

# Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Genom beslut den 11 mars 1999 bemyndigade regeringen chefen för Justitiedepartementet att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppdrag att se över reglerna om samordningen vid personskada mellan skadestånd, ersättning från offentlig försäkring och ersättning från försäkringar av annat slag (dir. 1999:18).

Med stöd av detta bemyndigande förordnades från och med den 1 april 1999 f.d. justitierådet Anders Knutsson att vara ordförande i kommittén. Som ledamöter förordnades från och med den 14 juni 1999 ekonomen Marcela Arosenius, riksdagsledamöterna Mona Berglund-Nilsson och Anders Berglöv, leg. läkaren Anders Drejare, direktören Peter Flensburg, advokaten Ulf Isaksson, riksdagsledamöterna Henrik S. Järrel, Kerstin Kristiansson-Karlstedt, Lars Lilja, Christina Nenes och Tanja Linderborg. Tanja Linderborg entledigades från och med den 30 juni 1999. Från och med den 1 juli 1999 förordnades riksdagsledamoten Sven-Erik Sjöstrand som ledamot av kommittén.

Som sakkunniga förordnades från och med den 14 juni 1999 numera rådmannen Anders Dereborg, hovrättsassessorn Katarina Holmberg och kammarrättsassessorn Bo Nordelius. Anders Dereborg entledigades från och med den 16 april 2000 samt förordnades på nytt från och med den 1 mars 2001. Kanslirådet Thomas Ericsson förordnades från och med den 17 april 2000 och entledigades från och med den 28 februari 2001. Katarina Holmberg entledigades från och med den 14 november 1999. Från och med den 15 november 1999 förordnades numera kanslirådet Susanne Sundberg. Bo Nordelius entledigades från och med den 31 oktober 1999. Den 1 november 1999 förordnades hovrättsassessorn Lars-Åke Johansson som entledigades från och med den 8 oktober 2000. Från och med den 9 oktober 2000 förordnades ämnessakkunniga Charlotte Waas som entledigades från och med den 31 mars 2001. Från och med den 1 april 2001 förordnades departementsrådet Bengt Sibbmark.

Att som experter biträda kommittén förordnades från och med den 14 juni 1999 avdelningsdirektören Ingegerd Andersson, f.d. justitierådet Bertil Bengtsson, professorn Bill Dufwa och chefsjuristen Eva Tidedelt. Från och med den 15 september 1999 förordnades aukt. finansanalytikern Martin Blåvarg, från och med den 28 mars 2000 förbundsjuristen Pär Andersson samt från och med den 9 oktober 2000 försäkringsdirektören jur. dr. Harald Ullman. Ingegerd Andersson entledigades från uppdraget från och med den 25 mars 2001. Från och med den 26 mars 2001 förordnades enhetschefen Anna Märta Stenberg som expert i kommittén.

Till sekreterare förordnades från och med den 1 maj 1999 numera utnämnda hovrättsrådet Kerstin Elserth samt från och med den 17 januari 2000 numera utnämnda rådmannen Ulrika Carlehäll.

Kommittén har antagit namnet Personskadekommittén.

Härmed överlämnas kommitténs betänkande *Samordning och regress Ersättning vid personskada* (SOU 2002:1). Till betänkandet fogas reservationer och särskilda yttranden. Uppdraget är härigenom avslutat.

Stockholm i januari 2002.

Anders Knutsson

Marcela Arosenius

Anders Berglöv

Peter Flensburg

Mona Berglund-Nilsson

Anders Drejare

Ulf Isaksson

SOU 2002:1

Henrik S. Järrel

Lars Lilja

Kerstin Kristiansson-Karlstedt

Christina Nenes

Sven-Erik Sjöstrand

/ Kerstin Elserth

Ulrika Carlehäll

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>15</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>25</b>
<b>1 Kommitténs uppdrag m.m. ....</b>	<b>37</b>
1.1 Bakgrunden till uppdraget .....	37
1.2 Allmänt om direktiven.....	38
1.3 Kommittéarbetet .....	39
<b>2 Den skadeståndsrättsliga diskussionen .....</b>	<b>41</b>
2.1 Skadeståndslagen.....	41
2.1.1 Bakgrunden .....	41
2.1.2 1972 års proposition .....	43
2.1.3 Utvecklingen efter skadeståndslagen .....	45
2.2 Skadeståndets funktioner.....	46
2.2.1 Reparation .....	47
2.2.2 Prevention.....	48
2.2.3 Prevention och ansvarsförsäkring .....	49
2.2.4 Ekonomisk prevention.....	51
2.3 Skadeståndets fortsatta utveckling.....	55
<b>3 Skadestånd och andra ersättningar vid personskada .....</b>	<b>57</b>
3.1 Skadestånd vid personskada .....	57
3.1.1 Jämkning av skadeståndet .....	60
3.1.2 Jämkning på grund av medvållande .....	60
3.1.3 Jämkning av andra skäl .....	62
3.1.4 Skadestandsregler för särskilda situationer .....	63
3.2 Försäkringsersättning i stället för skadestånd.....	63
3.3 Särskilt om arbetsskador.....	64
3.4 Andra ersättningar vid personskada.....	65
3.4.1 Socialförsäkringsförmåner .....	65

3.4.2	Anställningsförmåner .....	67
3.4.3	Egna personförsäkringar .....	67
3.5	Särskilt om personskador på grund av brott.....	69
3.6	Samordning av ersättningsförmåner .....	69
3.6.1	Avräkningsmetoder.....	70
3.6.2	Ersättning för inkomstförlust samordnas enligt 5 kap. 3 § skadeståndslagen.....	71
3.6.3	Ersättning för kostnader och ideell skada.....	72
3.6.4	Samordning av utländska förmåner .....	74
3.6.5	Samordning vid jämkning.....	74
3.7	Regress mot skadevällaren.....	74
3.7.1	Regress av utländska förmåner .....	76
3.7.2	Förhållandet till EG-rätten .....	76
<b>4</b>	<b>Utgångspunkter för kommitténs överväganden .....</b>	<b>79</b>
4.1	Allmänt .....	79
4.2	Frågor som är särskilt angivna i våra direktiv.....	79
	<i>Avräkning</i> .....	79
	<i>Regressrätten</i> .....	80
	<i>En strukturell överföring av ersättningsansvaret</i> .....	80
	<i>Följdfrågor</i> .....	81
	<i>Internationella förhållanden</i> .....	81
4.3	Särskilt om placeringen av kostnadsansvaret.....	81
4.4	Frågor som uppmärksammas efter genomgång av olika skadeområden .....	83
4.4.1	Trafikskadorna.....	84
	<i>Ett utvidgat ansvar?</i> .....	84
	<i>Regress och jämkning</i> .....	85
4.4.2	Patientskadorna.....	85
	<i>Ansvarsgrunden</i> .....	85
	<i>Ett utvidgat ansvar?</i> .....	86
4.4.3	Läkemedelsskadorna.....	88
4.4.4	Arbetskadorna .....	88
	<i>TFA m.m.</i> .....	88
	<i>En obligatorisk no-fault-försäkring?</i> .....	88
	<i>Sjuklöneperioden</i> .....	90
	<i>Brottsskador som uppkommit i arbetet</i> .....	90
4.4.5	Produktskadorna .....	91
	<i>Allmänt</i> .....	91
	<i>Jämkning</i> .....	92

4.4.6	Skador på grund av brott .....	92
	<i>Allmänt</i> .....	92
	<i>Jämkning</i> .....	92
	<i>Regress</i> .....	93
	<i>Sjuklön</i> .....	94
<b>5</b>	<b>Trafiken.....</b>	<b>95</b>
5.1	Trafikskadelagen .....	95
5.1.1	Allmänt om trafikskadelagen .....	95
5.1.2	Ersättningen till de trafikskadade m.m. ....	96
5.1.3	Jämkning av trafikskadeersättningen .....	97
5.1.4	Regress .....	99
5.1.5	Trafikförsäkringsbolagens kontraheringsplikt.....	99
5.1.6	Finansieringen av trafikförsäkringen.....	100
	<i>Premiesättningen</i> .....	100
5.1.7	Statens fordon m.m. ....	102
5.2	Trafikskadornas omfattning och typ m.m.....	103
5.3	Kostnaderna för trafikskadorna .....	104
5.4	Jämförelse med andra länder .....	106
5.4.1	Finlands trafikförsäkring har ett primärt ansvar .....	106
5.4.2	Norge .....	108
5.4.3	Danmark .....	109
5.4.4	Vissa andra länder .....	110
5.5	EU:s motorfordonsdirektiv .....	110
5.6	Diskussionen om finansieringen av trafikskadorna.....	111
5.6.1	Motioner i riksdagen .....	111
5.6.2	Rapport från Sveriges Försäkringsförbund .....	112
5.7	Hur fungerar den nuvarande lösningen?.....	113
5.7.1	Handläggningen hos trafikförsäkringsbolagen.....	113
5.7.2	Handläggningen hos Trafikskadenämnden .....	114
5.7.3	Handläggningstider .....	115
5.7.4	Rehabilitering .....	118
	<i>Aktuella utredningsförslag</i> .....	120
	<i>Rehabiliteringen av de trafikskadade</i> .....	121
5.8	Överväganden.....	123
5.8.1	Trafiken och preventionen.....	123
5.8.2	Hur skulle kostnader kunna överföras till trafikförsäkringen? .....	125
5.8.3	Bör Sverige införa ett utökat ansvar för trafikförsäkringen? .....	126

	<i>Det generella välfärdssystemet</i> .....	127
	<i>Rehabilitering till arbete</i> .....	128
	<i>Premierna</i> .....	130
	<i>Administrativa kostnader</i> .....	131
	<i>Domstolsprövning</i> .....	132
	<i>Konkurrenssynpunkter</i> .....	132
	<i>Statsfinansiella och vissa andra ekonomiska effekter</i> .....	133
	<i>Trafikförsäkringens resultat</i> .....	135
	<i>Slutsatser</i> .....	136
	5.8.4 Bör Sverige införa en ”plåsterskatt” eller avgift? .....	138
<b>6</b>	<b>Regressrätt för det allmänna</b> .....	<b>141</b>
6.1	Tidigare reglering av regressrätten .....	141
6.2	Jämförelse med andra länder .....	145
6.2.1	Finland medger regress vid brott .....	145
6.2.2	Norge .....	146
6.2.3	Danmark .....	147
6.2.4	Vissa andra länder .....	148
6.3	Överväganden .....	148
6.3.1	Utgångspunkter .....	148
6.3.2	Bör regressrätt för staten införas? .....	149
	<i>Det generella välfärdssystemet</i> .....	149
	<i>Regressrätten och preventionen</i> .....	150
	<i>Samordning</i> .....	152
	<i>Administrationen av ett regresssystem</i> .....	152
	<i>Administrativa kostnader</i> .....	154
	<i>Statsfinansiella effekter</i> .....	155
	<i>Premieeffekter</i> .....	156
	<i>Jämkning</i> .....	157
	<i>Slutsatser</i> .....	157
<b>7</b>	<b>Regressrätt eller annan rätt till kompensation för arbetsgivare</b> .....	<b>159</b>
7.1	Ersättningar m.m. från arbetsgivaren .....	160
7.1.1	Sjuklön .....	160
	<i>Kostnaderna för den lagreglerade sjuklönen</i> .....	161
7.1.2	Ersättning enligt avtalsförsäkringar m.m. ....	162
7.2	Tidigare reglering av arbetsgivares regressrätt .....	163
7.3	Tidigare lagstiftningsarbete .....	164
7.4	Motioner i riksdagen .....	164

7.5	Pågående utredningsarbete .....	165
7.6	Jämförelse med andra länder .....	165
7.7	Överväganden.....	167
7.7.1	Bör regressrätt eller annan rätt till kompensation för arbetsgivare införas?.....	167
	<i>Avgränsningen</i> .....	168
	<i>Ekonomiska effekter</i> .....	168
	<i>Preventionen</i> .....	169
	<i>Rättviseskäl</i> .....	169
	<i>Transaktionskostnaderna</i> .....	170
	<i>Administrationen av arbetsgivarens ersättningskrav</i> .....	171
	<i>Slutsatser</i> .....	172
7.7.2	Den lagtekniska lösningen.....	174
<b>8</b>	<b>Samordning av ersättningsförmåner .....</b>	<b>177</b>
8.1	Nuvarande reglering .....	177
8.2	Utländska förmåner .....	180
8.2.1	Rättspraxis .....	180
8.3	Jämförelse med andra länder .....	183
8.4	Överväganden.....	184
8.4.1	Netto- eller bruttometod? .....	184
8.4.2	Bör 5 kap. 3 § SkL omfatta ersättning för kostnader?.....	185
8.4.3	Bör 5 kap. 3 § SkL omfatta ersättning för ideell skada? .....	186
8.4.4	Avgränsningen i 5 kap. 3 § SkL .....	187
8.4.5	Samordning av utländska förmåner.....	187
<b>9</b>	<b>Regressrätt för försäkringsbolagen .....</b>	<b>189</b>
9.1	Försäkringsavtalslagens omfattning .....	189
9.2	25 § försäkringsavtalslagen m.m. ....	190
9.3	Ansvarsförsäkring.....	192
9.4	Regressöverenskommelsen.....	193
9.5	Tidigare lagstiftningsarbete .....	194
9.5.1	1966 års skadeståndskommitté .....	194
9.5.2	Försäkringsrättskommittén .....	195
9.5.3	1993 års departementspromemoria .....	197
9.6	Försäkringsbolagens regresspraxis .....	198
9.7	Jämförelse med andra länder .....	201



9.8	EG-rätten.....	202
9.9	Överväganden .....	203
<b>10</b>	<b>Regress vid solidariskt ansvar.....</b>	<b>207</b>
10.1	Flera skadeståndsskyldiga.....	207
10.2	Fördelningen av ansvaret .....	208
10.2.1	Ansvar för eget vållande.....	208
10.2.2	Ansvar för eget vållande i förhållande till strikt ansvarig.....	209
10.2.3	Förhållandet mellan flera strikt ansvariga .....	210
10.2.4	Arbetsgivaransvaret .....	210
10.2.5	Ansvar enligt miljöbalken.....	211
10.3	Tidigare lagstiftningsarbete .....	211
10.4	Jämförelse med andra länder.....	213
10.5	Överväganden .....	216
<b>11</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>221</b>
11.1	Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag.....	221
11.2	Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet.....	222
11.3	Övrigt .....	222
<b>12</b>	<b>Författningskommentar.....</b>	<b>223</b>
12.1	Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207).....	223
12.2	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	227
12.3	Förslaget till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413) ..	228
12.4	Förslaget till lag om ändring i patientskadelagen (1996:799).....	228
12.5	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	229
12.6	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1991:1395) om försäkring mot kostnader för sjuklön enligt 17 § lagen (1991:1047) om sjuklön .....	229
12.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal.....	230

12.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.....	231
12.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1933:269) om ägofred.....	231
12.10Förslaget till lag om ändring i lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter .....	231
<b>Reservationer.....</b>	<b>233</b>
<b>Särskilda yttranden .....</b>	<b>243</b>
<b>Summary .....</b>	<b>265</b>
<b>Bilaga 1: Kommittédirektiv .....</b>	<b>275</b>
<b>Bilaga 2: Förhållandena i vissa europeiska länder utom Norden.....</b>	<b>291</b>
<b>Bilaga 3: Rättsekonomiska aspekter på skadeståndsrätt och statlig regress .....</b>	<b>303</b>
<b>Bilaga 4: Undersökning av försäkringsbolagens regress-praxis m.m. ....</b>	<b>395</b>

# Sammanfattning

## Uppdraget

Kommitténs uppdrag är att se över reglerna om samordningen vid personskada mellan skadestånd, ersättning från offentlig försäkring och ersättning från försäkringar av annat slag. Utmärkande för det nuvarande systemet är att skadeståndet har en ganska undanskymd position. Den skadades ekonomiska förlust ersätts i första hand från socialförsäkringen, och sådana förmåner skall avräknas när skadeståndet bestäms. Detsamma gäller ersättningar som betalas av en arbetsgivare eller på grund av en försäkring som är en anställningsförmån.

