka 25 procent av skadorna inom ett par år. Här handlar det om mindre allvarliga skador som ger mindre besvär. Resterande cirka 10 procent är fall med långa skaderegleringstider.

Bakom trafikskador som riskerar långa handläggningstider ligger många gånger flera faktorer. Svårigheter vid diagnosticering och behandlingsmetoder är vanliga problem som ofta innebär att den medicinska rehabiliteringen försenas.

Ett avgörande hinder för effektiviteten i systemet är att ansvaret delas mellan de privata försäkringsbolagen, arbetsgivaren och socialförsäkringen, vilket får till följd att den som står för kostnaderna inte alltid fattar beslut om åtgärderna. Svårigheterna med att få tillgång till rehabilitering kan i många fall förklaras med brister i samordningen där de ansvariga aktörerna Försäkringskassan, försäkringsbolaget och arbetsgivare skickar ärendet mellan varandra. Problem med att räkna ut ersättningar och fördela ansvaret mellan det allmänna och det privata skapar osäkerhet för den skadelidande individen. Att dessa samordningsproblem och administrativa processer förlänger skaderegleringen ter sig än mer orimlig när den medicinska erfarenheten visar att passivitet förvärrar hälsotillståndet för dem som har drabbats av skada.

Ytterligare ett problem med dagens trafikförsäkring är att kostnaderna för skador i trafiken inte lyfts fram i sin helhet. Försäkringsbolagens kostnader är endast en del av de totala kostnaderna vid personskador i trafiken. Ersättningarna vid trafikskador från socialförsäkringen får inte en särskild redovisning i socialförsäkringen, utan blandas med ersättningarna som betalas ut av andra skäl. Detsamma gäller för sjuk- och hälsovården. Med en sammanhållen redovisning av kostnaderna skulle det vara lättare att följa utvecklingen av trafikskadorna.

En annan del av samma problem är kopplingen mellan risk för trafikskada och avgiftens eller premiens storlek. Endast i försäkringsbolagens del innebär högre risk en högre premie. Avgifter och skatter till socialförsäkringen samt sjuk- och hälsovården påverkas inte av den enskildes risker att skadas i trafiken.

Vad gäller trafikolyckor med vilt kan konstateras att dessa ofta leder till stort lidande för djuren. Av djurskyddsskäl, liksom för att förhindra att skadade djur förorsakar ytterligare olyckor, ligger det i samhällets intresse att eftersök av skadade djur genomförs. I

dagsläget finns ett väl fungerande system för sådana eftersök. Systemet har emellertid i hög grad byggt på ideella insatser av landets jägare.

Brister i försäkringsmässighet och redovisning av de totala kostnaderna begränsar drivkrafterna för att minska trafikskadorna. Med ett samlat ansvar kan trafikförsäkringen verka som ett instrument för ökad trafiksäkerhet och lägre totala kostnader. Trafikanter med hög risk och därmed högre premier kan ha möjlighet att sänka premien genom mer trafiksäkert beteende och säkrare fordon. Även premierabatten för den som kör försiktigt kan bli mer påtaglig. Rätt utformad kan försäkringsbolagens skadestatistik ge mer värdefull information i det förebyggande arbetet för säkrare fordon och vägar.

Ytterst leder bristerna i dagens trafikförsäkring till ineffektivt användande av samhällets resurser. Långa handläggningstider och osäkerhet om när rehabilitering skall sättas in innebär inte bara att individen får lida och att ersättningsystemen belastas, utan det medför även produktionsbortfall och minskade skatteintäkter. Bristande drivkrafter för t.ex. trafiksäkert beteende gör att skadorna i trafiken är fler, allvarigare och kostar mer än de borde.

Erfarenheterna från bl.a. Finland visar att en trafikförsäkring som har det fulla ansvaret för skadekostnaderna också blir samhällsekonomiskt mer lönsam. Finska bilister har alltsedan 1959 fått betala för de skadekostnader som uppstår i trafiken (sedan 2005 även för sjukvårdskostnaderna). Försäkringstagare med lågt riskbeteende har premierats, vilket har dämpat skadefrekvensen samtidigt som premierna hållits nere och till och med är lägre för många finska normalbilister än vad motsvarande svenska premier är i dag. På sikt kan således både statskassan och bilisterna tjäna på att trafikförsäkringen tar över ansvaret för skadekostnaderna.

Det grundläggande syftet med att förändra dagens trafikförsäkring är således att minska riskerna för och effekterna av trafikskador. Detta leder till att samhällets totala kostnader för trafikskador blir lägre, vilket ökar den samhällsekonomiska effektiviteten. Ur ett individperspektiv handlar det om att minska risken för trafikskador och verka för att snabbare återfå de funktioner som krävs för att återkomma i arbete och andra sociala situationer. Detta uppnås genom att skapa en trafikförsäkring som motiverar alla inblandade parter till att förebygga, minimera och reducera trafikskador samt genom att förstärka rehabiliteringsprocessen för den som drabbas av trafikskada.

Enligt regeringen bör även kostnaderna för befintliga trafikskador belasta fordonsägarna. Dessa kostnader kan emellertid inte överföras till trafikförsäkringen. Istället föreslår regeringen en skatt på trafikförsäkringspremier, som avses träda i kraft den 1 juli 2007. En sådan skatt bör även omfatta kostnader för framtida trafikskador under den tid som förutsättningarna för en överföring av kostnadsansvaret till trafikförsäkringen utreds.

Utredningsuppdraget

Utredaren skall utforma ett förslag till lagstiftning som innebär att trafikförsäkringens ansvar utvidgas på så sätt att ersättningar för skador som omfattas av den försäkringen skall undantas från den allmänna försäkringen. Det allmännas ansvar för sjukvårdskostnader skall dock inte förändras. En utgångspunkt i arbetet skall vidare vara att trafikskadelagens tillämpningsområde inte ändras. Trafikförsäkringen skall alltså liksom tidigare ersätta skador som uppkommer till följd av trafik. Vidare skall som utgångspunkt gälla att ersättning från trafikförsäkringen även fortsättningsvis skall utges enligt principen om full ersättning.

