

Trafik- och arbetsskador — ett reformförslag utifrån läran om ekonomisk prevention

Av jur. dr FILIP BLADINI

1. Inledning

Under de senaste åren har de knappa samhällsekonomiska resurserna allt mer präglat den politiska debatten. Inom regeringskansliet har man skärskådat område efter område i jakten på besparingar i de offentliga utgifterna. Särskilt intresse har riktats mot de sociala förmånerna, vilket bl. a. har resulterat i sänkt ersättning vid sjukdom, arbetsskada och arbetslöshet. Besparingarna har varit inriktade mot områden där åtgärderna förväntas leda till omedelbara effekter. Det har ofta inneburit att man försummat att analysera de olika ersättningsordningarnas funktion och samspel med andra ersättningsordningar. Exempelvis kan man knappast reformera reglerna om ersättning vid arbetsskada utan att också beakta allmänna skadeståndsrättsliga principer. På samma sätt måste man vara beredd på att försämringar inom ett område kan leda till ökad belastning inom andra ersättningsordningar.

De enskilda ersättningsordningarna måste ses mot bakgrund av samhällsutvecklingen vid tiden för dess tillkomst. Svängningar i ekonomi, konjunkturer och politiska vindar påverkar givetvis de olika ersättningssystemen. Dessa förändringar i ideologin måste uppmärksammas för att förstå framväxten av den rådande ordningen, men förståelsen är lika viktig för att på ett mer konsekvent sätt angripa och förändra systemen i önskad riktning, eftersom även de nuvarande reformplanerna präglas av det rättspolitiska klimatet. Ett rättsekonomiskt angreppssätt utifrån läran om ekonomisk prevention kan vara ett sätt att klarare definiera de faktorer som bör styra en sådan reformering.

Ersättningssystemen för trafik- och arbetsskador är i hög grad sammanflätade med den allmänna skadeståndsrätten. Båda ersättningssystemen är exempel på områden där de allmänna reglerna har ansetts otillräckliga och kompletterande regler har därför utvecklats. Det betyder inte att skadeståndsrätten är utan betydelse; tvärtom ligger de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna som en solid grund och påverkar därför regelsystemen i hög grad. Princi-

piella iakttagelser om förändringar i ideologin måste därför betonas för att kunna göra en allsidig analys.

Trafik- och arbetsskador utgör de två största enskilda skadetyperna som leder till personskador, både till antal och ekonomiska konsekvenser. De största ersättningsposterna är kostnader för sjukvård, rehabilitering och inkomstförlust. Dessa kostnader bärs slutligen av det allmänna i form av starkt subventionerad sjukvård och ersättning från sjukpenning- och pensionsystemet. I en tid av knappa ekonomiska resurser finns det all anledning att undersöka om det finns alternativ som framstår som mer kostnadseffektiva ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Framställningen inleds med en översikt över den svenska ersättningsrättens utveckling med tonvikt på förändringar i ideologin under de senaste hundra åren. Därefter beskrivs reglerna om samordning mellan olika ersättningar, avräkningsregler och regressförfarande. Därpå följer en internationell utblick med en beskrivning hur liknande situationer hanteras i Norden och några andra europeiska länder. Det därpå följande avsnittet är ett förslag till reformering av reglerna för trafik- och arbetsskador där ekonomisk prevention sätts i centrum. Avslutningsvis följer några sammanfattande synpunkter.

2. Den svenska ersättningsrättens utveckling

Culparegeln och fareteorin

Skadeståndsansvar för den som genom uppsåt eller vårdslöshet orsakat en skada, den s. k. *culparegeln*, fick sitt definitiva genomslag i Norden i mitten av 1800-talet. Regeln har sitt ursprung i romersk rätt och fick sin renässans i de stora tyska lagstiftningarna i början av 1800-talet. Genom culparegeln åstadkoms en generell princip som kunde användas i skadesituationer av skilda slag. Tidigare hade en kasuistisk bedömning varit dominerande.¹ I 1864 års strafflag reglerades skadeståndsansvaret för den som hade begått en brottslig handling genom en culparegel. Formellt avsågs endast skador som tillfogats någon genom brottslig handling, men reglerna användes analogt även då brott inte förelåg. De skadeståndsrättsliga bestämmelserna i strafflagens 6:e kapitel var i kraft ända fram till 1972 års skadeståndslag.

Culparegeln är främst en moralisk regel som tar sikte på skadevällarens handlande, vilket också är naturligt mot bakgrund av det straffrättsliga släktskapet. Däremot är det inte säkert att culparegeln alltid är effektiv ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv. Sätter man i stället den skadelidande i centrum uppkommer flera situa-

¹ Jfr Hellner, J., Skadeståndsrätt, 4:e uppl. 1985 s. 24 f.

tioner där det är rimligt att den skadelidande får ersättning utan att något vållande kan läggas skadevållaren till last. Mot denna bakgrund tog diskussionerna om en reformering av skadeståndsrätten fart redan mot slutet av förra seklet. Det var då uppenbart att bestämmelserna om skadestånd borde förändras bl. a. med hänsyn till industrialiseringen och utvecklingen av ny teknik. Det illustreras tydligt av att en rad lagar tillkom i slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet: 1886 års järnvägsansvarighetslag, 1902 års elanläggningslag, 1916 års bilansvarighetslag och 1922 års luftfartansvarighetslag. Betecknande för dessa lagar var att de alla stipulerade ett strängare ansvar än det allmänna culpaansvaret och den innebörd den fått i praxis. Således rör det sig om olika former av strikt ansvar och s. k. presumtionsansvar.² Bakom tillkomsten av dessa lagar ansågs ligga en fareteori, med vilket förstås att den som utför en farlig verksamhet själv får bära kostnaderna för skador som verksamheten orsakar, oavsett om de uppstått på grund av culpa.³ Av mycket stor betydelse för diskussionerna om skadeståndsrättens utveckling var Henry Ussings teorier om ett generellt strikt ansvar vid farlig verksamhet, även utan stöd i lag.⁴ Ussing menade dock att verksamheten skulle vara extraordinär eller ovanlig samtidigt som faran skulle vara udda eller säregen.

Ersättning till personer som skadades genom olycksfall i arbetet var också tidigt föremål för diskussioner. Redan under 1880-talet förekom förslag om ersättning till den som skadades genom olycksfall i arbetet. I och med 1901 års lag angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbetet infördes en särskild skyldighet för arbetsgivarna inom vissa näringsgrenar att ersätta arbetstagare som skadats i arbetet. Ersättningen utgick oberoende av vållande och täcktes som regel genom en frivillig försäkringsordning. Kompensationsnivån var dock mycket låg och skadestånd var därför ett sätt att utfå full ersättning. Hellner menar att 1901 års lag om ersättning vid olycksfall i arbetet är att karaktärisera som ett särpräglat ansvar för farlig verksamhet.⁵ Således kan även de tidiga reglerna om ersättning vid olycksfall i arbetet ses mot bakgrund av den vid tiden gällande diskussionen om ansvar för farlig verksamhet. En särskild obligatorisk försäkringsordning infördes först genom 1916

² Strikt ansvar eller objektivt ansvar används här i vidare mening som en benämning på situationer där skadeståndsskyldighet föreligger utan att vårdslöshet kan läggas skadevållaren till last (ibland *rent* strikt ansvar). Presumtionsansvaret innebär att skadevållaren presumeras vara vårdslös och endast går fri från skadeståndsskyldighet om han kan *visa* att han är fri från vållande.

³ Jfr Grönfors, Kurt, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Diss. Sth. 1952, s. 60–67.

⁴ Principerna presenterades i hans doktorsavhandling år 1914 med namnet "Skyld och Skade".

⁵ Jfr Hellner, J., Skadeståndsrätt, 4:e uppl. 1985 s. 241.

års olycksfallsförsäkringslag. Denna lag gav rätt till ersättning oberoende av verksamhetens art.

En ökad utbredning av strikt ansvar framfördes ofta i diskussionerna kring den nya skadeståndsrätten. En annan modell presenterades i samband med de samnordiska försöken att tillskapa en skadeståndslag, något som tidigare inte funnits i något av länderna. I Ivar Strahls "Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område" förordades i stället ett utvecklat socialförsäkringssystem kompletterat med ett privat försäkringssystem. Strahl menade bl. a. att det var en uppenbar fördel med socialförsäkring, eftersom ersättning då utgår även om skadeståndsskyldighet inte föreligger eller om skadevällaren inte kan betala.⁶ Således är det mer fråga om samhällets gemensamma ansvar för de skador som inträffar än om åtgärder inriktade mot skadevällaren.

Tillsammans med Strahls utredning presenterades inte mindre än fem betänkanden⁷ med reformförslag för olika delar av skadeståndsrätten innan slutligen den nya skadeståndslagen tog form.⁸ I propositionen diskuterades också skadeståndslagens framtida utveckling. Strahls idéer om försäkringar på den skadelidandes sida fick stort utrymme.⁹ Som nämnts tidigare hade dock vissa förordat en vidareutveckling av skadeståndsrätten genom nya regler om strikt ansvar. Departementschefen intog dock en negativ inställning och anförde: "Enligt min mening bör man i stället eftersträva att sakförsäkring vinner ökad utbredning och att de försäkringsrättsliga reglerna utformas så, att sociala rättvise- och trygghetssynpunkter tillgodoses utan att intresset att förebygga skador eftersätts. Samtidigt måste beaktas att tillgängliga resurser utnyttjas på ett rationellt sätt. Det är angeläget att sakförsäkringens administration blir smidig och så billig som möjligt."¹⁰

Det är mot denna bakgrund man bör se dagens frivilliga försäkringsordningar. De allmänna skadeståndsrättsliga reglerna finns i bakgrunden som ett regelverk till vilket försäkringsordningarna kan anknyta på varierande nivå — allt för att uppnå åsyftad skyddsnivå. Därför finns det många gemensamma nämnare för reglerna om exempelvis trafikskador, arbetsskador och patientskador, vilka alla har sin grund i skadeståndsrätten.

⁶ SOU 1950:16 s. 167 f.

⁷ SOU 1950:16, SOU 1957:36, SOU 1958:43, SOU 1963:33 och SOU 1964:31.

⁸ Prop. 1972:5.

⁹ Se avsnitt 1:5.

¹⁰ Prop. 1972:5, s. 97.

Trafikskador

Det första steget efter skadeståndslagens tillkomst i riktning mot ett system med försäkring på den skadelidandes sida är *trafikskadelagen* (1975:1410). Den tidigare kombinationen av särskilda skadeståndsregler och en obligatorisk försäkring slopades och ersattes med en obligatorisk no-fault försäkring.¹¹ I formell mening utbetalas inte skadestånd, utan trafikskadeersättning utgår till den som har skadats i följd av trafik med motordrivet fordon. Fördelarna med detta system är bl. a. att även föraren automatiskt skyddas vid personskador, eftersom personskadeersättningen utbetalas från försäkringen för det egna fordonet. Med ett rent skadeståndsrättsligt betraktelsesätt hade föraren inte kunnat få skadestånd eftersom han rimligen inte kan bli skadeståndsskyldig mot sig själv. Trafikskadeersättningens storlek följer bestämmelserna i skadeståndslagen genom en direkt hänvisning i 9 § trafikskadelagen till 5:e kapitlet skadeståndslagen.¹² Rent tekniskt är det därför fortfarande möjligt att kräva skadestånd till följd av en trafikskada.¹³

I samband med trafikskadelagens införande väcktes en motion i riksdagen om att trafikförsäkringen också skulle finansiera sjukvårds- och socialförsäkringskostnader.¹⁴ Motionen avslogs dock med hänvisning till att det skulle innebära en genomgripande förändring av hela socialförsäkringssystemet.¹⁵ Trafikskaderättens förhållande till den allmänna skadeståndsrätten har kritiserats av Dufwa som bl. a. förordat ett mer enhetligt angreppssätt i stället för prioritering av skador som uppkommit på visst sätt.¹⁶

Arbetsskador

Även om trafikskadelagen kan ses som ett utslag för ökat socialt ansvarstagande från lagstiftarens sida för skador som trafiken orsakar är den fortfarande — systematiskt sett — en del av civilrätten. Ersättning vid *arbetskada* är däremot i grunden en del av den offentliga rätten i form av en socialförsäkring. Enligt lagen om arbetsskadeförsäkring (1976:380) är alla förvärvsarbetande försäkrade. Försäkringen gäller vid olycksfall i arbetet, vid sjukdom till följd av skadlig inverkan i arbetet samt vid olycksfall som inträffar

¹¹ Jfr SOU 1974:87 Trafikskadeersättning.

¹² Redan av direktiven framgick att ersättningsberäkningen skulle ansluta till det förslag som skadeståndskommittén lade fram i betänkandet Skadestånd V (SOU 1973:51) om skadestånd vid personskada. Tanken var att trafikskadelagen skulle träda i kraft samtidigt med förändringen av personskadereglerna i skadeståndslagen. (Nordenson, Ulf K. Trafikskadeersättning Sth 1985 s. 66.)

¹³ Jfr 18 och 19 §§ trafikskadelagen.

¹⁴ Motion 1975:1135.

¹⁵ LU 1975/76: 3. s. 35.

¹⁶ Dufwa, Bill W. Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden. SvJT 1979 s. s. 401–490.

vid färd till och från arbetet. Det torde knappast ha undgått någon att arbetsskadeförsäkringen genomgått stora förändringar det senaste året. Den 1 januari 1993 genomfördes en betydande skärpning av den tidigare mycket liberala bevisregeln. Numera är kravet på skadlighet hos en arbetsmiljöfaktor att den skall vara *i hög grad sannolik* medan det tidigare räckte med att den var *sannolik*. Vidare skärptes kravet på orsakssamband mellan skadlig inverkan i arbetet och den försäkrades skada, så att samband skall anses föreligga om övervägande skäl talar för det. Tidigare presumerades samband om inte betydligt starkare skäl talade mot samband.¹⁷ Vidare omfattade ersättningen fram till den 1 juli 1993 i princip alla sjukvårdsrelaterade kostnader och inkomstförlust som uppstod till följd av arbetsskada efter den tid som arbetsskadeförsäkringen var samordnad med sjukpenningen. Det betydde att arbetsskador som gav upphov till inkomstförlust 180 dagar efter det att skadan första gången visade sig gav full kompensation för inkomstförlusten. De senaste besparingarna i arbetsskadeförsäkringen innebär att den s. k. arbetsskadesjukpenningen helt slopas för personer som är sjukförsäkrade enligt lagen om allmän försäkring samt att ersättning inte utgår för andra kostnader än sjukvård utom riket samt för tandvård och särskilda hjälpmedel. Så länge arbetsskadan inte har lett till bestående invaliditet ger alltså arbetsskadeförsäkringen samma ersättning som vid sjukdom.¹⁸ Vid konstaterade bestående nedsättningar i arbetsförmågan utgår dock fortfarande full kompensation för inkomstförlusten i form av arbetsskadelivränta.

