

En villkorsstudie om försäkrat intresse i motorfordonsförsäkring

- vilka konsekvenser får begreppen ”verklig ägare” och ”huvudsaklig brukare”?

1 Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	5
1.3 Frågeställningar	5
1.4 Avgränsning	5
1.5 Metod	6
2 Begrepp rörande motorfordonsförsäkring	7
2.1 Försäkringsavtalet	7
2.2 Skadeförsäkring och sakförsäkring	7
2.3 Motorfordonsförsäkring	8
2.4 Försäkringstagare och försäkrad	9
2.5 Försäkrat intresse	9
2.6 Äganderätt	10
3 Villkorsstudie	12
3.1 Om studien	12
3.2 Vem försäkringen gäller för	12
3.3 Slutsats av studien	16
4 Försäkringsteknik	18
4.1 Allmänt om försäkringsteknik	18
4.2 Ekvivalensprincipen	19
4.3 Risken	20
4.4 Försäkringstekniska överväganden gällande försäkringstagare	20
4.5 Slutsatser av försäkringstekniska överväganden	21
5 Domstolens tolkning av villkoren	24
5.1 Allmänt om villkorstolkning i domstol	24
5.1.1 Domstolens roll vid tvister om försäkringsvillkor	24
5.1.2 Oklarhetsregeln	26
5.1.3 Jämkning av försäkringsavtalet	27
5.2 Domstolarnas tolkning av ägarbegreppet	27

5.2.1 Försäkringstagarens bevisbörda.....	28
5.2.2 Skenförsäkring.....	30
5.2.3 Huvudsaklig brukare.....	37
5.2.4 Sakrättsligt problem.....	39
5.3 Slutsatser domstolens tolkning av villkoren.....	41
6 Analys.....	43
6.1 Konsekvenser för försäkringstagaren.....	43
6.1.1 Vilka problem försöker försäkringsbolaget att lösa?.....	43
6.1.2 Konsekvenser av villkorens utformning.....	44
6.1.3 Andra problem för försäkringstagaren.....	46
6.1.4 Sammanfattning.....	47
6.2 Alternativa lösningar.....	48
6.2.1 Försäkra varje enskild förare.....	48
6.2.2 Nedsättning enligt Prorataregeln.....	49
6.2.3 Slopad premiedifferentiering.....	51
6.2.4 Lindrad bevisbörda.....	52
6.3 Slutsatser.....	53
Källförteckning.....	54
Offentligt tryck.....	54
Litteratur.....	54
Svenska domstolar.....	54
Övriga skriftliga källor.....	55
Muntliga källor.....	55
Internet.....	55

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Att äga en bil är förenat med flera olika kostnader. Förutom att betala för skatt och den obligatoriska trafikförsäkringen, väljer många bilägare att skaffa ytterligare försäkring för att få ersättning ifall bilen råkar ut för någon form av skada. Kostnaden för motorfordonsförsäkring är särskilt hög om du är under 25 år. Om du dessutom är man, bor i en storstad och nyligen har tagit körkort kan det vara en ekonomisk omöjlighet att äga en bil på grund av den höga försäkringspremien. Försäkringspremien kan många gånger vara dubbelt så hög som bilens värde.¹ Ungdomar väljer därför ofta att uppge föräldrar eller andra äldre släktingar som ägare till bilen för att få en lägre premie. Det är dock inte alla försäkringstagare som tar sig tid att läsa igenom försäkringsvillkoren och än mindre förstår dem. Därför är försäkringstagaren inte alltid medveten om konsekvensen av att skenförsäkra, det vill säga att skriva bilen på en annan person. Är försäkringstagaren inte ägare till fordonet utgår ingen ersättning alls eftersom försäkringstagaren då inte anses ha ett försäkrat intresse. Detta oavsett vilka bakomliggande motiv försäkringstagaren har haft eller vilken information denne har fått från försäkringsbolaget. För att omfattas av försäkringen och kunna få ut ersättning från försäkringsbolaget behöver således den som står för försäkringen vara ägare till fordonet. Ägarbegreppet är vitt och definieras på olika sätt av olika försäkringsbolag. Det gäller inte bara vid så kallade skenförsäkringar, utan kan även drabba försäkringstagare som inte har sakrättsligt skydd vid exempelvis ett avbetalningsköp. Att ägarbegreppet vållat problem för försäkringstagare är inte någon nyhet. Problematiken kring skenförsäkringar har debatterats i olika sammanhang de senaste tio åren och det har framförts kritik mot hur försäkringsbolagen utformat sina villkor och hanterat företeelsen. Konsumenternas Försäkringsbyrå har till exempel ansett att försäkringsbolagen själva har skuld i problemet eftersom de ger bristande information till kunderna om vilka konsekvenser skenförsäkring kan medföra.² Försäkringsbolagens egna kundpaneler har även varit kritiska till försäkringsbolagens villkor och har ansett att konsekvensen av att inte ha ett försäkrat intresse är hård mot konsumenten. IF:s kundpanel för åren 2003-2005 lämnade i sina sammanfattande synpunkter kommentaren att de ansåg det vara en alltför sträng påföljd att försäkringsskyddet helt faller bort om en försäkringstagare inte är huvudsaklig brukare och ägare till ett

¹ SVT, "Dyra försäkringar lockar till fiffel".

² SVT, "Dyra försäkringar lockar till fiffel".

motorfordon.³ Försäkringsbolagen har dock inte agerat på den kritik som de fått och problemet är i allra högsta grad aktuellt. Inom doktrin har problemet inte behandlats. Genom att studera försäkringsvillkor och rättsfall ska jag försöka att bringa klarhet i vad ägandebegreppet innebär för den enskilde försäkringstagaren samt om konsekvensen av att skenförsäkra står i rimlig proportion till avtalsbrottet.

1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att jämföra olika bolags försäkringsvillkor för att utreda hur klausulerna om försäkrat intresse i motorfordonsförsäkringen är utformade. Vidare kommer jag att undersöka hur domstolarna tolkat dessa villkor för att kunna ge en bild av hur villkoren påverkar den enskilde försäkringstagaren. Slutligen undersöker jag om det finns andra alternativ att utforma eller reglera försäkringsvillkoren på eller om dagens utformning av villkoren är den bästa.

1.3 Frågeställningar

Jag har använt mig av följande frågeställningar;

- Hur utformas villkoren om försäkrat intresse i motorfordonsförsäkringen hos olika bolag?
- Varför använder sig försäkringsbolagen av villkoren och varför har de utformat dem som de har gjort?
- Hur har domstolarna tolkat dessa villkor?
- Vilka konsekvenser får utformningen av dagens villkor för försäkringstagaren?
- Finns det andra och bättre alternativ att utforma villkoren på?

1.4 Avgränsning

Den följande framställningen kommer främst att beröra hur försäkringstagarna påverkas av försäkringsbolagens villkor. Det innebär att frågor om försäkringstagaren begått något brott genom att lämna oriktiga uppgifter och vad som krävs för att styrka brott, kommer att lämnas utanför uppsatsen. Framställningen kommer i huvudsak att beröra svenska villkor och en jämförelse med utländska villkor kommer inte att göras i någon större omfattning.

³ Testamente från IF:s 2003-2005 års kundpanel.

1.5 Metod

Jag har använt mig av den juridiska metoden när det gäller studiet av lagtext, rättsfall och doktrin. Vidare har jag undersökt ett tiotal försäkringsvillkor från olika bolag och jämfört dem med varandra för att få en uppfattning om hur villkoren är utformade när det gäller försäkrat intresse i motorfordonsförsäkringen. För att förstå dessa villkor bättre har jag kontaktat representanter från några olika försäkringsbolag för att ställa kompletterande frågor. Jag har haft en mer djupgående intervju med en biträdande skadeförklarare på ett av bolagen. Vid intervjun diskuterades hur den praktiska skaderegleringen går till, hur försäkringsbolaget hanterar skenförsäkring samt betydelsen av begreppen verklig ägare och huvudsaklig brukare. Vidare har jag studerat de rättsfall som finns på området för att undersöka hur begreppen ägare och huvudsaklig brukare har tolkats i domar från framförallt hovrätt men även tingsrätt. Jag har även sökt information om brittiska villkor och huvudsakligen funnit information om dem på Internet.

2 Begrepp rörande motorfordonsförsäkring

Försäkringsområdet är uppbyggt på ett speciellt sätt och det finns ett flertal olika begrepp som kan vara bra att känna till som läsare inför den fortsatta framställningen. Avsnittet syftar till att ge läsaren en överblick av grundläggande begrepp och företeelser som rör motorfordonsförsäkring. Avsnittet avslutas med en genomgång av äganderätten i Sverige, eftersom ägandebegreppet har en central plats i villkoren och kommer att vara av intresse för den fortsatta framställningen.

2.1 Försäkringsavtalet

En försäkring är ett avtal mellan en försäkringstagare och en försäkringsgivare. Avtalet innebär att försäkringsgivaren mot ersättning åtar sig ett ansvar att utge försäkringsersättning om ett visst avtalat skadefall inträffar. Avtalet som ingås mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren är ett civilrättsligt bindande avtal och avtalet innehåller en nedteckning av de villkor som gäller. Försäkringsbolagets främsta uppgift är således att bära ansvaret för en risk. Denna risk motsvaras av en premie och det är försäkringstagarens främsta ansvar att se till att premien betalas. Inträffar en skada som omfattas av försäkringsavtalet ska försäkringsbolaget utge ersättning till försäkringstagaren. Försäkringens syfte är således att utgöra en trygghet för försäkringstagaren ifall oförutsedda händelser inträffar.⁴ Det finns regler om försäkringsavtalets utformning i Försäkringsavtalslag (2005:104) (FAL). Syftet med denna relativt nya lagstiftning var att modernisera den tidigare lagstiftningen och skapa ett mer vidsträckt konsumentskydd, speciellt på området för konsumentförsäkringar. Konsumentskyddet utvidgades även på så sätt att en informationsplikt ålades försäkringsbolagen.⁵ Lagen utgår från tre olika typer av försäkringar; konsumentförsäkring, företagsförsäkring samt personförsäkring. Den fortsatta framställningen kommer enbart att behandla konsumentförsäkring.

2.2 Skadeförsäkring och sakförsäkring

Skadeförsäkring är ett ganska vitt begrepp och omfattar enligt 1 kapitlet 1 § FAL försäkring mot ekonomisk förlust av olika slag genom sakskada eller ren förmögenhetsskada. För konsumenter regleras skadeförsäkringen i 2 till 7 kapitlet i FAL. Sakförsäkring är ett mer inskränkt begrepp och innefattas i skadeförsäkring. Sakförsäkringen ger en försäkringstagare

⁴ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 16f.

⁵ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 154.

ersättning vid skador på saker. En ”sak” är dock ett omfattande begrepp och kan innefatta allt från djur till slott liksom motorfordon. Det så kallade försäkrade intresset i en sakförsäkring är sakens ekonomiska värde, det vill säga ägarens intresse av att inte förlora pengar på att saken förstörs eller förloras.⁶ Motorfordonsförsäkring är en särskilt sakförsäkring och den kommer att redogöras för närmare i nästa avsnitt.

2.3 Motorfordonsförsäkring

En motorfordonsförsäkring omfattar flera olika skademoment. En del av motorfordonsförsäkringen utgörs av trafikförsäkringen och den är obligatorisk för alla som äger ett trafikförsäkringspliktigt fordon. Trafikförsäkringen regleras i Trafikskadelag (1975:1410) (TSL) och dess främsta syfte är att försäkra fordonsägarens ansvar gentemot andra bilister och trafikanter. En annan viktig uppgift som trafikförsäkringen reglerar är att ersätta personskador som förare och passagerare orsakas när bilen är i trafik. Det är fordonets ägare som ska försäkra fordonet men om fordonet är köpt med återtagandeförbehåll (se avsnitt 2.6) är det innehavaren som ska försäkra fordonet enligt 2 § TSL. Trafikförsäkringen täcker skador på ett fordon om skadan vållats av en annan bil. I sådana fall ersätts skadorna ur den vållande partens trafikförsäkring. Om det vållande fordonet saknar trafikförsäkring ersätts skadorna av Trafikförsäkringsföreningen.⁷ Trafikförsäkringen ersätter dock inte skador som den vållande parten orsakat på den egna bilen enligt 10 § TSL. Vill den vållande parten ha skydd för skador på sitt eget fordon får han teckna egendomsskydd för det egna fordonet. Egendomsskyddet, som också kallas för kaskoförsäkring eller halvförsäkring, innehåller som regel skydd mot brand, stöld, glasskador, maskinskador, räddning samt rättsskydd. Vad som faktiskt ingår i försäkringen beror på vad som står i det aktuella försäkringsavtalet. Helförsäkring, även kallad vagnskadeförsäkring, innefattar förutom halvförsäkringen även ett ekonomiskt skydd för reparationer gällande vagnskador och för bilens marknadsvärde vid totalskada, om försäkringstagaren själv varit vållande till skadan.⁸ Det är främst hel- respektive halvförsäkring som avses med motorfordonsförsäkring i den följande framställningen eftersom det är där problemet med försäkrat intresse aktualiseras. I trafikförsäkringen spelar det inte någon roll vem som tecknat försäkringen eftersom trafikförsäkringen avser att täcka de skador som fordonet orsakar på sin omgivning samt för personskador i det egna fordonet. Om bilen inte har en trafikförsäkring träder

⁶ Randquist, s. 40.

⁷ Strömbäck, s. 115.

⁸ Randquist, s. 304f.

Trafikförsäkringsföreningen in och betalar ut ersättning. När det gäller egendomsskyddet är systemet uppbyggt på ett annat sätt. Försäkringen gäller endast fordonsägarens egendom och försäkrat intresse får därför en större betydelse.

2.4 Försäkringstagare och försäkrad

Begreppet försäkringstagare definieras i 1 kapitlet 4 § FAL som den som ingått ett avtal med försäkringsbolaget. Den som är försäkringstagare kan dock skilja sig från den som är försäkrad. I samma lagrum definieras den försäkrade som den vars intresse är försäkrat mot skada. Det innebär att det är den försäkrade som är skyddad från ekonomisk förlust enligt försäkringen och det är denne person som har rätt till försäkringsersättning. Oftast är försäkringstagaren och den försäkrade en och samma person, men behöver inte vara det.⁹ Vem som skyddas av en försäkring kan utläsas ur försäkringsvillkoren. Försäkringsersättning utges till den som har ett försäkrat intresse. Detta begrepp kommer att förklaras närmare i följande avsnitt.

2.5 Försäkrat intresse

Enligt 6 kapitlet 1 § FAL utges ersättning för varje lagligt intresse som omfattas av försäkringen. Intressebegreppet har väsentlig betydelse för vem som ska ha rätt till försäkringsersättning enligt reglerna vid skadeförsäkring. Med intressebegreppet avses försäkringstagarens risk att lida skada i visst avseende om en framtida händelse inträffar. Denna framtida händelse kan exempelvis vara att egendom skadas. Enligt paragrafen måste det försäkrade intresset vara lagligt. Det innebär att exempelvis en smugglare inte har ett lagligt intresse och kan därmed inte försäkra förlust av olaglig inkomst. Inte heller anses en försäkring för skyldigheten att betala böter vara giltig eftersom det saknas lagligt intresse.¹⁰ Försäkrat intresse har inte fått en lika central roll i nya FAL som i gamla FAL trots att begreppet inte har ändrats nämnvärt i sak.¹¹

Hellner menar att begreppet intresse innebär att försäkringstagaren har en viss relation till det försäkrade objektet. Denna relation har samband med begreppet förlust. Det innebär att en försäkringstagare måste ha en relation till exempelvis ett hus för att ha ett försäkrat intresse i det och samme person måste lida en förlust om huset brinner ner. Det krävs därför att försäkringstagaren är ägare för att kunna knyta an det försäkrade intresset i huset till den

⁹ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 182.

¹⁰ Bengtsson, Försäkringsrätt - några huvudlinjer, s. 80.

¹¹ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 289f.

förlust han gör i egenskap av ägare till huset.¹² Med andra ord kan en person inte försäkra sin grannes hus. Om grannens hus skulle brinna ner drabbas inte försäkringstagaren av någon ekonomisk förlust och har därför inte rätt till ersättning. Dessa resonemang kan likställas med det försäkrade intresset för motorfordonsförsäkring. Om en person inte är ägare till ett motorfordon, men ändå står registrerad som försäkringstagare, riskerar inte personen att lida någon risk för förlust eftersom han inte är ägare till objektet. Därför har han inte något försäkrat intresse och har därmed inte rätt till försäkringsersättning.