Utredaren skall överväga möjligheten att trafikförsäkringen även skall täcka kostnader för eftersök av vid trafikolycka skadat vilt.

Utredaren skall för sitt arbete ta del av de internationella erfarenheter och idéer som finns inom området. Utredningen skall särskilt beakta EG-rättsliga aspekter.

I utredningens arbete skall det läggas särskild vikt vid att skyddet för dem som drabbas av trafikskador inte försämras. Reglerna skall även vara så utformade att tillämpningen av regelverket i enskilda ärenden kännetecknas av objektivitet, god service, likformighet och rättsäkerhet samtidigt som administrationskostnaderna hålls nere. Höga krav måste också ställas på att systemet är överblickbart och begripligt för den enskilde.

För att uppnå detta redovisas nedan ett antal frågor som särskilt måste övervägas.

Ersättningar för inkomstbortfall som skall föras över till trafikförsäkringen

I samband med arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada utges ersättning till den enskilde som regel i form av sjuklön från arbetsgivaren och därefter sjukpenning från Försäkringskassan samt till den som blir varaktigt eller långvarigt arbetsoförmögen i form av sjuk- eller aktivitetsersättning från Försäkringskassan. Utöver den sjukpenning samt sjuk- och aktivitetsersättning som utges från Försäkringskassan kan den enskilde via t.ex. kollektivavtalsreglerade ersättningar erhålla ytterligare ersättning för den inkomstförlust som uppstår.

Utgångspunkten skall vara att all ersättning för inkomstförlust vid trafikskada bör utges från trafikförsäkringen.

Det står dock utredaren fritt att överväga om det är lämpligt att av principiella, administrativa eller andra skäl undanta någon del av ersättning för inkomstförlust. Här avses t.ex. ersättningar som i dag betalas ut enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring samt pension eller annan periodisk ersättning eller sjuklön som utges från arbetsgivare eller avtalsförsäkringar.

Hantering av trafikskador i den akuta fasen samt när osäkerhet i sambandsfrågan föreligger

I dagens system kan den som blir arbetsoförmögen på grund av en trafikskada vända sig till sin arbetsgivare respektive Försäkringskassan för att få ersättning för eventuellt inkomstbortfall i form av sjuklön eller sjukpenning från sjukperiodens inledning. Ersättningen betalas i allmänhet ut inom en månad. Försäkringsbolagens ersättningar för inkomstbortfall, det vill säga till största del livränta, aktualiseras i dag ofta först i ett senare sammanhang då arbetsförmågan och orsakssambanden är utredda. Enligt försäkringsavtalslagen skall ett försäkringsbolag som har fått underrättelse om ett försäkringsfall utan uppskov vidta de åtgärder som behövs för att skadan skall kunna regleras. Skaderegleringen skall ske skyndsamt. För försäkringsersättning som avser periodiska utbetalningar finns dock inte någon i lagstiftningen angiven frist för när skaderegleringen skall avslutas.

När hela det ekonomiska ansvaret för trafikskador överförs på trafikförsäkringen kommer det att ställas nya krav på försäkrings-

bolagen att snabbt handlägga frågor om ersättning till skadade under akuttiden. Den lagstiftning som utredningen föreslår måste innefatta metoder för att säkerställa att den skadedrabbades ekonomiska trygghet skyddas under det akuta stadiet. Det skall mot den bakgrunden övervägas om försäkringsbolagens handläggning av trafikskadefall behöver regleras ytterligare, så att dröjsmål som går ut över den enskildes ekonomiska trygghet kan undvikas.

Vad som särskilt måste beaktas är att det i vissa fall kan vara svårt att avgöra om ett sjukdoms- eller skadetillstånd uppstått som följd av en trafikolycka. Försäkringsbolaget och den skadade kan ha olika uppfattning om orsaken till en skada. Det kan finnas ett otal situationer där sambanden är mer eller mindre oklara. Det kan röra sig om att en skadedrabbad redan har en skada eller sjukdom då trafikolyckan inträffade, frågor kan uppkomma om tillståndet förvärrats av trafikskadan, det kan vara svårt att avgöra om det överhuvudtaget är trafikolyckan som är orsaken, symptom från trafikskadan kan uppstå en längre tid efter olyckan, etc.

För att inte försämra skyddet för skadade personer måste en ordning införas som innebär att när det kan konstateras att det föreligger någon form av skada och arbetsförmåga, men det råder osäkerhet om skadan uppkommit till följd av trafik, så skall utbetalningarna till den skadedrabbade inte påverkas. Utredaren skall överväga vem som skall vara ansvarig för att ersätta den drabbade under den tid som en utredning av orsakerna till skadan genomförs och hur det slutliga ansvaret skall regleras i sådana fall.

Arbetsförmågebedömningen

I de fall ett sjukdoms- eller skadetillstånd uppstått som följd av en trafikolycka kommer troligtvis fler aktörer än Försäkringskassan att göra arbetsförmågebedömningar. Utredaren skall problematisera och beakta detta i sina förslag, så att det inte uppstår gränsdragningsproblem mellan trafikförsäkringen och den allmänna försäkringen.

Omprövning av rätt till ersättning

När sjuk- och aktivitetsersättning ersatte förtidspension och sjukbidrag den 1 januari 2003 infördes regler om omprövning av den skadedrabbades medicinska tillstånd, behov av rehabilitering och arbetsförmåga. Denna förändring innebär att omprövningen skall ske under hela tiden den skadedrabbade får ersättning från socialförsäkringen. I skadeståndslagen finns bestämmelser som innebär att en fastställd livränta kan omprövas om de förhållanden som låg till grund för ersättningen har ändrats väsentligt. När en utvidgad trafikförsäkring skall ta över ansvaret för att ersätta hela inkomstbortfallet finns det anledning att överväga om förutsättningarna för att ompröva en fastställd ersättning för inkomstförlust enligt trafikskadelagen behöver ändras. Vid övervägandena skall utgångspunkten vara att rehabilitering och återgång i arbete givetvis skall uppmuntras, men att trafikskadelagens ersättningsprinciper inte skall frångås.