Eftersom arbetsskadeförsäkringen inte gett full kompensation upp till den skadeståndsrättsliga nivån fanns redan tidigt ett behov att komplettera försäkringen. De ideella skadeståndsposterna har aldrig omfattats av arbetsskadeförsäkringen. Numera, när inte heller hela inkomstförlusten täcks under sjukdomsperioden, aktualiseras naturligtvis behovet av kompletterande kompensation i än högre grad.

Vid sidan av socialförsäkringsrätten och skadeståndsrätten har arbetsmarknadens parter enats om den s. k. trygghetsförsäkringen vid arbetsskada, TFA, vilken i princip kan liknas vid en institutionaliserad no-fault försäkring.¹⁹ Rätten till ersättning följer av överenskommelser mellan LO och PTK å den ena sidan och SAF å den andra. Inom de förbund som tillhör avtalsområdet följer av kollektivavtalen att arbetsgivaren skall teckna TFA-försäkring. Genom en

¹⁷ Jfr SFS 1992:1698.

¹⁸ SFS 1993:357, kap. 3.

¹⁹ Om försäkringens tillkomst historia se Oldertz, Carl, Trygghets-, patient-, och läkemedelsförsäkringarna, NFT 1987 s. 222–232.

särskild garantiregel i försäkringsvillkoren skyddas arbetstagarna även om arbetsgivaren försummat att teckna försäkringen. Av försäkringsvillkoren framgår att anställd inte får föra skadeståndstalan mot arbetsgivare som tecknat försäkringen.

Genom det förändrade arbetsskadebegreppet, de sänkta ersättningsnivåerna i sjukförsäkringen och sloandet av den s. k. arbetsskadesjukpenningen har TFA hamnat i ett helt nytt läge. För närvarande (mars 1994) pågår förhandlingar mellan parterna om försäkringens framtida utformning. Vidare har tvist uppkommit om hur de nya bestämmelserna i lagen om arbetsskadeförsäkring skall påverka ersättningen enligt TFA under övergångsperioden. För ett stort antal skadefall gäller nämligen TFA enligt sin tidigare omfattning samtidigt som förmånerna från staten avsevärt försämrats. Frågan var om TFA skulle täcka försämringarna eller om den arbetsskadade skulle få finna sig i en lägre ersättning. Arbetstagarorganisationerna hävdade att försäkringen skulle träda in där statens ansvar slutade, medan motparten menade att det gällande avtalet mellan parterna inte kunde ligga till grund för de nya förutsättningarna. Frågan har avgjorts i skiljedom.²⁰ Skiljenämnden gick på arbetstagersidans linje och menade att varken förutsättningsläran eller 36 § avtalslagen gav anledning att tolka bestämmelserna på något annat sätt än vad som framgår av deras ordalydelse.

TFA har utvecklats i den omfattning att den i praktiken kan ses som en del av det allmänna grundskyddet vid arbetsskador. En förutsättning för denna utveckling har varit att arbetstagarorganisationerna och arbetsgivarna har haft ett gemensamt intresse av att teckna försäkringen. Arbetstagarna har uppnått att full ersättning garanteras medan försäkringen för arbetsgivarna inneburit att de befriats från skadestandsprocesser. Det är detta som kännetecknar de frivilliga försäkringsordningarna, nämligen att full ersättning utbetalas från en fristående försäkringsordning, utan att man behöver fastställa vårdslöshet, med allt vad det kan medföra i form av tvister och långdragna processer. Vidare kan man genom försäkringsvillkoren effektivisera och förenkla skaderegleringen samtidigt som kostnaden sprids över ett stort antal subjekt knutna till verksamheten. Mot denna bakgrund är det troligt att TFA även i framtiden kommer att få stor betydelse som ett komplement till arbetsskadeförsäkringen.

Patient- och läkemedelsskador

För utvecklingen av den svenska ersättningsrätten och dess särdrag är också tillkomsten av patient- och läkemedelsförsäkringen av stor

²⁰ Skiljenämnden för AMF-försäkringar. Skiljedom 1993-09-08.

betydelse. *Patientförsäkringen* trädde i kraft år 1975 och tecknas i princip av alla som utför sjukvårdande behandling. Försäkringsgivare är ett konsortium av försäkringsbolag, Konsortiet för patientförsäkringen. För s. k. behandlingsskador lämnar försäkringen i princip ersättning upp till den skadeståndsrättsliga nivån. Tillkomsten av försäkringen hade föregåtts av att sjukvårdspersonal, patientorganisationer, politiker och sjukvårdshuvudmän diskuterat bristerna i den gällande skadeståndsrätten som ansågs ge ett allt för dåligt skydd för skador som orsakats inom vården. Längre var lagstiftning aktuell men avstyrades när förhandlingar mellan landstingsförbundet och representanter från försäkringsbranschen ledde fram till en frivillig patientförsäkring.²¹

Läkemedelsförsäkringen har en liknande utformning som patientförsäkringen. Samtliga i Sverige registrerade tillverkare och importörer av läkemedel har genom ett åtagande förbundit sig att ersätta vissa läkemedelsskador. Bakgrunden till försäkringen är den debatt som fördes till följd av ett antal uppmärksammade fall, där kanske Neurosedynfallen i början av 60-talet var av störst betydelse. Den år 1972 tillsatta produktansvarskommittén lade fyra år senare fram sitt betänkande Produktansvar I, i vilket man föreslog en särskild reglering av läkemedelsskadorna.²² Efter remissbehandling och förnyade diskussioner enades man också här om att i stället införa en läkemedelsförsäkring efter mönster från patientförsäkringen från och med år 1978.

Miljöskadelagen

Nästa steg i utvecklingen av den svenska ersättningsrätten var tillkomsten av *miljöskadelagen* år 1986.²³ Lagen innehåller inga revolutionerande nyheter i förhållande till äldre rätt. Tanken var att samla regler som ämnesmässigt hörde samman i en lag. Således sammanfördes de grannelagsrättsliga reglerna i jordabalken och skadeståndsreglerna i miljöskyddslagen på samma gång som viss praxis kodifierades. Den grundläggande principen är att ansvaret vid verksamhet som kan orsaka skada på omgivningen är strikt.

Ett problem är dock att skador som orsakas genom långtidsverkande miljöförstöring normalt inte ersätts genom traditionella ansvarsförsäkringar. Som regel täcks endast skador till följd av tillfälliga brister i verksamheten. Förklaringen är de mycket stora och kostsamma skador som långtidsverkande miljöpåverkan kan ge upphov till. Sedan några år tillbaka har dock några försäkringsbo-

²¹ Oldertz, C., *The Patient, Pharmaceutical and Security Insurances i Compensation for Personal Injury*, Sth. 1988 s. 51–78.

²² SOU 1976:23.

²³ SFS 1986:225.

lag genom co-assurans börjat förmedla en miljöskadeförsäkring som i princip täcker allt ansvar som en näringsidkare kan ådra sig genom miljöskadelagen. På detta sätt kan även gradvisa föroreningar ersättas. De första rapporterna har dock visat att premien uppfattas som hög och att relativt få företag har tecknat den.²⁴

Miljöskadeförsäkring

Ett ytterligare problem är att flera skador som uppkommer till följd av miljöpåverkan inte kan ersättas på grund av att skadevållaren inte kan betala skadeståndet, t. ex. på grund av att företaget gått i konkurs eller att skadeståndet är preskriberat. För sådana fall har man slutligen bestämt sig för en obligatorisk *miljöskadeförsäkring*. Den 1 juli 1989 infördes särskilda bestämmelser i miljöskyddslagen om en miljöskadeförsäkring.²⁵ Premie skall betalas av alla företag som bedriver sådan miljöfarlig verksamhet som kräver anmälan eller tillstånd enligt miljöskyddslagen.²⁶ Ersättning lämnas om rätt till ersättning enligt miljöskadelagen inte kan utfås på grund av att skadevållaren inte kan betala skadeståndet eller rätten till ersättning har gått förlorad. Vidare utgår ersättning om det inte kan utredas vem som är ansvarig för skadan.

Miljöskadeförsäkringen har dock kritiserats från flera håll. De företag som har bidragit till premien menar bl. a. att kostnaderna är för höga och att försäkringen inte tar hänsyn till företagens investeringar i miljöskyddande åtgärder.²⁷ En statlig utredning har gjort en översyn av försäkringen men i stort tillbakavisas kritiken. Emellertid föreslår utredningen bl. a. en utökad omfattning i vissa avseenden samt att skyddet kompletteras med en särskild saneringsförsäkring.²⁸

Produktskador

Avslutningsvis i denna exposé över den svenska ersättningsrätten skall produktansvarslagen nämnas.²⁹ Lagen trädde i kraft den 1 januari 1993 och följer i princip EG:s produktansvarsdirektiv från 1985.³⁰ Produktansvarslagen bygger på en princip om strikt ansvar.

²⁴ Jfr Oldertz, Carl, Miljöskadeförsäkringen — en ny kollektiv försäkringsanordning i Sverige. NFT 1990 s. 57–60.

²⁵ Jfr 65–68 §§ i miljöskyddslagen samt en särskild förordning (1989:365) om miljöskadeförsäkring.

²⁶ Närmare bestämmelser om detta finns i miljöskyddsförordningen (1989:364).

²⁷ Årligen har premieintäkterna varit omkring 25 milj. kr. Fram till februari månad 1993 hade endast 27 anmälningar inkommit. Endast i ett fåtal fall kan man räkna med ersättning.

²⁸ SOU 1993:78 Miljöskadeförsäkringen i framtiden.

²⁹ SFS 1992:18.

³⁰ Rådskdirektiv 85/374/EEC.

Emellertid krävs att produkten har varit behäftad med en *säkerhetsbrist*, vilket den anses ha ”om produkten inte är så säker som skäligen kan förväntas”. Uttrycket om säkerhetsbrist följer EG-direktivet (defect) och kan ge upphov till en hel del tolkningsproblem.³¹ Således är det inte fråga om ett strikt ansvar så som vi känner igen det från andra sammanhang. Skadeståndsskyldiga är tillverkaren, importören eller den som har marknadsfört produkten genom att sätta sitt namn på den.³²

Utan tvekan innebär produktansvarslagen ett trendbrott inom den svenska ersättningsrättens område. I stället för en försäkringslösning bygger lagen på skadeståndsrättslig grund. Ofta kommer säkert den skadelidande föredra att åberopa något av de försäkringssystem som tidigare behandlats.³³ Oldertz har t. ex. påpekat att risken är stor att försäkringsbolagens kostnader i samband med regresskrav kommer att vida överstiga lagens eventuella preventiva fördelar.³⁴ Motsatt ståndpunkt intar Dufwa som menar att den svenska personskaderättens inriktning mot försäkringslösningar karaktäriserats av en total avsaknad av skadeståndets preventiva effekt. Ett synsätt som det svenska, som inriktas på reparation, betraktas i utlandet som oacceptabelt, menar Dufwa. Han manar därför till ett större inslag av preventionstänkande inom den svenska personskaderätten.³⁵

Även en annan omständighet pekar på att produktansvarslagen utgör ett trendbrott i förhållande till den tidigare personskaderätten. Redan innan lagen trädde i kraft genomfördes en ändring beträffande jämkning vid personskada. Enligt den första versionen skulle jämkning ske enligt de allmänna reglerna i skadeståndslagen, dvs. vid personskada endast om det föreligger grovt medvållande.³⁶ En särskild jämkningsparagraf infördes dock i produktansvarslagen med innebörden att även enkel vårdslöshet kan medföra jämkning vid personskada.³⁷ Det huvudsakliga skälet angavs vara att den svenska lagstiftningen inte bör avvika från EG-direktivet samt att svenska företag skall ha samma möjligheter att konkur-

³¹ Jfr Ds 1989:79 Produktskadslag, s. 91 f.

³² Bestämmelsen framgår av 6 § produktansvarslagen. Genom EES-avtalet har dock paragrafen fått en något annan utformning, till följd av en särskild överenskommelse om importöransvar som ingår i EES-avtalet. Jfr Blomstrand, Severin – Broqvist, Per-Anders – Lundström, Rose-Marie, Produktansvarslagen. Sth. 1993 s. 259 f.

³³ Jfr också Agell, Anders, Produktansvar inom och utom 1992 års lag. Festschrift till Bertil Bengtsson, Sth 1993 s. 13–37.

³⁴ De nordiska personskadeersättningssystemets utveckling i ett EG-perspektiv. Redaktör Radetzki, Marcus. NFT 1992 s. 343–351. Olderts inlägg på s. 347.

³⁵ De nordiska personskadeersättningssystemets utveckling i ett EG-perspektiv. Redaktör Radetzki, Marcus. NFT 1992 s. 343–351. Dufwas inlägg på s. 348.

³⁶ SKL 6:1, 1 st.

³⁷ PAL 10 §.

rera utomlands på likvärdiga villkor med företagen inom EG-länderna.³⁸ Även detta får betraktas som ett steg tillbaka för reparationstanken till förmån för ett mer preventivt synsätt på jämnings-situationerna.

Avslutande synpunkter

Det är omöjligt att ge en entydig förklaringsmodell till den skisserade utvecklingen av ersättningsrätten. Det har påpekats att ett stort antal motiv till utvecklingen av olika ersättningssystem kan ges, vilka med växlande styrka gör sig gällande på olika områden.³⁹ Ett sådant motiv kan vara att en verksamhet är särskilt farlig och därför bör skador orsakade av denna ge rätt till ersättning. Det har också framhållits att ett försäkringssystem kanaliserar kostnaderna till ett lämpligt kollektiv samtidigt som skadekostnaderna pulveriseras över kollektivet genom premieuttaget. Även tankar om ekonomisk prevention har framförts, på så sätt att ansvaret bör placeras på den som har störst möjlighet att avvärja skadan. Raden av exempel kan göras längre.⁴⁰ Skadestånds- och ersättningsrättens tilltagande komplexitet har inte heller underlättat entydiga förklaringsmodeller.⁴¹ Hellner har uttalat att det närmast är den *rättvisa fördelningen* av förmåner till de skadelidande som ligger till grund för de nordiska ersättningssystemen.⁴² Således skulle intresset ha förskjutits från relationen skadevällare — skadelidande till att mer gälla förhållandet mellan olika skadelidande.