Huvudfrågan för kommittén blir att ta ställning till vem som i olika situationer slutligt skall svara för ersättningen till den som drabbas av en personskada. En utgångspunkt skall vara att skyddet för enskilda skadelidande mot ekonomiska följder av personskador inte får försämrats. Regelsystemet bör vara någorlunda enkelt och överskådligt och det bör även motverka skador och skaderisker. Rättsekonomiska aspekter skall tillmätas stor betydelse och det bör eftersträvas att systemen är samhällsekonomiskt effektiva. I direktiven påpekas också att kommittén skall väga in de fördelar som finns med dagens system, där skadeståndet spelar en relativt underordnad roll.

Frågor om regressrätt för den som har gett ut ersättning för personskada är av central betydelse för kommitténs arbete. I uppdraget ingår att behandla försäkringsbolagens regressrätt mot den som har vållat en skada. I denna del skall kommittén gå utanför personskadeområdet och sålunda även ta upp frågan om regressrätt vid skadeförsäkring.

I direktiven påpekas att det allmännas kostnader för personskador kan föras över på dem som vållar eller annars är ansvariga för skadorna även på annat sätt än genom ändringar i regressreglerna, t.ex. i kollektiva former. Kommittén skall pröva också sådana möjligheter.

## Uppläggningsen av arbetet

Vi har under vårt arbete gjort en genomgång av de regelverk som blir aktuella vid olika typer av personskador för att få en uppfattning om hur lagreglerna och försäkringarna i dag samverkar på olika skadeområden. Denna genomgång har varit av betydelse för att få en föreställning om vad som, utifrån vårt uppdrag, kan göras inom olika områden, t.ex. om det går att öka de skadeförebyggande och skadebegränsande inslagen inom ett visst område. Vi har också redogjort för olika spörsmål och problem som vi har uppmärksammat under denna genomgång. Vissa av dessa frågor har vi sedan gått vidare med under det fortsatta arbetet. Andra frågor har vi avstått från att behandla och bara anmärkt tveksamheter eller problem som det kan finnas skäl att uppmärksamma i andra sammanhang.

För att få en belysning av de rättsekonomiska frågeställningarna har vi anlitat professor Göran Skogh. En av honom och doktoranden Jesper Katz upprättad rapport bifogas betänkandet som bilaga 3.

Vid våra överväganden har vi i första hand inriktat oss på trafikskadorna. Dessa utgör sannolikt den största gruppen av personskador som omfattas av ett ersättningsansvar. Vidare täcks de av en obligatorisk försäkring, vilket innebär att det finns praktiska och ekonomiska möjligheter att genomföra en överföring av kostnader från andra system.

## Trafiken

Sveriges Försäkringsförbund har i en promemoria till Finansdepartementet lagt fram ett förslag som innebär att trafikförsäkringens ansvar skall utökas till att omfatta dels all den skadelidandes inkomstförlust under yrkesaktiv tid, dels sådan rehabilitering som syftar till att den skadelidande i största möjliga utsträckning skall kunna bidra till sin försörjning under denna tid. Enligt förbundet skulle förslaget bl.a. leda till en ökad satsning på rehabilitering av de trafikskadade. Förslaget överensstämmer nära med ett system som nu gäller i Finland.

Vi har vägt olika nackdelar och fördelar med detta förslag. Kommitténs majoritet har stannat för att inte förorda ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen, medan en minoritet uttalar sig för en sådan reform.

Sammanfattningsvis konstaterar kommittémajoriteten att en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar till att omfatta också en del av

vad som nu täcks av den allmänna försäkringen skulle utgöra ett principiellt betydelsefullt avsteg från *socialförsäkringssystemets generella räckvidd*. En sådan förändring bör inte komma i fråga annat än om mycket betydande fördelar står att vinna. Det kan finnas visst fog för uppfattningen att den yrkes- och arbetslivsinriktade *rehabiliteringen* i dag inte fungerar helt tillfredsställande. Samtidigt är frågan om den framtida rehabiliteringen föremål för utredning och med hänsyn till detta förefaller det mindre lämpligt att nu ta upp frågan om en ändrad organisation av rehabiliteringsverksamheten på ett speciellt område. De främsta fördelar som en överföring av kostnadsansvaret kan medföra är i stället av *statsfinansiell* natur. Dessa fördelar utgör inte tillräckligt starka skäl för att bryta upp de generella trygghetssystemen.

Vi har också prövat om det är lämpligt att införa en särskild *skatt eller avgift* för att kompensera det allmännas kostnader för trafikskadorna och därmed öka trafikkollektivets ekonomiska ansvar för trafikolyckorna. Vi anser att det är mindre väl förenligt med de sociala förmånernas generella karaktär att för en särskild kategori av skadefall ålägga den som är orsak till skadan att via en avgift betala det allmännas kostnader för förmånerna. Vi lägger alltså inte fram något förslag om skatt eller avgift på trafikförsäkringen.

### Regressrätt för det allmänna

Det var tidigare under vissa perioder möjligt för det allmänna att av skadevållaren återkräva vad som betalats ut som sjukersättning respektive arbetsskadeersättning. Möjligheterna att regressa försvann slutligen genom att lagen om allmän försäkring, som har ett uttryckligt regressförbud, trädde i kraft den 1 januari 1963 och genom ändringar i yrkesskadeförsäkringen den 1 januari 1969.

Vi har övervägt om det finns skäl att nu återinföra en regressrätt för det allmänna. Vi har utgått från att en sådan rätt i så fall bör omfatta alla situationer där det finns någon skadestands- eller ersättningsansvarig och alltså inte bara gälla t.ex. trafikskadorna. Kommitténs majoritet har även här stannat för att inte förorda någon ändring i gällande system, medan en minoritet anser att en reform är motiverad.

Kommittémajoriteten anser att det allmänna bör bära kostnaderna för ett grundläggande skydd i form av sjukpenning m.m. även vid händelser där det finns en ansvarig skadevållare. Utgångsläget har

därför varit detsamma som vid diskussionen om en utvidgad trafikförsäkring; nämligen att en regressrätt för det allmänna bör införas endast om betydande fördelar kan vinnas. Det är möjligt att en regressrätt skulle kunna ha en viss *preventiv effekt* och att regressverksamheten skulle kunna ge värdefull *information* om skadors uppkomst. Den främsta fördelen är dock även här de *statsfinansiella* vinsterna. Ett regresssystem skulle emellertid bl.a. leda till en ganska betydande och kostnadskrävande *administration*. Sammantaget bedöms fördelarna med en regressrätt för det allmänna inte vara tillräckligt stora för att motivera en ändrad ordning. Det nuvarande regressförbudet bör alltså bestå.

### Regressrätt eller annan rätt till kompensation för arbetsgivare

En arbetsgivare som betalar sjuklön till en skadad anställd har i dag inte möjlighet att kräva denna kostnad åter från den som är ansvarig för skadan. Det följer av att sjuklön är en så kallad samordningsförmån som enligt lagen skall räknas av när skadeståndet bestäms.

Enligt direktiven är frågan om arbetsgivarens regressrätt för sjuklön till arbetstagare som skadats genom någon annans vållande en av de punkter där effekten av nuvarande ordning har uppfattats som mindre rimlig och som kommittén skall uppmärksamma särskilt.

Vi har inte lyckats få fram några uppgifter om hur stor del av de totala *kostnaderna* för sjuklön som beror på fall där det finns en ansvarig skadevållare. Antagligen är dessa kostnader ganska små. En enskild skadehändelse, t.ex. ett rån, som leder till att en person blir sjukskriven i 14 dagar kan dock medföra kostnader som motsvarar kännbara belopp för en mindre företagare.

En majoritet inom kommittén anser att arbetsgivarna bör ges en möjlighet att få tillbaka sina kostnader i dessa situationer, medan en minoritet tar avstånd från denna tanke. Ett viktigt skäl för majoritetens ståndpunkt är hänsynen till de *små företagen*. Vidare framstår det som *orättvist* att arbetsgivaren slutligen skall svara för en förlust som orsakats av en ersättningsskyldig skadevållare, något som är särskilt stötande vid uppsåtliga brott.

Rätten till ersättning föreslås omfatta vad som utgetts i *lagstadgad och avtalsbaserad sjuklön under sjuklöneperioden*, dvs. enligt nuvarande regler de första 14 dagarna av sjukfrånvaron. Arbetsgivaren föreslås också få en rätt till kompensation för de *arbetsgivaravgifter*

som är hänförliga till utbetald sjuklön. Lagtekniskt utformas regleringen på det viset att arbetsgivaren ges en *självständig rätt* till skadestånd för nu nämnda utgifter, baserad på den personskada som har tillfogats den anställde. Detta innebär att den som är skadeståndsskyldig för personskada också blir skyldig att betala ersättning till den skadades arbetsgivare.

### Samordning av ersättningsförmåner

För närvarande regleras samordningen av förmåner vid inkomstförlust och förlust av underhåll av 5 kap. 3 § skadeståndslagen. Samordningen sker enligt *nettometoden*. Detta innebär att skadeståndet bestäms till ett belopp som motsvarar skillnaden mellan den totala skadan och de förmåner som skall avräknas. De förmåner som avräknas är dels socialförsäkringsförmåner som t.ex. sjukpenning, förtidspension och arbetskadeliivränta, dels anställningsförmåner som t.ex. sjuklön och ersättningar ur försäkringar som arbetsgivaren har bekostat.

Enligt direktiven har vi haft att pröva om samordningen i stället bör ske enligt *bruttometoden* så att skadeståndet bestäms till ett belopp som motsvarar hela skadan, varefter vissa förmåner räknas av när skadeståndet betalas ut.

Resultaten av kommitténs tidigare överväganden - att det allmänna inte bör ges regressrätt och att arbetsgivarna bör få en självständig rätt att framställa skadeståndsanspråk för sjuklönekostnader - medför att det inte finns skäl att av hänsyn till regressen övergå till samordning enligt bruttometoden. Vi förordar därför att nettometoden, som har klara praktiska fördelar, bibehålls.

När det gäller övriga skadeståndsposter, ersättning för kostnader och ideell skada, är samordningen inte reglerad i lag, men det kan följa av andra bestämmelser eller principer att vissa förmåner skall avräknas, t.ex. om förmånen är förenad med regressrätt.

Vad beträffar *kostnadsförmåner* har såvitt kan bedömas nuvarande ordning inte föranlett att den skadelidande blir över- eller underkompenserad i något avseende. Det är komplicerat att i lag reglera alla de situationer där ersättning för kostnader kan utgå och åtskilliga gränsdragningsproblem skulle kunna uppstå. Vi föreslår därför att samordningen av kostnadsförmåner inte skall regleras i lag.

Vi anser inte att samordningsreglerna i skadeståndslagen bör utvidgas till att omfatta även *ideell skada*. Som skäl för detta anförs

bl.a. att det inte i fråga om en ideell skada är möjligt att på samma sätt som vid ekonomiska förluster fastställa förlusten i pengar. Det är tveksamt om skadeföljder av rent ideell karaktär överhuvudtaget kan överkompenseras.

Vi har inte funnit någon anledning att ändra *avgränsningen* av de förmåner som skall avräknas enligt gällande lydelse av 5 kap. 3 § skadeståndslagen. *Utländska förmåner* skall enligt motivuttalanden och rättspraxis avräknas om de utgår enligt i huvudsak samma grunder som i paragrafen angivna svenska förmåner. Denna ordning är lämplig och det finns inte behov av någon närmare lagreglering.

### Regressrätt för försäkringsbolagen

Som nämnts skall vi enligt direktiven behandla försäkringsgivarnas regressrätt såväl vid *personförsäkring* som vid *skadeförsäkring*, t.ex. egendoms- eller ansvarsförsäkring. Vi skall beakta de förslag om försäkringsbolagens regressrätt som har lagts fram tidigare i olika sammanhang samt den regressöverenskommelse som försäkringsbolagen har träffat sinsemellan. Vi har vidare som underlag för att kunna ta ställning i dessa frågor utfört en undersökning av försäkringsbolagens regresspraxis.

Den nuvarande regleringen i 25 § försäkringsavtalslagen innebär vid *skadeförsäkring* att försäkringsbolag som ersätter skada inträder i den försäkrades rätt till skadestånd av annan, när denne orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller ansvarar oberoende av vållande. Någon regressrätt finns dock inte mot den som endast svarar för annans vållande (dvs. vid skadeståndsansvar för arbetsgivare och det allmänna).

Vid *personförsäkring* gäller som huvudregel att försäkringsbolaget inte får återkräva ett utbetalt försäkringsbelopp av den som framkallat försäkringsfallet eller som annars är skyldig att utge skadestånd. Denna regel är tillämplig vid s.k. summaförsäkring, dvs. då ersättning utgår med ett på förhand bestämt belopp. Om försäkringsbolaget vid olycksfalls- eller sjukförsäkring har åtagit sig att ersätta sjukvårdskostnader eller andra kostnader och förluster med det verkliga beloppet gäller samma regler som vid skadeförsäkring.

Lagens bestämmelser är dispositiva och försäkringsbolagen kan därför i villkoren förbehålla sig full regressrätt, dvs. även när skada vållats genom enkel vårdslöshet eller det är fråga om summaförsäkring. Det är vanligt att försäkringsbolagen förbehåller sig full re-



gressrätt vid skadeförsäkring. Rätten utnyttjas emellertid bara i begränsad omfattning; särskilt restriktivt tillämpas den mot privatpersoner. Detta följer bl.a. av den regressöverenskommelse som flertalet bolag är anslutna till. För personförsäkringens del är det mycket ovanligt att bolagen i villkoren förbehåller sig regressrätt utöver 25 § försäkringsavtalslagen.

I regresssammanhang är *ansvarsförsäkringen* av särskilt intresse. De allmänna villkoren för en ansvarsförsäkring innebär att försäkringsbolaget med vissa begränsningar åtar sig att betala det skadestånd som den försäkrade är skyldig att utge vid person- eller sakskada. Detta skydd har privatpersoner tillgång till genom att det ingår i villahem- eller hemförsäkringen. Under år 1999 hade 97 procent av befolkningen sådan försäkring. För företagens del gällde år 2000 att i princip alla företag hade en företagsförsäkring med ansvarsmoment eller var självförsäkrare. Av detta följer att regresskrav i allmänhet drabbar ansvarsförsäkringen.

Försäkringsbolagen har under lång tid haft tillgång till en fri regressrätt. Vår undersökning av *regresspraxis* ger vid handen att de använder regressmöjligheterna med viss försiktighet. Såvitt känt finns det inte uppgifter från andra sammanhang med kritik mot bolagens sätt att hantera regressverksamheten.

