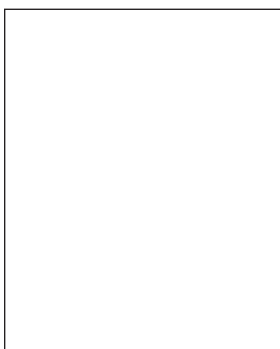


# Personskadorna i trafiken

av **Anders Beskow**, Sveriges Försäkringsförbund



Bengt Kronblad tar i detta nummer av Nordisk Försäkringstidskrift upp en del frågeställningar kring trafikförsäkringens ansvar för de personskador som kan härledas till trafiken.

En annan skadehantering än i dag på trafikområdet kommer att ha stor betydelse för försäkringsbranschen. Det framgår av en rapport, som branschen tog fram för ett par år sedan.

Avsikten med detta inlägg är att redovisa en del faktorer som bör uppmärksammas av dem som på olika sätt har ett ansvar för frågans fortsatta hantering.

*Anders Beskow*

## Dagens system

Enligt trafikskadelagen ska trafikförsäkring finnas för samtliga fordon; undantag görs för statens fordon och vissa andra fordon. Obligatoriet kan ses som en garanti att den skadelidande får den ersättning han har rätt till enligt lagen. För det fall att försäkring trots allt inte finns eller om en skada vållas av ett okänt fordon, betalas ersättning ut genom Trafikförsäkringsföreningen. Ingen går alltså miste om ersättning därför att försäkring inte funnits.

Skadeståndslagens ersättningsregler ska tillämpas på den som råkar ut för en personskada i trafiken. Ersättningen till den drabbade kan avse inkomstförluster, kostnader av olika slag, t.ex. sjukvårdskostnader och rehabilite-

ring, samt vad som betecknas som ideell skada, d.v.s. sveda och värk, lyte eller annat stadigvarande men och olägenheter i övrigt. Skadeståndslagen är uppbyggd så att från ersättningen avräknas vad som utgår från det allmänna och vissa kollektiva lösningar. Av det följer att om ersättningen från det allmänna minskar ökar skadeståndet (trafikskadeersättningen).

Dagens regler innebär att den som skadas i trafiken (föraren, passagerare eller någon helt utomstående) är garanterad en ersättning som gör att han efter skadan ska vara i samma ekonomiska situation som om skadan inte inträffat. Det är alltså en helt annorlunda än för den som på annat sätt råkar ut för en personskada, t.ex. halkar på gatan. Den senare är hänvisad till vad som utgår från socialför-

säkringen (om han inte omfattas av någon försäkring eller kan föra skadeståndstalan mot någon ansvarig).

Den årliga sammanlagda ersättningen för personskadorna inom trafiken kan uppskattas till mer än sex miljarder kronor. Mer än fyra miljarder kronor stannar på det allmänna och resten eller drygt två miljarder kronor finansieras genom trafikförsäkringen.

### **En möjlig nyordning**

#### ***Ett samlat ersättningsansvar***

Som det ser ut i dag kommer alltså ersättningen till den trafikskadade från två håll, dels från det allmänna, dels från trafikförsäkringen. Detta innebär en del nackdelar. Skaderegleringen på den ena sidan är beroende av vad som händer på den andra sidan, d.v.s. försäkringsbolagen måste exempelvis invänta hanteringen inom försäkringskassorna, som tyvärr blir allt längre. Vidare är följderna av försäkringsbolagen, som ska bekosta bl.a. det inkomstbortfall som inte täcks av socialförsäkringen, inte rår över de arbetslivsinriktade rehabiliteringsinsatser, som i hög grad påverkar inkomstbortfallet.

Många fördelar ligger i ett mera samlat ersättningsansvar. Skadehanteringen skulle bli rationellare och snabbare och den som hade att svara för kostnaderna skulle få ett ökat intresse att så långt möjligt påskynda rehabiliteringsprocessen. Härtill kommer det kanske allra viktigaste, nämligen att ett större kostnadsansvar motiverar ökade skadeförebyggande insatser; åtgärder som leder till att skador undviks eller i vart fall begränsas så långt det är praktiskt möjligt. Dessa förhållanden måste självfallet vara av stort intresse också när man ser till de enskilda individerna.

Accepterar man ett sådant synsätt ligger det nära till hands att trafikförsäkringen svarar för hela inkomstförlusten och för rehabilitering, som syftar till att den skadelidande i största möjliga utsträckning kan bidra till sin

försörjning under yrkesaktiv tid. Sjukvårdskostnader bör däremot även framöver ligga utanför trafikförsäkringen; de sjukvårdsansvariga styr över de åtgärder som är motiverade och försäkringsbolagen saknar kompetens att styra den akutvård som det rör sig om.

Det är tankar av detta slag som tagits upp i branschrapporten. För den skadelidande skulle det inte bli någon skillnad mot i dag när det gäller ersättningsnivån. Samma ersättning skulle utgå. Och den enhetliga och skäliga personskaderegleringen skulle även framöver säkerställas genom Trafikskadenämndens verksamhet.