I en tid av knappa resurser — vilket i högsta grad gäller idag — blir ett effektivt utnyttjande av de tillgängliga resurserna allt viktigare. Man kan därför anta att ju större det ekonomiska incitamentet för prevention och effektivitet är, desto fler kommer att försöka dra fördel av de vinster som finns tillgängliga. Utvecklingen av särordningar i form av olika kollektiva försäkringsordningar som endast till en begränsad del finansierar personskadekostnaderna innebär att man inte till fullo utnyttjat möjligheten till ekonomisk prevention. Det är emellertid inte säkert att de senaste årens nytillskott — miljöskadelagen och produktansvarslagen — som tar sin utgångspunkt i traditionella skadeståndsregler, nödvändigtvis är en reaktion mot bristen på

³⁸ Prop. 1992/93:38 s. 12.

³⁹ Bergsåker, Trygve, von Eyben, Bo, Roos, Carl Martin, Wilhelmsson, Thomas. Utviklingen af reglerna om erstatning for personskade. Rapport afgivet til den nordiske embedsmandskomité for lovgivningsspørgsmål. April 1989 (stencil), s. 21.

⁴⁰ Jfr a. a. s. 22–24.

⁴¹ Jfr Dufwa, Bill W., Skadeståndsrättens komplexitet i JT nr 2 1992-93 s. 247–255. samt Bengtsson, Bertil, Om allmänna skadeståndsläror. TFR 1987 s. 127–162, särskilt s. 161 f.

⁴² Hellner, Jan. Enhetliga regler eller områdesanpassade ersättningar — lapptäcke eller ej? NFT 1990 s. 218 ff.

preventiva inslag i de tidigare utvecklade försäkringslösningarna. Som påpekats tidigare kan det lika gärna vara en följd av närmandet till de europeiska rättsordningarna som är förklaringen till att man i stället valt att följa traditionella skadeståndsrättsliga principer. Däremot innebär den nya linjen en förnyad möjlighet att tillmäta och utnyttja den ekonomiska preventionen betydelse som en del av ersättningsrätten.

3. Ekonomisk prevention

Frågan om vad som är skadeståndets funktioner har alltid tilldragit sig stort intresse. I princip kan man dela upp frågan i två delar; dels skadeståndets funktioner i allmänhet, dvs. *ex ante*, dels dess funktioner för redan inträffade skadefall, dvs. *ex post*. I det senare fallet är det främst ersättningen till den skadelidande som kommer i centrum. Här har den reparativa funktionen stor betydelse, men även andra funktioner har uppmärksammats, såsom den överflyttande effekt som skadeståndet har genom att den lyfter över förlusten från den skadelidande till skadevällaren. Vidare har en pulveriserande effekt framhållits genom att ersättningen ofta betalas genom ansvarsförsäkringar och kostnaderna då slutligen fördelas mellan dem som genom sina premier finansierar försäkringsersättningen.⁴³

När det sedan gäller skadeståndets funktioner *ex ante* — främst de preventiva funktionerna — rör man sig på betydligt osäkrare grund. Preventionstanken har alltid varit omdiskuterad inom skadeståndsrätten och utgjort ett centralt inslag i diskussioner om förändringar av element inom ersättningsrätten. I dag kan man dock anta att prevention i traditionell bemärkelse har en relativt begränsad betydelse.⁴⁴ Roos har delat upp preventionslärorerna i tre olika skolor, nämligen den rättsideologiska, den sociologiska och den ekonomiska skolan.⁴⁵ Den *rättsideologiska skolan*, främst representerad av Lundstedt och Ekelöf, bygger på att skadestandsreglerna har en moralbildande effekt. Om en handling medför skadeståndsskyldighet kommer den allmänna moraluppfattningen att förändras så att människor anpassar sitt handlande för att undgå sanktioner i form av skadeståndsskyldighet. Eftersom denna teori bygger på spekulationer om människors handlande som i praktiken inte är kontrollerbara samtidigt som man inte kan utgå från att innehållet i lagreglerna är kända, är dessa teorier allt mer sällan åbero-

⁴³ Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, 4 uppl. Sth 1985. s. 31–33.

⁴⁴ Jfr Vinding Kruse, A, Preventionen i ersättningsrätten — finns den? SvJT 1987 s. 397–421 samt den efterföljande diskussionen.

⁴⁵ Roos, Carl Martin, Ersättningsrätt och ersättningssystem, Sth 1990. s. 46 f.

pade.⁴⁶ Den *sociologiska skolan* bygger på att man analyserar socialt beteende och sociala normsystem när man undersöker rättsreglernas preventiva verkan.⁴⁷ Denna preventionlära anses dock ännu inte så utvecklad att det går att tala om någon egentlig skola. Utgångspunkten för *ekonomiska skolan* är att den som kan göras betalningsansvarig för en skada kommer att undvika att orsaka den. Denna skolas främste förespråkare är Calabresi vars teorier i princip bygger på en enkel kostnads- och intäktsanalys. Ju större det ekonomiska incitamentet är för att undvika en skada, desto mer kommer den potentiella skadevällaren att göra för att både förebygga skadan och begränsa inträffade skadors verkningar.

I sin bok *The Costs of Accidents* från år 1970 lägger Calabresi grunden för teorin om ekonomisk prevention (general deterrence). Här skall dock ges en översikt av Calabresis teorier från en senare framställning.⁴⁸ Calabresi menar att ersättningsrätten (accident law) har följande fem mål.

För det första har ersättningsreglerna till syfte att skapa ett ekonomiskt incitament att förebygga skador, dvs. att uppnå en optimal säkerhetsnivå. Tanken är att om skadekostnaderna placeras på rätt sätt kommer den potentielle skadevällaren att väga den ekonomiska risken för att en skada inträffar mot kostnaderna att förebygga samma skada. Rätt tillämpad kommer därmed marknaden automatiskt att anpassa sig till en rimlig nivå för de säkerhetsåtgärder som vidtas. Således måste det finnas ett ekonomiskt incitament att förebygga och begränsa skador. I en renodlad form skulle man därför inte behöva särskild reglering om exempelvis arbetarskydd och trafiksäkerhet, eftersom samma effekt skulle kunna uppnås med ekonomiska styrmedel. Det antas också att det inte är lönsamt att genom skadeförebyggande insatser förhindra alla skador. Resonemanget innebär dock att även andra värden än rent ekonomiska kan mätas.

För det andra måste skadekostnaden spridas så att ingen hotas av ekonomisk katastrof på grund av att skadekostnaden drabbar en enskild allt för hårt. Ett system som medför att skadevällaren inte kan betala skadeståndet är inte meningsfullt.

För det tredje skall skadekostnader och kostnader för att undvika skador läggas på den som genom sitt handlande eller sin relation till skadevällaren borde bära kostnaderna. Här aktualiseras

⁴⁶ Jfr Hellner, Jan, *Skadeståndsrätt*, 3:e uppl. Sth 1976 s. 16 f.

⁴⁷ Jfr *Preventionen i ersättningsrätten — finns den?* SvJT 1987 s. 397–421. Carl Martin Roos inlägg.

⁴⁸ Calabresi, Guido, *Policy Goals of the "Swedish Alternative"* i *Compensation for Personal Injury*. Sth 1988 s. 79–89.

bl. a. moraliska värderingar om vem som bär skuld till skadan och därför bör bära kostnaderna.

För det fjärde bör skadekostnaderna placeras på den som är lämpligast att bära dem, antingen på grund av sin ekonomiska kapacitet eller sin roll i samhället.

Slutligen uppställer Calabresi ett effektivitetsmål, vilket innebär att de övriga målen skall optimeras för att därigenom uppnå de för samhället lägsta kostnaderna både för skador och för att undvika dem. Som ett övergripande mål ligger också att ersättningssystemen skall vara rättvisa.

Sett ur Calabresis perspektiv innebär det svenska systemet — där en betydande del av personskadekostnaderna bärs av socialförsäkringssystemet — att någon nämnvärd ekonomisk prevention inte upprätthålls, eftersom reglerna inte stimulerar till skadeförebyggande och begränsande åtgärder. Likaså blir frågan om vem som på moraliska grunder borde stå för skadekostnaderna av underordnad betydelse. Å andra sidan kan systemet innebära klara fördelar ur effektivitetssynpunkt eftersom transaktionskostnader i samband med regressförfarande undviks.

Att slutligen låta skadekostnaderna finansieras av socialförsäkringssystemet innebär en externalisering i den meningen att kostnaderna placeras utanför relationen skadevällare—skadelidande, vilket i sin tur innebär att skadekostnaderna subventioneras av ett annat system.

Också Shavell har ingående studerat metoder för ersättning vid skador i ett ekonomiskt perspektiv.⁴⁹ Han menar att utformningen av ansvarsregler inte skall styras av hur de skadelidande ersätts, utan i stället skall ansvarsreglerna först och främst användas så att de utgör ett incitament för ökad säkerhet. Skadevällaren undgår sanktionen endast genom att förebygga skadan och därmed ökas också säkerheten. Är det däremot de skadelidandes rätt till ersättning som är det primära målet är det billigare och effektivare att använda sig av förenklade försäkringsordningar.⁵⁰ Vidare pekar Shavell på att ökad säkerhet ofta uppnås bättre med hjälp av ansvarsregler riktade mot presumtiva skadevällare i stället för att använda säkerhetsföreskrifter fastställda av myndigheter, särskilt i situationer där man kan anta att myndigheternas kännedom om riskerna är mindre än skadevällarnas.⁵¹ Ser man den uppnådda säkerheten mot bakgrund av de nedlagda kostnaderna skulle det alltså ibland vara effektivare att låta arbetsgivaren betala alla arbets-

⁴⁹ Shavell, Steven, *Economic Analysis of Accident Law*. Harvard University Press 1987.

⁵⁰ A. a. s. 298.

⁵¹ A. a. s. 285.

skador ur egen ficka än att tillämpa generella regler om arbetarskydd som kanske inte är sakligt motiverade på alla arbetsplatser.

I Sverige är det främst rättsekonomen Göran Skogh som uppmärksammat att socialförsäkringssystemet ofta kommer i konflikt med intresset av ekonomisk prevention. I flera skrifter har han presenterat reformförslag för att öka inslaget av ekonomisk prevention.⁵² Huvudtemat är att det måste finnas ekonomiska incitament för att undvika skador och att allt för frikostiga ersättningsystem inte tillvaratar preventionsintresset. Liknande tankar har framförts av Ingemar Ståhl.⁵³ Också Arbetsmiljökommissionen föreslog att företagens arbetsgivaravgifter, som bl. a. finansierar arbetsskadeförsäkringen, borde differentieras för att på så sätt stimulera till skadeförebyggande åtgärder.⁵⁴

I princip finns tre sätt att återföra kostnaderna till den sfär där de faktiskt kan påverkas. Man brukar då tala om att kostnaderna internaliseras.⁵⁵ För det första kan man utesluta ersättning från socialförsäkringssystemet i de fall ersättning utgår som skadestånd eller genom en särordning såsom en obligatorisk försäkring. För det andra kan man återföra kostnaderna till skadevällaren genom regressbestämmelser och för det tredje kan staten pålägga skadevällaren eller den aktuella verksamheten avgifter som motsvarar den verkliga skadekostnaden.

Von Eyben har i sin avhandling utförligt analyserat alla dessa metoder. Hans angreppssätt inbegriper personskaderätten som helhet och han framför flera invändningar mot alla metoderna. Von Eybens invändning mot att avskära rätten till ersättning från socialförsäkringen är att den som en generell metod knappast är praktisk genomförbar. Han menar att vi inte startar från en "nollpunkt" i den meningen att vi kan tänka bort socialförsäkringsförmånerna. Därför vore det oacceptabelt att gå tillbaka till ett system där man rycker undan rätten till sociala förmåner vid vissa skadetyper.

Huvudinvändningen mot regressrätt som internaliseringsmetod är att det som regel är förenat med stora administrativa kostnader att genomföra ett regressförfarande.⁵⁶ Som helhetslösning synes von Eyben förorda ett avgiftssystem, vilket dock förutsätter flexibili-

⁵² Priser, skadestånd och straff. Lund 1977, Vem skall betala sjukfrånvaron? i Rättsökonomi, Malmö 1983 och Hansson, Ingemar, Lyttkens, Carl Hampus, Skogh, Göran, The excess burden of public insurance. Some results from Swedish data. *International Review of Law and Economics* (1984), 4 (23–28).

⁵³ Jfr t. ex. Sjukdom och socialförsäkringar i *Inför omprövningen*. Sth 1983.

⁵⁴ SOU 1990:49 Arbete och hälsa s. 70 f.

⁵⁵ von Eyben, Bo, *Kompensation for personskade I*, København 1983 s. 544 f.

⁵⁶ A. a. s. 550.

tet så att det kan anpassas till de eftersträvade syftena.⁵⁷ Ofta blir dock avgiftssystem stelbenta och de måste modifieras allt efter som skadebilden förändras. Vidare förutsätter metoden att försäkringsbolagen differentierar premierna så att försäkringstagarna kan anpassa sitt handlande till de ökade kostnaderna.

4. Samordning av skadestånd

Inledning

Som tidigare konstaterats finansieras större delen av kostnaderna till följd av personskador över skattsedeln. Det följer redan av de allmänna skadeståndsreglerna genom att kostnaderna för sjukvård och sjukpenning aldrig belastar skadevällaren. Detsamma gäller för trafik- och arbetsskador. Trafikskadeersättningen bestäms helt genom skadeståndslagens regler medan arbetsskadeförsäkringen finansieras genom arbetsgivaravgifter.⁵⁸

I de fall samma skada ger rätt till ersättning från flera håll är det av intresse hur det slutliga kostnadsansvaret fördelas. Avräkningsregler, regressrätt och regler om dubbelförsäkring är här av betydelse. *Avräkningsreglerna* tar sikte på relationen mellan skadevällare och skadelidande och i praktiken begränsar de den skadelidandes skadeståndsskyldighet. Detsamma gäller *regressreglerna* men här står relationen mellan skadevällaren och annan som också är skyldig att utbetala ersättning i centrum. Således är effekterna ofta desamma men med den skillnaden att partsrelationerna är annorlunda. Vad gäller reglerna om *dubbelförsäkring* är det ett sätt att reglera förhållandet mellan flera försäkringsgivare som är ersättningskyldiga för samma skada. Reglerna om dubbelförsäkring har dock endast betydelse för enskild skadeförsäkring och har därför en underordnad roll när det gäller personskadeersättning.

Avräkningsreglerna i skadeståndslagen

Grunden för de regler som nu gäller för avräkning och samordning mellan olika ersättningar lades i skadeståndskommitténs betänkande Skadestånd V.⁵⁹ Dessa frågor hade inte lösts i samband med skadeståndslagens införande år 1972 och infogades i lagen först år 1975.⁶⁰ En grundläggande fråga för utredningen var om man samtidigt skulle tillåtas uppbära olika ersättningar (kumula-

⁵⁷ A. a. s. 562 f. och 873 ff.