Försäkringsbolagens tillgång till information

Det nuvarande ersättningssystemet vid arbetsförmåga på grund av sjukdom innebär att den enskilde kan erhålla ersättning i form av framför allt sjuklön från arbetsgivaren, sjukpenning från Försäkringskassan och kollektivavtalsreglerade ersättningar, s.k. avtalsförsäkringar.

När hela det ekonomiska ansvaret för trafikskador överförs på trafikförsäkringen kommer det att ställas nya krav på utbyte av information mellan försäkringsbolagen och de aktörer som även fortsättningsvis skall utge ersättningar för de personer som inte skall omfattas av de nya reglerna för trafikskadade. Även i de fall ersättningar samtidigt skall utges enligt trafikskadelagen och andra ersättningssystem, t.ex. när en hel arbetsförmåga på grund av sjukdom endast delvis beror på en trafikskada eller när föräldrapenning utges, krävs utbyte av information.

För att försäkringsbolagen skall kunna hantera fall med oklara orsakssamband måste de ha tillgång till information om t.ex. den skadedrabbades hälsotillstånd. Bolagen måste också i dessa fall kunna samverka med Försäkringskassan, sjuk- och hälsovården och andra aktörer. Utredaren skall överväga om det behövs några för-

fattningsändringar för att säkra bolagens tillgång till sådan information.

För att individens möjlighet att påverka sin premie skall öka samtidigt som premiesättningen skall kunna vara styrande mot bättre trafiksäkerhet bör utredaren överväga om och hur försäkringsgivarna kan få bättre tillgång till relevanta uppgifter om fordon och individer. Utredaren skall därvid analysera kopplingen mellan försäkringspremier och individers risktagande och beteende.

Vid övervägandena skall särskilt beaktas förutsättningar för samverkan mellan privat verksamhet och offentlig, sekretessregler, tekniska förutsättningar för överföring av information, tillsyn och ansvar. Reglerna skall utformas så att enskilda tillförsäkras ett gott skydd för sin personliga integritet.

Twistlösning

Den som är missnöjd med ett beslut om ersättning från den allmänna försäkringen kan överklaga beslutet till en allmän förvaltningsdomstol. Vid en sådan process gäller förvaltningsprocesslagens regler, som bl.a. innebär att domstolen har en omfattande utredningsskyldighet och att vardera parten normalt får bära sina egna rättegångskostnader.

Den som är missnöjd med ett försäkringsbolags beslut om trafikskadeersättning är däremot hänvisad till att väcka talan mot bolaget vid allmän domstol. De processregler som gäller i ett sådant s.k. dispositivt mål ställer stora krav på parterna att själva ta tillvara sina rättigheter, varför det många gånger framstår som svårt att föra en process utan juridiskt biträde. Vidare innebär reglerna att den förlorande parten normalt åläggs att ersätta motpartens rättegångskostnader vilka, i en komplicerad tvist, kan uppgå till betydande belopp.

När sådana skador som omfattas av trafikförsäkringen undantas från den allmänna försäkringen kommer trafikskadades grundtrygghet att avgöras av vilken ersättning de får från trafikförsäkringen. Det måste säkerställas att den som anser att ett försäkringsbolag fattat ett felaktigt beslut i ett sådant ärende har goda möjligheter att få till stånd en sakkunnig och opartisk prövning av sitt anspråk, i sista hand av domstol. Utredaren skall, mot denna bakgrund, överväga i vilken ordning tvister om ersättning enligt

trafikskadelagen skall prövas och om särskilda processregler bör införas.

Oförsäkrade

Trafikförsäkringsföreningen är ett samarbetsorgan för Sveriges trafikförsäkringsbolag och verksamheten består i huvudsak av att reglera trafikskador orsakade av okända, oförsäkrade och utländska fordon samt att ta ut avgift av ägare till oförsäkrade motorfordon. Avgiften utgår enligt vissa schabloner på årspremien för trafikförsäkring. Utredaren skall belysa situationen särskilt för oförsäkrade fordonsägare samt föreslå de ändringar som anses nödvändiga för att antalet oförsäkrade fordonsägare inte skall öka.

Jämkning av trafikskadeersättning

Trafikskadeersättning kan jämkas om den skadelidande genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till en förare kan dessutom jämkas om han eller hon har gjort sig skyldig till rattfylleri och medverkat till skadan genom vårdslöshet. Ersättning från den allmänna försäkringen jämkas inte i sådana situationer. När skador som uppkommer till följd av trafik undantas från den allmänna försäkringen finns det anledning att överväga om det bör leda till någon ändring i trafikskadelagens jämningsregler.

En utgångspunkt skall vara att den som skadas i en trafikolycka alltid skall vara tillförsäkrad minst den ersättning som han eller hon skulle ha haft rätt till från den allmänna försäkringen, om skadan uppkommit på något annat sätt.

Internationella förhållanden

Trafikskadeersättning betalas för skador som uppkommer i Sverige och för skador som utomlands drabbar svenska medborgare och personer med hemvist i Sverige till följd av trafik med svenskregistrerade fordon. Andra skador som inträffar utomlands berättigar inte till trafikskadeersättning enligt svensk lag.

Trafikförsäkring får meddelas dels av en försäkringsgivare som fått tillstånd till det av regeringen, dels av en EES-försäkringsgivare som är verksam här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska

försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. En försäkringsgivare som meddelar trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet och som inte har fast driftställe i Sverige skall ha en representant här i landet.

Utredaren skall uppmärksamma eventuella oklarheter eller samordningsproblem i fråga om trafikskador med internationell anknytning som kan uppkomma som en följd av de förslag som lämnas. Särskilda frågeställningar som kan uppkomma i fall där försäkring meddelas genom gränsöverskridande verksamhet skall också uppmärksammas.