2.6 Äganderätt

Begreppet ägare förekommer både i vägtrafikregistret och i flera försäkringsvillkor. Det är därför av intresse att veta vad begreppet innebär. Faktum är att det i svensk rätt inte finns någon definition på begreppet ägare. I Sverige används begreppet istället med ett funktionalistiskt angreppssätt vilket innebär att vem som är ägare avgörs från fall till fall beroende på situationen.¹³ Det innebär också att äganderätten inte är ett självständigt fenomen utan det utgör ett resultat på en lösning mellan personer med olika relationer till objektet.¹⁴ Vad som innefattas i äganderätten avgörs således av relationen till andra parter och äganderätten är ett slags uttryck för vem av dessa parter som anses ha den bästa rätten till en sak. Det kan uppkomma flera olika slags problem som äganderätten kan sägas vara en lösning på. Det kan till exempel röra sig om problem av obligationsrättslig karaktär som exempelvis frågan om säljaren får bruka en bil fram till leverans. Problemen kan också röra tredjemansförhållanden. Ett exempel på ett sådant problem är frågan om en person som köpt en bil från en hyrestagare får företräde framför uthyraren. Äganderätten tar således utgångspunkt i reella problem och dessa problem kan vara helt skilda typer.¹⁵ Det finns därmed ingen möjlighet att redogöra för innehållet av begreppet äganderätt utan det avgörs beroende på problemets karaktär och relationen till andra. Om det inte finns någon relation till andra eller begränsningar i lag eller avtal, får ägaren förfoga över sitt föremål som han själv vill.

När det gäller motorfordon är det vanligt att köparen köper fordonet på avbetalning eller på kredit. I dessa avtal är det vanligt med äganderättsförbehåll. Äganderättsförehåll, även kallat återtagandeförbehåll, är en säkerhetsrätt som innebär att säljaren vid försäljning av lös

¹² Hellner, s. 213.

¹³ Hessler, s. 17.

¹⁴ Martinson, Ejendomsrettens overgang – Norden kontra verden, s. 672.

¹⁵ Martinson, Funktionalismen och bättre rätt till fast egendom, s. 3f.

egendom har rätt att återta godset om köparen inte betalar köpeskillingen. Detta gäller dock under förutsättning att säljaren har gjort ett förbehåll om detta i avtalet. Om så är fallet anses säljaren vid en konflikt ha en bättre rätt till fordonet.¹⁶ Det innebär att köparen av exempelvis en bil inte har rätt att sälja den förrän motorfordonet är helt betalt. För att få veta om det finns återtagandeförbehåll på en bil kan det kontrolleras i trafikregistret, där återtagandeförbehåll registreras sedan ett par år tillbaka.¹⁷ Även om säljaren har bättre rätt och även separationsrätt på grund av återtagandeförbehållet innebär inte det att han automatiskt skulle vara ägare i ett annat sammanhang.¹⁸ Allt är beroende på vilken situationen är och vilka problem som realiserar.

I lag (2001:558) om vägtrafikregister används begreppet ägare. Där anges att alla ägare till registreringspliktiga fordon ska registreras i Sverige. Enligt 4 § görs undantag om bilen är köpt på kredit med förbehållande om återtaganderätt samt om bilen nyttjas mer än ett år. I dessa fall är det innehavaren som ska stå registrerad i vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret kan enbart en person registreras som ägare till ett fordon.¹⁹ I detta fall anger begreppet vem som är skyldig att betala in den obligatoriska trafikförsäkringen. Undantag görs vid köp på avbetalning eller vid leasing, i dessa fall står det ofta angivet i avtalet att hyrestagaren respektive kredittagaren ofta även ska skaffa full försäkring för fordonet.

¹⁶ Håstad, s. 294.

¹⁷ Konsumentverkets webbplats.

¹⁸ Håstad, s. 184.

¹⁹ Transportstyrelsens webbplats.

3 Villkorsstudie

3.1 Om studien

I detta avsnitt jämförs försäkringsvillkoren hos olika försäkringsbolag för att ta reda på hur bolagen utformar sina villkor. De villkor som främst är av intresse är klausulen om försäkrat intresse som anger vem försäkringen gäller för. I studien ingår villkoren hos tio bolag som är bland de största på marknaden. Studien har främst utgått från respektive bolags motorfordonsförsäkring. Om ett bolag inte har haft villkor för "motorfordon" har istället villkoren för försäkring av "personbil" undersökts. Med motorfordonsförsäkring avses i undersökningen hel- eller delförsäkring av motorfordonet och den omfattar således inte trafikförsäkringen. De villkor som har studerats är gällande för konsumenter och inte för företag. Det finns naturligtvis fler bolag som tillhandahåller motorfordonsförsäkringar av detta slag. Jag är dock inte ute efter att genomföra en studie som med exakthet anger alla försäkringsbolags villkor och deras formuleringar, utan jag är intresserad av att få en uppfattning om hur vanliga villkoren om försäkrat intresse är och hur de är formulerade. De villkor som har använts i studien är de senaste som funnits tillgängliga hos respektive bolag och är författade från år 2006 till år 2009.

3.2 Vem försäkringen gäller för

Samtliga undersökta försäkringsbolag har en klausul som anger vem som omfattas av försäkringen. Klausulen finns hos de allra flesta bolag under rubriken "Vem försäkringen gäller för" i villkoren. I en av försäkringarna stod informationen om vem som var försäkrad dessutom under rubriken "Särskilda begränsningar och säkerhetsföreskrifter".²⁰ Försäkrat intresse är ett omfattningsvillkor vilket innebär att försäkringstagaren måste uppfylla klausulen för att försäkringen ska gälla. Själva formuleringen av klausulerna skiljer sig åt mellan bolagen. Det är dock flera begrepp som återkommer i samtliga undersökta villkor. För att illustrera hur de olika klausulerna kan se ut, kommer några olika formuleringar att återges. Först exemplifieras en av de vanligaste formuleringarna genom en återgivning av Trygg-Hansas villkor.

²⁰ IF:s villkor för motorfordon, s. 2.

” A.3 Vem försäkringen gäller för

Försäkringen gäller för dig som försäkringstagare och ägare till objektet. Med ägare avser Trygg-Hansa den verkliga, civilrättslige ägaren.

Trafik-, kris-, räddnings- och trafikolycksfallförsäkringen gäller även för passagerare i fordonet.

När vi i försäkringsvillkoret skriver du och dig menar vi samtliga som försäkringen gäller för.”²¹

Denna utformning av klausulen förekommer hos ungefär hälften av bolagen och är den vanligaste men också den enklaste formuleringen. Det framgår av klausulen att det är försäkringstagaren som måste vara ägare till motorfordonet. I detta fall har Trygg-Hansa definierat begreppet ägare som den verkliga, civilrättslige ägaren. Det framkommer dock inte vad som avses med något av dessa begrepp.

Det finns också en annan vanlig variant som här exemplifieras genom IF:s försäkringsvillkor för motorfordon.

” 1. Vem försäkringen gäller för

Försäkringen gäller för dig som är försäkringstagare. Men den gäller endast om du är fordonets verkliga ägare och huvudsaklige brukare. Detta innebär att du kan bli utan ersättning om du är registrerad som ägare och har tecknat försäkring för fordonet, trots att du inte äger det.

Har du köpt fordonet på avbetalning eller kredit har vi rätt att lämna ersättning till säljaren (intill hans återstående fordran).

Har du hyrt (leasat) fordonet har vi rätt att lämna ersättning till ägaren.”²²

Även i detta villkor krävs att försäkringstagaren är ägare till motorfordonet. Uttrycket verklig ägare används också i denna klausul och är en förutsättning för att ha ett försäkrat intresse. Inte heller i detta villkor ges en förklaring till vad begreppet verklig ägare innebär. Det ges dock en förklaring till vad som händer om du inte är verklig ägare och vilken sanktion

²¹ Trygg-Hansas försäkringsvillkor för motorfordonsförsäkring, s. 5.

²² IF:s försäkringsvillkor för motorfordon, s. 8.

försäkringstagaren kan råka ut för. I klausulen skriver nämligen försäkringsbolaget ut att försäkringstagaren kan bli utan ersättning om han registrerat sitt fordon och tecknat försäkring för det, trots att han inte är ägare. De situationer som försäkringsbolaget vill komma åt genom denna formulering är alltså fall av skenförsäkring. Detta förtydligande av sanktionen är klar och det kan knappast uppstå tvivel kring vad försäkringsbolaget menar med formuleringen. Förtydligandet av sanktionen används i lite fler än hälften av de undersökta villkoren.

I ovan nämnda villkor dyker ett nytt krav upp som anger att försäkringstagaren även måste vara den huvudsaklige brukaren av motorfordonet. Begreppet huvudsaklig brukare definieras inte heller i villkoret och frågan är om en bokstavlig tolkning ska göras. Enligt en representant från Volvia är huvudsaklig brukare det centrala begreppet i klausuler som denna. Den huvudsaklige brukaren måste vara ägare till fordonet annars gäller bara trafikförsäkringen. Med huvudsaklig brukare avsåg försäkringsbolaget den person som använder bilen mest.²³ Det torde innebära att om det är två personer som använder bilen räcker det med att en person använder bilen till 51 % för att anses vara huvudsaklig brukare. Är det fler personer som använder bilen räcker det naturligtvis med en mindre procentandel för att personen ändå ska anses som huvudsaklig brukare. Begreppet finns med i knappt hälften av de undersökta villkoren.²⁴

En mindre vanlig men ändå intressant utformning av klausulen kan illustreras genom Folksams villkor.

”Vem försäkringen gäller för

13. Försäkringen avser endast ditt eget lagliga ekonomiska intresse som försäkringstagare och ägare till den försäkrade egendomen. Skulle det visa sig att det är någon annan än du som äger bilen gäller inte egendomsskyddet och någon ersättning kan inte betalas vid inträffad skada. Ovanstående gäller dock inte om denne är din make/registrerad partner eller sambo, förutsatt att ni är folkbokförda och

²³ Ludvig Johansson, Volvia.

²⁴ Gjensidiges, IF:s, Länsförsäkringars samt Volvias villkor.

bosatta på samma adress. Vi har rätt att betala skadeersättning till

- säljaren eller kreditgivaren om bilen köpts på avbetalning eller kredit.*

Ersättning betalas då till säljaren/ kreditgivaren intill dennes återstående lagenliga fordran

- ägaren om du har hyrt bilen på längre tid än ett år, det vill säga leasat den.*

Vi har rätt att betala skadeersättning till ägaren även då försäkringsplikten fullgörs av den förmyndare som registrerats i Vägtrafikregistret.”²⁵

I denna klausul krävs återigen att ägaren och försäkringstagaren ska vara en och samma person. Formuleringen kompliceras dock av att det endast är försäkringstagarens egna lagliga ekonomiska intresse som försäkringen avser. Vad försäkringsbolaget menar med denna formulering framgår inte av villkoret. Vid en intervju med en representant för Folksam framkom det att försäkrat intresse är ett centralt begrepp. Hon förklarade begreppet med ett exempel; om någon sätter in en radio i din bil, så har den personen inget försäkrat intresse och därmed inte rätt till ersättning.²⁶ Även i denna klausul finns det en förklaring som anger att om en skenförsäkring görs kommer inte någon ersättning att betalas ut.

En annan intressant aspekt av villkoret är att försäkringsbolaget gör undantag från kravet på att försäkringstagaren ska vara ägare till fordonet. Undantaget gäller om den riktige ägaren är make/maka, partner eller sambo till försäkringstagaren samt att de är folkbokförda på samma adress. Detta undantag anges bara i två av de undersökta villkoren.²⁷ Vid kontakt med Folksam uppgav de att även andra familjemedlemmar omfattades av undantaget. Barn omfattades dock endast om de bodde hemma hos föräldrarna.²⁸ Det visar på att undantaget inte är uttömmande. Frågan är hur denna situation skulle regleras av de andra försäkringsbolagen som inte har något uttryckligt undantag i sina villkor. Vid kontakt med

²⁵ Folksams försäkringsvillkor för bilförsäkring, s. 16.

²⁶ Åsa Sköldefalk, Folksam.

²⁷ Se även Moderna försäkringar, villkor Motor, s. 8.

²⁸ Åsa Sköldefalk, Folksam.

Volvia uppgav de att de undantar gifta par från kravet, eftersom försäkringsbolaget anser att de äger bilen tillsammans.²⁹ Vid kontakt med Länsförsäkringar uppgav även de att de medvetet gör undantag för sambor, makar samt barn som bor hemma. De ansåg att det inte var kundanpassat att tolka klausulen strikt.³⁰ Detta framgår dock inte av något av bolagens villkor.

I klausulen finns ofta ett villkor där det stadgas att ersättning kan komma att betalas ut till säljaren eller kreditgivaren om bilen har sålts på avbetalning. Det innebär dock inte att en person som köpt en bil på avbetalning inte anses vara ägare. Skrivningen berör bara till vem ersättningen ska betalas ut och inte om försäkringstagaren har rätt till ersättning.³¹ Det innebär att försäkringstagaren fortfarande måste visa att denne är ägare till bilen för att få ut någon ersättning. Om försäkringstagaren har rätt till ersättning och har köpt bilen på avbetalning eller kredit kan försäkringsbolaget välja att betala ut ersättning till säljaren. En försäkringstagare som köpt en bil på avbetalning eller kredit anses därför som huvudregel vara ägare till fordonet. Vid kontakt med olika försäkringsbolag ger de bristfälliga förklaringar till varför så är fallet. Enligt Folksam ses försäkringstagaren som ägare, eftersom han eller hon står skriven som ägare i Trafikregistret. Försäkringstagaren är då formellt ägare till bilen, även om denne kanske inte till fullo har betalt bilen.³² Även Volvia anser att om du köper en bil på avbetalning är du ändå ägare till fordonet, eftersom du har skrivit på köpekontraktet. De menar att de flesta idag har lån på sina bilar.³³ Att köpa en vara på avbetalning eller att ha lån är alltså inte något som hindrar dig från att vara ägare enligt försäkringsbolagen.

3.3 Slutsats av studien

Samtliga undersökta villkor ställer upp krav på att försäkringstagaren, det vill säga den som tecknar försäkringen, ska vara ägare till motorfordonet. Utifrån studien kan konstateras att begreppet ägare är centralt och att det inte är definierat i villkoren. När bolagen ska ”definiera” begreppet ägare dyker istället andra begrepp upp som verklig och civilrättslig ägare. Det står dock inte någonstans vad som avses med ägare. Det är då svårt för en försäkringstagare att veta vad som avses med begreppet eftersom vi i Sverige har ett funktionalistiskt angreppssätt som är beroende av situationen. En försäkringstagare som inte

²⁹ Ludvig Johansson, Volvia.

³⁰ Maria Wång Henriksson, Länsförsäkringar.

³¹ Daniel Ring, Trygg Hansa samt Ludvig Johansson, Volvia.

³² Åsa Sköldefalk, Folksam.

³³ Ludvig Johansson, Volvia.

är väl insatt i försäkringsvillkoren och dess betydelse kan anta att han är ägare så länge han i köpekontraktet anges som ägare. Sådan bokstavlig tolkning av försäkringsvillkoret går dock inte att göra.

Konsekvensen av att skenförsäkra framgår i lite mer än hälften av alla klausuler. Följden blir enligt flera avtal att försäkringstagaren blir utan någon som helst ersättning, vilket kan tyckas hårt. Det är dock inte alla som tillämpar denna princip. Folksam, som visserligen inte skriver ut någon konsekvens i sina villkor uppger att försäkringstagaren ofta får ersättning vid skenförsäkring. Ersättningen kan dock nedsättas på grund av att de har lämnat felaktig information.³⁴ Just bristen på information gör att det är svårt för en konsument att veta vad som gäller. I vissa villkor görs undantag för gifta/sambos och vid kontakt med försäkringsbolaget uppger de att även hemmavarande barn undantas. Det kanske är naturligt att undanta dessa, men så länge försäkringsbolagen inte skriver ut undantagen är det svårt för försäkringstagaren att förutse vilket skydd han har. Jämförelsen visar sammanfattningsvis på att ägarbegreppet är centralt men villkoren är för otydliga för att kunna utläsa vad begreppen innebär i praktiken och vad de får för konsekvenser.