⁵⁸ I 9 § trafikskadelagen hänvisas till 5 kap. skadeståndslagen när det gäller beräkningen av ersättningen. Vad gäller arbetsskadorna finansieras sjukvården genom det allmänna systemet och inkomstförlusten skall täckas genom att en viss del av arbetsgivaravgiften inbetalas till arbetsskadefonden. Systemet bygger på att 0,9 % av lönesumman inbetalas till fonden. (Lag 1981:691 om socialavgifter 2:1)

⁵⁹ SOU 1973:51 Skadestånd V. Skadestånd vid personskada.

⁶⁰ SFS 1975: 404.

tion) eller om de skulle avräknas från skadeståndet. Vägledande för kommitténs arbete var principen att kompensation från olika ersättningssystem bör samordnas i den mån de utgår för samma ändamål. Om en skadeståndspost utgår för att ersätta en förlust som samtidigt ersätts på annat sätt, skall den senare avräknas från skadeståndet.

Kommittén presenterade två olika tekniker för samordning mellan skilda ersättningsposter, nämligen bruttosamordning och nettosamordning. Vid *bruttosamordning* följs skadeståndet och den aktuella samordningsförmånen åt och kompletterar varandra vid *varje tillfälle*. Tillsammans ger de inte mer än vad full skadeståndsrättslig nivå medger. Det betyder alltså att skadeståndet blir beroende av den ersättning som redan utbetalats. *Nettosamordning* innebär däremot att man bestämmer skadeståndets storlek med hänsyn till samordningsförmånens storlek *vid tidpunkten för prövningen*.⁶¹ Man fastställer skadeståndets storlek till mellanskillnaden mellan vad som utgår från andra ersättningar och den totala skadans storlek. Utredningen förordade nettometoden i vilket departementschefen instämde.⁶²

I den mån samordningsförmånen är förenad med regressrätt mot skadevällaren måste bruttometoden tillämpas för att säkerställa att skadevällaren inte skall behöva betala skadan två gånger. Om nettometoden används kan skadeståndet exempelvis fastställas till ett belopp inklusive ersättning för inkomstförlust, vilket alltså skadevällaren har att ersätta. Om det dessutom föreligger en försäkring som ger rätt till ersättning för inkomstförlust och försäkringsgivaren har regressrätt mot skadevällaren, kan skadevällaren således tvingas att betala skadan ännu en gång. Mot denna bakgrund uttalar departementschefen att regressrätt inte kan komma i fråga för de ersättningsposter som skall avräknas enligt skadeståndslagen.⁶³

Av 5:3 skadeståndslagen framgår vilka poster som skall avräknas från *skadeståndet* när den skadelidandes inkomstförlust eller förlust av underhåll skall beräknas. Av bestämmelsens 1:a punkt följer att ersättning enligt lagen om allmän försäkring, lagen om arbetskadeförsäkring eller annan likartad förmån skall avräknas. Enligt 2:a punkten gäller samma sak för sjuklön eller pension som utges av arbetsgivaren. Av 3:e punkten följer att även pension som utgår på grund av kollektiv tjänstepensionsförsäkring skall avräknas. Slutligen skall även avräkning ske beträffande periodisk ersättning som

⁶¹ SOU 1973:51 s. 215.

⁶² Prop. 1975:12 s. 129.

⁶³ Prop. 1975:12 s. 128 f.

utgår på grund av sådan olycksfalls- eller sjukförsäkring som har meddelats på grund av kollektivavtal. Varje form av försäkringserättning som inte omfattas i de fyra punkterna får alltså kumuleras med skadeståndet. Så är fallet med personförsäkringar av summaförsäkringskaraktär, t. ex. privata och individuella liv-, sjuk- och olycksfallsförsäkringar.

Att *regressrätt* saknas för de poster som räknas upp framgår i princip redan av den lagtekniska konstruktionen. De poster som skall avräknas dras från *skadeståndet* vilken innebär att skadevållaren inte heller är skadeståndsskyldig för dessa poster. Återkrav kan ju inte göras gällande för annat än vad skadevållaren är skadeståndsskyldig för.⁶⁴

Även om bestämmelsen i 5:3 SkL endast behandlar beräkning av skadeståndet för skadelidandes *inkomstförlust* bör det noteras att paragrafen ofta sammankopplas med avräkningsproblematiken som helhet.⁶⁵ I propositionen framhåller departementschefen att det följer av andra bestämmelser eller principer att samordning också skall ske när det gäller andra skadeståndsposter. Vid bestämmandet av ersättning för nödvändiga och skäliga *kostnader* som är en följd av personskadan skall hänsyn tas till dels förmåner från den allmänna försäkringen, dels förmåner som är förenade med regressrätt.⁶⁶ Arbetsgivaren kan t. ex. förbehålla sig regressrätt för kostnadsersättning som han utger. Vidare kan regressrätt föreligga för vad försäkringsgivare i sjuk- och olycksfallsförsäkring har utgett för verkliga kostnader, t. ex. sjukvårdskostnader. Här anger departementschefen att samordning får ske enligt brutto-principen. För samordning av kostnader som utgår enligt socialförsäkring sker dock nettosamordning. Från försäkringsbolagen brukar framhållas att den bärande principen är att någon förlust eller skada inte uppkommit om kostnadsersättning utgår från annat håll. Skadeståndet är därmed sekundärt.

Regressregler i AFL och LAF

Som framgått ovan följer det av de skadeståndsrättsliga reglerna att skadevållaren inte regressvis kan krävas för ersättning avseende inkomstförlust som utgår på grund av obligatorisk försäkring enligt lagen om allmän försäkring (AFL) och lagen om arbetsskadeförsäkring (LAF). Det gäller således både vid trafik- och arbetsskador.

Emellertid finns också ett uttryckligt förbud mot regress för all ersättning — alltså även kostnadsersättning — som utgår enligt

⁶⁴ Jfr prop. 1975:12 s. 164 samt LU 1975:16 s. 31.

⁶⁵ Jfr Bengtsson, B. – Nordenson, U. – Strömbäck, E. Skadestånd. 3 uppl. Sth. 1985 s. 202.

⁶⁶ Prop. 1975:12 s. 129.

AFL och LAF. Bestämmelsen i 20:7 AFL gäller också ersättning enligt LAF.⁶⁷ Paragrafen har följande lydelse:

”Äger någon rätt till ersättning enligt denna lag, är han ej därav hindrad att göra gällande det anspråk på skadestånd utöver ersättningen, som må tillkomma honom.

Ersättningen enligt denna lag må ej återkrävas av den som är skyldig att utgiva skadestånd till den ersättningsberättigade.”

Första stycket behandlar samordning mellan ersättning enligt AFL och skadestånd medan andra stycket fastslår att regresstalan inte är möjlig.⁶⁸ Enligt förarbetena är ”[i]nnebörden av bestämmelserna [...] att en försäkrad, som lidit skada för vilken någon kan göras ansvarig enligt skadeståndsrättsliga regler, inte får ersättning av den som förorsakat skadan i vidare mån än skadan överstiger den gottgörelse som försäkringen ger”.⁶⁹ Uttalandet betyder alltså att vad den skadelidande får genom den allmänna försäkringen skall avräknas från skadeståndet.⁷⁰

5. Internationella jämförelser

Inledande utblick utanför Norden

Socialförsäkringarna har under 1900-talet fått allt större betydelse för ersättningen vid personskada. I de flesta länder finns det numera någon typ av obligatoriskt försäkringssystem för arbetsskador, vilka ofta varit grunden för utvecklingen av allmänna socialförsäkringar. Internationellt sett synes den grundläggande principen vara att den skadelidande inte skall kunna kumulera ersättning från socialförsäkringar med skadeståndet och på så sätt bli överkompenserad.⁷¹ I princip finns två sätt att åstadkomma detta. Man kan — likt det svenska systemet — avräkna de sociala förmånerna från skadeståndet utan regressrätt för socialförsäkringen. Den andra principen innebär att man

⁶⁷ Av 6:7 LAF följer att de allmänna bestämmelserna i 20 kap. AFL också gäller ersättning ur arbetsskadeförsäkringen.

⁶⁸ Hamdahl, B. – Danielsson, G. – Lidbom, C. – Sjöberg, B., Lagen om allmän försäkring. 2:a uppl. Sth. 1972 s. 304.

⁶⁹ Prop. 1962:90 s. 385. (Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om allmän försäkring, m. m.)

⁷⁰ Lech, H. Skadeersättning för personskada. Sth 1973 s. 70.

⁷¹ I amerikansk rätt hanteras dock privata försäkringar och socialförsäkringar ofta på samma sätt, vilket innebär att den skadelidande tillåts kumulera ersättningen. Förklaringen uppges vara att det är rimligare att den skadelidande tillgodoräknas ersättningen än att skadeståndet minskas och skadevållaren därmed gynnas. (Flemming, John. Collateral benefits: Int. Enc. Comp.L. Volume XI Torts (1983) ch. 11 section 10.) Även i Spanien finns en rätt för den skadelidande att kumulera socialförsäkringens förmåner vid invaliditet och dödsfall. Emellertid kan socialförsäkringens kostnader för sjukhusvård, mediciner och omvårdnad regressvis återkrävas av skadevållaren. (Szöllösy, Paul. Recent trends in the standard of compensation for personal injury in an European context. NFT 1991 s. 191–222. Särskilt s. 210.)

tillförsäkrar socialförsäkringen rätten att bli ersatt av skadevållaren för vad som utbetalts till den skadelidande. Den sistnämnda lösningen är fortfarande den förhållande.⁷² Däremot verkar det vara ovanligt att rätt till ersättning från socialförsäkringen utesluts i den mån skadan kan ersättas genom ett i särskild ordning upprättat försäkringssystem.

Den nordiska modellen — främst representerad i Sverige, Norge och Danmark — där socialförsäkringen inte tillerkänns regressrätt eller har en mycket begränsad regressrätt är således ovanlig och uppfattas ibland som orättfärdig eftersom det innebär att skadevållaren inte görs ansvarig för sina handlingar.⁷³ Utgångspunkten är i stället att regressrätten följer av de regelkomplex som styr de enskilda förmånerna. Det allt mer utbredda lapptäcket av sociala förmåner gör att samordningsreglerna i form av avräkning och regressrätt ofta blir mycket oöverskådliga. Även om ambitionen är att den skadelidande inte skall tillåtas att bli överkompenserad kan tillfälligheter i det enskilda fallet leda till både över- och underkompensation.⁷⁴

I Storbritannien avräknas ett belopp som motsvarar alla förmåner enligt The Social Security Act från skadeståndet fram till tidpunkten för prövningen av skadeståndet, dock senast fem år efter det att skadan inträffat. Därefter sker ingen avräkning och den skadelidande kan tillgodogöras samtliga förmåner. Det belopp som avräknats kan regressvis återkrävas från skadevållaren.⁷⁵ Systemet har dock kritiserats. I den s. k. Pearson Committee Report från år 1978 föreslogs omfattande förändringar av ersättningssystemet. Förslaget har dock fått begränsad genomslagskraft.⁷⁶ Kommitténs majoritet föreslog ett avräkningssystem liknande det svenska, vilket skulle innebära avräkning mot skadestånd för s. k. pecuniary loss samtidigt som socialförsäkringen inte skulle tillåtas att av annan regressvis återkräva vad man utbetalt.⁷⁷

Inom den tyska skadeståndsrätten upprätthålls principen om att den skadelidande inte skall överkompenseras. De tyska socialför-

⁷² Flemming, John Collateral benefits: Int. Enc. Comp.L. Volume XI Torts (1983) ch. 11 section 28.

⁷³ von Hippel, Eike, The Swedish System in a Comparative Perspective i Compensation for personal injury. Sth 1988 s. 202 samt Monterio, Jorge. F., Compensation for personal injury in Portugal. The law and the future i The Swedish System in a Comparative Perspective i Compensation for personal injury, s. 391 f.

⁷⁴ Flemming, John, Collateral benefits: Int. Enc. Comp.L. Volume XI Torts (1983) ch. 11. Markesinis, B.S., The German Law of Torts. A comparative Introduction. 2 ed. Oxford 1990 s. 672.

⁷⁵ Szöllösy, Paul, Recent trends in the standard of compensation for personal injury in an European context. NFT 1991 s. 191–222. Särskilt s. 197.

⁷⁶ Ogus, A. I., The English approach i Compensation for personal injury. Sth 1988 s. 123.

⁷⁷ Dias, R. W. M. – Markesinis, B. S., Tort Law. 2 ed. Oxford 1989 s. 538.

säkringssystemet är väl utbyggt och allmänt sett krävs skadevällaren direkt av den skadelidande endast för förluster som inte täcks av försäkringssystemet. Emellertid är huvudprincipen även här att skadekostnaden skall stanna på den som handlat fel, även om det kan vara förenat med både krångliga och kostsamma administrativa rutiner.⁷⁸ Socialförsäkringen har således återkravs rätt och kan utkräva vad som utbetalts till den skadelidande.⁷⁹ På senare år har dock slutits flera överenskommelser om en fördelning av kostnaderna mellan socialförsäkringen och ansvarsförsäkringen i syfte att förenkla de administrativa rutinerna. Emellertid gäller dessa överenskommelser långt ifrån alla socialförsäkringsgivare och som regel omfattar de inte krav som överstiger 30 000 DM.⁸⁰

Motsvarande system med regressförfarande gäller också bl. a. i Schweiz,⁸¹ Frankrike⁸² och Belgien.⁸³ Det kan också noteras att man i både Frankrike och Belgien uttar en skatt på trafikförsäkringspremien för att täcka delar av det allmännas kostnader för trafikskadorna. I Belgien är skatten 18 % av trafikförsäkringspremien varav större delen går tillbaka till socialförsäkringen. Trots detta återkrävs kostnaderna för de sociala förmånerna från trafikförsäkringsgivarna. Regressförfarandet sker för varje fall för sig och bygger inte på några standardiserade överenskommelser.⁸⁴

Dansk rätt

Allmänt

Den danska skadeståndslagen stipulerar att den som är skadeståndsskyldig för personskada bl. a. skall betala ersättning för förlorad arbetsförmån, sjukvård och andra kostnader.⁸⁵ Ersättning i form av sociala förmåner för inkomstförlust skall dock avräknas från skadeståndet.⁸⁶ Grunden är att den som fått ersättning från annan för en kostnad inte kan kräva den av skadevällaren. Till skillnad från den svenska lagen framgår direkt av

⁷⁸ Weyers, Hans-Leo, Compensation for personal injury in the Federal Republic of Germany i Compensation for personal injury. Sth 1988 s. 194.

⁷⁹ Markesinis, B. S., The German Law of Torts. A comparative Introduction. 2 ed. Oxford 1990 s. 671 f.

⁸⁰ Pfennigstorf, Werner (ed.), Personal Injury Compensation. London 1993, s. 72.