Pensionsförlust

Den ersättning som utbetalas i dag för inkomstförlust till följd av personskada i trafik är inte pensionsgrundande. Den beräknas utifrån bruttoförlusten mellan inkomstunderlaget och samordningsförmånerna och utbetalas med avdrag för preliminär källskatt. Pensionsförlusten beräknas och ersätts efter uppfylld pensionsålder i form av livränta eller i form av ett engångsbelopp under skaderegleringen vid smärre förluster.

Utredaren skall föreslå regler, som inom ramen för pensionsöverenskommelsen, innebär att ersättningen för inkomstförlusten vid en utvidgad trafikförsäkring blir pensionsgrundande samt överväga vilka ytterligare socialavgifter som skall betalas. Ett sådant system kan möjligtvis förenkla administrationen för försäkringsbolagen, men samtidigt innebära högre kostnader, eftersom avgifterna tillkommer under pågående skadereglering och inte anstår till efter pensionsåldern.

Rätten till ersättning för arbetsskada

Arbetsskador handläggs av olika aktörer som ger olika ersättningar. Från socialförsäkringen kommer ersättning enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring (LAF) i form av bland annat egenlivränta och efterlevandelivränta samt enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring (AFL) i form av bland annat sjukpenning och sjuk- och aktivitetsersättning. Från arbetsgivaren kommer sjuklön. Ersättningen från arbetsskadeförsäkringen kompletteras för merparten av

arbetstagare med någon form av kollektivavtalsreglerade ersättningar.

Utöver social- och avtalsförsäkringarna delas ansvaret för arbetsskador även av den skattefinansierade sjukvården, aktörer inom rehabiliteringstjänster och försäkringsbranschen.

Rätten till ersättning för trafikskada och för arbetsskada prövas i separata sammanhang. Vid ersättning för trafikskada räknar försäkringsbolagen av ersättningarna från LAF, AFL och kollektivavtalsreglerade ersättningar, så kallade samordningsförmåner. Vid en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar kommer denna avräkning att upphöra helt eller delvis beroende på utvidgningens omfattning.

För de fall en trafikskada även kan betraktas som en arbetsskada är det viktigt att en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar inte innebär en försämring för den enskilde skadedrabbade. Det är därmed av stor betydelse att bedömningen inom ett system av rätten till ersättning sker oberoende av vad som har framkommit i andra sammanhang. Om trafikskada inte kan styrkas skall den skadedrabbade fortfarande ha möjlighet att få rätten till arbetsskadeersättning prövad, oavsett vad som har framkommit i prövningen av rätt till ersättning för trafikskada.

Rehabilitering vid trafikskada

En trafikskada kan medföra behov av olika former av rehabilitering. Utgångspunkten är att en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar i huvudsak – utöver sjukpenning och sjuk- och aktivitetsersättning – skall omfatta rehabiliteringspenningen inom den arbetslivsinriktade rehabiliteringen. Andra former av rehabilitering såsom medicinsk och social rehabilitering skall generellt sett förbli hos dagens ansvariga aktörer. Således skall varje insats för en trafikskadad som är medicinskt nödvändig och som ligger inom sjuk- och hälsovårdens ansvar hanteras oberoende av att trafikförsäkringens ansvar utvidgas.

En övergripande fråga är arbetsgivarens ansvar för anställdas arbetsmiljö och rehabilitering vid sjukdom. Enligt arbetsmiljölagen skall arbetsgivaren se till att det i verksamheten finns en på lämpligt sätt organiserad arbetsanpassnings- och rehabiliteringsverksamhet. Bestämmelser om arbetsgivarens ansvar för den enskildes rehabilitering finns i lagen om allmän försäkring. I förarbetena till nu gällande bestämmelser (prop. 1990/91:141) anges att det bör ingå i

arbetsgivarens ansvar att vidta de arbetslivsinriktade åtgärder som kan genomföras inom eller i anslutning till den egna verksamheten. Exempel på sådana åtgärder är arbetsprövning, arbetsträning, utbildning och omplacering. Det kan även vara aktuellt att vidta tekniska åtgärder eller anskaffa särskild utrustning för att ändra den fysiska miljön i syfte att minska den anställdes arbetsbelastning. Det kan även gälla åtgärder beträffande arbetsinnehåll och arbetsorganisation.

Enligt 22 kap. 5 § AFL skall Försäkringskassan samordna och utöva tillsyn över de insatser som behövs för rehabiliteringsverksamheten. Försäkringskassan skall i samråd med den försäkrade se till att hans eller hennes behov av rehabilitering snarast klarläggs och att de åtgärder vidtas som behövs för en effektiv rehabilitering. Försäkringskassan skall, om den försäkrade medger det, samverka med hans eller hennes arbetsgivare och arbetstagarorganisation, hälso- och sjukvården, arbetsförmedlingen, socialtjänsten och andra myndigheter som kan vara berörda. I detta sammanhang skall Försäkringskassan verka för att berörda aktörer, var och en inom sitt verksamhetsområde, vidtar de åtgärder som behövs för en effektiv rehabilitering av den försäkrade.

Utredaren skall precisera trafikförsäkringens ansvar för rehabilitering av trafikskadade särskilt med hänsyn till arbetsgivarens rehabiliteringsansvar, hälso- och sjukvårdens ansvar för den medicinska rehabiliteringen samt Försäkringskassans ansvar att samordna rehabiliteringen.

Uppskattning av vissa externa kostnader

I sin körning beaktar den enskilde trafikanten inte samtliga externa kostnader som trafikskador ger upphov till. De externa kostnader som inte kommer att vara internaliserade i ett system där vissa socialförsäkringsutgifter har överförts till trafikförsäkringen är bland annat sjukvårdskostnader och skattebortfall. Trafikskador medför ett produktionsbortfall och därmed också uteblivna skatter på produktion i form av inkomstskatter samt arbetsgivaravgifter.