Vår slutsats är att försäkringsbolagen i regressituationerna handlar rationellt och med omdöme. Det är svårt att i lag fastställa i vilka situationer det är önskvärt med regress och en mera detaljerad reglering av regressrätten skulle snarare leda till ett komplicerat system. Till skillnad från de kommittéer som tidigare har utrett saken menar vi att det är lämpligast att låta regressrätten omfatta den skadelidandes rätt till skadestånd *utan inskränkningar*. Detta innebär att det överläts till försäkringsbolagen att från fall till fall avgöra när regress är lämplig att utföra, vilket i praktiken sker redan nu. Ansvarsförsäkringen är numera också så allmänt förekommande att ansvaret ändå fördelas på ett större kollektiv och risken för ruinerande regresskrav är liten. I de fall skadevållaren saknar försäkring bör denne vara tillräckligt skyddad genom den allmänna jämningsregeln i 6 kap. 2 § skadeståndslagen.

Det sagda gäller skadeförsäkring och sådan olycksfalls- och sjukförsäkring som inte är summaförsäkring. Ifråga om olycksfalls- och sjukförsäkring som är *summaförsäkring* gör sig andra synpunkter gällande. Vad som betalas från en summaförsäkring utgör inte ersättning för uppkommen skada och den som får försäkringsersättningen är därmed inte förhindrad att också kräva skadestånd. En

regressrätt för försäkringsbolaget är inte förenlig med detta synsätt. Det gäller också ersättning från en *livförsäkring*. Vi anser att det inte bör vara möjligt att utöva regressrätt vid sådana summaförsäkringar eller vid livförsäkringar och föreslår att detta skall framgå av en tvingande lagregel.

### Regress vid solidariskt ansvar

När flera är skyldiga att ersätta samma skada ansvarar de i regel solidariskt gentemot den ersättningsberättigade. Skadeståndslagen reglerar inte den inbördes fördelningen av ansvaret mellan de skadeståndsskyldiga, något som ofta ansetts som en lucka i lagstiftningen. I dag får man i stället falla tillbaka på allmänna principer som har utbildats i doktrin och rättspraxis.

Frågan om fördelningen av ansvaret mellan solidariskt skadeståndsskyldiga står i direkt samband med reglerna om försäkringsbolagens regressrätt. I samband med den nya reglering av regressrätten som nu föreslås bör det i skadeståndslagen införas en regel om den inbördes ansvarsfördelningen, vilken blir tillämplig bl.a. vid återkrav från en ansvarsförsäkring mot en medansvarig.

Enligt den regel vi föreslår skall ansvaret fördelas efter en *skälighetsbedömning* där omständigheterna i det enskilda fallet spelar en väsentlig roll. I paragrafen anges vissa speciella faktorer som i särskild grad bör påverka prövningen. En sådan faktor är *ansvarsgrunden*, dvs. frågan om skadeståndsskyldigheten grundas på eget eller annans vållande eller på ett strikt ansvar. En annan faktor som nämns särskilt är *graden av vållande på ömse sidor*. Vi anser däremot att det saknas skäl att särskilt hänvisa till försäkringsförhållandena i lagtexten. Detta sammanhänger bl.a. med att det med den stora spridning ansvarsförsäkringen numera har inte finns anledning att ta särskild hänsyn till den som har avstått från ett sådant skydd. Uppräkningen i paragrafen avslutas emellertid med en hänvisning till *omständigheterna i övrigt*, vilket gör det möjligt att någon gång beakta också sådana förhållanden.

Den föreslagna regeln bör föranleda att vissa specialbestämmelser i annan lagstiftning upphävs. *Miljöbalken* innehåller en fördelningsregel som i sak nära överensstämmer med den regel vi föreslår i skadeståndslagen. Vi har emellertid valt att inte nu lägga fram något förslag till ändringar i miljöbalken.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till lag om ändring i skadeståndslagen

Härigenom föreskrivs i fråga om skadeståndslagen (1972:207) dels att det skall införas en ny paragraf, 5 kap. 3 a §, med följande lydelse  
dels att 6 kap. 1 och 4 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### 3 a §

*Om en arbetsgivare betalat sjuklön under sjukperiod enligt 7 § lagen (1991:1047) om sjuklön till en anställd som tillfogats personskada, har arbetsgivaren rätt till ersättning för vad som betalats ut samt de arbetsgivaravgifter som avses i skattebetalningslagen (1997:483).*

### **6 kap.**

#### 1 §

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

*Ersättning till arbetsgivare enligt 5 kap. 3 a § kan jämkas om den anställde har medverkat till skadan på sätt som anges i första stycket eller om vållande på arbetsgivarens sida har medverkat till skadan.*

Jämkning av skadestånd enligt första *eller andra* stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Jämkning av skadestånd enligt första, *andra eller tredje* stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

## **6 kap.**

### **4 §**

Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem.

*Vad de solidariskt ansvariga har betalat i skadestånd skall slutligen fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, graden av vållande på ömse sidor samt omständigheterna i övrigt.*

---

Denna lag träder i kraft den ...

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410) att 12 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 12 §

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

*Ersättning till arbetsgivare enligt 5 kap. 3 a § skadeståndslagen kan jämkas om den anställde har medverkat till skadan på sätt som anges i första stycket eller om vållande på arbetsgivarens sida har medverkat till skadan.*

Jämkning enligt första *eller andra* stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Jämkning enligt första, *andra eller tredje* stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

---

Denna lag träder i kraft den ...

### 3 Förslag till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413)

Härigenom föreskrivs i fråga om brottsskadelagen (1978:413) att 5 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Brottsskadeersättning med anledning av personskada bestäms enligt 5 kap. 1–5 §§ skadeståndslagen (1972:207). Livränta betalas dock endast när ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes framtida vård eller försörjning. Livränta värdesäkras enligt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor.

5 §

Brottsskadeersättning med anledning av personskada bestäms enligt 5 kap. 1–3 och 4–5 §§ skadeståndslagen (1972:207). Livränta betalas dock endast när ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes framtida vård eller försörjning. Livränta värdesäkras enligt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor.

Brottsskadeersättning med anledning av kränkning bestäms enligt 5 kap. 6 § första stycket skadeståndslagen.

Brottsskadeersättning med anledning av sakskada bestäms enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen.

I fråga om brottsskadeersättning tillämpas också 6 kap. 3 § skadeståndslagen. Rätten till brottsskadeersättning faller dock inte bort, om en ansökan om ersättning före dödsfallet gjorts hos Brottsoffermyndigheten.

---

Denna lag träder i kraft den .....

#### 4 Förslag till lag om ändring i patientskadelagen (1996:799)

Härigenom föreskrivs i fråga om patientskadelagen (1996:799) att 9 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 9 §

När patientskadeersättning bestäms avräknas ett belopp om en tjugonedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller när ersättningen bestäms.

När patientskadeersättning bestäms avräknas ett belopp om en tjugonedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller när ersättningen bestäms. *Avräkning görs i första hand från annan ersättning än som avses i 5 kap. 3 a § skadeståndslagen (1972:207).*

---

Denna lag träder i kraft den ...

## 5 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) att 15 kap. 27 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **15 kap**

#### 27 §

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare *eller*, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast

1. av passageraren eller dennes rättsinnehavare

2. vid dödsfall, av den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207)

3. av arbetsgivare som har rätt till ersättning enligt 5 kap. 3 a § skadeståndslagen.

---

Denna lag träder i kraft den ....



## 6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1991:1395) om försäkring mot kostnader för sjuklön enligt 17 § lagen (1991:1047) om sjuklön

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1991:1395) om försäkring mot kostnader för sjuklön enligt 17 § lagen (1991:1047) om sjuklön att det skall införas en ny paragraf, 14 a §, med följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

14 a §

*Om ersättning för sjuklön  
betalats ut från försäkringen in-  
träder försäkringskassan intill det  
utbetalade beloppet i arbets-  
givarens rätt till ersättning enligt  
5 kap. 3 a § skadeståndslagen  
(1972:207).*

---

Denna förordning träder i kraft den ...

## 7 Förslag till lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1927:77) om försäkringsavtal att 25 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 25 §

*Har i följd av skadeförsäkring försäkringsgivaren i ersättning för skada utgivit belopp, som försäkringshavaren ägt rätt att såsom skadestånd utkräva av annan, försäkringsgivaren i rätten mot den andre, där denne uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Sådan rätt till återkrav föreligger dock icke mot den som enligt 3 kap. 1 eller 2 § skadeståndslagen (1972:207) svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande.*

*Belopp, som utgivits i anledning av liv-, olycksfalls- eller sjukförsäkring, äge försäkringsgivaren ej återkräva av den, som framkallat försäkringsfallet eller eljest i anledning därav är pliktig att gälda skadestånd; dock att, där i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring försäkringsgivaren förbundit sig att för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster, som olycksfallet eller*

*Vid skadeförsäkring inträder försäkringsgivaren i den försäkrades rätt till skadestånd med anledning av skadan, i den mån denna omfattas av försäkringen och ersätts av försäkringsgivaren. Detsamma gäller vid olycksfalls- eller sjukförsäkring i fråga om ersättning för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som försäkringsgivaren har åtagit sig att ersätta med det verkliga beloppet.*

*Vid personförsäkring får försäkringsgivaren inte kräva tillbaka försäkringsersättning utöver vad som följer av första stycket från den som framkallat försäkringsfallet eller annars är ersättningskyldig med anledning av detta. Försäkringsvillkor av annan innebörd är utan verkan.*

*sjukdomen medfört, utgiva ersättning med verkliga beloppet av utgifterna eller förlusterna, vad sålunda av försäkringsgivaren utgivits må återkrävas, efter ty i första stycket är stadgat.*

---

1. Denna lag träder i kraft den ....
2. I stället för 25 § första stycket i den nya lydelsen gäller äldre bestämmelser för försäkringar som har meddelats före ikraftträdandet.
3. I stället för 25 § andra stycket i den nya lydelsen gäller äldre bestämmelser om försäkringsfallet har inträffat före ikraftträdandet.

## **8 Förslag till lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart**

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart att 8 § skall upphöra att gälla.

---

Denna lag träder i kraft den ....

## 9 Förslag till lag om ändring i lagen (1933:269) om ägofred

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1933:269) om ägofred att 5 kap. 47 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### 47 §

Kommer någons hemdjur olovligen in å annans ägor och gör därå skada, vare djurets ägare pliktig ersätta skadan, ändå att han ej är därtill vållande. *Vad ägaren sålunda nödgats utgiva äger han söka åter av den, som vållat skadan.*

Kommer någons hemdjur olovligen in å annans ägor och gör därå skada, vare djurets ägare pliktig ersätta skadan, ändå att han ej är därtill vållande.

Vad nu stadgats om ägare till hemdjur gälle ock den, som mottagit djuret till underhåll eller nyttjande.

---

Denna lag träder i kraft den ....

## 10 Förslag till lag om ändring i lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter att 6 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §

Skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare, ändå att han ej är vållande till skadan. *Vad ägaren sålunda nödgats utgiva äger han söka åter av den som har vållat skadan.*

Skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare, ändå att han ej är vållande till skadan.

Vad nu stadgats om ägare till hund gäller ock den som mottagit hunden till underhåll eller nyttjande.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller inte för skada som orsakas av en tjänstehund när en polisman använder den i tjänsten, om den skadelidande har betett sig på ett sådant sätt att det har varit påkallat att ingripa mot honom.

Vid tillämpningen av tredje stycket skall med polisman likställas sådan vaktpost eller annan som vid försvarsmakten tjänstgör för bevakning eller för att upprätthålla ordning.

---

Denna lag träder i kraft den ....

# 1 Kommitténs uppdrag m.m.

## 1.1 Bakgrunden till uppdraget

Den som drabbas av en personskada har ofta rätt till ersättning från flera olika håll, såsom från det offentliga försäkringssystemet, från frivilliga försäkringar av olika slag och från skadevållaren i form av skadestånd. En grundläggande regel är emellertid att den skadelidande inte bör ha rätt till mer än full ersättning för en skada. Det finns därför behov av regler om hur de olika ersättningsformerna skall samordnas med varandra när den skadelidande får sin ersättning. Det krävs även regler för det fall att den som har betalat ersättning skall ha rätt att rikta återkrav mot den som har orsakat skadan. Sådana regler återfinns bl.a. i 5 kap. 3 § skadeståndslagen (SkL) och i 25 § lagen (1927:77) om försäkringsavtal.

I Sverige har skadeståndet fått en förhållandevis undanskymd position när det gäller personskadeersättning. Tyngdpunkten har i stället legat på socialförsäkringssystemet och obligatoriska försäkringar som t.ex. trafikförsäkringen. Skadeståndets skadeförebyggande och skadebegränsande funktion har tillmätts relativt liten vikt i ersättningssystemet och det har inte setts som något huvudintresse att kostnaderna för personskador förs över till den som orsakat skadan.

Detta går tillbaka till överväganden som gjordes under det reformarbete som ledde fram till skadeståndslagen som trädde i kraft den 1 juli 1972. I propositionen anförde justitieministern att regelsystemet borde tillgodose kraven på social rättvisa och trygghet samtidigt som det borde leda till ett rationellt utnyttjande av samhällets och enskildas ekonomiska resurser. Skadeståndsrätten bedömdes som ett ofullkomligt instrument för detta. Framför allt ansågs den inte kunna bereda enskilda skadelidande ett tillfredsställande ekonomiskt skydd vid personskador. Även skadeståndets preventiva funktion ifrågasattes.<sup>1</sup> En viss omsvängning i synsättet har sedermera

---

<sup>1</sup> Se prop. 1972:5 s. 78 ff.

skett genom tillkomsten av miljöskadelagen (1986:225, numera ersatt av 32 kap. miljöbalken) och produktansvarslagen (1992:18).

Det är nu snart 30 år sedan skadeståndslagen trädde i kraft och de nuvarande principerna för samordning mellan olika ersättningsformer vid personskada är delvis omdebatterade. Samtidigt har utvecklingen av olika försäkringslösningar inom det privata försäkringsområdet varit betydande. Det har också i olika sammanhang påpekats att det finns anledning att göra en mer allmän översyn av reglerna om samordning mellan å ena sidan skadestånd för personskada och å andra sidan försäkring och andra förmåner i anledning av skadan.<sup>2</sup> Regeringen har därför tillsatt denna kommitté för att utvärdera ersättningsystemet och närmare studera dess effekter.

## 1.2 Allmänt om direktiven

Kommitténs huvuduppgift är att ta ställning till vem som i olika situationer slutligt skall svara för ersättningen till den som drabbas av en personskada. Samtidigt betonas att skyddet för enskilda skadelidande mot ekonomiska följder av personskador inte får försämrats. Det innebär enligt direktiven bl.a. att det allmänna även fortsättningsvis skall tillförsäkra den skadelidande ekonomisk trygghet vid sjukvård och sjukfrånvaro från arbetet. Vidare får det inte bli besvärligare för den skadelidande att få ut ersättning när väl en personskada har inträffat. En annan utgångspunkt är att den skadelidande fortfarande inte bör bli överkompenserad för ekonomiska skador.

Andra förhållanden som vi har att ta hänsyn till är att regelsystemet bör vara någorlunda enkelt och överskådligt, samtidigt som ersättningsansvaret måste fördelas på ett sätt som kan uppfattas som rimligt. Regleringen bör vidare motverka skador och skaderisker. Även rättsekonomiska aspekter skall tillmätas stor betydelse och det bör eftersträvas att ersättningssystemet är samhällsekonomiskt effektivt.