³⁴ Åsa Sköldefalk, Folksam.

4 Försäkringsteknik

I ovan nämnda villkorsstudie har exemplifierats hur försäkringsbolagen utformar sina villkor. För att förstå varför de utformat dem på de sätt de gjort, samt vilka avvägningar de tar hänsyn till, kommer en genomgång av försäkringsteknik att göras i detta avsnitt.

4.1 Allmänt om försäkringsteknik

Det finns en detaljerad lagstiftning om försäkringsavtalets utformning i FAL. Lagen bygger dock på att försäkringsbolagen själva får utforma sin produkt och undanta de risker som inte är lämpliga att försäkra ur försäkringsteknisk synpunkt.³⁵ Då det ofta saknas regler för hur villkorets utformning ska se ut, är det därför av vikt att förstå bolagens försäkringsteknik.

Det finns inte någon klar definition av begreppet försäkringsteknik. Bengtsson definierar försäkringsteknik som ”de överväganden och åtgärder från försäkringsbolagets sida som avser förhållandet mellan risk och premie vid en viss försäkringsprodukt”.³⁶ Det innebär att försäkringsbolaget tar hänsyn till försäkringsrättsliga resonemang när de utformar försäkringsvillkoren och när de bestämmer hur stor premien ska vara. Premiesättningen som sådan är viktig inom försäkringstekniken eftersom själva idén om försäkring bygger på att försäkringsbolaget tar över den risk som motsvaras av premien. Försäkringsteknik utgörs enbart av överväganden som hör ihop med försäkringsbolagets ekonomiska intresse. Ofta kan detta intresse dock sammanfalla med intressen ur samhällssynpunkt. Ett exempel på när dessa intressen sammanfaller är då försäkringsbolagen vill undvika slarv från försäkringstagaren eftersom det blir en stor ekonomisk kostnad för bolaget samtidigt som samhället har nytta av att slarv undviks.³⁷

Premiesättningen bygger till stor del på matematiska beräkningen av hur stor risken är att ett försäkringsfall inträffar. Det finns också andra överväganden som ett försäkringsbolag måste ta hänsyn till i samband med premiesättningen, dessa är bland annat juridiska regler, administrationskostnader och betydelsen av villkorens utformning. Betydelsen av villkorens utformning påverkar premien på så sätt att om villkoret omfattar flera olika risker och försäkringsfall blir den dyrare än om villkoret enbart omfattar ett fåtal risker. De juridiska reglerna påverkar premiesättningen i den mån att de sätter ramen för hur villkoret får

³⁵ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 25.

³⁶ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 9.

³⁷ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 10.

utformas. Administrationskostnaderna rör främst skadereglering men även bedömningen av hur ett villkors utformning kan påverka skadefrekvensen.³⁸

4.2 Ekvivalensprincipen

En av de viktigaste försäkringstekniska principerna är ekvivalensprincipen. Den innebär att premien ska motsvara värdet av det ansvar som försäkringsbolaget åtar sig, det vill säga risken för att ett försäkringsfall inträffar. Det finns både en individuell och en kollektiv ekvivalensprincip. Den individuella tar sikte på varje enskild risk medan den kollektiva tar sikte på grupper av liknande risker.³⁹ Den individuella ekvivalensprincipen tillämpas främst vid företagsförsäkring då det kan vara ekonomiskt motiverat med en långtgående premiedifferentiering. Den kollektiva ekvivalensprincipen tillämpas ofta vid konsumentförsäkringar. Ekvivalensprincipen bygger på en tanke om riskgemenskap. Riskgemenskap innebär att försäkringsbolaget ses som en representant för samtliga försäkringstagare som har ett avtal med försäkringsgivaren där en liknande risk försäkras. Försäkringsbolaget är skyldigt att se till att risken fördelas lika och rättvist mellan kollektivets samtliga försäkringstagare.⁴⁰ Det innebär att alla försäkringstagare ska betala sin premie i förhållande till hur pass hög risk de utgör. Om exempelvis en yngre person utgör en högre risk för kollektivet ska denne betala en högre premie. På detta sätt undviks att kostnaden för den yngre personens högre risk kommer att belasta kollektivet. Genom att tillämpa ekvivalensprincipen skulle en perfekt premiedifferentiering kunna uppnås eftersom samtliga försäkringstagare enbart betalar för den risk de utgör. Bengtsson menar dock att det inte praktiskt fungerar på detta sätt. Att ha en långtgående premiedifferentiering är mycket kostsamt. Det innebär framförallt stora administrativa kostnader för att få in all information som behövs för total rättvisa och för att göra riktiga beräkningar av premien. De flesta premier för konsumenter är därför i mer eller mindre mån standardiserade och försäkringsgivaren tar ofta bara hänsyn till ett fåtal faktorer.⁴¹ Motorfordonsförsäkringen är exempelvis i viss mån standardiserad och försäkringsbolagen använder ett urval av viktiga riskfaktorer så som motorfordonets storlek, geografisk ort, ålder och kön.⁴²

³⁸ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 9.

³⁹ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 38.

⁴⁰ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 28.

⁴¹ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 39.

⁴² Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 111.

4.3 Risken

Den försäkrade risken är en annan viktig försäkringsrättslig faktor som har inverkan på både premien och utformningen av villkoren. Enligt Bengtsson utgörs risken av flera olika beståndsdelar och dessa har på olika sätt betydelse för försäkringstekniken. I första hand utgörs risken av skaderisken, det vill säga risken för att ett händelseförlopp inträffar som leder till en faktisk skada.⁴³ En annan del av skaderisken utgörs av hur stor skadan förväntas bli. Det är denna del av risken som oftast diskuteras ur försäkringsrättslig synpunkt. Skaderisken omfattar även vad man kallar för den teknologiska risken, det vill säga den risk som ny teknologi för med sig. Ny teknologi kan innebära nya risker som försäkringsbolagen inte kan förutse men också nya möjligheter att konstatera orsakssamband.⁴⁴ Den juridiska risken är också en del av skaderisken och de juridiska rättsreglerna påverkar risken. Det är de juridiska reglerna som anger om försäkringsbolaget har ansvar för ett visst händelseförlopp eller inte. Exempelvis finns det i 4 kapitlet 2 § andra stycket FAL särskilda regler som anger vad som händer om försäkringstagaren uppsåtligt framkallar ett försäkringsfall eller om försäkringstagaren på annat sätt orsakar försäkringsfallet genom grov vårdslöshet. Dessa regler måste försäkringsbolaget förhålla sig till och reglerna påverkar risken. En tredje del är kostnadsrisken som innebär att utformningen av försäkringsprodukten kan medföra ökade kostnader för försäkringsbolaget, oavsett den juridiska regleringen. Förutom driftskostnader som exempelvis löner får försäkringsbolaget räkna med skaderegleringskostnader och processuella kostnader för tvister i domstol.⁴⁵ Risken utgörs således av flera olika delar och försäkringsbolaget måste ta hänsyn till samtliga delar av skaderisken vid utformningen av villkor och premie.

4.4 Försäkringstekniska överväganden gällande försäkringstagare

Vem som är försäkrad och därmed ska ha rätt till försäkringsersättning är naturligtvis en fråga som är av försäkringstekniskt intresse. Försäkringsbolagen vill avgränsa vem som ska ha rätt till ersättning för att på ett riktigt sätt kunna beräkna risken och därmed kunna sätta en korrekt premie. Villkoren utformas så att bara vissa personer omfattas av avtalet för att utesluta vissa risker som är svåra att kalkylera kostnaden för.

⁴³ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 30.

⁴⁴ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 36.

⁴⁵ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 36f.

Inom motorfordonsförsäkring finns det en långtgående premiedifferentiering jämfört med andra konsumentförsäkringar.⁴⁶ Det innebär att den försäkringstagare som utgör större risk får betala en högre premie. Premien utgår ofta från försäkringstagaren och är nära sammankopplad med dennes riskfaktorer. Enligt ett försäkringsbolag är dessa riskfaktorer bland annat ålder, hur länge försäkringstagaren haft körkort, geografisk bostadsort samt bilens egenskaper så som motorstorlek och tyngd.⁴⁷ En ganska ny och omdiskuterad riskfaktor som införts av olika försäkringsbolag är betalningsanmärkning. Om en person har en betalningsanmärkning får denne räkna med en premiehöjning på 40-70 % hos vissa försäkringsbolag.⁴⁸ Olika försäkringsbolag har olika riskfaktorer som de tar hänsyn till och vilken tyngd de olika faktorerna tillmäts varierar också beroende på försäkringsbolag.⁴⁹ Riskfaktorerna hjälper försäkringsbolagen att avgöra sannolikheten för att försäkringsfall inträffar. Exempelvis finns det statistik som säger att sannolikheten är större för att en yngre kille råkar ut för en bilolycka, än att en medelålders kvinna gör det.⁵⁰ Genom riskfaktorerna får försäkringsbolaget en bild av risken och kan sedan sätta en korrekt premie i förhållande till den. Det blir därför problem om försäkringstagare lämnar felaktiga upplysningar om dessa riskfaktorer. Bengtsson menar dock att risken för att försäkringsbolaget får en felaktig uppfattning på grund av felaktiga upplysningar är något som försäkringsbolagen kan kalkylera med. Försäkringsbolaget får således räkna med att en viss del av försäkringskollektivet inte ger rätta upplysningar och får beräkna premien därefter. Enligt försäkringsrättskommittén, som arbetade med utredning av den nya lagen, gäller detta bara då risken inte är olämplig att försäkra. Exempel på då den är olämplig att försäkra är när den leder till höjd premie eller att försäkringen kan missbrukas. Bengtsson menar att uttalandet bör innebära att försäkringsbolagen får beräkna risker för att personer oaktsamt framkallar försäkringsfall, dock inte att de uppsåtligen gör det.⁵¹

4.5 Slutsatser av försäkringstekniska överväganden

Det kan konstateras att motorfordonsförsäkring skiljer sig från vanlig konsumentförsäkring eftersom den i högre grad är premiedifferentierad. Premien i motorfordonsförsäkringen är nära knuten till flera riskfaktorer hos försäkringstagaren. Det är också intressant att reflektera

⁴⁶ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 43.

⁴⁷ Daniel Ring, Trygg Hansa.

⁴⁸ SVT, "Chockhöjda premier för många".

⁴⁹ Se bland annat SVT, "Chockhöjda premier för många".

⁵⁰ Män är både överrepresenterade i trafikolyckor med dödlig utgång samt i trafikolyckor som leder till sjukhusvård. Ungdomar i gruppen 18-24 år löper tre gånger så stor risk att dödas i trafiken. Se SIKA Statistik för vägtrafikskador 2007.

⁵¹ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 32.

över varför just motorfordonsförsäkringen är premiedifferentierad. Det finns naturligtvis andra försäkringar där risken mellan grupper är olika stor. Enligt Bengtsson är exempelvis risken för stöld i reseförsäkringen större hos ungdomar och risken för att bli sjuk större i gruppen pensionärer.⁵² Det är dock inget som tas hänsyn till av försäkringsbolaget och trots de olika riskerna är premien ändå ofta standardiserad. Vid intervju med en skadeförklarare på Länsförsäkringar uttalade hon att hon tror att anledningen är att motorfordon är en farlig verksamhet där det inträffar många olyckor. Det är även ett område där det finns tydlig statistik på att det är skillnad i risk hos olika åldersgrupper. Motorfordonsförsäkring medför stora kostnader för bolaget, främst i form av ersättning för personskador. Det kan bli mycket kostsamt att ersätta en yngre försäkringstagares permanenta personskada. Försäkringsbolagen har därför inte ansett det rättvist att kollektivet ska få betala för den höjda risk som ungdomar utgör och därför är premien i högre grad differentierad.⁵³

Ett försäkringstekniskt argument som försäkringsbolagen skulle kunna använda sig av är att skenförsäkringar medför att kollektivet drabbas av högre och orätta kostnader. Det argumentet hör även samman med försäkringsbolagets ekonomiska intresse eftersom de får mindre vinst om de tvingas att ersätta skador som de inte fått in en tillräckligt hög premie för. Det kan dock ifrågasättas om inte kollektivet redan nu bär en stor del av kostnaderna som skenförsäkringen medför. Enligt ett av bolagen är det enbart i tre till fyra fall per år som de nekar ersättning på grund av att försäkringstagaren saknar försäkrat intresse. Det är endast i uppenbara fall där försäkringstagaren försökt att lura försäkringsbolaget som de nekar ersättning. I oklara fall ersätter ofta försäkringsbolaget försäkringstagaren. Detta eftersom försäkringsbolaget vill vara säkert på att det enbart är de som "fuskar" som åker dit.⁵⁴ Eftersom det är få fall av skenförsäkring som upptäcks av försäkringsbolagen innebär det att kostnaden för de som skenförsäkras redan betalas av kollektivet idag, i form av en högre premie. Frågan är då om försäkringsbolagens argument att kollektivet kommer att drabbas av höjda kostnader är hållbart. De betalar ju redan för alla utom de få som åker fast varje år. Liksom Bengtsson anser även jag att det kan vara en risk som försäkringsbolagen får kalkylera med i premien. Det har de antagligen redan gjort eftersom de annars skulle ha gått med förlust. Jag anser därför att argumentet om att kollektivet får en förhöjd premie inte är ett försäkringstekniskt hållbart argument ur försäkringsbolagets synvinkel. Däremot finns det dock en viktig tanke om prevention. Om skenförsäkringar inte skulle vara sanktionerade är risken stor att fler

⁵² Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 43.

⁵³ Maria Wång Henriksson, Länsförsäkringar.

⁵⁴ Maria Wång Henriksson, Länsförsäkringar.

skulle skenförsäkra. Jag tror dock inte att kostnaderna hos försäkringsbolaget skulle öka nämnvärt eftersom skenförsäkring redan förekommer i stor utsträckning idag och därför skulle antalet antagligen inte heller öka nämnvärt. Det är därför inte heller ett ekonomiskt hållbart argument. Det kokar snarare ner till ett intresse av att motverka skenförsäkringar som fenomen. Dock kanske detta intresse är viktigare ur samhällsintresse, det vill säga att folk ska lämna rätta uppgifter, göra rätt för sig och försäkra sin egen egendom. Enligt min mening har denna preventionshänsyn inte lika stor koppling till försäkringsbolagens ekonomiska intressen.

5 Domstolens tolkning av villkoren

Eftersom utformningen av villkor avseende försäkrat intresse i motorfordonsförsäkring inte regleras i FAL och då begreppen ägare och huvudsaklig brukare inte heller närmare förklaras i försäkringsvillkoren, ska i detta avsnitt domstolarnas tolkning av begreppen undersökas. Jag kommer att inleda med ett avsnitt som ger en överblick om hur villkorstolkning i domstol går till och vilka hjälpmedel domstolarna har för att tolka försäkringsvillkor.

5.1 Allmänt om villkorstolkning i domstol

5.1.1 Domstolens roll vid tvister om försäkringsvillkor

Det är vanligt med tvister om försäkringsvillkor, dock är det inte särskilt ofta tvisterna går till domstol.⁵⁵ Tidigare fanns det ett system med nämnder⁵⁶ som avgjorde tvister mellan försäkringsbolaget och försäkringstagaren men dessa nämnder är avskaffade. Nu kan en konsument som inte är nöjd med ett försäkringsbolags beslut välja att vända sig till försäkringsbolagets interna nämnd, till allmänna reklamationsnämnden eller till allmän domstol med sitt ärende.⁵⁷ Domstolens tolkning av oklara villkor får därför betydelse för utformningen av villkor, speciellt när det saknas lagreglering på området.

Det vanligaste försäkringsavtalet för en konsument idag är ett standardavtal där konsumenten enbart behöver besvara ett fåtal frågor. Konsumenten har sällan själv varit med och förhandlat fram villkoren. Vid tolkningen av standardavtal bortser ofta domstolen från den individuella situationen. Domstolen ska nämligen slå fast en generell innebörd av villkoret och det innebär att villkoret ska tolkas objektivt och att domstolen inte ska ta hänsyn till den enskilde försäkringstagarens inställning eller de faktiska omständigheterna.⁵⁸ Det innebär dock inte att resultatet är alldeles självklart eftersom båda sidor ofta har goda argument som domstolen måste ta hänsyn till. Från försäkringsbolagens sida uppges ofta försäkringstekniska argument till skydd för kollektivet, bland annat tanken om riskgemenskap (se avsnitt 4.2 ovan). Försäkringstagarna argumenterar ofta för att de har ett behov av trygghet och att de ska kunna

⁵⁵ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 48.