⁸¹ Szöllösy, Paul, Some characteristics of the Swiss approach i Compensation for personal injury. Sth 1988 s. 233 f.

⁸² Durry, Georg, Compensation for personal injury in France i Compensation for personal injury. Sth 1988 s. 339 f.

⁸³ Pfennigstorf, Werner (ed.), Personal Injury Compensation. London 1993, s. 14 f.

⁸⁴ A. a. s. 14 f. och s. 204.

⁸⁵ Lovbekendtgørelse 1986-09-08 nr 599 (Karnov) § 1.

⁸⁶ Vinding Kruse, Anders – Møller, Jens, Erstatningsansvarsloven. 2 uppl. 1989 s. 50.

skadeståndslagen att det allmännas regressrätt mot skadevällaren för utbetalda sociala förmåner är mycket begränsad.⁸⁷

Trafikskador

Reglerna om ersättning vid trafikskador har i princip samma innebörd som de svenska reglerna. Visserligen hade man i Danmark länge kvar ett presumtionsansvar för skador som orsakades i trafiken, men denna regel tolkades så strängt av domstolarna att det i praktiken var fråga om ett strikt ansvar. Ett sådant ansvar infördes också formellt år 1986.⁸⁸ Personskadeersättningen beräknas i enlighet med reglerna i den danska skadeståndslagen.⁸⁹ Som nämnts ovan skall ersättningar från det allmänna avräknas från ersättningen. Ersättningen utbetalas från en obligatorisk trafikförsäkring.⁹⁰

Det intressanta med den danska trafikskadeförsäkringen är att försäkringsbolagen har skyldighet att ta ut en avgift om 50 % av premien. Avgiften skall inbetalas till statskassan.⁹¹ Bestämmelsen infördes år 1975 och skall kompensera statens kostnader för sjukvård och invaliditetspension till personer som skadas i trafiken. Ursprungligen var tanken att skadevällarens försäkringsbolag skulle betala sjukvården genom att sjukhusen i efterhand fakturerade försäkringsbolagen. En sådan ordning — som i praktiken är en regresslösning — ansågs emellertid allt för tillkrånglad ur administrativ synvinkel.⁹²

Arbetsskador⁹³

Den danska lov om arbejdsskadeforsikring trädde i kraft år 1978.⁹⁴ Systemet är konstruerat som en försäkringsordning där privata försäkringsbolag bär den ekonomiska risken och betalar ut ersättningen. Emellertid har systemet genom Arbejdsskadestyrelsen ett relativt stort offentligt inslag när det

⁸⁷ Lovbekendtgørelse 1986-09-08 nr 599 (Karnov) § 17. ”Ydelser i henhold til den sociale lovgivning, herunder dagpenge, sygehjælp, pension efterfølgende den sociale pensionslovgivning og ydelser i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring, som tilkommer en skadelidende efterlevende, kan ikke danne grundlag for regreskrav mod den erstatningsansvarlige.” Regelen är dock en sammanfattning och komplettering av de regler som förhindrar regressrätt i de specifika bestämmelserna om sociala förmåner. (Karnovs lovsamling 1989. Bind 3, 12 udgave s. 3041.)

⁸⁸ Vinding Kruse, Anders, Erstatningsretten. 5 uppl. 1989 s. 209. Ansvaret för personskador följer av Færdselsloven § 101. (Lovbekendtgørelse 1990-11-16 nr 765. Karnov.)

⁸⁹ Lovbekendtgørelse 1986-09-08 nr 599 (Karnov) § 1.

⁹⁰ Bekendtgørelse 1989-01-24 nr 62 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer mv. (Karnov)

⁹¹ Lovbekendtgørelse 1988-10-14 nr 608 om avgift af ansvarsforsikringer for motor-køretøjer mv. (Karnov)

⁹² von Eyben, Bo, Kompensation for personskade I. Köpenhamn 1983 s. 552.

⁹³ Uppgifterna härrör från arbetsskadeförsäkringsutredningens materialinsamling om de nordiska arbetsskadeförsäkringarna.

⁹⁴ Lov nr. 79 af 8 marts 1978 om arbejdsskadeforsikring.

gäller administration, skadereglering m. m. Både arbetsrelaterade olycksfall och arbetsrelaterade sjukdomar (erhvervs sygdomme) omfattas av lagen. Alla arbetsgivare har skyldighet att teckna arbetsskadeförsäkring för sina anställda. Försäkringen tecknas hos något av de privata försäkringsbolag som har koncession för arbetsskadeförsäkring. Rent principiellt fastställer varje försäkringsbolag premien självständigt. I praktiken är dock premiesatserna lika, vilket innebär att arbetsgivarna inte har något ekonomiskt incitament att förebygga och begränsa skador.⁹⁵ Som huvudregel är det Arbejdsskadestyrelsen som avgör om en skada skall godkännas som arbetsskada. Också ersättningarnas storlek avgörs av Arbejdsskadestyrelsen medan utbetalningarna sker från respektive försäkringsbolag.

Försäkringsbolaget skall betala nödvändiga utgifter för sjukvård och medicinsk rehabilitering i den mån det inte kan erbjudas eller finansieras genom den allmänna sjukvården.

Endast *bestående* inkomstförlust och *bestående* medicinskt men ersätts. Således utgår ingen ersättning från arbetsskadeförsäkringen för sveda och värk eller inkomstförlust under den akuta fasen. Försäkringen ersätter 80 % av inkomstförlusten under förutsättning att den överstiger 15 %.⁹⁶

Ersättning under den akuta fasen lämnas genom olika allmänna försäkringar, bl. a. i form av sjukpenning. För att den skadelidande skall få ersättning upp till skadeståndsrättslig nivå, dvs. både för ekonomisk och ideell skada, förutsätts att det finns privata försäkringar, tecknade antingen av arbetsgivaren eller av den skadelidande. Skadeståndsprocesser är emellertid ovanliga och i princip har det krävts att arbetsgivaren fällts för brott mot arbetsmiljölagen för att vårdslöshet skall anses föreligga.

⁹⁵ En s. k. avancebegränsning inskränker bolagens möjligheter att använda överskott från arbetsskadeförsäkringen. Vidare beslutade Finanstilsynet att det från år 1987 skulle inrättas en gemensam försäkringspool för yrkessjukdomar. Därmed har också arbetsskadeförsäkringen indelats i två delar: olycksfallsförsäkring och arbetssjukdomsförsäkring. Vidare förekommer samarbete mellan bolagen i den s. k. Løntalspoolen, vilken har till uppgift att utjämna skillnaderna i ränteinkomster för bolag som betalar ut livränta på grund av arbetsskada. Därmed uppnår man en jämn spridning av kostnadsökningarna bolagen emellan. Dessutom har åtta försäkringsbolag gemensamt bildat ett särskilt försäkringsbolag för arbetssjukdomar, FFE (Forsikringsselskabet for erhvervs sygdomme A/S). Bolaget försäkrar ca 80 % av arbetssjukdomarna på den danska marknaden. I framtiden får man emellertid räkna med flera förändringar i försäkringsbolagens administration och överenskommelser för arbetsskadeförsäkringen eftersom ordningen på flera väsentliga punkter kommer i konflikt med EG:s tredje skadeförsäkringsdirektiv. (Jfr Sommer, Carsten. Arbejdsskadeforsikringen — fælles bransche problem. NFT 1991 s. 263–266. Det föreligger dock förslag till hur man skall kunna införa ett system med differentierade premier och därmed skapa ett incitament till skadeförebyggande arbete. (Jfr Betænkning nr 1192 1990 om præmiegraduering i dansk arbejdsskadeforsikring.)

⁹⁶ Simonsen, Hanne, Arbejdsskadeforsikring. 8 udgave 1991 s. 40 f.

Som huvudregel är den danska arbetsskadeförsäkringen inte samordnad med övriga sociala förmåner. Det innebär att en arbetsskadad person med arbetsförmågan nedsatt med 100 % kan uppbära förtidspension, s. k. efterlön och arbetsskadeersättning samtidigt. I flera fall innebär det att den skadelidande blir överkompenserad. I särskilda fall sker dock avräkning mot vissa sociala pensioner i den mån de utgått innan arbetsskadan stabiliserat sig och blivit stationär. Försäkringsbolagen har då en skyldighet att kompensera offentliga organ som betalat ut pensioner under den akuta perioden.⁹⁷ Inte heller finns det någon regressrätt mot den som vållat skadan i den mån ersättning utbetalts från försäkringen.⁹⁸

Norsk rätt

Allmänt

Även enligt den norska skadeståndslagen sker avräkning från skadeståndet.⁹⁹ Ersättning från folketrygden¹⁰⁰ skall således avräknas.¹⁰¹ Däremot sker ingen avräkning från skadeståndet när det gäller barn under 16 år, då särskilda regler gäller.¹⁰² Huvudregeln är att avräkningen skall ske krona för krona. Utgångspunkten är att endast trygd-förmåner som tar sikte på samma behov eller ändamål som motsvarande skadeståndspost skall avräknas. Det utesluter dock inte att det i praktiken kan vara svårt att avgöra vilka av trygdens ersättningar som skall avräknas.¹⁰³

Länge fanns en möjlighet för trygden att regressvis kräva skadevällaren för vad som utbetalts. I praktiken användes dock regressrätten sparsamt.¹⁰⁴ Numera är denna möjlighet starkt begränsad. Endast om skadan orsakats uppsåtligen av skadevällaren själv kan trygden göra sina krav gällande mot skadevällaren.¹⁰⁵

Trafikskador

⁹⁷ § 36 Lov om arbejdsskadeforsikring. Simonsen, Hanne, Arbejdsskadeforsikring, 8 udgave 1991. s. 56 f.

⁹⁸ § 55 Lov om arbejdsskadeforsikring.

⁹⁹ Lov 13 juni. Nr 26. 1969 om skadeerstatning § 3-1, 3:e st.

¹⁰⁰ Lov 17 juni. Nr 12. 1966 om folketrygd. I lagen finns i princip samhällets alla stödformer till medborgarna samlade. Kap. 2 behandlar "Medisinsk stønad m.v.", kap. 3 "Kontantstønad under sykdom og ved fødsel", kap. 4 "Stønad under arbeidsløyse m.v.", kap. 5 "Ytelser under attføring" (omskolning), kap. 6 "Grunnbeløp. Pensjonsgivende inntekt Pensjonspoeng", kap. 7 "Alderspensjon", kap. 8 "Uførepensjon m.v.", kap. 9 "Gravferdshjelp", kap. 10 "Ytelser til etterlatte", kap. 11 "Ytelser ved yrkesskade", och kap. 12 "Ytelser til ugifte, skilte og separate forsørgere".

¹⁰¹ Jfr Lødrup, Peter, Lærebok i erstatningsrett. Oslo 1987 s. 302 f.

¹⁰² Lov 13 juni. Nr 26. 1969 om skadeerstatning § 3-2 a.

¹⁰³ Jfr Kjønsstad, Asbjørn. Oversikt over folketrygdens stønadssystem og forholdet til erstatningsretten. TFR 1982 s. 50-84.

¹⁰⁴ Jfr Lødrup, Peter, Erstatningsberegningen ved personskader, Oslo 1980 s. 111 f.

¹⁰⁵ Lov 13 juni. Nr 26. 1969 om skadeerstatning § 3-7, punkt 1. Bestämmelsen infördes år 1970.

Skador i trafiken regleras i Norge genom Bil-ansvarslova.¹⁰⁶ Enligt lagen är ansvaret strikt och skadelidande tillförsäkras en rätt till ersättning direkt från försäkringen.¹⁰⁷ Ersättningsberäkningen sker enligt de allmänna bestämmelserna i skadeståndslagen, dock inte för s. k. oppreisning, en slags ideell ersättning som inte har någon motsvarighet i de övriga nordiska länderna.¹⁰⁸

I den norska skadeståndslagen finns en utvidgad regressmöjlighet vid trafikskador.¹⁰⁹ I stället för de tidigare nämnda reglerna i skadeståndslagen gäller bestämmelser i Bil-ansvarslova som innebär att regress bl. a. kan utövas mot skadevållaren om skadan orsakats uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet.¹¹⁰

Arbetskadorna¹¹¹

Rätten till ersättning för yrkesskada regleras primärt genom 1958 års lov om yrkesskadetrygd, som från år 1971 inkorporerats i folketrygdloven som kap. 11. Lagen bygger på ett system liknande dagens svenska, där trygden administreras av Rikstrygdeverket med statliga medel och hanterades lokalt av trygdekontoren, vilket motsvaras av de svenska försäkringskassorna. Före år 1990 tecknade arbetsgivarna i relativt stor omfattning frivilliga trygghetsförsäkringar för sina anställda som gav ett kompletterande skydd vid yrkesskador.

Från och med år 1990 har Norge infört ett system med obligatorisk arbetsskadeförsäkring som tecknas av arbetsgivarna i privata försäkringsbolag.¹¹² Lagen bygger på en s. k. no fault-försäkring, innebärande att ersättning betalas vid yrkesskada oberoende av vållande. Huvudprincipen är att ersättningen utgår utöver de förmåner som betalas från folketrygden. Således sker en samordning på det sättet att försäkringen bygger vidare på trygdeersättningen. Sammantaget ger därmed yrkesskadorna i princip rätt till full ersättning för inkomstförlust samt till ideell ersättning, med undantag för s. k. oppreisning och ersättning för sveda och värk.

Ersättningen bestäms i enlighet med särskilda föreskrifter om standardiserad ersättning vid yrkesskador som meddelats med stöd

¹⁰⁶ Lov 3 feb. 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer.

¹⁰⁷ Bil-ansvarslova § 4.

¹⁰⁸ Bil-ansvarslova § 6. Oppreisning følger av lov om skadeerstatning § 3–5 och kan endast utkrävas av skadevållaren direkt vid uppsåt och grov oaktsamhet.

¹⁰⁹ Bestämmelserna i skadeerstatningsloven § 3–7 gäller inte vid trafikskador, vilket följer av § 4–4.

¹¹⁰ Jfr Bil-ansvarslova §§ 8, 12 och 13.

¹¹¹ Uppgifterna härrör bl. a. från arbetsskadeförsäkringsutredningens materialinsamling om de nordiska arbetsskadeförsäkringarna.

¹¹² Lov 16. juni 1989 om yrkesskadeforsikring. Ot prp nr 44 (1988–1989).

av yrkesskadeloven.¹¹³ Ersättningen enligt detta system utbetalas utan avräkning av förmåner från folketrygden, pensioner eller andra försäkringsersättningar. Den standardiserade ersättningen skall i princip ge full ersättning upp till skadeståndsrättslig nivå, men ger i praktiken en viss överkompensation vid lägre inkomster och en viss underkompensation vid högre inkomster.