I direktiven framhålls också att vi skall beakta fördelarna med dagens system där skadeståndet spelar en relativt underordnad roll. Det nuvarande systemet innebär att det ekonomiska ansvaret är spritt på olika håll och därmed är mindre betungande än ett skadeståndsansvar annars kan bli. Detta system har även fått till följd att skaderegleringen är förknippad med förhållandevis små transaktionskostnader och att tvisterna är få. Samtidigt är ansvarsförsäkring

---

<sup>2</sup> Se bl.a. bet. 1995/96:LU3 s. 6 och 1996/97:LU9 s. 5 f.



vanligt förekommande vilket innebär att effekten av ett ökat skadeståndsansvar pulveriseras. Dessa omständigheter, liksom praktiska hänsyn och effektivitetsaspekter i övrigt, skall enligt direktiven tillmätas stor betydelse.

Vad som ovan beskrivits är de övergripande utgångspunkter som vi har att ta hänsyn till enligt direktiven. I övrigt är vissa frågor särskilt angivna i direktiven. Hit hör utformningen av reglerna om samordning i 5 kap. 3 § SkL, möjligheterna för offentliga och privata försäkringsgivare och andra att rikta återkrav mot den ansvarige skadevållaren samt vissa följdfrågor. Dessa särskilt angivna frågor är närmare beskrivna i avsnitt 4.2.

Vissa andra frågor är däremot uttryckligen undantagna i direktiven. Vi skall inte pröva rent socialförsäkringsrättsliga frågor, som ersättningsnivåerna inom den allmänna försäkringen, och inte heller rent skadeståndsrättsliga frågor, som grunderna för skadeståndsansvaret eller vilka slags skador skadeståndsansvaret bör omfatta. Vi skall inte heller gå in på försäkringsrättsliga spörsmål som inte har direkt betydelse för frågorna om samordning, t.ex. möjligheten till direktkrav mot skadevållarens ansvarsförsäkring.

Utöver de frågeställningar som berörs i direktiven har vi även uppmärksammat vissa problem och frågor i samband med att vi under inledningen av vårt arbete har gått igenom de enskilda skadedområdena. Vi återkommer till detta under avsnitt 4.4 nedan.

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

### 1.3 Kommittéarbetet

Arbetet inleddes i maj 1999. Kommittén har sammanträtt vid 18 tillfällen. Därutöver har ordföranden och sekretariatet haft ett stort antal sammanträden med kommitténs experter i olika sammansättningar.

Vid sammanträdena har kommittén haft besök av personer verkamma inom olika områden som berörs av uppdraget, bl.a. företrädare för Patientförsäkringsföreningen, arbetsmarknadens parter, Brottsoffermyndigheten, olika försäkringsbolag och Riksförsäkringsverket. Sekretariatet har också haft enskilda möten och omfattade kontakter på annat sätt med företrädare för försäkringsbolag, myndigheter, fackliga organisationer och branschorgan m.m.

Vad gäller de internationella förhållandena har sekretariatet haft kontakter med justitiedepartementen och andra departement i Finland,

Norge och Danmark. Upplysningar har även inhämtats från andra myndigheter och branschorgan i dessa länder. Ordföranden jämte sekretariatet har besökt justitieministeriet och Trafikförsäkringscentralen i Finland för att inhämta upplysningar om bl.a. den finländska trafikförsäkringen. Sekretariatet har även haft kontakter med den finländska Skadekommittén. Något utredningsarbete som motsvarar vårt uppdrag pågår inte i något av de andra nordiska länderna.

När det gäller förhållandena i vissa europeiska länder utom Norden har kommitténs experter Bill Dufwa och Harald Ullman bistått kommittén med uppgifter. Bill Dufwas redogörelse återfinns i *bilaga 2*.

Kommittén har särskilt haft att bedöma vad olika lösningar kan få för konsekvenser för preventionen mot skador och skaderisker, varvid speciellt rättsekonomiska aspekter varit betydelsefulla. I denna del har kommittén anlitat professorn i nationalekonomi vid Linköpings universitet Göran Skogh som tillsammans med doktoranden Jesper Katz utfört en undersökning om rättsekonomiska aspekter på skadeståndsrätt och regress vilken återfinns som *bilaga 3*. Delar av slutsatserna redovisas även i avsnitt 5 och 6.

Kommittén har tillställt tio försäkringsbolag samt Trafikförsäkringsföreningen en enkät avseende regresspraxis. Enkäten och svaren redovisas i *bilaga 4* samt i avsnitt 9.

## 2 Den skadeståndsrättsliga diskussionen

Sedan lång tid har det i Sverige liksom i andra länder pågått en diskussion om skadeståndsansvarets grund. I detta avsnitt skall något sägas om huvudlinjerna i debatten, främst såvitt avser personskador. Någon mer utförlig analys är det inte fråga om.

### 2.1 Skadeståndslagen

#### 2.1.1 Bakgrunden

Den äldre diskussionen om skadeståndsansvaret utgick från ansvaret för eget vållande enligt culparegeln. Skadeståndet uppfattades som en rättvis reaktion mot en begången orätt.<sup>1</sup> Regler om skadestånd på grund av brott fanns i 1864 års strafflag, men det var först genom 1972 års skadeståndslag som Sverige fick skrivna regler med giltighet för hela skadeståndsrätten. De skadeståndsrättsliga frågorna hade dessförinnan väsentligen varit reglerade i rättspraxis.

Uppfattningen att skadeståndet borde ses i samband med försäkringsväsendet, inklusive socialförsäkringen, och att målet borde vara en rationell samordning av dessa ersättningar framfördes för första gången i Sverige av Ivar Strahl under 1940-talet. Resonemang av denna typ framträdde därefter i ett utlåtande av första lagutskottet till 1946 års riksdag.

Enligt utskottet borde man vid en eventuell revision av skadeståndsrätten ta stor hänsyn till försäkringsväsendets skadeutjämnande möjligheter; det var ingalunda uteslutet att skadeståndsreglerna i en framtid kunde utformas så att de i likhet med viss försäkringsverksamhet fick till huvudsaklig uppgift att skapa social trygghet. Vid en blivande översyn borde de sociala synpunkterna starkt beaktas. Möjligheten att i större eller mindre utsträckning samordna skadeståndsrätten med socialförsäkringen och den allmänna

---

<sup>1</sup> Se Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl. 2000 s. 45.

socialpolitiken borde inte lämnas ur sikte. Det ansågs inte uteslutet att avsevärda ändringar i gällande skadeståndsrätt kunde finnas påkallade från socialpolitisk synpunkt. Särskilt kunde ifrågasättas om den skadelidandes möjlighet till skadestånd i så hög grad borde bero av det sätt på vilket skada uppkommit.

Strahl fick därefter, år 1947, i uppdrag att utföra en förberedande utredning om lagstiftning på skadeståndsrättens område. En av de bärande tankegångarna i utredningen var att skadeståndsrätten i sin helhet borde anpassas till den tekniska och sociala utvecklingen och att en sådan anpassning kunde ske genom att man i vidsträckt omfattning skulle låta försäkringsersättning avlösa skadeståndet. Ersättning på grund av personlig skadeståndsskyldighet framstod som i många avseenden underlägsen försäkringsersättning. Försäkringsväsendet ansågs ha betydande fördelar framför skadeståndsrätten från trygghetssynpunkt; det ger den skadelidande ersättning också när ingen kan göras ansvarig för skadan, garanterar att ersättning verkligen utgår och möjliggör att skaderiskerna förvandlas till en beräknelig kostnad, fördelad på en större krets. Strahl påpekade att försäkringsersättning redan utgick vid flertalet skadefall, i all synnerhet när det gällde personskador. Det var sålunda den ersättande funktionen som sattes främst och från den skadelidandes synpunkt ansågs behovet av ersättning lika stort hur än skadan uppstått. Systemet skulle gå ut på en olycksfallsförsäkring av hela folket till belopp som för gemene man kunde vara någorlunda tillfredsställande. Ville någon ha ersättning därutöver fick han försäkra sig själv. Skadeståndsanspråk skulle på längre sikt endast kunna göras gällande som regress från försäkringen, och detta i den mån det var motiverat av preventionshänsyn. Beträffande sakskada kunde ett motsvarande system inte uppnås; här fick försäkring ske på eget initiativ.<sup>2</sup>

Strahls förslag är det som gjort starkast intryck på den följande diskussionen och i propositionen till skadeståndslagen framträder intrycken av Strahls tankegångar starkt.

---

<sup>2</sup> Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område, SOU 1950:16.

### 2.1.2 1972 års proposition

Propositionen inleddes med en längre principdiskussion med kritik av den traditionella skadeståndsrätten, bl.a. ifrågasattes skadeståndets förebyggande effekt. Denna diskussion utmynnade i att skadeståndsrätten i framtiden snarare borde inskränkas än utvidgas. Försäkringar ansågs vara en bättre lösning för att fördela riskerna än traditionellt skadestånd och vidare betonades att *behovet* av ersättning var lika stort oavsett hur skadan uppkommit.

Såsom rättspolitiskt mål sattes att tillskapa ett regelsystem för fördelningen bland medborgarna av de ekonomiska förlusterna i följd av skadefall som tillgodoser allmänt erkända krav på social rättvisa och trygghet och som samtidigt leder till det mest rationella utnyttjandet av samhällets och enskildas ekonomiska resurser. En given utgångspunkt för detta var att ersättningssystemet utformades så att det främjade strävandena att förebygga skador och nedbringa antalet skadefall.<sup>3</sup>

En grundläggande skadeståndsrättslig princip är den s.k. culpa-regeln, vilken innebär att den som uppsåtligen eller av vårdslöshet har vållat annan person skada är skyldig att ersätta skadan. Departementschefen menade att culpa-regeln var bristfällig i flera avseenden, bl.a. då den inte alltid ger ersättning där detta är motiverat från sociala rättvise- och trygghetssynpunkter och inte tar tillräcklig hänsyn till de enskilda parternas ekonomi och till graden av skuld på den ansvariges sida. Vidare sades att culpa-regelns effektivitet beror på skadevållarens betalningsförmåga eller den eventuella förekomsten av ansvarsförsäkring samt att culpa-begreppets vaghet kan leda till rättsosäkerhet och dyrbar administration.

Det var enligt departementschefen inte heller tänkbart att ersätta culpa-regeln med en regel om objektivet ansvar, oberoende av uppsåt eller vårdslöshet. Han konstaterade visserligen att genomförandet av ett objektivet ansvar för särskilt farlig eller riskfylld verksamhet som t.ex. biltrafiken eller atomenergiverksamheten hade medfört förbättringar av skyddet för åtskilliga kategorier av skadelidande. Samtidigt riktade han i princip samma invändningar mot det objektiva ansvaret som mot culpa-regeln. Under alla förhållanden betraktades det som en nästan omöjlig uppgift att åstadkomma allmängiltiga och från sociala synpunkter godtagbara kriterier för en avgränsning av de områden där det strikta ansvaret skulle gälla. Den skadelidandes ersättningsbehov borde nämligen vara avgörande och inte den

<sup>3</sup> Se prop. 1972:5 s. 83.

godtyckliga gränsen mellan farlig och icke farlig verksamhet. Departementschefen anförde vidare att även en kombination av objektivet ansvar med obligatorisk ansvarsförsäkring hade brister, bl.a. beroende på att uppsåtligt orsakade skador måste undantas från försäkringsskyddet och att fördelningen av kostnaderna skulle komma att ske från försäkringstekniska och inte från socialt godtagbara synpunkter. Han ansåg att objektivet ansvar i förening med obligatorisk försäkring bara borde införas i undantagsfall på områden med särskilt framträdande skaderisker eller där verksamheten på grund av sin art medför specifika skaderisker. I stället borde reformarbetet inriktas på andra ersättningsanordningar än de med skadeståndsrättslig grund, dvs. på försäkringslösningar.

Det låg då nära till hands att för vissa typer av verksamheter låta kostnaderna för försäkringen belasta den som bedrev verksamheten och skapade riskerna. Som exempel nämndes att skador till följd av medicinsk felbehandling skulle kunna bäras av vårdgivarna via försäkringspremier. Visserligen kunde det skenbart synas som om man lika väl kunde gå fram skadeståndsvägen men enligt departementschefen hade försäkringssystemen den fördelen att de kunde skraddarsys för olika behov och ändamål varvid ersättningarna kunde differentieras efter vad som ansågs önskvärt från sociala och samhällsekonomiska synpunkter. I första hand skulle dessa försäkringar byggas på frivillig väg men det kunde också bli aktuellt att med lagstiftning tvångsvis genomföra direkta försäkringsanordningar till förmån för de skadelidande, dock utan att bygga systemet på skadeståndsrättslig grund.<sup>4</sup>

Vad som inspirerat dessa uttalanden var uppenbarligen de nya försäkringsformer som vid denna tid aktualiserades för personskadornas del, nämligen trygghetsförsäkringen, patientförsäkringen och avtalsgruppsjukförsäkringen. Skadeståndslagen sågs närmast som ett provisorium i avvaktan på försäkringslösningar.

Det har ansetts som ett ganska originellt drag i en proposition att den med sådan energi kritiserar bl.a. de grundläggande reglerna i det lagförslag som samtidigt läggs fram. Skadeståndslagen bygger ju på ett ansvar för vållande, och lagen var vid sin tillkomst behäftad med alla de svagheter som enligt propositionen kännetecknade ett system byggt på culparegeln.<sup>5</sup> Propositionens principdiskussion har också kritiserats från flera håll. Jan Hellner anförde bl.a. att det rättspolitiska målet närmast gav intryck av att bygga på en övertro på möjligheterna

<sup>4</sup> Se a. prop. s. 78 ff., särskilt s. 85-93.

<sup>5</sup> Se Bengtsson, *Det skadeståndsrättsliga reformarbetet*, Uppsala universitet, 1976 s. 91 f.

att kombinera olika syften och pekade på motsättningen mellan skadeståndet som påföljd och skadeståndet som ersättning. Han konstaterade att det finns många andra sätt att prevenera mot skador än att ålägga skadeståndsskyldighet som påföljd, men att det finns ganska få möjligheter att bereda tillfredsställande ersättning – särskilt om man anser att ersättningen bör återställa det ekonomiska tillstånd som rådde före skadan – utan att tillgripa skadestånd.<sup>6</sup>

### 2.1.3 Utvecklingen efter skadeståndslagen

År 1975 kompletterades skadeståndslagen med nya regler om bestämmande av skadestånd vid personskada m.m.<sup>7</sup> Reglerna ersatte de bestämmelser i 1864 års strafflag vilka hade förts över till 5 kap. skadeståndslagen i huvudsakligen oförändrat skick i avvaktan på en översyn. Ersättningsregleringen gjordes utförligare. Bland annat kompletterades bestämmelsen om ersättning för ideell skada med en post olägenheter i övrigt till följd av skadan. Vidare infördes i 5 kap. 3 § regler om avräkning av vissa förmåner när skadeståndet bestäms. Bland övriga nyheter som tillkom i detta sammanhang kan nämnas ändrade regler om medverkan till egen skada i 6 kap. 1 § samt en allmän jämningsregel i 6 kap. 2 §.

Genom 2001 års lagstiftning, som trätt i kraft den 1 januari 2002, har skett ytterligare ändringar för att stärka rätten till skadestånd för ideell skada.<sup>8</sup> Förändringarna innebär bl.a. att nära anhöriga till den som dödas genom en skadeståndsgrundande handling har en lagstadgad rätt till ersättning för de psykiska besvär som uppkommit på grund av dödsfallet. En ny ersättningspost kallad särskilda olägenheter har införts med ett snävare innehåll än den tidigare posten olägenheter i övrigt. Samtidigt skall fysiskt och psykiskt lidande omfatta vissa skadeföljder som inte omfattades tidigare. En annan förändring är att rätten till omprövning av skadestånd har utvidgats till att avse även ersättning för kostnader och ideell skada.