⁵⁶ Exempelvis Skadeförsäkringens villkornämnd, Sjuk- och olycksfallsförsäkringsnämnden samt Livförsäkringens villkornämnd.

⁵⁷ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 48.

⁵⁸ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 48f.

lita på att de får ersättning när en skada inträffar.⁵⁹ Försäkringstagaren är dessutom i underläge vad det gäller ekonomiska hänsyn och har ofta bristande sakkunskap. Sådana argument ur social hänsyn kan innebära att domstolen påverkas att döma till den svagare partens fördel. En sträng tolkning från domstolens sida kan tvinga försäkringsbolaget att förtydliga sina villkor och på så sätt undvika framtida problem.⁶⁰

Hellner menar att domstolen inte kan kräva att försäkringstagaren kan utläsa vilket skydd denne har, enbart genom att läsa ordalydelsen av försäkringsvillkoret.⁶¹ Bengtsson håller med Hellner och menar att det är få försäkringstagare som tar sig tid att läsa igenom villkoret innan de skriver på avtalet.⁶² Hellner har konstaterat att vid villkorstolkning ska domstolen istället ta hänsyn till den praktiska effekten av villkoret. Domstolen ska dessutom ta hänsyn till *klausulens syfte, försäkringen och kundkretsens art, traditioner i fråga om formulering samt anslutning till lagens uttryckssätt* när de avgör en tvist. Högsta domstolen har även konstaterat att Hellners tolkning av försäkringsvillkor är den rätta.⁶³ Hellner menar att domstolen ska ta hänsyn till *klausulens syfte* för att begränsa klausulens verkningar och inte räkna in andra risker av mer särpräglad slag än de som försäkringsbolaget avsett. Att domstolen ska ta hänsyn till *försäkringen och kundkretsens art* innebär att de bland annat ska skilja på företagsförsäkring och konsumentförsäkring. När det gäller *traditioner i fråga om formulering* har Bengtsson varit kritisk till Hellner och han menar att domstolen bör vara försiktig. Försäkringsbolaget kan åberopa att en lydelse sedan gammalt haft en viss betydelse och därför ska tolkas på ett visst sätt. Dock är det inte alldeles lätt för en försäkringstagare att veta om denna tradition. Därför anser Bengtsson att den enbart får betydelse vid vissa försäkringar där försäkringstagaren har god insikt, som exempelvis vid sjöförsäkring. Slutligen när det gäller *anslutning till lagens uttryckssätt* kan det vara ett stöd om villkoret antas ha samma innebörd som lagens liknande bestämmelser. Även juridiska termer som används i villkor torde tolkas enligt normalt juridiskt språkbruk menar Bengtsson.⁶⁴

De tvingande reglerna i FAL reglerar inte hela området som försäkringsvillkoren berör. Försäkringsbolagen har som ovan nämnts fått fria händer att utveckla sin produkt. Därmed kan de fritt bestämma exempelvis försäkringens omfattning. Jag kommer nedan att redogöra

⁵⁹ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 83.

⁶⁰ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 49.

⁶¹ Hellner, s. 72.

⁶² Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 49.

⁶³ Se NJA 2001 s. 755.

⁶⁴ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 58f.

för vilka redskap domstolen kan använda sig av när de tolkar villkoren som försäkringsbolaget författat och som inte försäkringstagaren har varit med och förhandlat fram.

5.1.2 Oklarhetsregeln

Oklarhetsregeln är en tolkningsmodell som innebär att om inte försäkringsvillkoret är fullt klart bör det tolkas till nackdel för dess författare, det vill säga försäkringsbolaget. För konsumentförsäkringar finns regeln nedtecknad i 10 § lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden. Detta lagrum har tillkommit på grund av ett EG-direktiv⁶⁵. Enligt direktivet ska ett försäkringsvillkor vara klart och tydligt utformat. Använder försäkringsbolaget exempelvis ett välkänt rättsligt begrepp kan detta inte tolkas till försäkringsbolagets nackdel. Ett juridiskt begrepp anses uppfylla kravet på att vara klart författat.⁶⁶

För att oklarhetsregeln ska kunna användas krävs det att villkoret är oklart utformat och att det därför är oklart hur det ska tillämpas. En annan förutsättning är att försäkringstagaren inte har varit med och förhandlat fram försäkringsvillkoren. Enligt motiven är ett villkor oklart om ordalydelsen lämnar utrymme för flera tolkningar och det inte finns andra tolkningsdata som skingrar oklarheten.⁶⁷ Det krävs således ett visst mått av otydlighet och oklarhetsregeln kan inte tillämpas vid minsta lilla tvetydighet. Hellner har också uttalat sig när det gäller vilken grad av otydlighet som ska krävas för att regeln ska kunna tillämpas. Han menar att regeln kan användas när försäkringsbolagen utformar villkor för risker som de kan förutse. Det vill säga att oklarhetsregeln kan användas då försäkringsbolaget utformat villkoret oklart i sådana typfall som försäkringsgivaren borde ha förutsett. Oklarhetsregeln bör dock inte tillämpas i speciella och ovanliga situationer. Hellner menar därmed att en försäkringstagare inte kan räkna med att försäkringsvillkoret ska vara tydligt angivet för varje inträffad skadesituation, utan det räcker att villkoret tydligt reglerar typfallen.⁶⁸ Bengtsson menar att domstolen ofta inskränker sig till en språklig tolkning för att slå fast om ett villkor är oklart.⁶⁹

⁶⁵ Direktiv 93/13/EG.

⁶⁶ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 50f.

⁶⁷ Prop. 1994/95:17 s. 100f.

⁶⁸ Hellner, s. 72f.

⁶⁹ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 53.

5.1.3 Jämkning av försäkringsavtalet

Om inte oklarhetsregeln kan tillämpas kan domstolen använda generalklausulen i 36 § lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (AvtL), för att skydda konsumenterna från allt för hårda villkor. Enligt paragrafen krävs det enbart att villkoret är oskäligt för att resultatet ska jämkas. Paragrafen innebär en möjlighet för domstolen att i särskilda fall förhindra klart obilliga resultat. Det finns olika slags typfall då 36 § AvtL har tillämpats. Paragrafen har bland annat tillämpats då det har rått missförhållande mellan parternas förmåner, exempelvis då försäkringstagaren inte har fått valuta för pengarna.⁷⁰ En annan situation som kan omfattas av paragrafen enligt motiven, är då en avtalad påföljd av ett kontraktsbrott är oskäligt sträng.⁷¹ Även sociala hänsyn kan medföra att paragrafen tillämpas. Ett exempel är om konsumenten är starkt beroende av avtalet och att ett undantag från skyddet skulle drabba försäkringstagaren hårt.⁷² En annan aspekt som kan påverka oskäligheten är om villkoret uppfyller en rimlig funktion ur försäkringsteknisk synpunkt.⁷³ Om exempelvis kollektivet drar nytta av formuleringen av villkoret kan det innebära att villkoret inte anses som oskäligt eftersom huvuddelen av försäkringstagarna gynnas av utformningen.

Bengtsson menar dock att 36 § AvtL har en begränsad betydelse för tolkningen av försäkringsvillkor eftersom försäkringsbolagen undviker en bokstavlig tolkning av ett villkor om det närmar sig gränsen till oskäligt.⁷⁴ Det bör dessutom påpekas att användningen av paragrafen är relativt sällsynt.⁷⁵

5.2 Domstolarnas tolkning av "ägare" och "huvudsaklig brukare"

Jag har valt att undersöka några av de rättsfall som finns på området för att kunna exemplifiera hur domstolarna har tolkat villkoren angående försäkrat intresse. Det finns inte några domar från Högsta domstolen som berör tolkningen av villkoren, det finns dock ett prövningstillstånd som i skrivande stund ännu inte tagits upp till prövning. De rättsfall som jag främst refererar kommer från hovrätterna och är de rättsfall som finns tillgängliga på de juridiska databaserna Karnov, Rättsbanken samt Zeteo. Det kan därför finnas fler rättsfall från

⁷⁰ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 69.

⁷¹ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 70.

⁷² Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 72.

⁷³ Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, s. 99f.

⁷⁴ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 69.

⁷⁵ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 70.

hovrätterna på området, dessa har jag i sådana fall inte hittat. Det bör påpekas att rättsfall från hovrätterna inte har prejudicerande verkan till skillnad från praxis från Högsta domstolen. Dock kan rättsfall från Hovrätten i vissa fall vara vägledande då det saknas praxis från Högsta domstolen. I denna framställning kommer dock rättsfallen att användas som exempel på den bedömning domstolen har gjort av villkoret och därför har den prejudicerande verkan inte någon större betydelse. Jag kommer att kort referera både tingsrätten och hovrättens domar eftersom hovrätten i många fall enbart hållit med tingsrätten i sin bedömning. I en del fall har även tingsrätten haft en avvikande mening som kan vara intressant att reflektera över. Efter varje referat kommer en kommentar att lämnas. Rättsfallsreferaten inleds med en hovrättsdom som fastställer försäkringstagarens bevisbörda. Eftersom samtliga fall i någon mån berör bevisbördan, och eftersom bevisbördan i hög grad påverkar konsumenten, ansåg jag att det kan vara bra att ha kännedom om denna dom inför den fortsatta framställningen. Rättsfallen är sedan uppdelade utifrån de problem som främst berörs i målen. Dessa problem har jag valt att kalla skenförsäkring, huvudsaklig brukare samt sakrättsligt problem. Det är slutligen viktigt att påpeka att det är få mål som når till domstol och de flesta tvister löses redan vid kontakt med en skadehandläggare på försäkringsbolaget. De flesta försäkringsbolag har även så kallade överklagningsnämnder som löser tvister mellan försäkringsbolag och kund.

5.2.1 Försäkringstagarens bevisbörda

5.2.1.1 RH 1996:3

Bakgrund

En kvinna ägde en bil, men flyttade utomlands och kunde inte ta med bilen. Hon hade försökt att sälja bilen till en bekant, men denne godkändes inte av kreditbolaget. Hennes bekant fick istället låna bilen mot att han svarade för kostnaderna. Bilen stals när hennes bekant brukade bilen och kvinnan ville ha ersättning ur sin bilförsäkring. Försäkringsbolaget vägrade utge någon ersättning med hänvisning till att kvinnan inte hade något försäkrat intresse då hennes bekant övertagit bilen. Enligt försäkringsvillkoren var det en förutsättning att kvinnan hade ett "försäkrat intresse" för att försäkringsersättning skulle betalas ut.

Hovrättens bedömning

Hovrätten inledde med att fastställa att i konsumentförsäkringsförhållanden är bevisbördan lindrad när det gäller att bevisa om ett försäkringsfall inträffat. Försäkringstagaren ska visa att det är mer antagligt att ett försäkringsfall har inträffat än att det inte har gjort det. Motivet är att den lojale försäkringstagaren ska kunna lita på att han är skyddad från ekonomiska

förluster genom försäkringen. I detta fall krävdes dock att försäkringstagaren visade att hon hade ett "försäkrat intresse" för att någon ersättning skulle betalas ut. Försäkringstagaren måste visa att denne har en försäkring som omfattar den aktuella skadan. Hovrätten ansåg att det vore lättare för en försäkringstagare att bevisa att han har en försäkring än att bevisa att ett försäkringsfall har inträffat. Det är främst då ägarförhållanden markant avviker från det normala som det torde bli svårigheter att bevisa att försäkringstagaren har en försäkring. Hovrätten ansåg att det inte fanns något intresse av att lindra bevisbördan på denna grund, från den som normalt gäller. Därför ansåg hovrätten att frågan om "försäkrat intresse" ska avgöras med normala bevisregler innan domstolen tar ställning till om försäkringsfall inträffat. I det aktuella fallet hade kvinnan visat att hon haft en försäkring, men den gällde endast så länge hon var ägare till fordonet. Det faktum att brukaren betalt både försäkringspremien samt avbetalningar på bilen tydde enligt hovrätten på att mannen handlat som ägare till bilen och inte endast nyttjat den. Hovrätten ansåg därför att kvinnan inte kunnat visa att hon haft ett försäkrat intresse avseende bilen.

Kommentarer

I samtliga nedan nämnda fall hänvisar domstolarna till att försäkringstagaren har bevisbördan för att denne har ett försäkrat intresse och att bevisbördan utgörs av normala bevisregler. I huvudsak är det detta mål domstolarna hänvisar till och det torde därmed vara det vägledande avgörandet för försäkringstagarens bevisbörda. Hovrätten konstaterade visserligen att det kan bli problem i vissa fall för konsumenter, med ägarförhållanden som inte tillhör de "normala", att kunna bevisa att de är ägare. Men det fanns ändå inte skäl att frånga de normala bevisreglerna. Av de nedan nämnda rättsfallen kan dock konstateras att bevisbördan kan komma att utgöra ett problem för försäkringstagaren. Ingen av de andra domstolarna har dock gjort något annat uttalande om bevisbördan och därför kan det vara bra att ha detta mål i åtanke inför den vidare framställningen. Som hovrätten också konstaterade skiljer sig bevisbördan markant från de tvister som rör om ett försäkringsfall inträffat eller inte. I de fallen har försäkringstagaren en "bevislätnad" och behöver enbart nå upp i bevisläget antagligt.

5.2.2 Skenförsäkring

5.2.2.1 Svea Hovrätt, mål T 533-02

Bakgrund

En man hade köpt en bil på avbetalning av en bilfirma. Hans syster hade lånat honom handpenningen genom att lämna in en bytesbil till bilfirman. Avbetalningarna på lånet hade betalats både av systemen och av mannen. Det var systemen som brukade bilen. Bilen hade hittats i ett sådant skick att den kunde antas ha blivit stulen och mannen ville därför ha ersättning från sitt försäkringsbolag. IF nekade mannen ersättning eftersom han inte varit bilens verkliga ägare och huvudsakliga brukare. I försäkringsvillkoren under rubriken "Vem försäkringen gäller för" stod att försäkringen "avser försäkringstagarens intresse".

Tingsrättens och hovrättens bedömningar

Tingsrätten konstaterade inledningsvis att det inte fanns något stöd i försäkringsvillkoren för att "försäkrat intresse" förutsatte att försäkringstagaren var verklig ägare och huvudsaklig brukare. Tingsrätten konstaterade sedan att "varje lagligt intresse som kan uppskattas i penningar" får försäkras enligt 35 § Försäkringsavtalslagen. Domstolen refererade till Hellner och konstaterade att försäkringsbart intresse huvudsakligen är ett ekonomiskt begrepp. Begreppet innebär att den som lider en ekonomisk förlust om en försäkrad egendom skadas har rätt till ersättning, oavsett om denne har någon rätt till egendomen. Eftersom mannen ensam hade undertecknat avbetalningskontraktet avseende bilen och därmed ensam hade blivit skyldig att fullgöra åtagandena enligt detta, ansåg tingsrätten att mannen hade ett sådant ekonomiskt intresse som omfattades av försäkringen. Tingsrätten kom dock fram till att mannen inte hade rätt till någon ersättning eftersom han inte hade uppfyllt beviskravet för att bilen verkligen hade stulits. Målet gick sedan upp i hovrätten. Hovrätten delade tingsrättens bedömning och ansåg att mannen haft ett ekonomiskt, försäkringsbart intresse. Dock lyckades mannen inte heller visa i hovrätten att ett försäkringsfall hade förelegat.

Kommentar

Detta rättsfall är troligtvis ett av de tidigaste. Det aktuella försäkringsvillkoret var utformat på enklaste sättet och omfattade enbart "försäkringstagarens intresse". Eftersom detta begrepp var vedertaget och hade utretts i doktrin, fick inte försäkringsbolagets tolkning något gehör. Det är inte konstigt att försäkringsbolagen efter denna dom specificerat vad de menat med försäkrat intresse och lagt till de två rekvisiten huvudsaklig brukare och verklig ägare.

Rättsfallet har inte särskilt stor betydelse idag, då de flesta termer är utformade av försäkringsbolagen själva.