I dagsläget finns inga heltäckande uppgifter över ovanstående kostnader. För att ge ett underlag för eventuella justeringar av skatten på trafikförsäkringspremien skall utredaren göra en uppskattning av dessa kostnader.

Ekonomiska och administrativa konsekvenser

För 2005 uppskattas statens sjukpenning- och sjukersättningskostnader till följd av trafikskador till knappt åtta miljarder kronor, varav kostnaderna för sjukskrivningar var cirka en miljard kronor och kostnaderna för sjukersättning knappt sju miljarder kronor. Utifrån de regler och administrativa rutiner som utredaren föreslår skall en redovisning göras av de kostnader och administrativa konsekvenser som uppstår för den enskilde, företag, försäkringsgivarna, Försäkringskassan och staten i övrigt. I uppdraget ingår att särskild hänsyn till detta och övriga konsekvenser tas redan vid utformningen av förslagen.

En konsekvensanalys skall göras med utgångspunkt i hur reformen, med hänsyn till införande av en skatt på trafikförsäkringspremierna, kan påverka trafik och trafikflöden, val av transportmedel, människors mobilitet, yrkestrafik etc.

Utifrån de regler och administrativa rutiner som utredaren föreslår skall även en redovisning göras utifrån en helhetssyn av de ekonomiska och administrativa konsekvenser som långsiktigt uppstår för de berörda och samhället. Utredaren skall genomföra sina analyser ur ett jämställdhetsperspektiv.

Utredaren skall även analysera samt föreslå de särskilda övergångsbestämmelser som kan krävas, t.ex. i frågan om de försäkringsavtal som löper över den tidpunkt då utvidgningen träder i kraft.

Kommitténs arbetsformer

Till kommittén bör representanter för försäkringsbolagen, Försäkringskassan och Vägverket knytas för att biträda kommittén i dess arbete.

Utredaren skall även samråda med övriga berörda myndigheter och organisationer.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsändringar som behövs samt noga redovisa praktiskt genomförbara lösningar över hur de administrativa system som kommer att krävas för att genomföra förslagen kan tillgodoses.

Utredaren skall redovisa uppdraget senast den 30 april 2008.

(Socialdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Trafikförsäkringsutredningen (S 2007:53)

**Dir.
2008:40**

Beslut vid regeringssammanträde den 10 april 2008

Förlängd tid för uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 3 april 2007 gav socialförsäkringsministern den 4 april 2007 en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag till utformningen av regler som möjliggör en överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen (dir. 2007:53). Uppdraget skulle enligt direktiven redovisas senast den 30 april 2008.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 15 juni 2009. Utredaren ska dock i fråga om den del som avser möjligheten att trafikförsäkringen även ska omfatta kostnaden för eftersök av trafikskadat vilt lämna ett delbetänkande senast den 1 september 2008.

(Socialdepartementet)

Lagförslag och författningskommentar

Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410) dels att 1 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas fyra nya paragrafer, 19 a – 19 c och 30 §§, samt närmast före 19 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). *Lagen gäller även ersättning från trafikförsäkring för kostnader för åtgärder som behövs för att trafikskadat vilt ska kunna uppsåras och avlivas.* Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

¹ Senaste lydelse 2001:562.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Ersättning för kostnader för åtgärder som behövs för att trafikskadat vilt ska kunna uppsåras och avlivas

19 a §

För uppdrag som lämnats av polismyndigheten enligt 28 a § jaktlagen (1987:259) att vidta åtgärder för att vilt som har sammanstött med motordrivet fordon ska kunna uppsåras och avlivas, utges ersättning från trafikförsäkringen för det fordon som sammanstött med djuret.

Med vilt avses i första stycket björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn.

19 b §

Ersättning enligt 19 a § lämnas för varje uppdrag när det avser

- 1. björn, varg, järv och lo med 2 000 kr,*
- 2. älg och vildsvin med 800 kr,*
- 3. övriga arter med 500 kr.*

Överstiger för deltagare i uppdraget resa med egen bil mellan bostaden och platsen för åtgärdernas början 50 kilometer lämnas ersättning för överskjutande sträcka med

Till ansvarig kontaktperson för uppdraget lämnas 200 kr för varje uppdrag och ytterligare 200 kr om kontaktpersonen behövt lokalisera platsen för kollisionen för att kunna bedöma insatsens omfattning.

19 c §

Vad som sägs i 13, 15 och 16 §§, 24 § andra och tredje styckena, 31 § andra och fjärde styckena och 33 § första stycket om trafikskadeersättning ska gälla även ersättning för kostnader för eftersök av trafikskadat vilt.

30 a §

Ersättning enligt 19 b § begärs av den kontaktperson som polismyndigheten har lämnat uppdraget till. Ersättning enligt 19 b § första och tredje styckena betalas till kontaktpersonen.

Ersättning enligt 19 b § andra stycket betalas till den som har gjort resan med egen bil. Denne får också begära sådan ersättning om kontaktpersonen inte gör det.

1. Denna lag träder i kraft den.....

2. Den nya lagen tillämpas på ersättning för kostnader med anledning av uppdrag som lämnas av polismyndigheten efter ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i jaktlagen (1987:259)

Härigenom föreskrivs att det i jaktlagen (1987:259) ska införas en ny paragraf, 28 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

28 a §

Om vilt har sammanstött med motorfordon får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna uppsåras och avlivas. Polismyndigheten får även uppdra åt annan att vidta sådana åtgärder.

Regeringen får meddela föreskrifter om de uppdrag som avses i första stycket.

Denna lag träder i kraft den.....

Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Jaktförfattningarnas ordval är inte enhetligt. Ordet "eftersök" används i jaktförordningen (1987:905) men inte i jaktlagen (1987:259). Den företeelse det handlar om anges där i stället som "åtgärder som behövs för att djuret ska kunna uppspåras och avlivas" (se 28 § första stycket). I förslaget till ändring i trafikskadelagen används för symmetriens skull samma uttryck som i jaktlagen. Det är dock inget annat än det vardagligare uttrycket eftersök som därmed avses.