Flertalet personskador ersätts numera till stor del av socialförsäkringen samt olika former av enskilda försäkringar på den skadelidandes sida. En utvecklingslinje inom den svenska personskaderätten har vidare varit framväxten av kollektiva försäkringssystem, som ger de skadelidande rätt till ersättning direkt från försäkringen enligt

<sup>6</sup> Se Hellner, Värderingar i skadeståndsrätten, Festskrift till Ekelöf, 1972 s. 334.

<sup>7</sup> Se SOU 1971:83 och 1973:51 samt prop. 1975:12.

<sup>8</sup> Se prop. 2000/01:68.

huvudsakligen skadeståndsrättsliga normer utan att det behöver visas att skadan har vållats uppsåtligt eller av vårdslöshet, s.k. no-fault-försäkringar. Detta reformarbete har resulterat i bl.a. trafikskadelagen, järnvägstrafiklagen, miljöskadelagen (reglerna är numera flyttade till miljöbalken) och patientskadelagen, vilka alla bygger på ett strikt ansvar. No-fault-försäkringar har också införts utan stöd av lag, genom privata överenskommelser, t.ex. trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA) och läkemedelsförsäkringen. Denna utveckling av personskaderätten har i internationella skadeståndssammanhang brukat betecknas den svenska modellen. Denna kännetecknas av en pragmatisk inställning hos lagstiftaren som visar sig på två sätt. Dels har arbetet på särskilt förmånliga ersättningssystem inriktats på områden där det varit praktiskt möjligt att införa sådana system, dels har man avstått från lagstiftning om tillfredsställande ordning införts på frivillig väg. Huvudsaken har varit att reglerna kommit till stånd, medan det varit av underordnad betydelse om det skett genom lagstiftning eller ej.<sup>9</sup>

Utvecklingen på personskadeområdet under de senaste årtiondena innebär att de skadelidandes behov av ersättning har satts i främsta rummet. Intresset har flyttats över från skadegöraren till den skadelidande. Preventionssynpunkter har däremot i ringa grad präglat lagregler och försäkringssystem, fränsett kanske produktansvarslagen.<sup>10</sup>

## 2.2 Skadeståndets funktioner

Med skadeståndets funktioner avses verkningar av skadeståndsreglernas upprätthållande som ger en förklaring till att reglerna anses nyttiga och lämpliga.<sup>11</sup> Som huvudfunktioner brukar anges *reparation eller ersättning och prevention*. Utöver dessa omtalas även ett antal andra funktioner såsom pulvrering av förlusterna, kostnadsplacering, rättvisa, rättskänsla och moral.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Se SOU 1992:84 s. 56 ff.

<sup>10</sup> Se Bengtsson, Ersättningsrätt på 2000-talet, s. 116.

<sup>11</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 37.

<sup>12</sup> Se t.ex. Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga III, 1993 nr 4753 ff. och Andersson, Skyddsändamål och adekvans, 1993 s. 319 ff.



## 2.2.1 Reparation

Avseende reparation skiljer man vanligen mellan *restitution* och *behovstäckning*.<sup>13</sup> Med restitution avses återställandet av det tillstånd som rubbats genom skadan. Med behovstäckning avses vissa grundläggande behov och denna funktion kan alltså uppfyllas utan ett totalt återställande. Traditionellt gäller skadeståndsrätten reparation genom restitution, medan socialförsäkring prioriterar en miniminivå av behovstäckning.<sup>14</sup> Som framgår av vad som tidigare nämnts framträder strävan att tillgodose *behovet* av ersättning mycket tydligt i förarbetena till skadeståndslagen. Häremot har anförts den *trygghet* som restitutionen medför. För den som lider en skada är tryggheten ringa om han efter skadan blott har rätt att få sina viktigaste behov tillgodosedda, utan hänsyn till omständigheterna under vilka skadan inträffade och utan hänsyn till hans ekonomiska ställning före skadan.<sup>15</sup> Mot skadeståndsrättens förmåga att ersätta skadan har å andra sidan anförts bl.a. att det skadeståndsrättsliga systemet inte ersätter skador som beror på olyckor, att många omständigheter kan hindra att den skadade faktiskt får det skadestånd han har rätt till och att det är svårt att fastställa storleken av ersättningen.<sup>16</sup> Det har dock påpekats att den reparativa funktionen inte kan överföras till skadeståndsrätten som normsystem eftersom skadeståndsrättens syfte inte är att utge full ersättning till alla skadelidande utan att skilja det oacceptabla handlandet från det acceptabla.<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Se Hellner, a.a. s. 310 ff.

<sup>14</sup> Se Hellner, a.a. s. 314 ff. och Andersson, a.a. s. 323 ff.

<sup>15</sup> Se Hellner, a.a. s. 311.

<sup>16</sup> En rättssociologisk undersökning, som avser dansk socialförsäkring har genomförts av von Eyben. (Kompensation for personskade II, 1988 s. 509, 511 och 633). Av undersökningen, som tar sikte på ansvaret för personskada, tycks framgå följande. Jämför man skadeståndet med den roll som spelas av allmän försäkring, arbetsskadeförsäkring och privat försäkring finner man att skadeståndet har den minsta betydelsen. Skillnaden blir särskilt stor i förhållande till socialförsäkringen. Medan skadeståndet står för 10,1 procent av all ersättning, svarar socialförsäkringen för 61,3 procent. Mera blygsam är skillnaden mot arbetsskadeförsäkringen, som upptar 16,2 och den privata försäkringen som ger 12,4 procent. Ser man till olika slag av olyckor, blir resultatet ett annat. Skadeståndet spelar en väsentlig roll vid trafikskadorna; det står för 17,7 procent av all ersättning. En ringa roll spelar skadeståndet däremot vid arbetsskador (1,2 procent) och olyckor i hemmen (1,6 procent).

<sup>17</sup> Se Dufwa, a.a. nr 4758.

### 2.2.2 Prevention

Till skillnad från funktioner som t.ex. reparation och kostnadsöverflyttning hänför sig *preventionen* inte till en situation där skada redan inträffat. Att skadeståndet i och för sig har en viss preventiv effekt är nog en allmän uppfattning, även om meningarna är i hög grad delade om hur stor denna är och när den får betydelse. Hellner anför att även om det är oviss om skadeståndsansvaret generellt har en preventiv verkan, finns det otvivelaktigt situationer i vilka det verkar stimulerande till aktsamhet.<sup>18</sup>

Preventionen kan indelas i en *avskräckande* och en *moralbildande* funktion. Avskräckningen går ut på att den enskilde på grund av skadeståndshotet avhåller sig från de för andra riskabla handlingarna. Med moralbildning avses den indirekta påverkan på medborgarna som kan bestå i att de genom regelbundenheten i rättsskipningen bibringas den uppfattningen att det är deras plikt att förhålla sig så att de inte orsakar skador.<sup>19</sup> I den äldre rättsvetenskapliga debatten är det särskilt den moralbildande funktionen som framhålls.<sup>20</sup> Mot resonemanget kan invändas att det förutsätter att de som handlar har information om lagens *inhåll* och att lagen är *effektiv*, så att rättsstridiga handlingar verkligen upptäcks och beivras.<sup>21</sup> Det har dessutom satts i fråga om det förhållandet att någon ansetts handla culpöst nödvändigtvis behöver innefatta något klander. Samhället har blivit mer tekniskt, vilket visar sig på det sättet att oaksamhet inte längre behöver vara en överträdelse av det gamla bonuspaterfamilias-idealet, utan kan innebära åsidosättande av en teknisk norm. Detta tekniska fel kan inte på samma sätt som de gamla normerna gripa tag i den allmänna moraluppfattningen.<sup>22</sup> Från rättsvetenskapligt håll framhålls ofta att uttalandena om skadeståndets preventiva effekt väsentligen stöder sig på obevisade antaganden och att skadeståndets betydelse som preventionsfaktor kommer an på vilka *reaktioner* förutom skadeståndet man räknar med och vilka *faktorer* som i övrigt kan uppmuntra till försiktighet. Som reaktioner nämns främst straffet och bland faktorer som kan uppmuntra till försiktighet olycksförebyggande verksamhet, upplysningsverksamhet, risken att själv råka ut för skada och obehaget av att orsaka någon annan skada.

---

<sup>18</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 43.

<sup>19</sup> Se Andersson, a.a. s. 32.

<sup>20</sup> Se Ekelöf, Straffet, skadeståndet och vitet, 1942 s. 92 ff. och Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl. 1972 s. 13 ff.

<sup>21</sup> Jfr Roos, Ersättningsrätt och ersättningssystem, 1990 s. 46

<sup>22</sup> Se Conradi, Preventionen i ersättningsrätten - finns den? SvJT 1987 s. 416.

Att skadeståndsskyldigheten ofta drabbar någon som ej själv varit vårdslös, t.ex. en arbetsgivare, bidrar också till ovissheten om skadeståndets preventiva funktion. Till detta kommer att det ofta inte är den skadeståndsskyldige själv utan ett försäkringsbolag som betalar skadeståndet.<sup>23</sup> När det gäller *rangordningen* av funktionerna är den gängse uppfattningen att prevention intar en andrahandsposition efter reparation; man ser i så fall preventionen som en önskad biprodukt.

I brist på sociologiska undersökningar utifrån svenska förhållanden är det svårt att uttala sig om hur reglerna verkar.<sup>24</sup> Denna osäkerhet kan emellertid inte tas till intäkt för att skadeståndsrätten skulle sakna preventiv funktion. Det har framhållits att en mer nyanserad attityd inte bara bör gälla frågan om prevention eller reparation. Den bör innebära att en prioritering kan ske av det ena eller andra alltefter skadeområden. Preventionen kan antas ha större betydelse i fråga om vissa typer av skador, exempelvis rena förmögenhetsskador, än beträffande andra.<sup>25</sup> En åtskillnad kan också göras mellan person- och sakskador. I förarbetena till skadeståndslagen uttalade sålunda departementschefen att den preventiva effekten sannolikt är större på egendomsskadornas område.<sup>26</sup> Vidare antas preventionen vara särskilt viktig på miljöskadeområdet, bl.a. på grund av de begränsade möjligheterna till ansvarsförsäkring.

### 2.2.3 Prevention och ansvarsförsäkring

En av invändningarna mot tanken att skadeståndet har stark preventiv betydelse är att skadeståndet ofta inte betalas av den skadeståndsskyldige själv utan av ett försäkringsbolag. Förekomsten av ansvarsförsäkring skulle kunna medföra att de försäkrade blir mindre aktsamma, vilket påverkar skadefrekvensen och ökar skaderisken. När det gäller den avskräckande effekten i individuella fall antas försäkringsskyddet inverka, men däremot inte i fråga om den moralbildande effekten.<sup>27</sup>

<sup>23</sup> Se vidare avsnitt 2.2.3 samt Hellner & Johansson, a.a. s. 41 f.

<sup>24</sup> Göran Skogh redogör i sin undersökning för vissa undersökningar utförda i bl.a. USA, se bilaga 3.

<sup>25</sup> Se Dufwa, a.a. nr 4767.

<sup>26</sup> Se prop. 1972:5 s. 97.

<sup>27</sup> Se Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, 1998 s. 154 f. Karlgren anger dock att ansvarsförsäkring bygger på det rättstillstånd där det ingår i folks medvetande att skadegörande handlingar inte bör förekomma, se Skadeståndsrättens reformering och allmänprevention, SvJT 1968 s. 696 ff. Se också Dufwa, a.a. nr 4796 ff.

Även om skadeståndet betalas från en försäkring kan den skadeståndsskyldige få stå för vissa kostnader själv, vilket ansetts kunna medföra vissa preventiva effekter. Det hänvisas då vanligen till s.k. *experience rating*, där premien för försäkringen påverkas av antalet skadefall, och till olika bestämmelser om självrisk. Även *differentierade premier* och lämpligt utformade *regressregler* nämns i sammanhanget. De preventiva incitamenten har ansetts ha störst betydelse vad gäller företagsförsäkringar, bl.a. då självrisken här kan vara ganska hög. Däremot ifrågasätts om det finns samma ekonomiska incitament att hålla skadekostnaderna nere inom privat-personers försäkring. Vid alltför många skador finns dock en risk att försäkringen sägs upp enligt 15 och 18 §§ konsumentförsäkringslagen.<sup>28</sup>

Mot detta resonemang har invänts att det saknas närmare analyser av hur försäkringen inverkar på risken för skador. Vad gäller skadeståndsreglernas innehåll har det ifrågasatts om en skärpning från t.ex. culpaansvar till strikt ansvar, har någon preventiv effekt i den utsträckning ansvaret försäkras. Effekten skulle i så fall bero på att premien återspeglar ansvarsrisken. Då ansvarets skärpa enbart är en faktor bland många som påverkar premien och då en ansvarsskärpning inte i och för sig behöver medföra en premiehöjning är det svårt att se hur den mera väsentligt skulle påverka de försäkrades handlande.<sup>29</sup>

Vad gäller frågan om ansvarsförsäkringens utformning och försäkringsbolagens praxis påverkar skadeståndsregelns preventiva verkan har mot s.k. *experience rating* som preventivt instrument invänts att även om en ökad skadefrekvens slår igenom på premien så sker detta med betydande eftersläpning. Metoden är inte heller allmänt brukad. Som exempel på en mer direkt metod från försäkringsbolagens sida att hålla skadefrekvensen nere framhålls i stället den kampanj som förts mot slarv vid s.k. *heta arbeten*, vilken högst avsevärt nedbringt skadorna.<sup>30</sup> Även *säkerhetsföreskrifter* anges påverka den preventiva effekten, liksom den s.k. *moralklausulen*, som utesluter försäkringsskydd när företagaren eller hans arbetsledning måste ha insett att en skada med stor sannolikhet skulle inträffa men ändå inte sökt minska risken.<sup>31</sup> Mot *självriskens* betydelse från preventionssynpunkt har bl.a. anförts den standardisering av premierna som är oundviklig samt förekomsten av paketförsäkringar

<sup>28</sup> Se Roos, a.a. s. 247 f.

<sup>29</sup> Se Bengtsson, a.a. s. 157.

<sup>30</sup> Kampanjen tar sikte på att minska de skador som förorsakas vid arbeten med verktyg som alstrar mycket energi och höga temperaturer, t.ex. svetsning. Se Ullman, *Brandfarliga heta arbeten*, utgiven av Svenska Brandförsvarsförbundet, 1998.

<sup>31</sup> Se Roos, a.a. s. 248 och Bengtsson, a.a. s. 160.

där normalt en enhetspremie tas ut. Vidare kan konkurrensen motivera en låg premie som inte svarar mot ansvarsrisken. Dessa omständigheter har ansetts medföra att mera generella omdömen knappast är berättigade.<sup>32</sup>

Teorin om *ekonomisk prevention* anses dock förenlig med möjligheten till försäkringsskydd för de skadeståndsskyldiga. Genom hotet om skadeståndsansvar skall de ansvariga påverkas att vidta säkerhetsanordningar och andra åtgärder mot skaderisken. Detta hot anses gälla oavsett om de tecknar ansvarsförsäkring. I den internationella debatten lär man ofta anta att ansvarsförsäkringen snarast har en välgörande preventiv effekt, genom att försäkringsgivaren kan ställa upp säkerhetsföreskrifter och andra villkor som påverkar försäkringstagaren att öka aktsamheten.<sup>33</sup>

#### 2.2.4 Ekonomisk prevention

Guido Calabresi lade i sin bok *The Costs of Accidents* från 1970, grunden för teorin om ekonomisk prevention.<sup>34</sup> Han menar att ju större det ekonomiska incitamentet är för att undvika en skada, desto mer kommer den potentiella skadevållaren att göra för att både förebygga skadan och begränsa inträffade skadors verkningar. Enligt Calabresi har ersättningsrätten 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 potentiella skadevållaren att väga den ekonomiska risken för att en skada inträffar mot kostnaderna att förebygga samma skada. Därmed kommer marknaden att automatiskt anpassa sig till en rimlig nivå för de säkerhetsåtgärder som vidtas. Det måste således finnas ett ekonomiskt incitament att förebygga och begränsa skador. I en renodlad form skulle man inte behöva särskild reglering om t.ex. 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 förutsätter dock att även andra värden än rent ekonomiska kan mätas.