Från den 1 januari 1991 har det införts regler om återföring, s. k. refusion, av Rikstrygdeverkets kostnader för arbetsskador.¹¹⁴ Genom denna ordning har försäkringsbolagen pålagts hela den ekonomiska risken för arbetsskadorna. Refusionsordningen innebär att försäkringsbolagen skall återbära en viss procentandel av utbetalningarna på arbetsskadeförsäkringen till folketrygden. För 1991 och 1992 är procentsatsen fastställd till 120 procent av de utbetalda ersättningarna, och utgör därmed 55 procent av den samlade premie som arbetsgivarna erlägger för försäkringen. Motiven för denna ordning är att man ansett att arbetsgivarna bör finansiera det allmännas utgifter för arbetsskadorna fullt ut. Refusionen var avsedd att utgöra ytterligare incitament för skadeförebyggande verksamhet vid sidan om det differentierade premiesystemet.¹¹⁵ Man har också ansett att det skulle bli lönsamt för försäkringsbolagen att bedriva skadeförebyggande arbete, eftersom beloppen som skall inlevereras till Rikstrygdeverket också blir lägre om man uppnår önskade effekter.

Premien för yrkesskadeförsäkringen är baserad på en fareklassindelning som utarbetats genom Norges Forsikringsforbund. Premierna bestäms dock av försäkringsbolagen själva, utan central inblandning.

Finsk rätt

Allmänt

Som nämnts tidigare sker avräkning från skadeståndet för förmåner som utbetalts från det allmänna i alla de nordiska länderna. I Finland finns inget direkt stadgande om detta, utan det framgår av praxis.¹¹⁶ Reglerna om regressrätt mot skadevällaren är komplice-

¹¹³ Lov om yrkesskadeforsikring § 13. Forskrift 21 dec. Nr. 1027 om standardisert erstatning etter lov om yrkesskadeforsikring.

¹¹⁴ Forskrift 21 dec. 1990 om refusjon av trygdeutgifter ved yrkesskade och yrkessykdommer.

¹¹⁵ Jfr Arnesen, Haakon, Lov om yrkesskadeforsikring — med "tilliggende herligheter", NFT 1992 s. 148–156. Särskilt s. 153 f.

¹¹⁶ Skadeståndslag 31.5.1974/412. Skadeståndet bestäms i enlighet med bestämmelserna i 5:e kapitlet. I HD 1988:20 som gällde ersättning för förlorad arbetsförtjänst drogs invaliditetsersättningar som utgått med stöd av folkpensioneringslagen av från skadeståndet. I HD 1977 II 63 och HD 1981 II 74 skedde avdrag från skadeståndet för den ersättning som utgått som begravningsbidrag från folkpensioneringslagen. Jfr

rade och följer av de särskilda reglerna för respektive förmån. Vad avser exempelvis sjukförsäkringens ersättning vid arbetsoförmåga eller ersättning för sjukvårdskostnader, har den försäkrade rätt till ersättning endast till den del som överstiger vad han kan utfå enligt annan lag. Om ersättningen från den andra förmånen blir fördröjd av orsak som den skadelidande inte råder över, utgår dock ersättning. Rätten mot den andra ersättningen/skadevållaren övergår då till folkpensioneringsanstalten.¹¹⁷

Trafikskador

Den finska trafikförsäkringslagen innebär rätt till ersättning oberoende av vållande, alltså ett strikt ansvar likt de övriga nordiska länderna.¹¹⁸ Rätten till ersättning kan riktas direkt mot försäkringsbolaget. Ersättningen bestäms i enlighet med bestämmelserna i skadeståndslagen.¹¹⁹ Ersättning för sveda och värk utgår dock inte vid ringa skada eller om skadan orsakats utan uppsåt eller vållande.

Det intressanta med den finska trafikförsäkringen är att den är primär i förhållande till de flesta socialförsäkringsförmåner.¹²⁰ Det betyder att trafikförsäkringsbolagen i princip betalar alla utgifter med undantag för sjukvårdskostnader.¹²¹ Det statsfinansiella läget har emellertid gjort att man i Finland har tagit steget till att även sjukvårdskostnaderna för arbets- och trafikskador skall betalas av respektive försäkring. Som en provisorisk lösning har man under år 1993 infört en avgift på premeien för arbetsskadeförsäkringen (olycksfallsförsäkring) och trafikförsäkringen. Avgiften debiteras försäkringsbolagen i förhållande till marknadsandelarna och skall inalles motsvara 330 milj. FMK.¹²² För 1994 har man dock för avsikt att införa bestämmelser om att de verkliga sjukvårdskostnaderna debiteras bolagen i varje enskilt fall.

Arbetsskador¹²³

också Saxén, Hans, Skadeståndsrätt, Åbo 1975 s. 308 f. samt Tillägget till Skadeståndsrätt, Åbo 1983 s. 448.

¹¹⁷ Sjukförsäkringslag 4.7.1963/364. 27 § och 27 a §.

¹¹⁸ Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279.

¹¹⁹ Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279. 6 §.

¹²⁰ Bergsäker, Trygve, von Eyben, Bo, Roos, Carl Martin, Wilhelmsson, Thomas, Udvikligen af reglerna om erstatning for personskade. Rapport afgivet til den nordiske embedsmandskomité for lovgivningsspørgsmål. April 1989 (stencil) s. 73.

¹²¹ Den som samtidigt utfått ersättning från olycksfallsförsäkringen (arbetsskada) kan från trafikförsäkringen endast utfå ersättning till den del som ersättningen från trafikförsäkringen överstiger olycksfallsförsäkringsersättningen. (Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279. 6 §, moment 4.)

¹²² Lag om avgift som för 1993 uppbärs hos olycksfalls- och trafikförsäkringsanstalterna. 30.12.1992/1645.

¹²³ Uppgifterna härrör bl. a. från arbetsskadeförsäkringsutredningens materialinsamling om de nordiska arbetsskadeförsäkringarna.

Enligt lagen om olycksfallsförsäkring är alla arbetsgivare skyldiga att teckna försäkring som täcker olycksfall och yrkessjukdom.¹²⁴

Försäkringen ersätter bl. a. kostnader för sjukvård, dagpenning (full dagpenning utgör en 360-del av årslönen), olycksfallspension, menersättning samt kostnader för hemvård. Vid bestående arbetsoförmåga utgår olycksfallspension med 85 % av årsarbetsförtjänsten.

Ersättning från olycksfallsförsäkringen vid arbetsskada är primär i förhållande till socialförsäkringen.¹²⁵ Således är det olycksfallsförsäkringen som ersätter alla förmåner från första kronan. I den mån den skadelidande samtidigt är berättigad till ersättning från annat håll utgår endast överskjutande ersättningar därifrån. Det innebär att den som samtidigt är berättigad till trafikskadeersättning endast kan utfå ersättning för de delar som trafikskadeersättningen överstiger vad som utgår ur olycksfallsförsäkringen. Försäkringsbolaget kan däremot återkräva vad man utbetalat i två fall, nämligen om det finns någon som enligt annan lag är skadeståndskyldig för samma skada eller om det rör sig om en trafikskada. Regress förekommer i princip endast mot trafikförsäkringen.

Som nämnts ovan beslutades nyligen att olycksfallsförsäkringen också skall belastas med de verkliga sjukvårdskostnaderna. Från och med år 1994 kommer sjukvårdsinrättningarna att debitera kostnaderna för sjukvård.

Enligt olycksfallsförsäkringslagen skall premien fastställas så att den täcker skadeutbetalningarna samt skäligen förvaltningskostnader. I princip råder därför ett vinstförbud och den exakta premien fastställs först när slutliga uppgifter om lönesumman föreligger.¹²⁶ För de största företagen kan en s. k. specialtarifiering användas som innebär att företaget i princip förväntas betala sina egna skadekostnader. Visserligen betalas ersättningarna ut av för-

¹²⁴ Lag om olycksfallsförsäkring 20.8.1948/608.

¹²⁵ Försäkringsbolaget har skyldighet att kompensera det allmänna för vad som därifrån utbetalts i den mån samma ersättning kan utgå från olycksfallsförsäkringen. Jfr lag om olycksfallsförsäkring 61 § och 61 a §.

¹²⁶ Det finns i princip två huvudinriktningar för premieberäkningen. Det ena är den s. k. tabellpremien där premien enbart beräknas på risken inom den aktuella branschen som helhet. Tekniken används i första hand för mindre företag. Den andra tekniken, specialtarifiering, bygger i stället på skaderisken i det enskilda företaget. Denna teknik förutsätter något större företag. Tabellpremien fastställs genom en lista med ca 600 olika arbeten indelade i 11 olika riskklasser. Dessutom finns sex arbetstyper som var för sig bildar en egen riskklass. Varje år räknas en särskild riskpremiesats för varje klass baserad på det senaste statistiska materialet. Ungefär 50 % av den sammanlagda premiesumman utgörs av tabellpremier. Ett företag blir automatiskt specialtarifierat om premien under tre år överstiger en viss gräns. Det är först om företaget specialtarifieras som det egna skaderesultatet kan påverka premien. Det förekommer inte särskilt stora variationer när det gäller riskpremiens storlek mellan de olika försäkringsbolagen. Enhetliga premieberäkningsgrunder används och tarifferna baseras ju dessutom på den gemensamma skadestatistiken.

säkringsbolaget, men kostnaderna debiteras företaget i efterskott. Systemet med att premierna fastställs på grund av skaderesultatet har den fördelen att varje företag kommer att betala sina egna skadekostnader och därmed uppnår man maximalt incitament för att vidta skadeförebyggande åtgärder. Samma effekt eftersträvas vid rehabiliteringsfallen.¹²⁷

Särskild vikt har fästs vid rehabilitering av arbetsskadade personer. Sålunda följer av särskild författning regler om rehabilitering i samband med arbetsskador.¹²⁸ En motsvarande lag infördes samtidigt för rehabilitering vid trafikskador.¹²⁹ Här stipuleras att försäkringsbolaget har skyldighet att initiera ett rehabiliteringsprogram om en skada medför långvarig begränsning av arbets- och funktionsförmågan.¹³⁰

6. Reformförslag för trafik- och arbetsskador

Inledning

Det har inte sänkts reformförslag i den nordiska ersättningsrätten. Exempelvis har Dufwa pekat på splittringen i det svenska systemet vilket leder till svårigheter att överblicka rättsläget. Han föreslog därför redan i slutet av 1970-talet en övergripande reform i syfte att uppnå enhetliga regler.¹³¹ Likaså bygger slutsatserna i von Eybens stora studie om ersättning vid personskada på ett enhetligt angreppssätt på ersättningsrätten. Problemet med dessa reformförslag är att de kan vara allt för stora munsbitar för att kunna sväljas hela. Alltför genomgripande systemförändringar fordrar noggrannhet, överblick och framför allt gott om tid. Dessa förutsättningar har definitivt inte förelegat i regeringskansliet de senaste årtiondena. Det är lättare att vidta begränsade ändringar för att tillfredsställa de mest akuta behoven.¹³² Även mer begränsade reformförslag som presenterats som pedagogiska diskussionspunkter har mötts med tystnad från lagstiftarens sida.¹³³ I dagsläget synes de bästa förutsättningarna råda för reformer som antingen

¹²⁷ Jfr Kukkonen, Sirpa, Arbetsskadeförsäkringens betydelse för arbetsmiljö, NFT 1989 s. 127–132. Särskilt s. 129.

¹²⁸ Lag om rehabilitering som ersätts enligt lagen om olycksfallsförsäkring. 27.3.1991/625.

¹²⁹ Lag om rehabilitering som ersätts enligt lagen om trafikförsäkringslagen. 27.3.1991/626.

¹³⁰ Jfr Seppäläinen, Risto, Rehabilitering som ersätts av lagstadgad försäkring i Finland, NFT 1992 s. 381 ff.

¹³¹ Dufwa, Bill W., Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979 s. 401–490.

¹³² Jfr Bengtsson, B., Om civilrättens splittring i Festskrift till Grönfors. s. 29–50. Sth 1991.

¹³³ Jfr Bergsaker, Trygve, von Eyben, Bo, Roos, Carl Martin, Wilhelmsson, Thomas, Udviklingen af reglerna om erstatning for personskade. Rapport afgivet til den nordiske embedsmandskomité for lovgivningsspørgsmål. April 1989 (stencil).

har ideologiska förtecken dvs. markerar ett brott mot den socialdemokratiska regeringsmodellen, eller har fiskala motiv.

Den ursprungliga skadeståndsrättsliga principen är att kostnader till följd av personskador i första hand skall bäras av skadevällaren. Principen har emellertid frångåtts därför att det inte har ansetts samhällsekonomiskt effektivt med ett alltför flitigt regressande. Denna inställning har vilat på förhållandet mellan skadevällare och skadelidande såsom det tar sig uttryck i de traditionella skadeståndsrättsliga reglerna. Utgångspunkten är således individorienterad. I själva verket är det institutionella försäkringslösningar som står för huvudparten av utbetalade personskadeersättningar. Således gäller inte de ursprungliga förutsättningarna längre. Att för de två mest betydande skadetyperna, sett till de sammanlagda skadekostnaderna — arbets- och trafikskador — låta försäkringarna stå för kostnaderna från första kronan innebär varken någon effektivitetsförlust — tvärtom — eller några oskäligt betungande kostnader för enskilda skadevällare. Vi har bl. a. kunnat konstatera att våra nordiska grannländer alla genomfört liknande förändringar, främst i syfte att uppnå fiskala effekter.

Reformförslaget vad gäller trafikskador inskränker sig till att trafikförsäkringen bör täcka alla kostnader som är förknippade med trafikskador. Den största förändringen gäller alltså det ekonomiska ansvaret för sjukvård, inkomstförlust och andra kostnader som nu bekostas av det allmänna.

För arbetsskadornas del är det fråga om en betydligt större förändring. Föreliggande förslag innebär att försäkringen görs om efter ett liknande mönster som trafikförsäkringssystemet. Som framgått tidigare har arbetsskadeförsäkringen redan genomgått stora förändringar. Kravet på samband mellan skada och arbete har skärpts betydligt, samtidigt som ersättningsnivån har sänkts. Bakgrunden är att antalet godkända arbetsskador fördubblades under perioden 1984–1991. År 1991 var det ackumulerade underskottet i arbetsskadefonden drygt 20 miljarder kronor, vilket successivt täckts över statsbudgeten.¹³⁴

Den år 1991 tillsatta Arbetsskadeförsäkringsutredningen hade i uppdrag att föreslå en ny arbetsskadeförsäkring tecknad i privata försäkringsbolag.¹³⁵ Efter valutaoron under hösten år 1992 ingick regeringen och företrädare för det socialdemokratiska partiet överenskommelser om kraftiga offentliga nedskärningar för att förhindra en devalvering av den svenska kronan.¹³⁶ Som en del i

¹³⁴ SOU 1992:39 s. 70.