5.2.2.2 Hovrätten för Västra Sverige, mål 4855-02

Bakgrund

En kvinna hade försäkrat sin bil hos försäkringsbolaget IF, bilen stals och kvinnan ville ha ersättning. Det var kvinnans son som hade köpt bilen. För att finansiera köpet hade sonen tagit ett banklån och ställt bilen som säkerhet för det. På grund av dålig ekonomi tog sedan hans mor över lånet och registrerades som ägare i bilregistret. Försäkringsbolaget ansåg att modern inte var civilrättslig ägare till bilen och att hon därmed inte haft något försäkrat intresse.

Tingsrättens och hovrättens bedömningar

Tingsrätten inledde med att konstatera att försäkringen endast avsåg försäkringstagarens egendom eller intresse. Tingsrätten konstaterade vidare att modern var tvungen att visa, med det i tvistemål vanliga kravet på bevisningens styrka, att hon var ägare till bilen. Bevisningen bestod främst av ett kvitto mellan modern och sonen om den ifrågavarande affären. Att modern stod som ägare enligt bilregistret var av mindre betydelse. Tingsrätten uppgav sedan att varken modern eller sonens uppgifter ansågs trovärdiga. Detta eftersom modern i rättegången exempelvis uppgett att hon arbetat svart och domstolen ansåg därmed att hon ”allmänt sett var beredd att prioritera sin egen vinning”. Hon hade inte heller medverkat i tillräcklig omfattning i försäkringsbolagets utredning. Det fanns inte heller några andra omständigheter som styrkte att hon var ägare till bilen. Tingsrätten ansåg att kvittot inte återspeglade någon faktisk betalning mellan sonen och modern. Banken hade inte heller informerats om ägarbytet, trots att de hade säkerhet i bilen. Tingsrätten ansåg vidare att sonen uppenbarligen hade använt bilen, då han stoppats två gånger av polisen när han kört bilen. Någon egentlig besittningsövergång hade därför inte skett mellan modern och sonen som hade gemensamt hushåll. Sammantaget ansåg tingsrätten att modern inte visat att hon var ägare till bilen. Målet togs sedan upp i hovrätten och de ansåg att vad som framkommit där inte föranledde någon annan bedömning än den tingsrätten gjort.

Kommentarer

Detta mål rörde främst bevisfrågan om modern hade lyckats visa att hon var ägare till bilen. Varken tingsrätten eller hovrätten ansåg att kvinnan var trovärdig. En del av deras argument är dock ganska anmärkningsvärda. Att kvinnan uppgett att hon arbetat svart anser jag inte är

en tillräcklig anledning för att hon inte ska anses vara trovärdig. Däremot anser jag att det är konstigt att banken inte hade informerats om ägarbytet, trots att de hade säkerhet i bilen. Dock är det ett sakrättsligt argument som domstolen blandar in, nämligen vem det är som har säkerhet i objektet. Även den omständigheten att det inte skett någon besittningsövergång från sonen till modern är att hänföra till sakrätten. Besittningsövergång är irrelevant för att obligationsrättsligt avgöra om någon är ägare, däremot har det betydelse för sakrätten. Frågan är också hur en besittningsövergång kan ske då modern och sonen delar hushåll. Om de bor ihop är sannolikheten stor att båda kan disponera bilen och någon definitiv övergång från ”ditt” till ”mitt” är svårt att göra. Det finns även andra aspekter som är intressanta att fundera över. Den omständighet att kvinnan var registrerad som ägare i bilregistret, ansåg tingsrätten hade lågt bevisvärde. Det är kanske inte konstigt eftersom registreringen inte behöver återspegla de verkliga förhållandena. Det var heller inte tillräckligt för kvinnan att presentera ett kvitto över köpet, utan hon var tvungen att visa att kvittot återspeglade en faktisk betalning. Hur en sådan går till nämner inte domstolen något om, men det torde krävas någon form av bevis på att pengarna faktiskt överförts från moderns konto till sonens.

5.2.2.3 Svea Hovrätt, mål T 8169-04

Bakgrund

En kvinna skulle köpa en motorcykel, men fick enligt egen utsago inte ledigt från arbetet och hennes son förmedlade därför köpet. Sonen kom inledningsvis också att stå som ägare för motorcykeln. Två år senare köpte kvinnan en ny motorcykel och även detta köp förmedlades av sonen. Kvinnan hade inte något motorcykelkörkort men hade planer på att ta ett sådant. Av olika orsaker gjorde hon dock aldrig det. Motorcykeln stals och kvinnan ville ha ersättning från försäkringen. I försäkringsvillkoren stod att försäkringstagaren måste ha ett ” eget försäkrat intresse” och vara ”civilrättslig ägare” för att få ersättning. Försäkringsbolaget menade att modern inte hade något eget försäkrat intresse och att hon enbart hade stått som ägare för motorcykeln för att sonen skulle få en lägre premie.

Tingsrättens och hovrättens bedömningar

Tingsrätten inledde med att konstatera att frågan i målet var om modern haft ett ”försäkrat intresse”, det vill säga om hon varit civilrättslig ägare till motorcykeln. Det var en förutsättning enligt försäkringsvillkoren för att ersättning skulle betalas ut. Tingsrätten konstaterade sedan att kvinnan hade bevisbördan enligt normala bevisbörderegler och skulle styrka att hon var ägare till motorcykeln. Det faktum att kvinnan stått som ägare till

motorcykeln samt de uppgifter hon lämnat om förvärvet, gav enligt domstolen ett visst stöd för hennes talan. Det framkom dock flera omständigheter som gjorde att det kunde ifrågasättas om hon var ägare. Dessa omständigheter var enligt tingsrätten att kvinnan lämnat motstridiga uppgifter till försäkringsbolaget om finansieringen av motorcykeln samt att sonen hade skött införskaffningen av den aktuella motorcykeln samt en tidigare motorcykel. Det var konstigt ansåg domstolen att kvinnan trots ett påstått intresse av motorcyklar inte sett till att kunna följa med och köpa dem. Tingsrätten tyckte också att det var konstigt att sonen stått som ägare en period, då han enligt kvinnan enbart agerat som ombud. Kvinnan uppgav också att hon hade tänkt ta motorcykelkörkort och tingsrätten tyckte att det var underligt att hon inte hade gjort det inom loppet av ett par år. Kvinnan hade heller aldrig skaffat någon egen hjälm eller skinnställ och detta medförde att hon hade begränsade möjligheter att använda motorcykeln. Tingsrätten konstaterade slutligen att motorcykeln som kvinnan köpt var en extrem sportvariant som inte lämpade sig för nybörjare. Kvinnan hade heller inte, trots ett påstått intresse, under ett par års tid lärt sig var växel eller handbroms sitter och det tydde på att hon inte haft något stort intresse av motorcyklar. Tingsrätten kom vid en sammanvägning av omständigheterna fram till att kvinnan inte hade haft ett försäkrat intresse avseende motorcykeln. Målet togs sedan upp i hovrätten. Hovrätten konstaterade dock att vad som framkommit där inte föranledde någon annan bedömning än den tingsrätten gjort.

Kommentarer

I detta fall ställer sig domstolen frågan om kvinnan kan styrka att hon varit ägare till motorcykeln. Slutsatsen som kan dras av rättsfallet är att det kan vara mycket svårt att styrka att man kan ha nytta av ett fordon som man inte själv kan bruka. Naturligtvis var det fler motstridiga omständigheter som påverkade domstolens bedömning, men eftersom kvinnan inte kunde nyttja fordonet ansåg domstolen det vara osannolikt att kvinnan också var ägare till det. Det kan naturligtvis drabba en bredare grupp av människor, exempelvis rörelsehindrade människor som kanske är beroende av en bil som andra kör åt dem. I detta fall kan jag hålla med om att det är underligt att kvinnan inte tagit motorcykelkörkort eller köpt ett skinnställ om hon verkligen var intresserad, å andra sidan hur ska hon kunna styrka om så verkligen är fallet? Bevisläget är svårt i mål som detta. Det verkar också som att domstolen blandar ihop begreppen med varandra. Domstolen konstaterar att kvinnan inte haft ett "intresse" av motorcyklar eftersom hon inte visste var handbroms och växel satt. Kvinnans intressen borde inte ha någon relevans alls för om hon ska anses vara ägare. Frågan är om inte domstolen blandar ihop "försäkrat intresse" med ett "intresse" av mer allmänt slag i detta fall.

5.2.2.4 Hovrätten för Västra Sverige mål T 1632-02

Bakgrund

En man köpte en bil och försäkrade bilen hos IF. Den totalförstördes i en bilolycka och mannen ville ha ersättning från försäkringen eftersom han var ägare och huvudsaklig brukare av bilen. Det var mannens son som hade köpt bilen på uppdrag av mannen och med hans kontanter. Sonen brukade bilen ibland, liksom resten av familjen. Det var sonen som körde den aktuella bilen när den totalförstördes och sonen skadades även svårt vid tillfället. Försäkringsbolaget ville inte ersätta mannen eftersom det inte ansåg att mannen var ägare och huvudsaklig brukare av fordonet.

Tingsrättens bedömning

Tingsrätten inledde med att konstatera att försäkringen enligt villkoret enbart avsåg försäkringstagarens intresse. Det var ostridigt i målet att det innebar att försäkringstagaren måste vara verklig ägare och huvudsaklig brukare till bilen. Tingsrätten konstaterade sedan att det fanns anledning att tro att bilköpet hade finansierats med mannens kontanter. Det var även mannen som stod registrerad som ägare i bilregistret och stod för försäkringen. Dock fanns det vissa andra omständigheter att ta hänsyn till när det gällde om han hade ett försäkrat intresse. Mannen uppgav att bilen stod parkerad utanför hans bostad. Med hänsyn till det korta avståndet mellan mannens och hans sons bostad (cirka tre mil, egen anmärkning) skulle inte det ha inneburit någon påtaglig begränsning i sonens möjlighet att disponera bilen. Tingsrätten konstaterade vidare att eftersom bilen skadats vid två tillfällen då sonen kört den, var det antagligt att han använde bilen oftare än de två till tre tillfällen på ett halvår som mannen gjort gällande. Andra omständigheter som tingsrätten tog hänsyn till var att sonen genomförde köpet och att det var sonen som skötte kontakterna med bolaget vid skadetillfället. Vid ett tillfälle hade sonen uppgett för en skadehandläggare att det var han som ägde bilen. Sonen ville också ha ersättningen utbetald till sitt eget konto. Slutligen konstaterade tingsrätten att mannen redan ägde två bilar innan, varför han skulle ha ett begränsat behov av en tredje bil. Tingsrätten fann vid ett övervägande av omständigheterna att mannen inte hade visat att han haft ett försäkrat intresse.

Hovrättens bedömning

Hovrätten inledde med att konstatera att det var mannen som hade bevisbördan för att han hade ett försäkrat intresse. Hovrätten ansåg inte att mannen hade lyckats styrka att det var han som finansierat bilköpet. Att sonen uppgett för försäkringsbolaget att det var han som var

ägare till bilen talade också emot att mannen hade betalt bilen. Den omständigheten att sonen fick sköta kontakterna med bolaget, trots att han själv skadats i olyckan, tydde också på att mannen inte ansåg sig ha något eget intresse i saken. Med hänsyn till detta och till de andra skäl tingsrätten anförde ansåg hovrätten att tingsrättens dom skulle fastställas.

Kommentarer

I detta mål dyker två begrepp upp som är vanliga i villkoren idag, dels ”verklig ägare” och dels ”huvudsaklig brukare”. Dessa begrepp diskuterades dock inte närmare av domstolarna. De konstaterade bara att mannen inte lyckats bevisa dessa begrepp. Tingsrätten kom ändå fram till att det fanns omständigheter som talade för att mannen finansierat bilköpet men att det inte var troligt att sonen enbart lånat bilen två till tre gånger. I detta fall verkar det vara finansieringen av köpet som varit avgörande för ägandebegreppet. Det vill säga att hovrätten kommer fram till att mannen inte styrkt att han hade finansierat bilköpet. En anmärkningsvärd sak domstolen kommer fram till är att en sträcka av tre mil inte hindrar att sonen kan disponera bilen. Frågan är hur lång sträcka som ska krävas för att bilen inte kan disponeras av någon annan? Själv anser jag att det är osannolikt att någon skulle åka cirka tre mil för att huvudsakligen bruka en bil. Jag tycker slutligen att tingsrättens bedömning av att mannen inte hade behov av en tredje bil är orelevant och felaktig. Att bedöma behovet hos en individ är svårt. Det kan många gånger handla om individuella avvägningar en person gjort och kan vara orättvist om de ligger honom till last. Personen kan exempelvis ha sambo som kör till arbetet, en särskild bil för långkörning eller i allmänhet ha ett stort intresse för bilar.

5.2.2.5 RH 2007:37

Bakgrund

En kvinna hade köpt en motorcykel på avbetalning från Oves Motor. Kvinnan var registrerad ägare till motorcykeln och hade även tecknat en stödförsäkring för den hos Länsförsäkringar. När motorcykeln stals ville kvinnan ha ersättning från Länsförsäkringar. Försäkringsbolaget nekade kvinnan ersättning med hänvisning till att hon inte var civilrättslig ägare till motorcykeln och att hon därmed saknade försäkrat intresse. Det var kvinnans son som brukade motorcykeln.

Tingsrättens bedömning

Tingsrätten inledde med att konstatera att frågan var om kvinnan var civilrättslig ägare till motorcykeln. I målet var ostridigt att motorcykeln inköpts för att brukas av kvinnans son. I

villkoren stod det ”försäkringen avser endast ditt eget ekonomiska intresse i din egenskap av civilrättslig ägare till fordonet” samt att ”du kan bli utan ersättning om du registrerar ditt fordon på annan person”. Tingsrätten konstaterade vidare att det hade förekommit dubbla köpehandlingar i målet, men att en av dem visade att kvinnan var slutlig köpare av motorcykeln. Det var detta kontrakt som sedan hade skickats till kreditbolaget. På grund av kontraktet ansåg tingsrätten att kvinnan skulle anses som ägare, eftersom hon hade haft en kontraktsskyldighet gentemot Oves Motor och även gentemot kreditbolaget. Att sonen var ensam brukare kunde inte påverka ägandeförhållandet.

Hovrättens bedömning

Hovrätten inledde med att förklara att försäkringsbolaget har ett intresse av att veta vem som kör motorcykeln för att kunna ange en korrekt premie. Det aktuella villkoret var dock utformat som vem som har ”ett ekonomiskt intresse”. Hovrätten refererade sedan till hovrättspraxis och uppgav att det är försäkringstagaren som har bevisbördan för att denne har ett försäkrat intresse. När det gäller fastställelse av äganderätt till lös egendom brukar vikt läggas vid besittningsförhållande, existens av en giltig förvärvshandling och vem som betalt för förvärvet samt övriga kostnader för innehav av egendomen. Hovrätten ansåg att den handling som förevisats och som rubricerats som köpehandling, inte bara var en lånehandling utan innebar en överlåtelse av motorcykeln till kvinnan. Att kvinnan hade en förvärvshandling, varit på plats och skrivit på den, registrerats som ägare i bilregistret och skaffat försäkring var omständigheter som visade på att hon varit ägare till motorcykeln. Hon hade dessutom visat att alla avbetalningar, betalning av skatt och försäkring hade gjorts av henne. Hovrätten ansåg att kvinnan därmed hade lyckats styrka sin äganderätt till fordonet. De av försäkringsbolaget åberopade omständigheterna, att kvinnan varit bulvan åt sin son och att en kvinna i hennes ålder inte har något intresse av en sådan motorcykel, hade kvinnan gett en rimlig förklaring till. Hovrätten fastställde således tingsrättens dom.

Kommentarer

I detta mål skedde återigen en noggrann analys av vad köpehandlingen verkligen innebar. Återigen stod det ”köpehandling” på kontraktet och denna gång ansågs handlingen inte enbart vara en lånehandling utan den innebar också en överlåtelse av motorcykeln. Trots att det framkom att det var sonen som var brukare av fordonet spelade det inte någon roll. Troligtvis berodde detta på att det i villkoret endast angavs krav på ”ekonomiskt intresse”. I detta fall fås känslan att en person kan äga en motorcykel och helt upplåta den till sin son om det enbart rör

ett ekonomiskt intresse. Det innebär att försäkringsbolagets utformning av villkoret samt vilka begrepp de använder, kan få stora konsekvenser för försäkringstagaren. Det verkar vara ett udda utfall om man ser till de andra målen och vad som är utslagsgivande mellan om en handling ses som en lånehandling eller inte, kan inte sägas med säkerhet. Naturligtvis kan det som konsument vara oerhört svårt att på förhand avgöra om en handling kommer anses som en "lånehandling" eller en faktisk överlåtelse. Domstolarna har inte direkt preciserat skillnaden och utfallet beror också på vad som i övrigt framkommit i målet. Det kan påverka förutsebarheten negativt hos konsumenter som tror de har ett köpekontrakt.