<sup>32</sup> Se Bengtsson, Ansvarsförsäkring och skadestånd – är det dags för en omprövning? Vänbok till Erland Strömbäck, 1996 s. 30 ff.

<sup>33</sup> Se Bengtsson, Försäkringsteknik och civilrätt, 1998 s. 155 och där angiven litteratur.

<sup>34</sup> Jfr även hans framställning *Policy Goals of the "Swedish Alternative" i Compensation for Personal Injury*, 1988.

För det andra måste skadekostnaderna spridas så att ingen hotas av ekonomisk katastrof på grund av att kostnaden drabbar en enskild alltför hårt. Ett system som innebär att skadevållaren inte kan betala skadeståndet är inte meningsfullt.

För det tredje skall skadekostnader och kostnader för att undvika skador läggas på den som med hänsyn till sitt handlande eller sin relation till skadevållaren borde bära kostnaderna. Här aktualiseras 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 med socialförsäkringar där kostnaderna bärs av det allmänna, att någon nämnvärd ekonomisk prevention inte upprätthålls, eftersom reglerna inte stimulerar till skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder. Även frågan om vem som på moraliska grunder borde stå för skadekostnaderna blir av underordnad betydelse. Å andra sidan kan systemet innebära klara fördelar ur effektivitetssynpunkt eftersom transaktionskostnaderna i samband med regressförfarande undviks.

Vidare medför socialförsäkringssystemet att kostnaderna placeras utanför relationen skadevållare-skadelidande, s.k. externalisering, vilket i sin tur innebär att skadekostnaderna subventioneras av ett annat system.

Även Steven Shavell har anlagt ett ekonomiskt perspektiv för att studera metoderna för ersättning vid skador.<sup>35</sup> Han menar att utformningen av ansvarsregler inte skall styras av hur de skadelidande ersätts. I stället skall ansvarsreglerna först och främst användas så att de utgör ett incitament för ökad säkerhet. Skadevållaren 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 försäkringsanordningar. Vidare hävdar Shavell att ökad säkerhet ofta uppnås bättre med hjälp av ansvarsregler riktade mot

---

<sup>35</sup> Se *Economic Analysis of Accident Law*, 1987.

presumtiva skadevållare än med säkerhetsföreskrifter fastställda av myndigheter, särskilt i situationer där man kan anta att myndigheternas kännedom om riskerna är mindre än skadevållarnas. Ser man den uppnådda säkerheten mot bakgrund av de nedlagda kostnaderna skulle det alltså ibland vara effektivare att låta arbetsgivaren betala alla arbetsskador ur egen ficka än att tillämpa generella regler om arbetarskydd som kanske inte är sakligt motiverade på alla arbetsplatser.

Bo von Eyben har angett olika metoder för att minska s.k. externalisering.<sup>36</sup> Han anser att tanken på en fullständig internalisering av samhällets kostnader vid samtliga olyckor, som ett konsekvent genomförande av teorin om ekonomisk prevention förutsätter, är en utopi. Det finns dock möjligheter att minska externaliseringen. Detta kan ske genom samordningsregler där de sociala förmånerna görs subsidiära i förhållande till andra ersättningsformer, genom införande av regressrätt för det allmänna eller genom att vissa grupper av skadevållare påläggs avgifter till finansiering av det allmännas kostnader. Regress är, anför von Eyben, en mycket ineffektiv internaliseringsmetod och införande av samordningsregler som gör ersättning från det allmänna subsidiär i förhållande till annan ersättning förutsätter att det inte redan finns ett utvecklat socialförsäkringssystem. Kvar står möjligheten att låta personskadeersättning vara en ren överbyggnad på socialförsäkringen. Delar av kostnaderna kan då övervältras på skadevållarna med hjälp av avgifter. Till skillnad från vanlig avgiftsfinansiering kan avgiften anknytas till den försäkring varigenom ersättningen finansieras och därmed till den differentiering som sker inom denna. I förhållande till regressregler medför denna metod en fördel bl.a. vad avser transaktionskostnaderna. Å andra sidan, anför von Eyben, är metodens användbarhet i stort sett begränsad till trafik- och arbetsskador.

I Sverige var det till en början främst Göran Skogh som hävdade att socialförsäkringssystemen ofta kommer i konflikt med intresset av ekonomisk prevention. Enligt Skogh måste det finnas ekonomiska incitament för att undvika skador och han menar vidare att alltför frikostiga ersättningssystem medför att preventionsintresset inte tillvaratas. Att skadegörelse kunnat fortgå nästan obehindrat på områden där det är svårt att göra någon skadeståndsskyldig, t.ex. gränsöverskridande miljöförstöring, är enligt Skogh ett tecken på att sociala konsekvenser som ej ingår i den privatekonomiska kalkylen

---

<sup>36</sup> Se Kompensation for personskade I, 1983 s. 544 ff.

medför en mindre benägenhet att motverka skador. I rättsekonomiska modeller där riskerna, kostnaderna för att påverka risken och skadekostnaderna är kända faktorer tillerkänns skadeståndet en preventiv effekt. Förklaringsvärdet hos sådana modeller anses belagt, t.ex. det faktum att man är villig att betala mer för en säker vara, och även om alla individer inte är nyttomaximerare borde ändå ett skadestånd kunna uppnå den typiska effekten enligt modellen. Man kan nämligen, enligt Skogh, knappast utgå från att individen i alla situationer betar sig fullständigt oreflekterat. Det är lika orimligt som att utgå från att alla gör perfekta kalkyler.<sup>37</sup>

Filip Bladini anser att prevention genom avskräckning knappast kan verka på annat sätt än genom hot om ekonomiska sanktioner. Att då tala om ekonomisk prevention som en preventionsgrund i sig kan därför vara vilseledande. Det är egentligen, enligt Bladini, bara en variant av prevention genom avskräckning. Som en av den ekonomiska preventionens största fördelar framhåller han att den kan användas inte bara mot presumtiva skadevällare, utan också i förhållande till försäkringsbolagen. Ett problem i sammanhanget är avräkningsreglerna i skadeståndslagen. Avräkningen medför att t.ex. försäkringsbolagen inte är särskilt benägna att bekosta rehabiliteringen av en trafikskadad. Först när den fulla kostnaden hamnar hos försäkringsbolaget blir underlaget för kostnads- och intäktsanalysen fullständigt.<sup>38</sup>

Enligt Jan Hellner är den ekonomiska preventionen på många sätt osäker. Höga premier för trafikförsäkring kanske leder till att allt fler kör oförsäkrade. En premiedifferentiering motverkas ofta av att kostnaderna för differentieringen blir större än fördelarna av högre premier för dåliga risker.<sup>39</sup> Han kritiserar Calabresi bl.a. för att bortse från andra skäl för ansvarets placering än de rent ekonomiska. Man kan inte, anför han, utan argumentation avfärda den åsikt som ser en rättvis fördelning av kostnaderna för skador som ett självständigt mål för skadeståndsrättens utformning.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Se Skogh, Priser, skadestånd och straff, 1977 s. 43 ff. och Andersson, a.a. s. 332 f.

<sup>38</sup> Se Bladini, Preventionstanken i den skadeståndsrättsliga utvecklingen, Vänbok till Erland Strömbäck, 1996 s. 60 f.

<sup>39</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 43 f.

<sup>40</sup> Se Hellner, a.a. s. 323 f. Skadeståndsrätt och rättsekonomi diskuteras även i Lando, Tort Law from the Perspective of Economic Theory, TfR 1997 s. 919 ff., Hellner, Skadeståndsrätt och rättsekonomi, TfR 1998 s. 357 ff., Lando, On the Use of Economic Theory in the Design of Accident Law, TfR 1998 s. 958 och Hellner, Lando on Tort Law and Economics, TfR 1999 s. 190 ff.



## 2.3 Skadeståndets fortsatta utveckling

I den skadeståndsrättsliga debatten har framhållits att möjligheterna att gå vidare med den *svenska modellen* är begränsade. Utgångsläget är ett annat än på 1970-talet. En försäkring som direkt ersätter den skadelidande är dessutom ofta inte praktiskt genomförbar, bl.a. måste försäkringstagarna tillhöra en begränsad eller i vart fall överskådlig krets. Den svenska modellen med försäkringslösningar har också av vissa ansetts strida mot kontinentala värderingar samt vara präglad av otidsenliga tankegångar. Ett annat drag i debatten är att preventionshänsyn nämns med större respekt än tidigare.<sup>41</sup>

Som ett exempel på en förändrad och mer positiv syn på *preventionen* har nämnts förslaget till ny försäkringsavtalslag som presenterades i en departementspromemoria år 1993.<sup>42</sup> I promemorian föreslogs bl.a. att försäkringsbolagen skulle tillerkännas full *regressrätt*. Förslaget har setts som ett tecken på en renässans för tanken att ersättningsreglerna också skall ha en preventiv funktion av främst moralbildande karaktär.<sup>43</sup> Det är dock tvivelaktigt om man kan lägga in en sådan betydelse i lagförslaget. Vad som föreslogs i fråga om regressrätten var bara att den praxis som grundats på den dispositiva regeln i 25 § försäkringsavtalslagen skulle lagfästas. Att ansvarsförsäkringen bara skulle ge försäkringstagaren ett begränsat skydd vid grov vårdslöshet och vissa liknande fall måste anses väl förenligt med de rättspolitiska tankegångarna bakom skadeståndslagen. Lagförslaget kan därför knappast innebära att lagstiftaren tagit ställning till frågan om den svenska modellen.

Det finns också andra skäl som medför att det framstår som mindre sannolikt att det nu skulle vara dags för en mera radikal förändring av den nuvarande ordningen. Trots den principiella kritik som har framförts mot det nuvarande systemet har det inte framkommit några *konkreta olägenheter* som varit förbundna med detta. I den allmänna debatten har skadeståndsfrågorna mestadels kommit i skymundan, frånsatt när det gäller skadestånd för *kränkning* på grund av brott och ersättning för *chockskador* som drabbar dödade personers efterlevande, och på båda dessa punkter har rättsläget ändrats genom 2001 års lagstiftning. I vart fall lär det inte finnas något stöd för att man i något avseende skulle försämra de skadelidandes trygghet vare sig för att tillgodose preventiva skäl eller för att ta större hänsyn till

<sup>41</sup> Se Bengtsson, Ersättningsrätt på 2000-talet, s. 120 och Dufwa, a.a. bl.a. nr 1675 och 1684 ff.

<sup>42</sup> Ny försäkringsavtalslag, Ds 1993:39. Förslaget har ännu inte lett till någon lagrådsremiss.

<sup>43</sup> Se Bladini, a.a. s. 61 ff.

rättsekonomiska synpunkter. I litteraturen har poängterats att innan man vet mer om dessa frågor är det osannolikt att tankegångar av detta slag skulle ligga till grund för en skadeståndsreform.<sup>44</sup> Ännu ett argument som kan tala mot detta är den osäkerhet som råder om *utvecklingen inom EU* på rättsområdet. Att planera mera genomgripande ändringar i gällande rätt kan verka betänkligt innan man vet om nya direktiv kan väntas rörande skadeståndsrätten. Slutligen kan framhållas att det är i hög grad beroende av den *ekonomiska utvecklingen* om den nuvarande ordningen kommer att fungera också i fortsättningen.

Mycket talar på detta vis för att utvecklingen inom skadeståndsrätten åtminstone på kortare sikt kommer att innebära *be-gränsade reformer* för att undanröja olägenheter i särskilda situationer. Även om vissa bestämmelser i skadeståndslagen kan diskuteras närmast från lagteknisk synpunkt anses de allra flesta reglerna i lagen väl förenliga med *internationella tendenser* på skadeståndsområdet.<sup>45</sup> De särregler som brukar diskuteras avser främst principerna för *samordning* med andra förmåner vid personskada, en fråga som skall tas upp i det följande, och vidare *jämkning* av skadeståndet. Vad gäller jämningsregeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen har dock rättsläget ansetts vara tillfredsställande.<sup>46</sup> I övrigt kan den tekniska och naturvetenskapliga utvecklingen naturligtvis motivera nya skadeståndsregler exempelvis beträffande genetiska risker och risker förbundna med datoriseringen, men detta lär knappast påkalla några mera genomgripande ändringar i systemet; närmast torde det då bli fråga om speciell lagstiftning om ett skärpt ansvar.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Se Bengtsson, a.a. s. 118.

<sup>45</sup> Jfr Hellner, Juridisk tidskrift 1995/96 s. 282 ff.

<sup>46</sup> Se prop. 2000/01:68 s. 41 ff.

<sup>47</sup> Jfr Bengtsson, a.a. s. 124 f.

## 3 Skadestånd och andra ersättningar vid personskada

I detta kapitel ges en översiktlig redogörelse för de rättsregler och ersättningssystem som är av intresse för utredningsuppdraget.

### 3.1 Skadestånd vid personskada

Till personskada räknas såväl kroppsliga som psykiska defekttillstånd, vare sig de har framkallats med fysiska medel eller på annat sätt. Även fysisk smärta och skada på den psykiska hälsan (chock, depression etc.) utgör personskada. Personskada föreligger också när den skadelidande avlider till följd av skadehandlingen. Den som har tillfogats en personskada kan enligt 5 kap. 1 § SkL få ersättning för sjukvårdskostnader och andra kostnader, inkomstförlust, fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur (sveda och värk) eller av bestående art (lyte eller annat stadigvarande men) samt särskilda olägenheter till följd av skadan.<sup>1</sup> I ersättningsposten kostnader kan i skäligen omfattning även ingå kostnader och inkomstförlust för den som står den skadelidande särskilt nära. Ersättningen tillkommer den skadelidande för att sedan användas av denne till att gottgöra de närstående för deras kostnader.<sup>2</sup>

En grundläggande princip är att den skadelidande skall ha full ersättning för de *kostnader* som uppkommer med anledning av skadan.<sup>3</sup> Rätt till skadestånd föreligger för kostnader såväl i förfluten tid som i framtiden. Såvitt avser den skadelidandes dagliga livsföring kan ersättning utgå för t.ex. kostnader för sjukvård, kostnader för egna och anhörigas resor i samband med sjukvården och särskilda anordningar i hemmet. Andra ersättningsgilla kostnader är sådana som hänför sig till

---

<sup>1</sup> Reglerna om ersättning för ideell skada har nyligen ändrats. Se prop. 2000/01:68. De nya reglerna har trätt i kraft den 1 januari 2002, SFS 2001:732.

<sup>2</sup> Se a. prop. s. 68 ff.