Rent ekonomiskt skulle en nyordning leda till att mer än två miljarder kronor per år förs över från det allmänna till trafikförsäkringen. Det skulle givetvis komma att återspeglas i försäkringspremierna. I genomsnitt skulle det kunna bli en höjning på trafikförsäkringspremien med omkring 50 procent eller ungefär 500 kronor. I de enskilda fallen kan det naturligtvis bli fråga om både mer eller mindre än 500 kr.

#### ***Risker och premier***

För all försäkring gäller att bolagen måste göra riskbedömningar; det är dessa som styr premiesättningen. Detta är helt naturligt vid t.ex. livförsäkring, där uppmärksamhet ägnas den enskildes hälsotillstånd. Men det är också motiverat vid skadeförsäkring av olika slag. Ett hus byggt i sten ger t.ex. normalt en lägre brandförsäkringspremie än ett hus byggt i trä. För detta är lätt att få förståelse.

Tidigare fanns föreskrifter vari noga beskrevs vad som skulle ligga till grund för premiesättningen vid trafikförsäkring. En ökad frihet gäller numera i premiesättningen, vilket märks i försäkringsbolagens praktiska verksamhet. Gemensamt för bolagen är att premierna tydligt styrs av faktorer som har en omedelbar betydelse för skadeutfallet, t.ex. säkerheten i de försäkrade fordonen. Resultatet har blivit en ökad variation i premiesättningen.

Samtidigt ska dock sägas att allmänt sett har den ökade konkurrensen mellan bolagen pressat ner premienivåerna.

Premien är självfallet av stort intresse för försäkringstagaren. Dels har försäkringstagaren, liksom alla andra i försäkringstagar-kollektivet, intresse i att hans försäkringsbolag på olika sätt verkar för minskade skador; skadefallet i bolaget slår mot kollektivet i stort. Dels ser försäkringstagaren naturligtvis gärna att han genom det egna beteendet kan påverka premien.

En ökad premiedifferentiering kan sägas innebära en ökad risk att flera avstår från att teckna försäkring. Sannolikheten för detta är dock liten. Erfarenheter från tidigare tillfällen när bolagen ansett det nödvändigt med vissa premiehöjningar är att man inte märkt någon nämnvärd förhöjning i antalet oförsäkrade fordon. I den skadelidandes intresse ska dessutom upprepas, att ersättning utgår från Trafikförsäkringsföreningen i det fall att en skada vållas av ett oförsäkrat fordon.

### **Trafiksäkerhetsintresset**

Av tradition står trafiksäkerheten högt på dagordningen i det svenska samhället i stort. Och sedan länge har försäkringsbolagen visat ett stort intresse för en ökad trafiksäkerhet. Detta kommer till uttryck i att de enskilda bolagen medverkar i olika trafiksäkerhetshöjande aktiviteter. Mycket görs också – så långt den konkurrensrättsliga lagstiftningen inte lägger hinder i vägen – branschgemensamt på trafiksäkerhetsområdet, inte minst i samverkan mellan Försäkringsförbundets Trafiksäkerhetsråd, NTF och Vägverket.

I den sk Nollvisionen ligger stora förväntningar på bl.a. försäkringsbranschen. Med den kunskap som bolagen får i hanteringen av personskadorna kan de i olika former bidra

med mycket – säkert med mera än i dag. I den mån försäkringsbolagen hade ett ännu större ansvar för trafikskadorna, skulle bolagen självfallet finna ytterligare motiv för ett trafiksäkerhetsengagemang.

På "individplanet" bör det vara möjligt att få en större motivation, d.v.s. ett ökat intresse hos försäkringstagaren att bidra till en ökad trafiksäkerhet. Om försäkringstagaren vet att det går att påverka premien i en inte så liten omfattning, är det naturligt för honom att välja en mera trafiksäker bil och ett mera trafiksäkert beteende. För att inte tala om ett ökat intresse hos biltillverkarna att ta fram säkrare fordon.

### **En fortsatt debatt**

Det går alltså att peka på många positiva inslag i en nyordning inom trafikförsäkringen. Det får därför inte vara givet att huvudparten av personskadorna inom trafiken även framöver hanteras som andra sjukfall inom socialförsäkringen.

Fördelarna i en nyordning får inte skymmas av en fara för att det kan bli premiehöjningar för en del försäkringstagare. Premieskillnaderna kan som framgått i sig bidra till en ökad trafiksäkerhet. De måste accepteras i en ambition att till trafikområdet, liksom på andra områden, föra de kostnader som är omedelbart förknippade med verksamheten och till dem som direkt kan påverka kostnaderna. Detta är något som för övrigt under senare tid tagits upp i en sk Grönbok från EU-kommissionen. Där behandlas internalisering av vägtrafikens kostnader och det anses att dessa kostnader bör bäras av dem som orsakar dem.

Debatten måste fortsätta och frågan måste övervägas av lagstiftaren. De goda möjligheterna att få ett bättre resursutnyttjande och en höjd trafiksäkerhet måste tas tillvara.