1 §

Den ersättning som föreslås kunna utges från trafikförsäkringen till den som har uppdrag av en polismyndighet att vidta åtgärder för att trafikskadat vilt ska kunna uppspåras och avlivas är, som närmare utvecklas i avsnitt 4, av sådan karaktär att den inte lämpligen kan hänföras till begreppet trafikskadeersättning. I paragrafens *första stycke* har därför till beskrivningen av lagens tillämpningsområde lagts det nya ersättningslaget. Som framgår av paragrafens uppställning gäller inte heller de nya ersättningsreglerna när sådana motordrivna fordon som undantagits från lagens tillämpningsområde varit inblandade i en trafikolycka med vilt.

19 a §

Paragrafen jämte rubriken närmast före paragrafen är nya. De föreslagna ersättningsbestämmelserna har, således under en egen rubrik, placerats efter de paragrafer som finns under rubrikerna Trafikskadeersättning respektive Skadestånd m.m. Rätten till ersättning förutsätter enligt *första stycket* att polismyndigheten uppdragit åt annan att vid en trafikolycka vid vilken vilt har skadats vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna uppspåras. Den formella behörigheten för polismyndigheten att vidta sådana åtgärder eller lämna uppdrag härom till annan framgår i en ny paragraf, 28 a §, i jaktlagen (1987:259) till vilken den nu ifrågavarande paragrafen hänvisar. I stycket anges även att det är trafikförsäkringen för det fordon som sammanstött med djuret som skall lämna ersättning.

I *andra stycket* anges vilka djurarter som omfattas av begreppet "vilt" i första stycket. De angivna djurarterna motsvarar de som

omfattas av 40 § jaktförordningen (1987:905). I den bestämmelsen stadgas en skyldighet att märka ut den plats där en trafikolycka med angivna djur ägt rum och även att underrätta polismyndighet om olyckan. Urvalet i 40 § jaktförordningen grundas på erfarenhet av vilka arter som normalt har möjlighet att överleva en sammanstötning med motordrivet fordon och beträffande vilka dessutom eftersök kan förväntas leda till att djuret hittas.

19 b §

I paragrafen, som är ny, anges hur ersättning från trafikförsäringen för deltagande i eftersök av trafikskadat vilt ska beräknas. Beräkningen motsvarar i allt väsentligt det ersättningssystem som föreslagits av Svenska Jägareförbundet och som beskrivits i avsnitt 4. Sålunda utges enligt *första stycket* en schablonersättning vars storlek beror på vilken djurart det ifrågavarande eftersöksuppdraget avser. Ersättningen är densamma oavsett antalet jägare som deltar i eftersöket. Enligt *andra stycket* utges en kilometerersättning för resa med bil mellan jägarens bostad och platsen för eftersökets början om sträckan däremellan överstiger 50 kilometer. Ersättningens storlek får avgöras i ett senare sammanhang. Slutligen har enligt *tredje stycket* kontaktpersonen rätt till en schablonersättning med 200 kr vid varje eftersökstillfälle och med ytterligare 200 kr om han eller hon behöver lokalisera platsen för kollisionen för att kunna bedöma insatsens omfattning.

19 c §

I paragrafen, som är ny, anges att vad som i vissa andra paragrafer i trafikskadelagen sägs om trafikskadeersättning ska i tillämpliga delar även gälla ersättning för eftersök av trafikskadat vilt enligt första stycket i paragrafen. På den nya ersättningen vid eftersök av vilt tillämpas således vad som sägs i

13 § om ifrågavarande försäkringars solidariska ansvar för ersättning som ska utges från flera fordons trafikförsäkringar,

15 § om statens ersättningsansvar för sina egna och annan stats fordon,

16 § om samtliga försäkringsanstalters solidariska ersättningsansvar när det handlar om andra fordon som är undantagna från försäkringsplikt eller saknar försäkring eller okända fordon,

24 § andra stycket om återkrav av ersättning enligt 16 § andra stycket från den som varit oförsäkrad eller tredje stycket om åter-

krav av ersättning enligt 16 § tredje stycket från den trafikförsäkringsanstalt som meddelat trafikförsäkring för fordonet när det blivit känt,

31 § andra och fjärde styckena om tidsfrist för att väcka talan mot försäkringsgivare, och

33 § första stycket om trafikförsäkringsförening.

Övriga bestämmelser som i dag gäller för trafikskadeersättning och som även ska gälla ersättning för eftersök av trafikskadat vilt, se t.ex. 23 §, är så generellt avfattade att några förtydliganden inte är påkallade för att undvika tillämpningsproblem.

30 a §

För att förenkla administrationen av ersättningar för kostnader för eftersök av trafikskadat vilt anges i *första stycket* i denna nya paragraf att det i första hand är den kontaktperson som av polismyndigheten mottagit eftersöksuppdraget som kan ansöka om all form av ersättning. Ersättning enligt schablon och den särskilda ersättningen till kontaktpersonen utges också till denne. En fördelning av schablonersättningen mellan deltagarna i jaktlaget får därefter göras på det sätt man kommit överens om i förväg. Enligt *andra stycket* får dock även den som haft kostnader för resa med egen bil mellan bostaden och platsen för eftersökets början som kan ersättas enligt 19 b § andra stycket ansöka om ersättning härför om av någon anledning kontaktpersonen inte ombesörjer det. Utbetalning av sådan ersättning görs direkt till den som haft kostnaden för resan.