<sup>3</sup> När det gäller ersättning som avser närståendes kostnader skall emellertid göras en skälighetsbedömning, se a. prop. s. 68.

den skadelidandes förmåga att utföra förvärvsarbete, t.ex. kostnader för fördyrade resor till och från arbetet samt utgifter för särskilda anordningar på arbetsplatsen.<sup>4</sup> Skadestånd utges för *merkostnader* och utgifterna måste ha varit nödvändiga för att berättiga till skadestånd. Någon särskild bestämmelse finns inte i skadeståndslagen om ersättningsformen för kostnader. Normalt bör de ersättas med ett engångsbelopp. När det gäller mera omfattande framtida kostnader vid större skador kan det dock ofta vara lämpligt att ersättningen utgår som livränta, eventuellt vid sidan av förekommande livränta för inkomstförlust.<sup>5</sup>

Ersättningen för *inkomstförlust* bör i normala fall delas upp i två poster, en som avser *förfluten tid* i förhållande till skadeståndsprövningen och en som avser *framtiden*.<sup>6</sup> Skadestånd för inkomstförlust avser, förutom bortfall av lön, förlust av tillägg av olika slag som ingår i arbetsgivarens ersättning för arbetsprestationer. Med inkomstförlust likställs intrång i näringsverksamhet och med inkomst likställs värdet av hushållsarbete i hemmet. Beräkningen av vad den skadelidande skulle ha tjänat bereder sällan större problem för förfluten tid. De faktiska förhållandena vid tiden för skadan ger vanligen en utgångspunkt. Ersättningen för framtida inkomstförlust måste däremot grundas på mer eller mindre säkra antaganden om den skadelidandes möjligheter att utnyttja sin kvarvarande arbetsförmåga. Särskilda svårigheter uppstår när den skadade är en ung person som ännu inte avslutat sin yrkesutbildning. Enligt 5 kap. 4 § SkL fastställs skadestånd för framtida inkomstförlust i form av livränta eller engångsbelopp eller som livränta jämte engångsbelopp. Är ersättningen av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning, skall den utgå som livränta, om inte särskilda skäl talar mot detta.

Vid sidan av den ekonomiska skadan ersätts också *ideell skada*. Sådan skada kan avse inte bara fysiskt utan också psykiskt lidande. *Sveda och värk* syftar på fysiskt och psykiskt lidande under den akuta sjukdomstiden efter skadan. Under posten sveda och värk ersätts smärta och andra fysiska obehag som visar sig under denna period. Skadestånd för sveda och värk brukar bestämmas i ett sammanhang sedan den akuta sjuktiden har övervunnits och förhållandena kan överblickas. Det förekommer dock att skadeståndsfrågan prövas redan på ett tidigare stadium, t.ex. vid långa akuttider. Det slutliga skade-

---

<sup>4</sup> Se prop. 1975:12 s. 146.

<sup>5</sup> Se a. prop. s. 146 f. och SOU 1995:33 s. 66.

<sup>6</sup> Se a. prop. s. 148.

ståndsbeloppet utges regelmässigt som ett engångsbelopp. Ersättning för *lyte eller annat stadigvarande men* avser bestående skadeföljder.

Gränsen mellan sveda och värk respektive lyte eller annat stadigvarande men dras i regel vid den tidpunkt då ett *bestående invaliditetstillstånd* har inträtt, dvs. då det medicinska tillståndet kan anses stationärt och behandling i egentlig mening har upphört.

Ersättning för *särskilda olägenheter* bestäms efter en individuell bedömning i det särskilda fallet. Ersättningsposten tar sikte på fall där den skadelidande tillfogas ideell skada i sådan omfattning att skadan måste anses klart överstiga vad som schablonmässigt ersätts för fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur och av stadigvarande art.<sup>7</sup> Som särskilda olägenheter ersätts tex. den ökade anspänning som krävs av den skadelidande för att han skall uppnå ett visst arbetsresultat. Ersättningen torde i regel betalas ut i form av ett engångsbelopp.

Har en personskada lett till döden utgår enligt 5 kap. 2 § SkL ersättning för *begravningskostnad* och, i skälig omfattning, annan kostnad till följd av dödsfallet, för förlust av *underhåll* och för *personskada* som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära.<sup>8</sup> Ersättning för förlust av underhåll tillkommer efterlevande som enligt lag hade rätt till underhåll av den avlidne eller som på annat sätt var beroende av honom för sin försörjning, om underhåll utgick vid tiden för dödsfallet eller om det kan antas att underhåll skulle ha kommit att utgå inom en nära framtid därefter. Förlusten ersätts i den omfattning som är skälig med hänsyn till den efterlevandes förmåga och möjligheter att genom eget arbete eller annars själv bidra till sin försörjning. Skadestånd för förlust av underhåll fastställs enligt 5 kap. 4 § SkL i form av livränta eller som engångsbelopp eller som livränta jämte engångsbelopp. Är ersättningen av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning, skall den utgå som livränta, om inte särskilda skäl talar mot detta.

Om de förhållanden som har legat till grund för bestämmande av ersättningen har ändrats väsentligt så kan skadeståndet enligt 5 kap. 5 § SkL *omprövas*. Ersättning som har fastställts i form av engångsbelopp kan dock inte sänkas.<sup>9</sup>

Skadeståndsskyldigheten kan i många fall täckas av skadevållarens *ansvarsförsäkring*. Denna försäkring, som normalt återfinns i villahem- eller hemförsäkringen samt i företagsförsäkringen, innebär

<sup>7</sup> Se prop. 2000/01:68 s. 69.

<sup>8</sup> Se a. prop. s. 70 ff.

<sup>9</sup> Bestämmelsen har ändrats den 1 januari 2002, SFS 2001:732.

att försäkringsbolaget åtar sig att betala det skadestånd som den försäkrade är skyldig att utge vid bl.a. personskada. Villkoren innehåller undantag för vissa situationer, bl.a. för skador vid uppsåtliga brott.

### 3.1.1 Jämkning av skadeståndet

Sedan gammalt har gällt att skadestånd kan jämkas på grund av medvållande på den skadelidandes sida. I 1864 års strafflag fanns en jämningsregel enligt vilken skadestånd vid medvållande kunde jämkas efter vad som var skäligt. Jämkningsregeln fördes med vissa mindre språkliga ändringar över till den nya skadeståndslagen år 1972. Ett argument som anfördes till stöd för möjligheten till jämkning var att denna var värdefull från preventionssynpunkt, dvs. att enskilda till följd av jämningsrisken skulle vara försiktigare och att skador därmed skulle undvikas.<sup>10</sup> I förarbetena till 1975 års personskadereform anlades ett nytt synsätt. Man menade att det från sociala och humanitära synpunkter inte var rimligt att den som drabbades av en skada skulle bli lidande för all framtid på grund av en tillfällig oaktsamhet.<sup>11</sup> Argumentet om jämkningens betydelse från preventionssynpunkt hade vid denna tidpunkt spelat ut sin roll. Mot denna bakgrund infördes nya regler om jämkning vid medvållande i skadeståndslagen. Sverige fick härigenom medvållanderegler som från ett internationellt perspektiv måste betraktas som generösa mot den skadelidande.

### 3.1.2 Jämkning på grund av medvållande

Enligt 6 kap. 1 § SkL kan jämkning ske om den skadelidande själv *uppsåtligen* eller genom *grov vårdslöshet* har medverkat till skadan. Om förare till ett motordrivet fordon har gjort sig skyldig till *rattfylleri* kan skadeståndet till honom även jämkas om han har medverkat till skadan genom vårdslöshet som inte är grov. Bestämmelsens första led torde ha en mycket begränsad praktisk betydelse. Det är ovanligt att en skadelidande uppsåtligen medverkat till en skada på sig själv, och för att grov vårdslöshet skall föreligga måste den skadade ha handlat med en betydande vårdslöshet eller nonchalans som har

---

<sup>10</sup> Se Bengtsson, Om jämkning av skadestånd, 1982 s. 26.

<sup>11</sup> Se prop. 1975:12 s. 131.

medfört avsevärd risk även för andra än honom själv eller ha visat uppenbar likgiltighet för sitt eget liv eller sin egen hälsa. Inte ens i ett sådant fall måste jämkning ovillkorligen ske, utan det får prövas i varje särskild situation om det är skäligt att skadeståndet jämkas.<sup>12</sup> De restriktiva reglerna om inverkan av medvållande till personskada påverkas knappast av strikt ansvar på någondera sidan.<sup>13</sup>

Inom försäkringsbranschen har det utvecklats en praxis som går ut på att jämkning inte bör äventyra den sociala tryggheten för den skadelidande och dennes familj. Denna praxis innebär att skadestånd för t.ex. vårdkostnader till en skadelidande som är i klart behov av hjälp eller vård inte jämkas över huvud taget. När det gäller jämkning av ersättningen för inkomstförlust tillämpar Trafikskadenämnden en s.k. 90-procentsregel. Denna regel innebär att den skadade alltid är garanterad ersättning som totalt motsvarar 90 procent av den inkomst han skulle ha uppburit som oskadad. Garantinivån tillämpas på inkomster upp till 7,5 prisbasbelopp eftersom inkomsterna under denna nivå är av särskild betydelse för den skadelidandes försörjning.

Skadeståndskrav från någon som stod den avlidne särskilt nära kan jämkas om den avlidne uppsåtligen har medverkat till skadan.<sup>14</sup> Frågan aktualiseras främst på trafikskadeområdet då en del dödsfall i trafiken är självmord. Trots att jämkning alltså kan ske i dessa fall torde i regel ojämkad ersättning betalas ut till de efterlevande.<sup>15</sup>

I de undantagsfall där jämkning förekommer på grund av medvållande skall jämkningen ske efter vad som är skäligt med hänsyn till *graden av vållande* på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, 6 kap. 1 § tredje stycket SkL.<sup>16</sup> Normalt bör jämkning ske till viss kvotdel av det belopp som annars skulle ha utgått. Sedan tillämplig jämkningsgrad fastställts, blir frågan om en sådan jämkning kan anses vara oskäligt hård mot den skadelidande. I förarbetena sägs att så uppenbarligen inte är fallet i den utsträckning som den skadelidande skyddas av försäkring.<sup>17</sup>

<sup>12</sup> Se a. prop. s. 133 och prop. 1975/76:15 s. 69. Handlingar av barn och psykiskt störda torde praktiskt taget aldrig vara att betrakta som grovt vårdslösa, se SOU 1995:33 s. 165 ff. med hänvisningar och prop. 1998/99:41 s. 13.

<sup>13</sup> Se vidare Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl. 2000 s. 233 och där angiven litteratur.

<sup>14</sup> 6 kap. 1 § första stycket SKL och 12 § första stycket trafikskadelagen.

<sup>15</sup> Se NJA 1981 s. 920.

<sup>16</sup> Den allmänna medverkansregeln är även tillämplig vid strikt ansvar om inte särskilt stadgas. Den anses emellertid passa illa när den skadeståndsskyldige inte är vållande. Se vidare Hellner & Johansson, a.a. s. 232 ff.

<sup>17</sup> Se prop. 1975:12 s. 174 och 221 f.

Motsvarigheter till skadeståndslagens medvållanderegler finns i trafikskadelagen.<sup>18</sup> Särskilda regler finns i brottsskadelagen och produktansvarslagen.<sup>19</sup> Medverkansregler finns också i vissa särskilda författningar, t.ex. atomansvarighetslagen och järnvägstrafiklagen.

### 3.1.3 Jämkning av andra skäl

Enligt 6 kap. 2 § SkL kan jämkning ske om skyldigheten att utge skadestånd skulle vara oskäligt betungande för den skadeståndsskyldige med hänsyn till hans ekonomiska förhållanden. Skadeståndet kan då jämkas efter vad som är skäligt varvid även den skadelidandes behov av skadeståndet och övriga omständigheter skall beaktas. Enligt förarbetena skall denna regel ges en begränsad räckvidd och användas endast i syfte att hindra klart oskäliga resultat för den skadeståndsskyldige.<sup>20</sup>

Avgörande för om jämkning alls skall komma i fråga är förhållandena på den *skadeståndsskyldiges sida*. Ett skadestånd kan aldrig anses oskäligt betungande om det täcks av en ansvarsförsäkring eller den ansvarige är självförsäkrare. Om det med hänsyn till den *skadeståndsskyldiges ekonomi* ter sig oskäligt med fullt skadestånd är nästa fråga om det ändå föreligger sådana omständigheter att ojämkad ersättning bör utgå. Då skall hänsyn tas till om skadeståndet är av väsentlig betydelse för den *skadelidandes försörjning* eller om han annars är i särskilt behov av att få ut skadeståndet. Även graden av den ansvariges skuld får betydelse, särskilt när han medvetet har tagit en risk. Jämkning är dock inte utesluten ens vid uppsåtliga brott om det med hänsyn till den ansvariges återanpassning i samhället är starkt motiverat att jämkning sker.<sup>21</sup>

Om någon som inte fyllt 18 år vållar personskada skall han enligt 2 kap. 4 § SkL ersätta skadan i den mån det är skäligt med hänsyn till hans ålder och utveckling, handlingens beskaffenhet, föreliggande ansvarsförsäkring och andra ekonomiska förhållanden samt övriga

---

<sup>18</sup> 12 § första stycket trafikskadelagen.

<sup>19</sup> 9 § brottsskadelagen och 10 § produktansvarslagen.

<sup>20</sup> Se a. prop. s. 138.

<sup>21</sup> Se a. prop. s. 136 ff. och 175 ff. Högsta domstolen har avgjort flera fall som avser jämkning av skadestånd vid uppsåtliga brott. Det avgörande har ofta varit om skyldigheten att betala fullt skadestånd påverkat gärningsmannens rehabilitering på ett negativt sätt. De flesta avgörandena avser saksador där försäkringsbolag krävt ersättning. I NJA 1990 s. 196 prövades emellertid jämkning av skadestånd vid misshandel. I domen påpekades bl.a. att den skadelidande kunde väntas få brottsskadeersättning och att hans behov av ersättning därför inte utgjorde något hinder för jämkning.



omständigheter. En motsvarande prövning föreskrivs i 2 kap. 5 § SkL i fråga om den som vållar personskada under påverkan av en allvarlig psykisk störning. Detsamma gäller om någon vållar sådan skada under påverkan av en annan psykisk störning och störningen inte är självförvållad och tillfällig. Genom den senare formuleringen utesluts berusning som en jämningsgrund. Nedsättning av skadeståndet förekommer inte i dessa fall om en ansvarsförsäkring täcker skadeståndsskyldigheten.<sup>22</sup>

### 3.1.4 Skadeståndsregler för särskilda situationer

För vissa områden finns särskilda skadeståndsregler som stadgar strikt ansvar för bl.a. personskada, ofta riktar sig dessa bestämmelser mot näringsidkare. Gemensamt för dessa regelverk är att skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagens regler. Som exempel kan nämnas att enligt *produktansvarslagen* (1992:18) är tillverkare m.fl. strikt ansvariga för personskada som en produkt har orsakat på grund av en säkerhetsbrist. Lagen är enbart tillämplig på näringsidkare och bygger på ett EU-direktiv.<sup>23</sup> Andra exempel är *järnvägstrafiklagen* (1985:192), *luftfartsansvarighetslagen* (1922:382), *atomansvarighetslagen* (1968:45) och lagen (1943:459) om *tillsyn över hundar och katter*.

## 3.2 Försäkringsersättning i stället för skadestånd

Vid vissa typer av skador kan försäkringsersättning utgå som träder i stället för skadeståndet. Det är ofta enklare för den skadade att begära ersättning från olika typer av försäkringar och ersättningarna enligt dessa försäkringar beräknas enligt reglerna i skadeståndslagen.

Enligt *trafikskadelagen* (1975:1410) skall varje motorfordon vara trafikförsäkrat och gentemot den skadelidande har trafiken ålagts ett strikt ansvar, dvs. det räcker att fordonet åstadkommit en skada för att ersättning skall utgå. Vid personskada skyddar trafikförsäkringen alla skadelidande ekonomiskt (förare, passagerare, fotgängare etc.) och trafikförsäkringsbolagen svarar solidariskt för ersättningen när det är ett oförsäkrat, okänt eller utländskt fordon som orsakat skadan. Om

<sup>22</sup> Se vidare Bengtsson, a.a. s. 298 ff.