¹³⁵ Dir. 1991:109.

¹³⁶ Prop. 1992/93:50 Om åtgärder för att stabilisera den svenska ekonomin, den s. k. krispropositionen.

överenskommelsen ingick att arbetsskadeförsäkringen och sjukpenningförsäkringen skulle lyftas ut ur statsbudgeten och överlämnas till arbetsmarknadens parter, varför arbetsskadeförsäkringsutredningens arbete avslutades. Överenskommelsen ansågs innebära en kraftig besparing i statens utgifter.¹³⁷ Direktiven till den parlamentariska beredning som nu fått till uppgift att utreda sjuk- och arbetsskadeförsäkringarna har som huvudalternativ att föreslå en lösning där arbetsmarknadens parter får ansvaret för försäkringarna.¹³⁸ Beredningen får också i andra och tredje hand uppgift att utreda förutsättningarna för att förbättra det nuvarande systemet samt möjligheterna att försäkringarna tecknas av konkurrerande försäkringsgivare.

Trafikskador

Prevention

De preventiva inslagen i reglerna om trafikförsäkring är placerade på individnivå. Främst rör det sig om reducering av ersättningen vid medvållande, såsom jämkning av den egna personskadeersättningen och regressrätt för försäkringsbolaget för vad man utgivit till annan.¹³⁹ I dessa fall rör det sig om uppsåt eller grov vårdslöshet från förarens sida. Enkel vårdslöshet i kombination med rattfylleri kan också leda till samma resultat. I de här beskrivna situationerna kan vi också räkna med att föraren gjort sig skyldig till en straffbelagd handling, t. ex. vårdslöshet i trafik eller rattfylleri, varför sannolikt straffet har en större preventiv funktion än medvållandereglererna.

Också premiesystemet i trafikförsäkringen har viss preventiv betydelse. Den som väljer en bil som statistiskt sett sällan är inblandad i trafikolyckor får en lägre premie. Vidare innebär bonussystemet att den som inte orsakar skador i trafiken också får en lägre premie. Bilägaren kan därför genom sitt handlande påverka premien i viss utsträckning. Emellertid är det tveksamt om dessa regler har någon avgörande betydelse för antalet inträffade skador. Man kan räkna med att fordonsägarnas handlande i hög grad påverkas

¹³⁷ Resonemanget är dock något haltande eftersom någon förändring på statens inkomstsida inte ansågs självklar. Sjukpenningen bekostas bl. a. av arbetsgivaravgifter. Enligt lagen om socialavgifter (SFS 1981:691) 2:1 skall 8,2 % av lönesumman inbetalas till staten som sjukförsäkringsavgift och 0,9 % som arbetsskadeavgift. Både arbetsskadeförsäkringen och sjukpenningförsäkringen genererar underskott i budgeten genom att de avgifter som uttas inte motsvarar utbetalningarna. Flyttar man över försäkringarna till arbetsmarknadens parter bör det också innebära att sjukpenning- och arbetsskadeavgifterna i lagen om socialavgifter slopas, annars innebär förändringen i praktiken en skattehöjning.

¹³⁸ Dir. 1993:44. Beredningen för en ny ordning för sjuk- och arbetsskadeförsäkringarna.

¹³⁹ Jfr 12 och 20 §§ trafikskadelagen.

av psykologiska eller personliga faktorer såsom temperament och läggning och att premiesystem och medvållanderegler har underordnad betydelse för körsättet och uppträdandet i trafiken.

När det gäller möjligheterna att påverka trafikförsäkringsbolagens handlande är sannolikt förutsättningarna större att påräkna ett rationellt beteende. Ekonomiska styrmedel är här troligen mer effektiva, eftersom vi i princip kan bortse från de psykologiska faktorerna. Med ett system som ekonomiskt premierar skadeförebyggande och skadebegränsande verksamhet kommer trafikförsäkringsbolagen att aktivt försöka minimera sina kostnader, dvs. i första hand skadekostnaderna. Först när försäkringsbolaget svarar för samtliga kostnader vid en trafikskada kan vi räkna med att de utför en rättvisande ekonomisk kalkyl av föreliggande möjligheter.

Ett påtagligt exempel på bristerna i det nuvarande systemet är att det saknas ekonomiska incitament för försäkringsbolagen att satsa på rehabilitering vid personskador. I takt med det allt kärvare ekonomiska läget blir sjukvårdshuvudmännen allt mindre benägna att skicka patienter till speciella rehabiliteringskliniker. Detta gäller oavsett om dessa kliniker uppvisar mycket goda resultat. Ofta menar landstingen att tillräckligt god vård kan erbjudas inom det egna sfären. Inte sällan ställs därför försäkringsbolagen inför frågan om det är värt att bekosta sådan vård. Eftersom det ursprungliga beslutet att inte skicka patienten till specialrehabilitering formellt sett vilar på medicinsk grund, kan också bolaget inta samma inställning för att inte betala kostnaderna. I realiteten blir dock den avgörande frågan av ekonomisk art, närmast en kostnads- och intäktsanalys. Kommer patienten att kunna rehabiliteras snabbare och därmed till lägre kostnader för försäkringsbolaget om man bekostar den externa rehabiliteringen? Avgörande för detta är naturligtvis hur stor del av exempelvis inkomstförlusten som från början belastar bolaget. Som bekant innebär det nuvarande systemet att det är försäkringskassan som betalar den övervägande delen av inkomstförlusten, varför försäkringsbolagets kostnader för en arbetsoförmögen person inte alltid är särskilt stora. Skulle däremot samtliga kostnader till följd av en personskada belasta försäkringsbolaget skulle också viljan att satsa på rehabilitering öka i relation till den förväntade ekonomiska besparingen. Man kan anta att detta inte är det enda område där det nuvarande systemet motverkar rationella ekonomiska ställningstaganden. Först när kostnaderna samlas i *ett* system kan vi räkna med full effekt av den ekonomiska preventionen.

Finansiering

En grundläggande fråga är vilka ekonomiska effekter som uppstår om trafikförsäkringen skulle belastas med hela skadekostnaden. Enligt Svensk Försäkring Årsbok 1992 utbetalade trafikförsäkringsbolagen 3 730 milj. kr i trafikskadeersättning år 1990. I trafikskadeersättningen ingår dock ersättning för saksador. Runt 55 % avser personskadeersättning.¹⁴⁰ Det betyder att uppskattningsvis 2 000 milj. kr utbetalades till följd av personskador.

Däremot är det besvärligare att beräkna det allmännas kostnader för sjukvård och utbetalningar för inkomstförlust till följd av trafikskadorna. För att få en ungefärlig uppfattning om detta har ekonomiska beräkningar av *samhällets kostnader för trafikskadorna* använts som utgångspunkt. En sådan undersökning finns redovisad i utredningen Säkrare förare.¹⁴¹

Kostnadsslag		Milj. kr
Sjukvårdskostnader		1 186
Därav		
Sjukvårdstransporter	43	
Öppen vård		642
Sluten vård		501
Produktionsbortfall		3 453
Därav		
Övergående sjuklighet		265
Långvarig sjuklighet	1 395	
För tidig död	1 793	_____
Vätrafikolyckor totalt		4 639

Eftersom siffrorna avser samhällets totala kostnader måste de justeras för att i stället visa det allmännas kostnader och utbetalningar. Dödsfallen medför endast begravningskostnader och i vissa fall efterlevandepensioner. Sannolikt är dessa kostnader försumbara och tas därför inte med.

Den i tabellen framräknade kostnaden för produktionsbortfall bygger på antagandet att bortfallet motsvaras av 140 % av inkomstförlusten. Inom Riksförsäkringsverket räknar man med att utbetalningarna vid arbetsoförmåga i genomsnitt är ca 65–70 % av den verkliga inkomstförlusten. (Antagandet inbegriper allt från sjukpenning vid tillfällig arbetsoförmåga till fall med fullständig invaliditet.) Således kan man räkna ut summan för utbetalningarna från

¹⁴⁰ SOU 1991:39 s. 135. Uppgifterna är hämtade från försäkringsinspektionen och Försäkringsbolagens Serviceaktiebolag (FSAB). Kontakter med aktuarier vid två andra försäkringsbolag bekräftar detta. Uppgiften karaktäriseras som en "kvalificerad bedömning".

¹⁴¹ SOU 1991:39 s. 136.

försäkringskassan. Utbetalningarna till följd av övergående sjuklighet är då 132 milj. kr och för långvarig sjuklighet 697 milj. kr. Siffrorna är i 1985 års priser och skall skrivas upp till 1990 års prisnivå.¹⁴² Detta ger resultatet att sjukvårdskostnader i 1990 års priser är 1 843 milj. kr och utbetalningar från försäkringskassorna 1 231 milj. kr, vilket ger en summa på 3 074 milj. kr.

Således fördelar sig kostnaderna på följande sätt:¹⁴³

Sjukvård	1 843	36 %
Inkomstförlust som betalas av försäkringskassan	1 231	24 %
Ideell ersättning m. m. som betalas av bolagen	<u>2 051</u>	<u>40 %</u>
Summa	5 125	100 %

Följaktligen skulle försäkringsbolagens utbetalningar ökas från 3 730 milj. kr (inkl. saksador) till sammanlagt 6 804 milj. kr. Om relationerna mellan skadekostnaderna förhåller sig oförändrade efter en sådan reform innebär det sannolikt premiehöjningar med ca 82 %.

Transaktionskostnader

Generellt sett är transaktionskostnaderna i trafikförsäkringen relativt låga.¹⁴⁴ En skisserad förändring enligt ovan angivet mönster torde främst påverka skaderegleringskostnaderna i en positiv riktning. Eftersom i princip all skadereglering i så fall sköts av försäkringsbolagen slipper man dubblerade administrativa förfaranden. Försäkringskassor och kommuner behöver inte längre befatta sig med trafikskador. Emellertid kommer dock sjukvårdshuvudmännen att få fakturera kostnaderna för sjukvård i samband med trafikskador. Detta kan således komma att fördyra administrationen. Redan nu debiteras dock sjukvårdskostnader mellan olika landsting och den administrativa beredskapen torde därför vara god.

Arbetsskador

Prevention

I det nuvarande systemet för arbetsskadeförsäkring betalar arbetsgivaren i form av arbetsgivaravgift en viss procentsats av den

¹⁴² För ändamålet har använts Persson, U. – Svensson, Marianne, Revidering av vägverkets materiella olyckskostnader — en indexuppräknig till 1993 års priser. Lund 1991 Stencil.

¹⁴³ Denna beräkning är sannolikt behäftad med ett flertal felfaktorer. Emellertid ger den en grov bild av förhållandet mellan de olika skadeståndsposterna. Den största enskilda felkällan är dock att beräkningarna av sjukvårdskostnader och inkomstförlust bygger på en s. k. *incidensberäkning* medan försäkringsbolagens andel bygger på en s. k. *prevalensberäkning*. En prevalensberäkning ger alltid ett något högre resultat än en incidensberäkning.

¹⁴⁴ Roos, Carl-Martin, Ersättningsrätt och ersättningssystem. Sth 1990 s. 88 f.

anställdes lön för att finansiera arbetsskadorna. Avgiften är lika för alla, oberoende av verksamhet. Ett sådant system är inte ägnat att skapa incitament för skadeförebyggande insatser. Fördelarna med en arbetsskadeförsäkring tecknad av arbetsgivarna i privata försäkringsbolag är att premierna kan differentieras utifrån riskerna för arbetsskador hos företag och branscher. Det innebär att det skapas ett ekonomiskt incitament hos företagen att minimera sina skador, eftersom det ger utslag på försäkringspremien. Vidare kan man räkna med att både arbetsgivarna och försäkringsbolagen kommer att medverka till rehabilitering av de arbetsskadade, eftersom man annars får bekosta inkomstförlusten.

Det har också framkastats förslag att skapa ekonomiska incitament att förebygga arbetsskador inom det befintliga försäkringssystemet. Arbetsmiljökommissionen har i ett betänkande lagt fram förslag som syftar till en förändring av arbetsmiljöarbetet som skulle tvinga fram snabbare förändringar i de arbetsmiljöer som har de mest utsatta arbetena och de största riskerna.¹⁴⁵ Man föreslår att en del av den nuvarande arbetsgivaravgiften förs samman till en arbetslivsavgift, som skall vara differentierad och i princip täcka kostnader för brister i arbetsmiljön. Kommissionens förslag till differentierade arbetsgivaravgifter bygger på en försäkringsliknande lösning som innebär att man tillskapar lagregler för hur de lokala försäkringskassorna skall fastställa storleken på de olika företagens avgifter. Vidare krävs särskilda regler för hur företagen skall kunna överklaga försäkringskassornas beslut och hur avgiften skall kunna reduceras då särskilda skadeförebyggande insatser har vidtagits. Särskilda regler skulle enligt kommissionen behövas för att förhindra att avgiftssystemet skulle kunna kringgå genom avknoppning av högriskverksamheter från större företag till mindre enheter, som i egenskap av småföretag skulle betala lägre avgifter. Problemet med en arbetsskadeförsäkring konstruerad efter dessa principer är att det kräver en omfattande reglering. Regleringens huvudsakliga syfte skulle vara att inom ett offentligt system söka tillskapa marknadsekonomiska förutsättningar. Risken är dock att ett sådant system blir trubbigare än ett privat alternativ, eftersom förändringar i omvärlden som påverkar systemet inte blir självreglerande utan ständigt måste pareras med ändringar i regelsystemet.

I debatten om en förnyad arbetsskadeförsäkring har preventions-tanken varit av mycket stor betydelse. Nyckeln har sagts vara differentierade premier eller avgifter som skall utgöra incitament för att vidta skadeförebyggande insatser. Man kan dock utgå ifrån att den preventiva effekten varierar beroende på hur differentieringen utformas. En indelning av arbetsmarknaden i branschvisa riskklasser där kollektivet belastas med branschens samlade arbetsskadekostnader kommer, enligt den ekonomiska skolans teori, att få en begränsad praktisk betydelse. På detta sätt

¹⁴⁵ SOU 1990:49 Arbete och hälsa.

uppnås blott en rättvisare kostnadsallokering för arbetsskadorna. Några synbara preventiva effekter på företagsnivå kan man inte räkna med, eftersom arbetsmiljöförbättrande åtgärder i första hand gynnar kollektivet och inte den enskilde arbetsgivaren. Steget mellan investering i arbetsmiljö och belöning blir sannolikt alltför långt. Man kan dock anta att vissa gemensamma branschorgan kan påverka arbetsmiljön i positiv riktning genom information och utbildning i arbetsmiljöfrågor till de olika medlemsföretagen.