5.2.3 Huvudsaklig brukare

5.2.3.1 Svea Hovrätt, mål T 2008-08

Bakgrund

En kvinna köpte enligt ett köpekontrakt en bil av Bilia på avbetalning. Hennes dotterson brukade bilen i två dagar och under en av dagarna krossade någon en ruta till bilen, hällde in bensin och satte eld på den. Kvinnan hade försäkrat bilen hos IF och ville ha ersättning. IF vägrade utge ersättning eftersom de inte ansåg att kvinnan var fordonets verkliga ägare och huvudsaklige brukare.

Tingsrättens bedömning

Tingsrätten inledde med att konstatera att domstolen hade tre frågor att utreda. Dels om kvinnan var ägare till bilen, dels om hon var huvudsaklig brukare, samt om en tredje man anlagt branden. Samtliga dessa frågor var tvungna att vara uppfyllda för att kvinnan skulle ha rätt till ersättning från försäkringsbolaget. Rätten inledde med att utreda om kvinnan kunde anses vara ägare till bilen. På grund av det skriftliga köpeavtalet, registreringsbeviset där det stod att kvinnan var ägare samt diverse kontoutdrag på betalningar av skatter, avbetalningar och försäkringsavgifter, fann rätten det styrkt att kvinnan var ägare till bilen. Domstolen fortsatte sedan att utreda om kvinnan var den huvudsaklige brukaren. Kvinnan hade inte något körkort. Hennes dotterson hade åtalats i tingsrätten för anstiftan till grov skadegörelse avseende branden i bilen, men hade friats. I förundersökningen hade det framkommit uppgifter som tydde på att dottersonen var den huvudsaklige brukaren av fordonet. Kvinnan körde aldrig bilen själv utan skjutsades av dottersonen. Det framkom heller inte några uppgifter om att kvinnans man skulle bruka bilen. Dessa omständigheter talade för att det var dottersonen som var brukare och inte kvinnan och hennes man, även om de delvis lämnat andra uppgifter i detta mål. Tingsrätten kom fram till att kvinnan inte styrkt att hon var

huvudsaklig brukare av bilen. Slutligen kom tingsrätten fram till att det var en tredje man som anlagt branden, men eftersom kvinnan inte ansågs vara huvudsaklig brukare av bilen ogillades talan.

Hovrättens bedömning

Målet överklagades sedan till hovrätten. Hovrätten uppgav att bevisningen i allt väsentligt var densamma som i tingsrätten och att bevisningen med styrka talade för att dottersonen var brukare av bilen och inte kvinnan. Hovrätten fastställde därför tingsrättens dom. Dock hade ett av tre hovrättsråd en skiljaktig mening. Hovrättsrådet Kjellström ansåg det ostridigt att ett försäkringsfall inträffat. Bevisningen hade varit samma som i tingsrätten men ett vittne hade uppgett att bilen inköpts för att brukas av kvinnan när hon åkte utomlands. Hovrättsrådet Kjellström ansåg därför att kvinnan visat att hon var verklig ägare och huvudsaklig brukare av bilen. Han ville därför att käromålet skulle bifallas.

Kommentarer

Detta mål är intressant eftersom det rör rekvisitet ”huvudsaklig brukare”, något som inte tagits upp i särskilt många fall. Det fanns inte heller några tvivel om att kvinnan var ägare till bilen. Målet rör således inte en klassisk skenförsäkring, utan frågan var om hon var huvudsaklig brukare och vad det innebär. Egentligen ger inte domstolen något tydligt svar på vad det innebär att vara huvudsaklig brukare. Enligt tingsrätten hade kvinnan inte körkort utan blev skjutsad med bilen. Det tyder på att det är svårt för en person att vara huvudsaklig brukare om denne inte själv kör bilen eller om bilen inte framförs av någon som personen delar hushåll med. Det är intressant att det fanns en skiljaktig mening i hovrätten. Det framkommer tyvärr inte av domen hur han resonerat kring begreppet. Det tyder dock på att det inte är alldeles självklart och att det finns ett utrymme för att tolka vad det faktiskt innebär att vara huvudsaklig brukare. Enligt det skiljaktiga hovrättsrådet kunde uppenbarligen kvinnan vara brukare om hon tänkt utnyttja bilen genom att bli skjutsad. Frågan är om syftet med rekvisitet huvudsaklig brukare har något stöd hos allmänheten. Syftet är främst att knyta rätt risk till den fara föraren utgör och är inte till för att hindra de som ”fuskar”. Det kan naturligtvis innebära att människor som vill utnyttja andra som förare inte kan försäkra bilen, trots att de ändå kan ha stor nytta av sin bil.

5.2.4 Sakrättsligt problem

5.2.4.1 Prövningstillstånd i Högsta domstolen, mål T 2925-08

Bakgrund

En man förvärvade en personbil av en kvinna och samtidigt antecknades han som ägare i bilregistret. Bilen utsattes sedan för en brand. Mannen hade försäkrat bilen hos IF och ville ha ersättning för branden. I en annan dom fastställde tingsrätten att BMW, som var kreditgivare, skulle anses ha bättre rätt till bilen än mannen, på grund av ett uppställt återtagandeförbehåll mellan BMW och kvinnan som mannen köpte bilen av. IF nekade mannen ersättning med hänvisning till att han inte var bilens verkliga ägare. Det var ostridigt att mannen var huvudsaklig brukare av bilen och att han förvärvat bilen av kvinnan. Mannen hade inte kontrollerat några uppgifter i bilregistret och hade inte heller på annat sätt kontrollerat kvinnans åtkomst av bilen. Bilen var inte slutbetald då kvinnan sålde bilen och därför hade BMW bättre rätt till den.

Tingsrättens bedömning

Tingsrätten inledde med att konstatera att tvisten rörde begreppet ”verklig ägare” i försäkringsvillkoret. Tingsrätten frågade sig om mannen varit i god tro om kvinnans rätt att förfoga över bilen. Enligt lag (1986:796) om godtrosvärv av lösöre anses den som köper motorfordon ha en långtgående undersökningsplikt. Denna innefattar vanligen att undersöka om säljaren finns registrerad i bilregistret samt granska förvärvshandlingar och kontakta tidigare ägare. Att mannen inte hade kontrollerat detta, trots att han skulle ha fått svaret att kvinnan var registrerad som ägare, medförde enligt tingsrätten att han inte kunde ha ansetts vara i god tro. Eftersom BMW varit rätt ägare till bilen hade inte kvinnan haft någon rätt att avyttra den. Tingsrätten konstaterade därför att mannen inte kunde anses vara verklig ägare av bilen i försäkringsvillkorets mening. Tingsrätten konstaterade att begreppet ”verklig ägare” särskilt med beaktande av innehållet i 2 § TSL, kunde tolkas både på det sätt som mannen gjort gällande samt på det sätt som försäkringsbolaget gjort gällande. Vid tolkning av försäkringsvillkor ska dock domstolen utöver ordalydelsen ta hänsyn till klausulens syfte, försäkringens och kundkretsens art samt traditioner i fråga om formulering, anslutningen till lagens uttryckssätt samt gängse praxis. Tingsrätten ansåg särskilt med hänvisning till villkorets ordalydelse och syfte samt att IF uppgett att villkoret utgjorde ett standardvillkor i branschen, att försäkringsbolagets tolkning var den rätta. Tingsrätten fann inte heller att det fanns några skäl att jämka villkoret enligt 36 § Avtalslagen.

Hovrättens bedömning

I hovrätten framställde mannen ett andra yrkande. Han uppgav att han var verklig ägare till bilen eftersom han en andra gång betalt bilen genom att förvärva den från BMW. Betalningen skedde dock först efter det att försäkringsfallet inträffat. Hovrätten inledde med att hålla med tingsrätten i deras domskäl. Eftersom mannen inte hade utfört sin undersökningsplikt avseende ägarförhållandena kunde han inte anses ha varit bilens verkliga ägare då försäkringsfallet inträffat. Att han i efterhand erlagt full betalning för bilen till BMW ansåg inte hovrätten kunde föranleda någon annan bedömning. Bilen ägdes vid försäkringsfallets tidpunkt av BMW. Hovrätten fastställde således tingsrättens dom.

Högsta domstolens prövningstillstånd

Mannen överklagade till Högsta domstolen och ville att domstolen skulle ta ställning till om det är någon skillnad på den "ägare" som är tvungen att teckna trafikförsäkring och "verklig ägare" i försäkringsvillkorens mening. Högsta domstolen meddelade prövningstillstånd och ska pröva frågan om godtrosvärv av lösöre ska tillämpas när domstolen tolkar begreppet "verklig ägare". Målet kommer att tas upp till prövning i Högsta domstolen under hösten 2009.

Kommentarer

Detta är en helt annan form av mål än de ovan refererade. Målet rör inte skenförsäkring eftersom mannen hade betalat för den risk han utgjort. I detta fall försöker försäkringsbolaget istället att lösa ett sakrättsligt problem avseende äganderättsförbehåll. Inledningsvis tycker jag att tingsrättens argument är ganska anmärkningsvärda. De säger att det finns utrymme att diskutera innebörden av begreppet "verklig ägare", men hänvisar sedan till att det är ett standardbegrepp inom försäkringsbranschen. Det innebar att det var självklart att försäkringsbolagets tolkning skulle ges företräde. Just när det gäller standardavtal ska dessa annars tolkas till försäkringsbolagets nackdel, eftersom de ofta ensidigt författat dem, och uppenbarligen var det inte ett särskilt klart begrepp. Det känns som att försäkringsbolaget har en klar fördel av att fler använder sig av begreppet, även om alla använder samma oklara begrepp. Naturligtvis är Högsta domstolens dom av intresse för hur ägarbegreppet kommer att tolkas. Justitierådet Håstad har tidigare sagt att det svenska äganderättsbegreppet inte är till stor nytta vid lösande av juridiska problem⁷⁶, och har varit kritisk till användningen av äganderättsbegreppet inom försäkringar. Problemet i detta fall är att försäkringsbolaget

⁷⁶ NJA 2008 s. 668.

blandar ihop termer. Det sakrättsliga skyddet är till för att skydda kreditgivare och har inte någonting med försäkring att göra. Att ett kreditbolag har större sakrättslig rätt till fordonet kan enligt min mening knappast påverka ägandebegreppet i det obligationsrättsliga avtalet mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren. Många köper idag saker på avbetalning och anses ändå vara ägare och ha vissa skyldigheter. Vad gäller bilar har köparen en plikt att teckna obligatorisk trafikförsäkring. I ett flertal avbetalningskontrakt står dessutom att försäkringstagaren är skyldig att försäkra bilen. Det är då svårt för en försäkringstagare att förstå att denne i just detta fall inte är ”rätt ägare” att teckna försäkring. Naturligtvis är det aktuella fallet också beklämmande för den privatperson som betalt för en bil två gånger och trots detta inte får någon ersättning alls, även om den ena betalningen skett efter försäkringsfallet och därmed saknar betydelse. I detta fall stämmer inte juridiken överens med verkligheten. Det är hårt av försäkringsbolaget att kräva att en privatperson ska vara insatt i sakrättsliga regler, det är få privatpersoner som har någon kunskap om sakrätten.

5.3 Slutsatser domstolens tolkning av villkoren

Det kan konstateras att de rättsfall som refererats inte tillhör de ”vanligaste” målen. Det vill säga att det är ofta ganska speciella omständigheter i fallen och det finns mycket som talar för att försäkringstagaren inte har berättat hela sanningen. De flesta målen rör enbart bevisfrågan, om försäkringstagaren har lyckats visa att denne har ett försäkrat intresse. Bevisfrågan verkar således vara central och det kan konstateras att bevisbördan är högre för försäkrat intresse än för de fall då försäkringstagaren ska visa att ett försäkringsfall inträffat. När det gäller rekvisiten ”verklig ägare” och ”huvudsaklig brukare” ger rättsfallen inte direkt någon ledning om vad dessa begrepp innebär. Begreppet huvudsaklig brukare var aktuellt i ett fall, men domstolen utredde inte närmare betydelsen av det utan nöjde sig med att konstatera att en kvinna som inte hade körkort inte brukade fordonet.⁷⁷ I ett annat mål ansåg domstolen dock att det inte spelade någon roll att fordonet var inköpt för att brukas av kvinnans son. I det målet fanns dock inte ”huvudsaklig brukare” angivet i villkoret utan där stod istället ”försäkringstagarens ekonomiska intresse i egenskap av ägare”.⁷⁸ Domstolen visar sällan vilka intresseavvägningar de har gjort i sin bedömning utan avfärdar ofta målet genom att hänvisa till beviskravet.

⁷⁷ Svea Hovrätt, mål T 2008-08.

⁷⁸ RH 2007:37.

Hur villkoren är utformade spelar naturligtvis en stor roll för hur domstolen tolkar dem. Det kan även konstateras att det har skett en utveckling i villkorens utformning från det första rättsfallet och framåt. Domar med negativ verkan för försäkringsbolagen påverkar naturligtvis bolagen till att ändra utformningen på villkoren så att deras syfte med formuleringen tydligare framgår. Det innebär också att rättsfallen snabbt tappar aktualitet. Å andra sidan saknas det anledning för bolaget att ändra sina villkor då försäkringsbolagen får en gynnande dom. Det är antagligen en bidragande anledning till att villkoren inte ändrats särskilt mycket under åren och att försäkringsbolagen trots allt har ganska liknande villkor. Målen där domstolarna gått emot bolagens uppfattning är få och förekommer främst då försäkringsbolagen använt sig av allmänna och vedertagna juridiska begrepp som utretts i praxis. När bolagen själva har kommit med nya och egna begrepp är det naturligtvis svårt för domstolen att utreda vad försäkringsbolagen menar med begreppet utan att lyssna på deras version. Därför får försäkringsbolagens tolkning ofta företräde i dessa fall. Domstolarna har inte i något fall ansett att något av villkoren har varit oklart eller på något annat sätt oskäligt enligt 36 § AvtL. Detta trots att jag kan anse att exempelvis begreppet ”huvudsaklig brukare” inte är tydligt formulerat och lämnar rum för tvetydigheter. Begreppets innebörd framgår heller inte av villkoret exempelvis om ägaren själv måste kunna framföra fordonet för att omfattas av försäkringen. Det visade sig också att ett hovrättsråd var skiljaktigt i bedömningen av begreppet, vilket tyder på att inte ens domstolen var enig om vad begreppet innebar⁷⁹. Antagligen är dock inte begreppet tillräckligt oklart för att oklarhetsregeln ska kunna tillämpas. När försäkringsbolaget använder sig av juridiska begrepp i villkoren, finns det definitivt inget utrymme att använda oklarhetsregeln. Slutligen kan det konstateras att domstolen är mycket sträng i sin tolkning av villkoren och ställer höga krav på försäkringstagaren.

⁷⁹ Svea Hovrätt, mål T 2008-08.

6 Analys

6.1 Konsekvenser för försäkringstagaren

I detta avsnitt kommer konsekvenserna för försäkringstagaren att utredas. Avsnittet inleds med en analys av vilka problem försäkringsbolagen försöker att lösa genom utformningen av villkoren. Avsnittet kommer sedan att beröra vilka konsekvenser utformningen av villkoren får för försäkringstagaren samt vilka andra problem som är förenade med dem.