Förslaget till lag om ändring i jaktlagen (1987:254)

28 a §

Paragrafen är ny och är med vissa redaktionella ändringar hämtad från ett lagförslag i Ds 2008:35 Eftersök av trafikskadat vilt. Enligt bestämmelsen får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att vilt som har skadats i trafik ska kunna spåras upp och avlivas. Polisens ansvar för eftersöksverksamheten beträffande vilt som varit inblandat i trafikolyckor formaliseras härigenom. Redan i dag uppdrar polisen i allmänhet åt sådana eftersöksgrupper av jägare som ingår i Nationella Viltolycksrådet att handha eftersöket efter trafikskadat vilt. Möjligheten att ge sådana uppdrag regleras också i ifrågavarande bestämmelse. Då det kan vara svårt att avgöra om

djuret skadats vid en trafikincident räcker det enligt paragrafen att djuret har sammanstött med fordonet för att eftersöksåtgärder ska få vidtas.

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB

Stockholm 2008

ISBN 978-91-38-23052-7
ISSN 0375-250X

Statens offentliga utredningar 2008

Kronologisk förteckning

1. Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning. N.
2. Immunitet för stater och deras egendom. UD.
3. Skyddet för den personliga integriteten. Bedömningar och förslag. Ju.
4. Omreglering av apoteksmarknaden. S.
5. Könssdiskriminerande reklam. Kränkande utformning av kommersiella meddelanden. IJ.
6. Fastighetsmäklaren och konsumenten. Ju.
7. Världsklass! Åtgärdsplan för den kliniska forskningen. U.
8. Bidrag på lika villkor. U.
9. Transportinspektionen. En myndighet för all trafik. + Bilagor. N.
10. 21+1→2. En ny myndighet för tillsyn och effektivitetsgranskning av socialförsäkringen. S.
11. Frihet för studenter – om hur kår- och nationsobligatoriet kan avskaffas. U.
12. Finansiella sektorn bär frukt. Analys av finansiella sektorn ur ett svenskt perspektiv. Fi.
13. Bättre kontakt via nätet – om anslutning av förnybar elproduktion. + Annex: Grid issues for electricity production based on renewable energy sources in Spain, Portugal, Germany, and United Kingdom. N.
14. Timmar, kapital och teknologi – vad betyder mest? En analys av produktivitetens utvecklingen med hjälp av tillväxtbokföring. Fi.
15. LOV att välja – Lag Om Valfrihetssystem. S.
16. Förtursförklaring i domstol. Ju.
17. Frivux – valfrihet i vuxenutbildningen. U.
18. Evidensbaserad praktik inom social tjänsten – till nytta för brukaren. S.
19. Att slutförvara långlivat farligt avfall i undermarksdeponi i berg. M.
20. Patentskydd för biotekniska uppfinningar. Ju.
21. Permanent förändring. Globalisering, strukturomvandling och sysselsättningsdynamik. Fi.
22. Ett stabbsstöd i tiden. Fi.
23. Konsulär katastrofinsats. UD.
24. Svensk klimatpolitik. M.
25. Ett energieffektivare Sverige + Bilaga. N.
26. Värna språken – förslag till språklag. Ku.
27. Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola + Bilagedel. U.
28. Apoteksdatalagen. S.
29. Yrkeshögskolan. För yrkeskunnande i förändring. U.
30. Forskningsfinansiering – kvalitet och relevans. U.
31. Miljödomstolarna – domkretsar – lokalisering – handläggningsregler. M.
32. Avskaffande av revisionsplikten för små företag. Ju.
33. Detaljhandel med vissa receptfria läkemedel. S.
34. Lättare att samverka – förslag om förändringar i samtjänstlagen. Fi.
35. Digital-TV-övergången. + Engelsk översättning. Ku.
36. Svenska Spels nätpoker. En utvärdering. Fi.
37. Vårdval i Sverige. S.
38. EU, allmännyttan och hyrorna. + Bilagor. Fi.
39. Framtidens polisutbildning. Ju.
40. Bredband till hela landet. N.
41. Människohandel och barnäktenskap – ett förstärkt straffrättsligt skydd + bilaga. Ju.
42. Normgivningsmakten. Expertgruppsrapport Ju.

43. Tre rapporter till Grundlagsutredningen.
Ju.
44. Transportinspektionen.
Ansvarslag för vägtrafiken m.m. N.
45. Rapporter från en mr-verkstad. IJ.
46. Handel med läkemedel för djur. S.
47. Frågor om hyra och bostadsrätt. Ju.
48. En utvecklad havsmiljöförvaltning. M.
49. Aktiekapital i privata aktiebolag. Ju.
50. Skyddet för samhällsviktig verksamhet.
Fö.
51. Värddigt liv i äldreomsorgen. S.
52. Legitimation och skärpta behörighetsregler. U.
53. Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation. N.
54. Obligatorisk arbetslöshetsförsäkring. A.
55. Kustbevakningens rättsliga befogenheter. Fö.
56. Mångfald som möjlighet. Åtgärder för ökad integration på landsbygden. Jo.
57. Skattelättnader för hushållstjänster. Fi.
58. Egenansvar – med professionellt stöd. IJ.
59. Föreningsfostran och tävlingsfostran.
En utvärdering av statens stöd till idrotten. Ku.
60. Personnummer och samordningsnummer.
Fi.
61. Krisberedskapen i grundlagen.
Översyn och internationell utblick.
Expertgruppsrapport Ju.
62. Myndighet för miljön
– en granskning av Naturvårdsverket. M.
63. Förstärkt skydd för företagshemligheter.
Ju.
64. Kontinuitet och förändring. + Lättläst + Daisy. Ku.
65. Sekretess och offentliga biträden i utlänningsärenden. Ju.
66. Arbetsförmåga?
En översikt av bedömningsmetoder i Sverige och andra länder. S.
67. Enklare redovisning. Ju.
68. Bygg – helt enkelt! M.
69. Välja fritt och välja rätt. Drivkrafter för rationella utbildningsval. Fi.
70. Slutförvaring av kärnavfall. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2007. M.
71. Uppföljning av kriminalvårdens effektiviseringsarbete. Ju.
72. Effektivare signaler. N.
73. Kemikalietillsyn
– organisation och finansiering. M.
74. Rätt och riktigt. Åtgärder mot felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen. Fi.
75. Ägande och förvaltning av hyreshus. Ju.
76. F-skatt åt flera. Fi.
77. Möjlighet att leva som andra. Ny lag om stöd och service för vissa personer med funktionsnedsättning. + Bilagor + Lättläst + Daisy. S.
78. Eftersök av trafikskadat vilt. En kostnad för trafikförsäkringen? S.