I en marknadsekonomi får man räkna med att vinstdrivande företag kommer att försöka minimera sina kostnader. Ett ersättningsystem måste därför på varje sätt underlätta för arbetsgivaren att göra investeringar i arbetsmiljön lönsam. Det är nämligen först på detta sätt som ersättningsystemet kan bidra till bättre arbetsmiljö. En första förutsättning för att uppnå sådana effekter är att den enskilde arbetsgivaren klart ser sambandet mellan arbetsmiljön och arbetsskador. En sådan förändring har redan införts genom att arbetsskadebegreppet stramats upp.¹⁴⁶ För att uppnå en preventiv verkan måste följaktligen premieuttaget vara individualiserat i förhållande till risken hos varje arbetsgivare.

Finansiering

I likhet med vad som sagts beträffande trafikförsäkringen bör också arbetsskadeförsäkringen själv bära samtliga skadekostnader, alltså även sjukvårdskostnaderna, för att på så sätt maximalt utnyttja effekten av den ekonomiska preventionen.

Det har visat sig mycket svårt, i det närmaste omöjligt, att beräkna sjukvårdskostnaderna för arbetsskadorna. Främst beror detta på att statistiken från Arbetarskyddsstyrelsen inte alltid överensstämmer med uppgifterna från Riksförsäkringsverket. Detta beror sannolikt på att uppgifterna ofta har olika syften. Arbetarskyddsstyrelsens inriktar sig på arbetsmiljö och därmed samtliga anmälda skador medan Riksförsäkringsverkets statistik har till uppgift att beräkna de kostnader som ger rätt till ersättning enligt reglerna för den nuvarande arbetsskadeförsäkringen, således inte skador som endast medför sjukvård eller är kortare än samordningstiden. Under år 1990 utbetalades närmare 10 miljarder kr i ersättning till arbetsskadade personer från Riksförsäkringsverket, främst avseende inkomstförlust.¹⁴⁷ Utbetalningarna från TFA avseende primärt ideella ersättningar var knappt 2 miljarder kr.¹⁴⁸ En försiktig beräkning bl. a. mot bakgrund av relationerna mellan

¹⁴⁶ Jfr ovan avsnitt 2, under rubriken Arbetsskador.

¹⁴⁷ SOU 1992:39 Arbetsskadebegreppet, s. 71.

¹⁴⁸ SOU 1992:39 Arbetsskadebegreppet, s. 28

motsvarande siffror för trafikförsäkringen ger vid handen att sjukvårdskostnaderna för arbetsskador rör sig om flera miljarder kronor.

Transaktionskostnader

Kostnaderna för skadereglering varierar i hög grad mellan olika ersättningssystem. Beträffande arbetsskador kan sägas att utredningskostnaderna har varit betydande när det gäller att konstatera om en arbetsskada föreligger eller inte.¹⁴⁹ Däremot har TFA visat sig ha en mycket låg driftskostnad, vilket i alla fall delvis har sin förklaring i att de tyngre utredningsdelarna faller på försäkringskassorna. Det torde dock vara svårt att dra några generella slutsatser av vilken typ av skadereglering som är mest kostnadseffektiv. Till den privata försäkringens fördel kan dock sägas att konkurrensen och möjligheten till generös avtalstillämpning i det enskilda fallet kan innebära kostnadshämmande faktorer.¹⁵⁰

Som nämnts tidigare är det av stor betydelse att systemet uppfattas som rättvist. Den skadelidande skall kunna få sin sak prövad av en oberoende domstol.¹⁵¹ I den nuvarande konstruktionen av arbetsskadeförsäkringen har det emellertid visat sig att ett stort antal tvister har överprövats och därför har konfliktkostnaderna varit höga. Från rättssociologiskt håll har riktats kritik mot detta och man har konstaterat att försäkringsöverdomstolens praxis inte fått tillräckligt stor genomslagskraft på försäkringskassenivå.¹⁵² Problemet är dock komplicerat. Samtidigt som systemet måste erbjuda en tillräcklig rättsskyddsnivå är det olämpligt att möjliggöra överklaganden i alltför många instanser.

Här aktualiseras också en fråga som egentligen rör själva ersättningsnivån. Ett försäkringssystem för arbetsskada som ger full kompensation, dvs. också ersättning för ideell skada, medför att den skadelidande inte har något egentligt intresse av att föra en skadeståndsprocess mot arbetsgivaren. Man kan notera att i länder där arbetsskadeförsäkringen inte ger full ersättning har den allmänna skadeståndsrätten avsevärt större betydelse. Det finns därför anledning att utgå från att arbetsgivarsidan och arbetstagarsidan

¹⁴⁹ Jfr SOU 1985:54 kap. 6 samt riksdagens revisorer, Arbetsskadeförsäkringen. Rapport 1988/89:5.

¹⁵⁰ Roos, Carl-Martin, Ersättningsrätt och ersättningssystem. Sth 1990 s. 185.

¹⁵¹ Jfr Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna, artikel 6.

¹⁵² Jfr Hetzler, Antoinette – Eriksson, Kjell. E., Arbetsskadeförsäkringens tillämpning. En rättsociologisk studie, Lund 1983. Här sker en noggrann genomgång av hur arbetsskadeförsäkringen har fungerat i praktiken. Författarna lämnar också förslag om hur ökad information och utbildning kan ge ett system som fungerar mer i enlighet med lagstiftarens intentioner. Jfr också Stefansdottir, Sigridur, Trygghetsförsäkring vid arbetsskada. Tidskrift för rättssociologi 1986 s. 229–239.

har ett gemensamt intresse av att arbetsskadeförsäkringen ger full kompensation. Det innebär sannolikt också lägre konfliktkostnader, eftersom den skadelidande är mindre benägen att starta en process mot arbetsgivaren.

Genomförande

Utan att gå in alltför detaljerat på reformplanens tekniska genomförande skall avslutningsvis vissa riktlinjer dras upp. En ny arbetsskadeförsäkring bör regleras i en särskild arbetsskadelag. Lagen kan skapas efter mönster från trafikskadelagen. Här kan också administration och skadereglering i viss mån samordnas med trafikförsäkringen, bl. a. kan problemet med hur oförsäkrade personer skall skyddas lösas efter modell från trafikförsäkringen genom att tillskapa en arbetsskadeförsäkringsförening, en metod som för övrigt använts i Norge.

Också i en arbetsskadelag bör ersättningen bestämmas på skadeståndsrättslig grund med en hänvisning till skadeståndslagen. Som förordats tidigare bör dock kostnaderna för trafik- och arbetsskadorna bäras helt av respektive försäkring, såväl för kostnader som inkomstförlust. Det innebär att avräkning inte skall ske. En bestämmelse i 5:e kap. skadeståndslagen med denna innebörd bör därför införas, tillsammans med ett uttryckligt undantag från avräkningsreglerna i 5:3 skadeståndslagen vid trafik och arbetsskada.

Dessa regler måste kompletteras med bestämmelser i de författningar som reglerar allmänna förmåner som aktualiseras även under förhållanden som inte anknyter till trafik- och arbetsskador. Innebörden i dessa regler skall vara att förmånerna inte utgår om motsvarande ersättning kan utfås från trafik- eller arbetsskadeförsäkringen. Således skulle sådana bestämmelser bl. a. införas i lagen om allmän försäkring, socialtjänstlagen (färdtjänst), förordning om bilstöd till handikappade och förordning om statskommunalt bostadsanpassningsbidrag. Emellertid vore det oskäligt att helt utesluta den skadelidande från alla allmänna förmåner i speciella situationer. Exempelvis kan det råda tvist om den aktuella skadan skall betraktas som en trafik- eller arbetsskada eller inte. Ett annat exempel är att försäkringsbolagets skadereglering inte går tillräckligt snabbt för att uppfylla en skälig nivå. Under sådana förhållanden finns risken att den skadelidande hamnar i ett vakuum mellan två ersättningssystem. Bestämmelserna bör därför kompletteras med en skälighetsregel, t. ex. att den allmänna förmånen inte utgår vid trafik- och arbetsskada såvida inte särskilda skäl föreligger. En sådan bestämmelse skulle säkerställa att den skadelidande

inte hamnar i ett sämre läge på grund av att skadan är en trafik- eller arbetsskada.

Man kan säga att det ovan sagda i praktiken innebär att de allmänna förmånerna blir subsidiära i förhållande till trafik- och arbetsskadeförsäkringen samtidigt som det allmänna har en skyldighet att tillgodose akuta behov i nivå med de allmänna förmånerna om skaderegleringen av en eller annan anledning inte fungerar tillfredsställande. Därför måste det allmänna från försäkringsgivaren kunna återkräva vad man utgivit till den skadelidande när väl förhållandena retts ut och man kunnat konstatera att skadan omfattas av trafik- eller arbetsskadeförsäkringen. Det innebär således att bestämmelsen i 20:7 AFL bör ändras så att regress mot trafik- och arbetsskadeförsäkringen blir möjlig.

7. Sammanfattande synpunkter

Besparingar i de offentliga utgifterna har under de senaste åren varit en ständigt återkommande fråga i den politiska debatten. Mycket har redan gjorts men allt tyder på att ytterligare nedskärningar kommer att aktualiseras. Olika utredningar avlöser varandra med nya uppslag till besparingsåtgärder. Ett exempel är det nu pågående arbetet inom den parlamentariska beredningen med uppdrag att föreslå en sammanslagning av sjuk- och arbetsskadeförsäkringarna med arbetsmarknadens parter som huvudmän. Reformförslagen i syfte att spara i de offentliga förmånssystemen har enligt min mening alltför mycket koncentrerats till de omedelbara kostnadseffekterna, utan hänsyn till hur de nuvarande systemen växt fram och hur regelsystemen hänger samman med varandra systematiskt och juridiskt. En förutsättning för att uppnå ett någorlunda homogent nät av regler är att det finns en gemensam utgångspunkt i reformarbetet. I en tid av knappa samhällsresurser, då behovet av ett rationellt utnyttjande därför är särskilt viktigt, skulle en sådan samlande strategi kunna ta utgångspunkt i läran om ekonomisk prevention.

En av de mer slående enskildheterna i det svenska systemet för personskadeersättning är att det alltid är det allmänna som bekostar den övervägande delen av sjukvård och inkomstförlust till följd av skadan oavsett hur den uppkommit. Dessa kostnader finansieras i huvudsak över skattsedeln, också vid trafik- och arbetsskador. Systemet har i alla fall tidigare varit utmärkande för de skandinaviska länderna. På senare år har dock våra nordiska grannländer successivt övergivit denna lösning och trafik- och arbetsskadeförsäkringarna finansierar allt mer av alla de kostnader som följer av respektive skadetyper. Att förändra det svenska systemet för trafik-

och arbetsskador så att försäkringarna bär en större del av kostnaderna innebär således en besparing i de offentliga utgifterna samtidigt som man kan uppnå preventiva och skadebegränsande effekter.

Det ter sig i det närmaste som en omöjlig uppgift att reformera samtliga sociala förmåner och harmonisera alla kompletterande ersättningssystem, såsom de skadeståndsrättsliga reglerna och frivilliga försäkringslösningar, utifrån läran om ekonomisk prevention. Däremot kan man välja ut de skador som får de allvarligaste konsekvenserna, både med avseende på skadans art och dess ekonomiska betydelse, nämligen trafik- och arbetsskadorna.

Läran om ekonomisk prevention innebär att det bör finnas ett ekonomiskt incitament att förebygga skador och begränsa effekterna av inträffade skador. Skadekostnaderna skall vägas mot kostnaderna för förebyggande och effektiviserande insatser. Den som endast har ett begränsat ekonomiskt ansvar kommer inte att vara lika benägen att förebygga skador som den som får betala alla kostnader till följd av skadan. Det innebär att ju större del av skadekostnaderna man bär, desto större blir det ekonomiska incitamentet att förebygga skador och begränsa effekterna av inträffade skador.

Reformförslaget innebär att trafikförsäkringens skall bära samtliga skadekostnader samt att arbetsskadeförsäkringens görs om och utformas efter mönster från trafikförsäkringens med en obligatorisk no-faultförsäkring som arbetsgivarna tecknar hos försäkringsbolagen. Till skillnad från den nuvarande arbetsskadeförsäkringens där alla betalar lika stor avgift oberoende av risken, är tanken med den nya försäkringens att skaderisken på den enskilda arbetsplatsen skall bestämma premien. Även här bör skadekostnaderna täckas helt genom försäkringens. Med en sådan reform kan man räkna med att de preventiva effekterna får störst genomslagskraft hos försäkringsbolagen och arbetsgivarna. När försäkringsbolagen får bära en större del av kostnaderna kommer man i större omfattning att engagera sig i förebyggande och effektiviserande verksamhet, såsom exempelvis rehabilitering för att på så sätt få ner skadekostnaderna och därmed kunna erbjuda lägre premier. Arbetsgivarna kommer i större utsträckning än tidigare att värna om god arbetsmiljö till undvikande av arbetsskador för att kunna sänka sina utgifter för premier. Däremot är det knappast troligt att räkna med ett förändrat beteende på individnivå, t. ex. försiktigare bilförare eller mer aktsamma arbetstagare. För trafikförsäkringens del är det dock möjligt att försäkringsbranschen är en mer inflytelserik intresse-

grupp än exempelvis bilorganisationerna och kan därför utöva påtryckningar mot biltillverkarna för att få fram säkrare fordon.

De samhällsekonomiska effekterna av det här presenterade reformförslaget är mycket svåra att beräkna. I stor utsträckning beror det på hur effektivt den ekonomiska preventionen fungerar. Om man däremot bortser från de preventiva effekterna kan något sägas om de omedelbara kostnadsbesparingarna i de offentliga utgifterna. Tar trafikförsäkringen över det fulla kostnadsansvaret för trafikskadorna innebär det en minskning med drygt 3 miljarder kr i de offentliga utgifterna, vilket i sin tur innebär att premieuttaget i trafikförsäkringen skulle behöva ökas med ca 80 %.

Effekterna av en ny arbetsskadeförsäkring är däremot betydligt svårare att beräkna. En orsak till detta är att intäktssidan av den nuvarande försäkringen sällan berörs, nämligen den del av arbetsgivaravgiften som finansierar försäkringen. Ofta framförs att en överföring av arbetsskadeförsäkringen till försäkringsbolagen skulle innebära en besparing motsvarande Riksförsäkringsverkets utbetalningar; under år 1990 närmare 10 miljarder kr. Här får man dock räkna med en betydande överströmning till sjukförsäkringen, effekterna av redan genomförda sänkta ersättningsnivåer samt att intäkterna i form av arbetsgivaravgift för arbetsskador också försvinner om försäkringen överförs till försäkringsbranschen. När det gäller sjukvårdskostnaderna kan man dock räkna med en besparing på flera miljarder kronor om den nya arbetsskadeförsäkringen också tar över dessa kostnader.