6.1.1 Vilka problem försöker försäkringsbolaget att lösa?

Genom att utforma villkoren på de sätt som försäkringsbolagen har gjort, främst genom att de kräver att försäkringstagaren måste vara både verklig ägare och huvudsaklig brukare till fordonet, kan det genom rättsfallsreferaten konstateras att försäkringsbolagen försöker att lösa två slags problem. Genom att kräva att försäkringstagaren är ”ägare” till fordonet försöker försäkringsbolaget för det första att lösa problemet med skenförsäkringar, det vill säga att någon annan registreras som ägare på fordonet för att den verkliga ägaren ska kunna få en lägre premie. Genom att ställa krav på rekvisitet ”huvudsaklig brukare” vill försäkringsbolaget också vara säkert på att ägaren också brukar fordonet. Försäkringstagaren betalar då premien i förhållande till den risk han utgör. Försäkringsbolaget undviker på så sätt att risken utgörs av någon annan person än den som verkligen äger fordonet och brukar det. Det andra problemet försäkringsbolagen försöker att lösa är någon form av sakrättsligt problem. Genom att i villkoren skriva ”verklig ägare”, vill försäkringsbolagen undanta de fall då försäkringstagaren har köpt fordonet på avbetalning och där egendomen utgör en säkerhet. På grund av att försäkringstagaren inte har ett sakrättsligt skydd och därmed inte är ägare till fordonet anser försäkringsbolagen att försäkringstagaren saknar försäkrat intresse.

Den bakomliggande orsaken till dessa problem anser jag främst vara att premien beräknas utifrån den person som är ägare till fordonet. Att premien är kopplad till ägaren innebär att försäkringsbolagen måste säkerställa att rätt person verkligen är ägare, detta genom att undvika skenförsäkringar samt att undersöka att inte någon annan person har bättre rätt till fordonet. Försäkringsbolaget måste också säkerställa att det verkligen är ägaren som brukar fordonet, annars skulle ju hela poängen med att kalkylera risken utifrån ägaren och sätta premien därefter, gå förlorad.

6.1.2 Konsekvenser av villkorens utformning

Att försäkringsbolagen försöker att lösa flera olika problem i samma villkor innebär att det kan vara svårt för försäkringstagaren att förstå villkoret och vilket syfte det har. Att använda sig av begreppen ”verklig ägare” och ”huvudsaklig brukare” är innehållslöst eftersom det inte finns någon juridisk bestämning av begreppen. Begreppet ”ägare” är som tidigare sagts funktionalistiskt och har olika betydelse beroende på vad för slags problem som aktualiseras. I försäkringsvillkoren får därför inte begreppet någon innebörd eftersom det inte sätts i något sammanhang. Utan en definition av begreppet är det omöjligt för försäkringstagaren att förstå vad det innebär. Inte heller begreppet ”huvudsaklig brukare” är definierat och utan en definition är det svårt att veta vad begreppet innebär. Beroende på begreppets innebörd, kan det innebära att exempelvis de personer som äger ett fordon men inte har möjlighet att föra det inte har möjlighet att försäkra sitt fordon. Dessa människor kan naturligtvis ha nytta av sitt fordon trots att de inte kan köra det. Istället för att skapa ett system där försäkringsbolagen försöker sätta rätt premie på den person som utgör en risk har villkorens utformning skapat ett system som utesluter vissa personer med andra behov än den normala försäkringstagaren. Systemet medger inte plats för andra alternativ. En förare som exempelvis vill vara huvudsaklig brukare, men inte äga en bil har inte någon möjlighet att göra rätt för sig och skaffa sig en försäkring. Samme person kan inte heller hyra en bil av en privatperson, eftersom om ägaren försäkrar bilen är han inte längre huvudsaklig brukare av den. Två personer som inte sammanbor kan heller inte tillsammans äga en bil och bruka den, eftersom det bara kan finnas en ägare och en huvudsaklig brukare. Jag anser därför att utformningen av villkoren leder till ett stelt och icke-flexibelt system som bara passar en stereotyp försäkringstagare. Risker är att försäkringsbolagen inte är förankrade i verkligheten och inte tar hänsyn till försäkringstagarnas behov och deras livssituation. Det finns en stor risk att vanliga försäkringstagare tappar förtroendet för försäkringssystemet och att försäkringen tappar sin samhällsbetydelse när den inte görs tillgänglig för alla.

Att försäkringsbolagen sammanblandar problem genom att exempelvis blanda in sakrätt i försäkringen kan också vara oförståeligt och förvirrande för försäkringstagaren. Särskilt som denne sällan har tillräcklig kunskap för att förstå försäkringsbolagens resonemang. När det gäller detta försök från försäkringsbolagets sida att lösa ett sakrättsligt problem anser jag att bolagen blandar ihop begreppen. Att ett bolag exempelvis har bättre rätt till ett fordon behöver inte innebära att bolaget är verkliga ägare till det. Sakrätten syftar till att lösa tredjemanskonflikter rörande egendom, det vill säga att ge en lösning på problem då två parter

har framställt krav på samma egendom.⁸⁰ En kreditgivare som säljer en vara på kredit kan uppställa ett återtagandeförbehåll för att i de fall köparen inte betalar för varan, denne inte ska ha rätt att få behålla varan.⁸¹ Syftet är därmed att ge kreditgivaren separationsrätt och ett skydd för sin fordran då han lånar ut pengar. Eftersom ägandebegreppet är funktionalistiskt innebär det faktum att en säljare har separationsrätt och bättre rätt till ett föremål i en situation, inte behöver medföra att denne i ett annat sammanhang anses som ägare till föremålet. När det gäller bilar som är köpta på avbetalning gäller ofta rent praktiskt att det är köparen som ska skaffa egendomsskydd för fordonet. Om säljaren vid en sakrättslig tvist anses vara ägare till fordonet, exempelvis på grund av separationsrätt, innebär det att köparen inte har något försäkrat intresse. Det medför att försäkringsbolaget inte heller kan ge ut ersättning till säljaren, eftersom det saknas ett försäkrat intresse. Om köparen anses ha ett försäkrat intresse kan dock försäkringsersättning betalas ut till säljaren om fordonet är köpt på avbetalning. Att blanda in sakrättsliga problem skapar således problem både för säljaren och för köparen. Det hela problematiseras också av att vid trafikförsäkringen är köparen rätt person att teckna obligatorisk trafikförsäkring när ett fordon är köpt på avbetalning. Det kan därför vara underligt att samme person inte är behörig att teckna villkor för egendomsskydd. Försäkringsbolaget eftersträvar således inte att skydda kreditgivarens intresse, utan har ett eget intresse av att undvika att betala ut ersättning. I dessa fall är också försäkringsbolagen medvetna om vem som är den huvudsaklige brukaren och problemet har inget med skenförsäkring att göra. Det är dock inte alla försäkringsbolag som nekar försäkringstagaren ersättning vid sakrättsliga konflikter. Vid intervju med en representant för Länsförsäkringar uppgav hon att bolaget i liknande fall har utgett ersättning till kunden. Detta eftersom bolaget ansåg att det blev för mycket juridiskt ”finlir” och att syftet med klausulen, att sätta korrekt premie samt att undvika att försäkringstagaren lurar bolaget, var uppfyllt. Enligt bolaget fanns det således inte något syfte med att ta in den sakrättsliga regleringen.⁸² Risken med att blanda in sakrättsliga problem är att försäkringstagaren tappar förtroendet för försäkringsbolaget och inte tycker att det är värt att skaffa en försäkring, då denne inte kan förutse följderna eller se fördelarna med försäkringen.

Det bakomliggande problemet är som tidigare konstaterats premiedifferentieringen, det vill säga att vissa riskfaktorer medför att försäkringstagaren får en avsevärt högre premie än en person utan dessa riskfaktorer. Det medför att vissa premier, för exempelvis ungdomar, blir så

⁸⁰ Millqvist, s. 13f.

⁸¹ Millqvist, s. 82.

⁸² Maria Wång Henriksson, Länsförsäkringar.

dyra att de inte kan betalas av försäkringstagaren, vilket i sin tur tvingar denne att försäkra i annans namn för att få lägre premie. Jag anser därför att försäkringsbolagen själva har varit med och skapat problemet med skenförsäkring eftersom de i så stor utsträckning differentierar premien.

6.1.3 Andra problem för försäkringstagaren

Det finns även andra omständigheter som kan medföra problem för försäkringstagaren. Ett stort problem för försäkringstagaren som främst blir aktuellt vid tvist om rätt till försäkringsersättning, är det höga beviskravet. Enligt rättsfallsreferaten ska försäkringstagaren styrka enligt normala bevisbörderegler att han har ett försäkrat intresse. Av rättsfallen kan också konstateras att det sällan är tillräckligt att exempelvis enbart presentera ett kvitto för att en försäkringstagare ska kunna bevisa att denne är ägare av ett fordon. Det gäller också för försäkringstagaren att visa att en verklig transaktion har skett samt att en besittningsövergång exempelvis mellan två familjemedlemmar har ägt rum. Det kan naturligtvis vara mycket svårt för en försäkringstagare att i efterhand visa detta om det saknas underlag. Än svårare är det naturligtvis om försäkringstagaren inte ens förstår innebörden av villkoret och därmed inte vad han har att bevisa. Då det ofta saknas stödjande bevisning slutar det ofta med att ord står mot ord. Eftersom försäkringstagaren har en så pass hög bevisbörda lyckas denne sällan att visa att han haft ett försäkrat intresse.

Försäkringsbolagen är heller inte alltid konsekventa i sin bedömning av villkoren. Hos ett par försäkringsbolag finns det uttryckligen angivet undantag i villkoren för exempelvis makar. Dock var det flera bolag som sa sig tillämpa liknande undantag, men som inte skrev ut det i sina villkor.⁸³ Dessa försäkringsbolag undantog också hemmaboende barn. De var medvetna om att dessa ofta utgör en högre risk än den som föräldrarna betalar premie för men uppgav att det vore opraktiskt för försäkringstagaren om familjemedlemmar inte omfattades av försäkringen.⁸⁴ Det är då inte lätt för försäkringstagaren att veta vad som faktiskt gäller och när ett undantag är tillämpligt eller inte. Ofta blir försäkringstagaren beroende av försäkringsbolagets goda vilja i olika situationer.

Försäkringsbolagen är också inkonsekventa i sin bedömning av exempelvis skenförsäkring. Försäkringsbolagen söker inte aktivt efter skenförsäkringar, utan de aktualiseras ofta av skadereglerare som reagerar på underliga omständigheter. Naturligtvis kan det vara förenat

⁸³ Exempelvis Volvia och Länsförsäkringar.

⁸⁴ Maria Wång Henriksson, Länsförsäkringar.

med stora kostnader för försäkringsbolaget att aktivt söka efter skenförsäkringar. Jag anser ändå att det inte är rimligt att de tre till fyra fall per år som försäkringsbolagen ”råkar” hitta inte får någon ersättning alls, medan det är ett långt större mörkertal som får full ersättning, trots att försäkringsbolaget kanske till och med misstänker att det rör sig om skenförsäkring. Påföljden för att lämna den felaktiga upplysningen i fall om försäkrat intresse är därför oproportionerlig. I andra delar av konsumentförsäkringen kan det faktum att en försäkringstagare uppsåtligen lämnar felaktiga uppgifter leda till att denne får sänkt ersättning. Att lämna felaktiga uppgifter om just ägarförhållandet tycker jag inte ska leda till strängare sanktion. Särskilt eftersom försäkringstagaren redan har en högre bevisbörda än i andra fall av konsumentförsäkring. Naturligtvis ska en försäkringstagare uppge sanningsenliga uppgifter, eftersom det är det försäkringsförhållandet bygger på, men jag anser att konsekvensen att inte få någon ersättning alls är väl hård mot försäkringstagaren.

Avslutningsvis kan sägas att om det är för svårt för försäkringstagaren att förutse om denne ska få någon ersättning och det är krångligt för försäkringstagaren att få ut den ersättning han har rätt till är risken stor att försäkringslösningen inte accepteras. Försäkringstagaren kanske då anser att det inte är värt att försäkra fordonet och försäkringsprodukten förlorar då sitt värde eftersom folk inte vill köpa den.

6.1.4 Sammanfattning

Det kan konstateras från ovan nämnda resonemang att försäkringsbolagen försöker att lösa två olika problem genom utformningen av sina villkor. Dessa problem grundar sig dock i att premien är knuten till ägaren. Ett annat betydande praktiskt problem är den stora premiedifferentieringen vilken är en bakomliggande orsak till det stora mörkertalet av skenförsäkringar. Utformningen av villkoren innebär ett flertal problem för försäkringstagaren. Det är omöjligt för en försäkringstagare att försäkra ett fordon om denne inte är ägare och huvudsaklig brukare till det, vilket utesluter försäkringstagare som har andra behov. Andra problem som försäkringstagarens höga bevisbörda och försäkringsbolagens inkonsekvens av tillämpningen av villkoren påverkar också försäkringstagaren negativt. Dessa orsaker får det hårda straffet vid skenförsäkring att framstå som oproportionerligt.

Det är dock viktigt att påpeka att villkorens utformning varierar mellan olika försäkringsbolag. Om ett bolag använder sig av begreppet ”ekonomiskt intresse” och ett annat använder sig av begreppet ”verklig ägare” kan det enligt rättsfallsreferatet göra en stor skillnad i domstolens tolkning av begreppen. Även om försäkringsvillkoren liknar varandra är

det ändå skillnad på vilket försäkringsbolag försäkringstagaren har försäkrat sitt fordon i dels för tolkningen av begreppen samt dels för vilken konsekvens tolkningen får för försäkringstagaren.

Sammanfattningsvis anser jag att utformningen av de villkor försäkringsbolagen har idag innebär flera skilda problem för försäkringstagaren. Jag anser därför inte att dagens villkor är särskilt väl utformade och ska i det kommande avsnittet undersöka om det finns andra lämpliga alternativ till den lösning som finns idag.

6.2 Alternativa lösningar

Jag har tittat närmre på några alternativa lösningar som jag tror skulle vara möjliga att använda sig av istället för dagens system eller som komplettering till det. Jag kommer under varje alternativ att först redogöra för utformningen av alternativet och kommer sedan kort att kommentera vilka av de nuvarande problem som alternativet skulle lösa.

6.2.1 Försäkra varje enskild förare

I andra länder som exempelvis Storbritannien är motorfordonsförsäkringen uppbyggd på ett delvis annat sätt än i Sverige. Jag har tagit del av ett fåtal brittiska villkor för motorfordonsförsäkring för att undersöka hur deras system ser ut. Enligt ett av de brittiska villkor jag undersökt kan försäkringstagaren endast få ut ersättning om bilen framförts av en ”permitted driver”.⁸⁵ Det är liksom i Sverige ägaren som ska stå för försäkring och vara den huvudsaklige föraren. Om det är fler personer som kör bilen kan dessa försäkras som ”extra förare”. Dessa extra förare är angivna med namn och kallas med en engelsk term för ”named drivers”. Hur många extra förare som kan försäkras varierar, men i det villkor jag undersökt är det möjligt att försäkra fyra extra förare.⁸⁶ Naturligtvis höjs premien med antalet extra förare, dock kan premien också sänkas om exempelvis en yngre person anger en äldre person som extra förare. Det finns också en möjlighet att lägga till en så kallad ”unnamed driver”. Det innebär att det är en förare som inte är specifikt angiven vid namn, utan bilen kan köras av en icke-angiven person. Om försäkringstagaren lägger till en icke-angiven förare tenderar dock premien att höjas drastiskt. Om man istället ska låna en bil av en kompis ett par veckor finns det möjlighet att lägga till en ”korttidsförsäkring” för den personen till sin försäkring.⁸⁷

⁸⁵ Aviva Car Insurance webbplats.

⁸⁶ Aviva Car Insurance webbplats.

⁸⁷ Monetos webbplats.

Det brittiska systemet löser delvis problemet med att premien är kopplad till ägaren av bilen. Fördelen är att om en annan person än den huvudsaklige brukaren kör bilen måste denne ha en särskild försäkring. Alla förarna betalar således sin andel av den risk de utgör. Problemet är dock att systemet fortfarande utgår från att den det är ägaren som är huvudsaklig brukare och att det är samme person som står som försäkringstagare. Därmed kommer systemet inte från problemet med skenförsäkring. En yngre person kan uppge en äldre person som ägare av fordonet och sedan ange sig själv som "named driver". På detta sätt får den yngre personen en lägre premie än om han själv skulle ha stått som ägare och huvudsaklig förare. I Storbritannien kallas detta "fronting" när en person sätter upp en annan som ägare för att få lägre premie.⁸⁸ Det verkar även vara ett stort problem i Storbritannien med att föräldrar erbjuder sig att stå som ägare för deras barns bilar. Enligt en undersökning uppger hela 60 % att de gör eller skulle kunna tänka sig att göra det. Att göra det kan dock leda till att både föräldrarna och barnet kan få en betydligt högre premie i framtiden.⁸⁹

Alternativet att försäkra varje enskild förare löser därför inte hela problemet med att premien är kopplad till ägaren. Alternativet medför visserligen att det bara är den huvudsaklige föraren samt extra förare som är försäkrade. Det innebär att även om det är fråga om skenförsäkring, måste "den verkliga" ägaren stå med som försäkrad. Fördelen är som tidigare sagts att den som utgör en risk och framför fordonet även betalar sin premie i förhållande till risken. Nackdelen är som ovan nämnts att man inte kommer undan problemet med skenförsäkring. En annan nackdel med att införa systemet är naturligtvis att det är en stor förändring från det system vi har idag. Att alla förare måste ha försäkring är en stor administrativ omställning. Jag anser dock inte att försäkra varje enskild förare skulle innebära någon lösning på problemet i Sverige. Framförallt eftersom lösningen fortfarande är kopplad till ägaren av fordonet och att lösningen ändå ger en möjlighet till skenförsäkring.