Statens offentliga utredningar 2008

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Skyddet för den personliga integriteten.
Bedömningar och förslag. [3]
- Fastighetsmäklaren och konsumenten. [6]
- Förtursförklaring i domstol. [16]
- Patentskydd för biotekniska uppfinningar.
[20]
- Avskaffande av revisionsplikten för små
företag. [32]
- Framtidens polisutbildning. [39]
- Människohandel och barnäktenskap – ett för-
stärkt straffrättsligt skydd+ bilaga. [41]
- Normgivningsmakten.
Expertgruppsrapport XI. [42]
- Tre rapporter till Grundlagsutredningen. [43]
- Frågor om hyra och bostadsrätt. [47]
- Aktiekapital i privata aktiebolag. [49]
- Krisberedskapen i grundlagen.
Översyn och internationell utblick.
Expertgruppsrapport. [61]
- Förstärkt skydd för företagshemligheter. [63]
- Sekretess och offentliga biträden i utlännings-
ärenden. [65]
- Enklare redovisning. [67]
- Uppföljning av kriminalvårdens effektiviser-
ingsarbete. [71]
- Ägande och förvaltning av hyreshus. [75]

Utrikesdepartementet

- Immunitet för stater och deras egendom. [2]
- Konsulär katastrofinsats. [23]

Försvarsdepartementet

- Skyddet för samhällsviktig verksamhet. [50]
- Kustbevakningens rättsliga befogenheter. [55]

Socialdepartementet

- Omreglering av apoteksmarknaden. [4]
- 21+1→2. En ny myndighet för tillsyn
och effektivitetsgranskning av social-
försäkringen. [10].

- LOV att välja – Lag Om Valfrihetssystem. [15]
- Evidensbaserad praktik inom socialtjänsten
– till nytta för brukaren. [18]
- Apoteksdatalagen. [28]
- Detaljhandel med vissa receptfria läkemedel.
[33]
- Vårdval i Sverige. [37]
- Handel med läkemedel för djur. [46]
- Värdigt liv i äldreomsorgen. [51]
- Arbetsförmåga?
En översikt av bedömningsmetoder i
Sverige och andra länder. [66]
- Möjlighet att leva som andra. Ny lag om stöd
och service för vissa personer med
funktionsnedsättning. + Bilagor + Lättläst
+ Daisy. [77]
- Eftersök av trafikskadat vilt. En kostnad för
trafikförsäkringen. [78]

Finansdepartementet

- Finansiella sektorn bär frukt.
Analys av finansiella sektorn ur ett svenskt
perspektiv. [12]
- Timmar, kapital och teknologi
– vad betyder mest?
En analys av produktivitetsutvecklingen
med hjälp av tillväxtbokföring. [14]
- Permanent förändring.
Globalisering, strukturomvandling
och sysselsättningsdynamik. [21]
- Ett stabsstöd i tiden. [22]
- Lättare att samverka
– förslag om förändringar i samtjänstlagen.
[34]
- Svenska Spels nätpoker. En utvärdering. [36]
- EU, allmännyttan och hyrorna.
+ Bilagor. [38]
- Skattelättnader för hushållstjänster. [57]
- Personnummer och samordningsnummer. [60]
- Välja fritt och välja rätt. Drivkrafter för
rationella utbildningsval. [69]

Rätt och riktigt. Åtgärder mot felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen. [74]
F-skatt åt flera. [76]

Utbildningsdepartementet

Världsklass! Åtgärdsplan för den kliniska forskningen. [7]
Bidrag på lika villkor. [8]
Frihet för studenter – om hur kår- och nationsobligatoriet kan avskaffas. [11]
Frivux – valfrihet i vuxenutbildningen. [17]
Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola + Bilagedel. [27]
Yrkehögskolan. För yrkeskunnande i förändring. [29]
Forskningsfinansiering – kvalitet och relevans. [30]
Legitimation och skärpta behörighetsregler. [52]

Jordbruksdepartementet

Mångfald som möjlighet. Åtgärder för ökad integration på landsbygden. [56]

Miljödepartementet

Att slutförvara långlivat farligt avfall i undermarksdeponi i berg. [19]
Svensk klimatpolitik. [24]
Miljödomstolarna – domkretsar – lokalisering – handlägningsregler. [31]
En utvecklad havsmiljöförvaltning. [48]
Myndighet för miljön – en granskning av Naturvårdsverket. [62]
Bygg – helt enkelt! [68]
Slutförvaring av kärnavfall. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2007. [70]
Kemikalietillsyn – organisation och finansiering. [73]

Näringsdepartementet

Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning. [1]
Transportinspektionen. En myndighet för all trafik. + Bilagor. [9]
Bättre kontakt via nätet – om anslutning av förnybar elproduktion. + Annex: Grid issues for electricity production based on renewable energy sources in Spain, Portugal, Germany, and United Kingdom. [13]
Ett energieffektivare Sverige + Bilaga. [25]

Bredband till hela landet. [40]
Transportinspektionen. Ansvarslag för vägtrafiken m.m. [44]
Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation. [53]
Effektivare signaler. [72]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

Könsdiskriminerande reklam. Kränkande utformning av kommersiella meddelanden. [5]
Rapporter från en mr-verkstad. [45]
Egenansvar – med professionellt stöd. [58]

Kulturdepartementet

Värna språken – förslag till språklag. [26]
Digital-TV-övergången. + Engelsk översättning. [35]
Föreningsfostran och tävlingsfostran. En utvärdering av statens stöd till idrotten. [59]
Kontinuitet och förändring. + Lättläst + Daisy. [64]

Arbetsmarknadsdepartementet

Obligatorisk arbetslöshetsförsäkring. [54]