6.2.2 Nedsättning enligt prorataregeln

När en försäkringstagare skenförsäkrar och uppger en annan person som ägare är sanktionen att försäkringstagaren inte får någon ersättning alls eftersom det saknas ett försäkrat intresse. Jag anser att likheter dras mellan skenförsäkring och brott mot upplysningsplikten. Upplysningsplikten stadgas i 4 kapitlet 1 § FAL och omfattar upplysningar som kan ha betydelse för frågan om försäkring ska meddelas. Vem som är försäkringstagare omfattas

⁸⁸ Superquotes webbplats.

⁸⁹ Insurance Dailys webbplats.

dock inte av upplysningsplikten eftersom det är en förutsättning för att avtalet ska finnas, att det finns en avtalspart till försäkringsbolaget. Konsekvensen av brott mot upplysningsplikten regleras i 4 kapitlet 2 § FAL, där sägs att om en försäkringstagare förfar svikligt eller i strid mot tro och heder när han uppfyller upplysningsplikten kan försäkringsbolaget bli fritt ifrån ansvar. Om försäkringstagaren annars uppsåtligen eller av oaktsamhet eftersatt sin upplysningsplikt kan ersättningen sättas ned. Nedsättningen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den betydelse förhållandet skulle ha haft för försäkringsbolagets bedömning av risken, det uppsåt eller oaktsamhet som förekommit samt andra omständigheter. Prorataregeln är alltså en påföljd då försäkringstagaren inte fullgjort sin upplysningsplikt. Försäkringstagaren ska således ha lämnat felaktiga uppgifter som fått betydelse för bolagets beslut angående försäkringen. Dessa uppgifter ska dessutom ha lämnats uppsåtligen eller av oaktsamhet som inte är ringa. Paragrafen om nedsättning har instiftats för att ge försäkringstagaren en viss trygghet, även om denne lämnar felaktiga uppgifter kan han ändå få någon form av ersättning. Dock är ersättningen ofta av rättvisekäl nedsatt. Dagens system innebär att ange fel ägare till en bil får den konsekvensen att en försäkringstagare inte har försäkrat intresse och inte har rätt till någon ersättning, trots att denne har betalt premie. Prorataregeln utgår från det innehåll avtalet skulle ha fått om upplysningsplikten rätteligen hade fullgjorts. Troligtvis hade försäkringsbolaget även i fall av skenförsäkring meddelat försäkring till en yngre bilförare även om denne istället för föräldern stod som ägare till bilen. Dock skulle premien vara betydligt högre. Om bolaget skulle ha meddelat försäkring mot en högre premie begränsas ansvaret enligt prorataregeln i proportion till den felaktiga upplysningen. Det innebär att om exempelvis försäkringstagaren enbart har betalt hälften av den verkliga premien, nedsätts det avtalade försäkringsbeloppet till hälften och således också ersättningen.⁹⁰

Detta alternativ är inte någon egentlig lösning på de ovan nämnda problemen som försäkringsbolagen försöker att lösa. Det är snarare ett alternativ till de hårda påföljderna som finns i villkoren idag. Om det nuvarande systemet kommer att finnas kvar, anser jag att något måste göras åt påföljderna. Eftersom det inte är proportionerligt att vissa personer som skenförsäkrar inte får någon ersättning alls medan många andra inte ens undersöks. Jag anser att prorataregeln skulle vara ett effektivt och rättvist sätt att ge försäkringstagaren högre ersättning, men ändå inte en oskäligt hög ersättning. Om försäkringstagaren angett sin mormor som ägare på fordonet, betalar han exempelvis bara 1/3 av vad hans riktiga premie

⁹⁰ Bengtsson, Försäkringsavtalsrätt, s. 333.

skulle ha varit. Vid ersättning enligt prorataregeln får försäkringstagaren då enbart ut 1/3 av försäkringsersättningen, vilket motsvarar den premie som han betalt in. Det ”lönar” sig då inte att skenförsäkra om försäkringstagaren enbart får en viss ersättning som motsvaras av den premie som betalats in och inte full ersättning. Ändå har försäkringstagaren ett visst skydd av och kan räkna med någon form av ersättning. Problemet är att detta enbart aktualiseras om försäkringsbolagen hittar fallet med skenförsäkring. En annan fördel är att försäkringssystemet inte behöver ändras på något sätt, det är tillräckligt att försäkringsbolagen skriver in prorataregeln som påföljd i villkoren. Prorataregeln är också en enkel beräkningsmetod för just bilförsäkringar, eftersom det ofta går att avgöra vad den verkliga premien skulle ha varit. Det saknas ”mjuka” faktorer som kan spela roll i andra försäkringar, som exempelvis livförsäkring. Problemet är att denna lösning måste komma från försäkringsbolagen själva.

6.2.3 Slopad premiedifferentiering

Problemet med premiedifferentieringen är att alla ska betala lika mycket i premie som den risk de utgör för kollektivet. De flesta konsumentförsäkringar är dock inte alls särskilt premiedifferentierade. Trots att det finns ”riskgrupper” inom exempelvis reseförsäkring har alla försäkringstagare i stort sett en liknande premie. Eftersom andra försäkringar fungerar utan premiedifferentiering anser jag att det saknas skäl för att just premiedifferentiera motorfordonsförsäkringen. Visserligen kan det anses orättvist mot kollektivet om inte den som bär risken får betala för den, å andra sidan måste det argumentet även vara gällande för andra konsumentförsäkringar, men påverkar ändå inte dessa. De andra försäkringstagarna betalar redan idag för den höjda risken som det stora mörkertalet av dem som skenförsäkras utgör. För dem gör det då ingen skillnad. För försäkringsbolagets del kan det inte göra någon större skillnad, bara de får in premier som täcker riskerna. Genom att upprätthålla premiedifferentieringen är försäkringsbolagen med och påverkar situationen med skenförsäkringar. Om de skulle slopa premiedifferentieringen kanske fler ungdomar har möjlighet att stå för sin försäkring och det skulle saknas anledning att skenförsäkra i någon större mån. Detta alternativ är antagligen ganska kontroversiellt, men i och med att försäkringsbolagen idag knappast uppfyller sin plikt gentemot kollektivet, ser jag inte någon anledning till att de skulle förlora på detta. Genom att ge ungdomar en ny chans att faktiskt kunna betala sin försäkring, ökar också chanserna att rätt person står som ägare till fordonet. Att sälja en produkt som inte någon har råd att betala är inte hållbart, det klart att försäkringstagaren då hittar andra alternativ att lösa problemet exempelvis genom

skenförsäkring. Om försäkringsbolaget minskade antalet riskfaktorer skulle det leda till en mer likartad premie. Möjligen skulle försäkringsbolagen kunna utgå från några få riskfaktorer som exempelvis bilens modell. Försäkringsbolagen borde istället utveckla bonussystemen, vilket leder till att försäkringstagaren behåller en lägre premie om denne kör prickfritt. På så sätt uppmuntras istället ett gott framförande av fordonet.

Jag anser att detta alternativ skulle lösa en stor del av problemen eftersom premiedifferentieringen är anledningen till att personer skenförsäkras. Dock innebär det att premien fortfarande är knuten till ägaren av bilen. Chanserna är dock mycket större att rätt person verkligen står som ägare till sin bil om premiedifferentieringen slopas. Det är också något försäkringsbolagen kan ändra utan för mycket problem. Risken är dock att de som gynns av premiedifferentieringen kommer att missgynnas om den slopas. Dock har deras premie redan påverkats av den förhöjda risken för skador hos de personer som skenförsäkras. Att rätt person står som rätt ägare gynnar därför kollektivet.

6.2.4 Lindrad bevisbörda

Ett annat alternativ, som inte heller direkt ger någon lösning på problemen, är att införa en lindrad bevisbörda för försäkringstagaren. Detta skulle naturligtvis förenkla situationen för försäkringstagaren vid tvister om ersättning. Liksom när det gäller de andra konsumentförsäkringarna borde det vara tillräckligt att försäkringstagaren visar att det är antagligt att denne är ägare till fordonet. Det är sedan upp till försäkringsbolaget att visa att denne inte är det. Som vi kan konstatera utifrån rättsfallen är det inte alltid lätt för en försäkringstagare att nå upp till det höga beviskravet som gäller för att styrka äganderätt. Ofta saknas också tillräcklig dokumentation. Försäkringsbolaget har ofta större resurser att utreda ägarförhållandet och också mycket större sakkunskap. Det vore därför inte oskäligt att lägga ett högre beviskrav på dem, vilket kan konstateras utifrån andra konsumentförsäkringar. Att det här rör sig om ägarförhållande tycker jag inte ändrar saken. Det är fortfarande upp till försäkringstagaren att visa att denne är ägare, men med ett lägre beviskrav. Problemet med detta alternativ är att det troligtvis måste införas en lagändring. Bevisbördan i dessa mål regleras visserligen inte i lagen, men av den praxis som följer är den normala bevisbördan konstaterad. Troligtvis måste det till en lagändring eller en prejudicerande dom för att ändra den praxis som skapats i hovrätten.

6.3 Slutsatser

De alternativ jag presenterat ovan ger lösningar på olika problem som försäkringsbolagen har försökt att lösa genom att utforma sina villkor på de sätt de gjort. Ett stort problem är att det är dyrt för ungdomar att försäkra en bil idag. Det leder till att ungdomar väljer att ange en äldre släkting som ägare. Lösningen att försäkra varje enskild förare som i Storbritannien, löser inte problemet med skenförsäkring. Däremot finns det möjlighet att hämta tips från deras system. Om en ungdom exempelvis varit med i ett försäkringsbedrägeri kan denne förvänta sig en högre premie. Det är något jag tycker att försäkringsbolagen kan ta efter även i Sverige.

Det gäller dock att ungdomar har en rimlig möjlighet att kunna betala sin premie. Därför anser jag att det bästa vore om premiedifferentieringen, som leder till fördyrade premier för ungdomar, slopas. Istället för att bestraffa ungdomar genom en hög premie får de en möjlighet att sköta sig och uppmuntras till att köra bra. Den risk de utgör betalas ändå indirekt av kollektivet idag.

Om försäkringsbolagen inte väljer att ändra sina villkor anser jag dock att något måste göras åt påföljden. Prorataregeln skulle innebära en möjlighet att ge ett rättvist och enkelt system, där försäkringstagaren enbart får den ersättning han har rätt till i förhållande till den premie han betalt. På detta sätt undviks att försäkringstagaren gör någon vinst samtidigt som han är försäkrad åtminstone någon ersättning. Om någon ändring ska komma till stånd är dock beroende av försäkringsbolagens goda vilja. Det finns inte mycket försäkringstagaren kan göra åt detta än att trycka på sitt bolag. Det är försäkringsbolagen som har varit med och utformat problemen och det är även de som måste ta ansvaret för dem. Det bolag som faktiskt vågar satsa på att ändra systemet har säkerligen mycket att vinna.

Källförteckning

Offentligt tryck

Proposition 1994/95:17 Oskäliga avtalsvillkor m.m. Införlivande med svensk rätt av EG:s direktiv om oskäliga avtalsvillkor i konsumentförhållanden

Direktiv 93/13/EG

Svenska domstolar

NJA 2008 s. 668

NJA 2001 s. 755

Högsta domstolen, mål T 2925-08

RH 1996:3

RH 2007:37

Göta Hovrätt, mål T 3403-04

Hovrätten för Västra Sverige, mål 4855-02

Hovrätten för Västra Sverige mål T 1632-02

Svea Hovrätt, mål T533-02

Svea Hovrätt, mål T 8169-04

Svea Hovrätt, mål T 2008-08

Litteratur

Bengtsson Bertil, *Försäkringsteknik och civilrätt*, Norstedts Juridik, 1998

Bengtsson Bertil, *Försäkringsrätt – några huvudlinjer*, sjunde upplagan, Norstedts Juridik, 2005

Bengtsson Bertil, *Försäkringsavtalsrätt*, Norstedts Juridik, 2006

Hellner Jan, *Försäkringsrätt*, andra upplagan, Faksimilupplaga, 1965

Hessler Henrik, *Allmän sakrätt*, P.A. Norstedt & Söners förlag, 1973

Håstad Torgny, *Sakrätt*, sjätte upplagan, Norstedts Juridik, 2000

Millqvist Göran, *Sakrättens grunder*, femte upplagan, Norstedts Juridik, 2009

Randquist Madeleine, *Försäkringsboken 2008*, Bilda förlag, 2008

Strömbäck Erland m.fl., *Trafikskadelagen*, Norstedts Juridik, 2009

Artiklar

Martinson Claes, *Ejendomsrettens overgang – Norden kontra verden*

Martinson Claes, *Funktionalismen och bättre rätt till fast egendom*, SvJT 2008

Övriga skriftliga källor

Villkor

Aktsam bilförsäkring villkor, 2008-02-01

Atava försäkringsvillkor bilförsäkring 2009-03-10

Dina försäkringsvillkor, Motor 2008, 2008-05-01

Folksam försäkringsvillkor Bilförsäkring, 1 januari 2009

Gjensidige försäkringsvillkor, Personbil& lätt lastbil, 1 januari 2009

IF, villkor för motorfordon, 2007

Länsförsäkringar, villkor MF50, Motorfordonsvillkor, 2009-01-01

Moderna försäkringar, villkor Motor, 2009-02-01

Trygg Hansa, Försäkringsvillkor Motorfordonsförsäkring, 2006-04-01

Volvia, Försäkringsvillkor privatägda bilar, 2009-01-01

Övrigt

Testamente från IF:s 2003-2005 års kundpanel

Statens Institut för kommunikationsanalys, ”Vägrafikskador 2007”, 2008:27

Muntliga källor

Gustafsson Malin, skadehandläggare, Volvia, den 13 maj 2009

Johansson Ludvig, kundtjänst, Volvia, den 13 maj 2009

Ring Daniel, säljare på Trygg Hansa, den 5 maj 2009

Sköldefalk Åsa, produktansvarig motorfordonsförsäkring, Folksam, den 13 maj 2009

Wång Henriksson Maria, biträdande skadechef privat, Länsförsäkringar Göteborg och Bohuslän, den 30 september 2009

Internet

Aviva Car Insurance webbplats, (1 september 2009), www.aviva.co.uk

Insurance Daily, “Illegal ‘Fronting’ In Car Insurance A Growing Problem”, den 1 november 2007 (den 17 september 2009), <http://www.insurancedaily.co.uk/2007/11/01/illegal-fronting-in-car-insurance-a-growing-problem/>

Konsumentverkets webbplats, "Var noga med vem du köper av", (den 14 maj 2009),
<http://www.bilar.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel.asp?lngCategoryId=766&lngArticleId=253>

Monetos webbplats, (den 17 september 2009), <http://www.monetos.co.uk/insurance/car-insurance/cost/factors/drivers/additional/>

Superquotes webbplats, (den 14 september 2009), <http://www.superquote.com/young-driver-car-insurance/should-i-insure-in-my-parents-name.htm>

SVT Nyheter, "Chockhöjda premier för många", den 30 oktober 2007, (den 3 maj 2009),
http://svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=53289&a=955328&lid=senasteNytt_613806&lpos=rubrik_955328

SVT, "Dyra försäkringar lockar till fiffel", den 8 december 2003, (den 5 maj 2009),
<http://svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=58360&a=147460&printerfriendly=true>

Transportstyrelsens webbplats, "Ägarbyte", (den 6 oktober 2009),
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Agarbyte/>