<sup>23</sup> Rådets direktiv 85/374/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister. Direktivet är för närvarande föremål för översyn.

trafikskadan också är en produktskada kan den skadelidande i stället begära ersättning enligt produktansvarslagen.

En patient som skadas i samband med behandling eller liknande åtgärd inom hälso- och sjukvården kan få patientskadeersättning enligt *patientskadelagen* (1996:799). Lagen är i stora delar uppbyggd på samma sätt som trafikskadelagen och innebär att både offentliga och privata vårdgivare är skyldiga att ha en patientförsäkring som täcker patientskadeersättningen. Rätten till ersättning är inte beroende av att något fel har förekommit från vårdgivarens sida. Om en vårdgivare saknar patientförsäkring svarar patientförsäkringsbolagen solidariskt för skada som uppkommer hos denna vårdgivare.

Personskador som orsakats av läkemedel kan ersättas via *läkemedelsförsäkringen*. Försäkringen grundar sig på ett frivilligt kollektivt åtagande av läkemedelstillverkare och läkemedelsimportörer och innebär att den skadelidande garanteras rätt till ersättning oavsett om någon kan anses vara vållande till skadan. Försäkringen har tecknats av flertalet i landet verksamma läkemedelsproducenter och importörer. Även denna ersättning bestäms enligt reglerna i skadeståndslagen men det finns vissa avvikelser. Vissa läkemedelsskador anses vara patientskador, t.ex. oriktig hantering av läkemedel, och omfattas därför av den obligatoriska patientförsäkringen. Även produktansvarslagen är tillämplig på läkemedelsskador.

### 3.3 Särskilt om arbetsskador

De förvärvsarbetande som omfattas av kollektivavtal kan vid personskada få ersättning från olika trygghetsförsäkringar som följer av överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter. Även arbetsgivare och näringsidkare utan anställda kan omfattas. Försäkringarna omfattar olycksfall i arbetet och arbetssjukdomar. Ersättning utgår under vissa förutsättningar för inkomstförlust, kostnader, sveda och värk, lyte och annat stadigvarande men m.m. Trygghetsförsäkringarna anses ha sin viktigaste funktion när det gäller ersättning för ideell skada. Genom en särskild bestämmelse i villkoren skyddas arbetstagarna även om arbetsgivaren försummat att teckna försäkringen.

TFA (Trygghetsförsäkringen vid arbetsskada) omfattar privatanställda arbetare och tjänstemän. För anställda inom Kooperationen och för kommun- och landstingsanställda finns motsvarande försäkringar,

TFA-KP respektive TFA-KL. De statsanställda har motsvarande försäkringsskydd genom Statens personskadeavtal.

### 3.4 Andra ersättningar vid personskada

Vid personskada utgår vid sidan av skadestånd normalt också andra typer av ersättningar, främst kanske ersättning från socialförsäkringen. Här ges en översikt över olika förmåner som kan utgå. Översikten gör inte anspråk på att vara fullständig utan är främst inriktad på sådana förhållanden som har betydelse för våra överväganden.

#### 3.4.1 Socialförsäkringsförmåner

I socialförsäkringslagen (1999:799) anges vem som omfattas av socialförsäkringssystemet. Rätten till en viss förmån grundas i princip på bosättning eller förvärvsarbete i Sverige. Förmåner vid sjukdom och invaliditet bestäms bl.a. i *lagen (1962:381) om allmän försäkring*. Den allmänna försäkringen består av sjukförsäkring, folkpension och försäkring för tilläggspension och ger ersättning för bl.a. inkomstförlust vid sjukdom och förlust av försörjare.

Vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan med minst en fjärdedel har den sjuke rätt till *sjukpenning* från sjukförsäkringen från och med dag 15 i sjukfallet. Sjukpenningen betalas ut med 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten upp till 7,5 prisbasbelopp. Sjukpenning utgår vid mera kortvariga sjukfall och under den första tiden av långvariga sjukdomstillstånd. När sjukfallet beräknas bli bestående under avsevärd tid (mer än ett år) byts sjukpenningen ut mot sjukbidrag eller förtidspension. Sjukförsäkringen ger också ersättning för *sjukvård* i form av sjukhusvård, läkarvård, läkemedel m.m. Den sjuke betalar vissa delar själv genom t.ex. patientavgifter.

Rätt till *förtidspension* föreligger för en försäkrad som inte fyllt 65 år om arbetsförmågan på grund av sjukdom eller annan nedsättning av den fysiska eller psykiska prestationsförmågan är nedsatt med minst en fjärdedel och nedsättningen kan anses varaktig. Om nedsättningen av arbetsförmågan inte anses varaktig men kan antas bli bestående under avsevärd tid har den sjuke rätt till *sjukbidrag*. Beräkningen av denna förmån följer vad som gäller för förtidspension.

Grundprinciperna för beräkning av förtidspension är för närvarande desamma som gäller för beräkning av ålderspension till den som är

född 1937 och tidigare. Förtidspension utges i form av *folkpension* och i förekommande fall också av *tilläggs pension*. Folkpensionen utges med en viss andel av prisbasbeloppet medan tilläggs pensionen baseras på den enskildes inkomstförhållanden under förvärvsverksam tid. Den motsvarar i princip den ålderspension som den försäkrade skulle ha fått om han inte invalidiserats. För den som har ingen eller låg tilläggs pension finns pensionstillskott som en utfyllnad till folkpensionen. Förtidspensionen kan vara hel, tre fjärdedels, halv eller kvarts beroende på graden av arbetsförmågan.

*Efterlevandepension* ger ett försörjningsskydd för efterlevande make, maka, sammanlevande och barn och utges i form av folkpension och tilläggs pension.

I socialförsäkringssystemet ingår också *lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring* som omfattar alla som arbetar i Sverige. Om en arbetsskadad är sjukförsäkrad enligt den allmänna försäkringen utgår samma *sjukpenning* som vid annan sjukdom. En arbetsskadad som inte är sjukförsäkrad enligt den allmänna försäkringen får sjukpenning m.m. från arbetsskadeförsäkringen enligt vad som skulle ha utgått från den allmänna försäkringen om denna varit tillämplig. Arbetsskadeförsäkringen ersätter även vissa *vårdkostnader* m.m.

Vid bestående nedsättning av arbetsförmågan utgår *arbetsskadelivränta*. Livräntan beräknas med utgångspunkt i den skadades sjukpenninggrundande inkomst och inom denna ram utgår livräntan med belopp som motsvarar den faktiska inkomstförlusten. Basbeloppstaket är detsamma som i den allmänna försäkringen. Livränta utgår även till efterlevande. Om det samtidigt föreligger rätt till förtidspension eller efterlevandepension utgår livränta endast i den mån den överstiger pensionen.

Person som skadas i samband med t.ex. militärtjänst, räddningstjänst eller anstaltsvistelse kan få ersättning av staten enligt *lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd*. Ersättningen beräknas i huvudsak i överensstämmelse med motsvarande regler i lagen om arbetsskadeförsäkring. Om skadan också omfattas av arbetsskadeförsäkringen utgår ersättning från det statliga personskadeskyddet endast i den mån ersättningen därigenom blir högre. Ersättning kan även utgå för ideell skada enligt bestämmelser i *lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m.m.*

### 3.4.2 Anställningsförmåner

Enligt *lagen (1991:1047) om sjuklön* har en arbetstagare rätt att vid sjukdom behålla lön och andra anställningsförmåner. Sjuklöneperioden omfattar de första 14 dagarna av varje sjukdomsfall och efter en karensdag har arbetstagaren normalt rätt att behålla 80 procent av sin lön och övriga anställningsförmåner.

De flesta löntagare har extra sjukförsäkringsskydd m.m. genom *avtalsförsäkringar* som arbetsgivaren betalar för. Syftet med dessa kollektiva försäkringar är att ge alla anställda inom de berörda avtalsområdena ett försäkringsskydd som kompletterar det som utgår från socialförsäkringen. Avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS) gäller för arbetare inom enskild sektor (privata och kooperativa företag). Vid sjukskrivning på mer än 14 dagar lämnar AGS en dagersättning som motsvarar 10 procent av arbetsinkomsten. Vid sjukbidrag eller förtidspension betalas månadsersättning som ett komplement till ersättningen från den allmänna försäkringen. Vid dödsfall kan ersättning utgå från Tjänstegrupplivförsäkringen till efterlevande samt för begravningshjälp till dödsboet.

Inom kommuner och landsting finns en motsvarande försäkring kallad AGS-KL. För privatanställda tjänstemän utgår kollektivavtalad sjuklön samt ITP-sjukpension (industrins och handelns tilläggs-pension). Även statsanställda erhåller kompletterande ersättning enligt allmänt löne- och förmånsavtal.

Det kan även förekomma *individuella avtal* som ger arbetstagaren rätt till ytterligare sjukersättning.

### 3.4.3 Egna personförsäkringar

Skydd vid personskada kan vid sidan av socialförsäkringen och anställningsförmåner också erhållas genom privat finansierade försäkringar. Dessa sjuk-, olycksfalls- och livförsäkringar kan tecknas individuellt eller kollektivt, t.ex. via ett fackförbund.

En *sjukförsäkring* syftar uteslutande att ersätta inkomstförlust. För att ersättning skall utgå krävs att den försäkrade förlorat arbetsförmågan helt eller delvis på grund av sjukdom eller olycksfall.

Ersättningen betalas normalt efter en karenstid, vanligast är tre månader. Vissa försäkringar ger bara ersättning under den tid som sjukpenning utgår medan andra även ger ersättning samtidigt med sjukbidrag eller förtidspension. Ersättningsbeloppen bestäms på

förhand i försäkringsavtalet och står i viss relation till årslönen. Vanligen bestäms ersättningen till ett visst belopp men det förekommer också att ersättningen bestäms som en viss procentsats av den försäkrades lön. Det sker därmed ingen exakt beräkning av hur stor inkomstförlusten blir i det enskilda fallet. Anpassningen till lönen beror främst på att överförsäkring skall undvikas.

Fullständig arbetsförmåga medför rätt till hela försäkringsbeloppet. Om arbetsförmågan är delvis nedsatt betalas ersättning med så stor del som svarar mot nedsättningen.

*Olycksfallsförsäkringen* definierar olycksfallsskador som kroppsskador som drabbar den försäkrade ofrivilligt genom en plötslig yttre händelse. Försäkringsbranschen har ett gemensamt tabellverk enligt vilket medicinsk invaliditetsgrad fastställs i procent för olika typer av skador. När invaliditetsgraden sedan skall fastställas i det enskilda fallet sker detta med hjälp av läkare. Försäkringsbeloppet bestäms normalt redan när försäkringen tecknas och har ingen koppling till en förväntad ekonomisk skada. Det finns inga begränsningar av försäkringsbeloppet med hänvisning till att det skulle vara fråga om överförsäkring. Det är vanligt att försäkringsbeloppet bestäms i förhållande till det prisbasbelopp som gäller när ersättningen betalas ut. Den ersättning som försäkringsgivaren betalar ut beräknas ofta genom att försäkringsbeloppet multipliceras med den medicinska invaliditetsgrad som fastställts.

Om olycksfallet har lett till att den försäkrades arbetsförmåga är nedsatt med minst 50 procent kan denne i stället åberopa ekonomisk invaliditet (eller förvärvsmässig invaliditet). Detta är alltså ett annat invaliditetsbegrepp än det medicinska och hänger samman med att samma typ av skada kan ha olika verkan på förvärvsförmågan för olika yrkeskategorier. Vanligen beräknas försäkringsersättningen i dessa fall med utgångspunkt i dubbla försäkringsbeloppet, vilket multipliceras med den procentsats som den ekonomiska invaliditetsgraden fastställts till. Oavsett hur ersättningen bestäms så betalas ersättningen för vuxna normalt som engångsbelopp.

Sjuk- eller olycksfallsförsäkringar som inte är kopplade till den faktiska förlusten kallas *summaförsäkringar*.

*Livförsäkring* är antingen dödsfallsförsäkring som innebär att försäkringssumman betalas ut vid den försäkrades död eller livsfallsförsäkring som innebär att utbetalning sker när den försäkrade uppnått viss ålder eller avlider dessförinnan. Ibland ger livförsäkring också skydd vid sjukdom och olycksfall genom s.k. förtidskapital. Livförsäkringar innehåller ofta ett sparande.

### 3.5 Särskilt om personskador på grund av brott

I hemförsäkringen ingår vanligen ett *överfallsskydd* som innebär att om den försäkrade i privatlivet utsatts för brott i form av misshandel eller annat uppsåtligt våld så kan han få ersättning från sin egen försäkring motsvarande det skadestånd som egentligen skulle ha betalats av skadevållaren. Ersättning utgår under förutsättning att den skadelidande har rätt till skadestånd av någon som är okänd eller inte kan betala skadeståndet. Överfallsskyddet har vissa undantag, bl.a. gäller det inte om skadevållaren är en medförsäkrad, dvs. någon som den skadade bor tillsammans med. Vidare begränsas försäkringens ansvar vid varje skada till ett visst angivet belopp som kan vara t.ex. 500 000 kr. Det förekommer även att överfallsskydd ingår i företagsförsäkringen och det omfattar då överfall som sker i försäkringstagarens lokaler.

Enligt *brottskadlagen* (1978:413) kan den som utsatts för brott i vissa fall få ersättning av staten via Brottsoffermyndigheten för skador som uppkommit till följd av brottet. Ersättningen bestäms huvudsakligen enligt skadeståndslagens regler. Grundtanken är att denna ersättning i huvudsak skall vara sekundär gentemot den övriga ersättning som blir aktuell vid ett brott. Den drabbade måste således först försöka få ersättning från gärningsmannen eller från sina försäkringar. Gärningsmannen behöver inte vara känd för att ersättning skall utgå.

### 3.6 Samordning av ersättningsförmåner

När en skadelidande har rätt till skadestånd samtidigt som han har rätt till andra förmåner med anledning av skadan är frågan om dessa förmåner skall kunna utgå vid sidan av skadeståndet eller om förmånerna skall avräknas från skadeståndet. Ett viktigt syfte med ersättningsystemet är att säkerställa att den skadelidande får full kompensation för alla följder av skadan men samtidigt bör den skadelidande inte ha rätt att begära ersättning från två håll för samma skada så att han blir överkompenserad. Principen om att samma skada inte skall ersättas mer än fullt ut anses vara en konsekvens av allmänna skadeståndsrättsliga principer och gäller även utan uttryckligt stöd i lag. Överkompensation anses, i vart fall när det gäller sakskador, leda till fler och mer omfattande skador.

Vid personskador kan visserligen inte hävdas att en möjlighet till överkompensation generellt medför risk för att antalet skador ökar (särskilt inte när det gäller ersättning till efterlevande vid dödsfall). Ett annat skäl mot kumulation vid personskada är emellertid att resurserna inom ersättningssystemet kan komma att utnyttjas ineffektivt. Överkompensation vid personskador anses också ha nackdelar för den skadelidande ur medicinsk och psykologisk synvinkel, bl.a. eftersom det kan leda till en längre rehabiliteringstid. En rätt för den skadelidande att lägga samman skadestånd och andra förmåner kan också många gånger framstå som omotiverad eller rent av stötande. En annan sak är att det ibland kan vara svårt att fastställa vad som skall anses vara överkompensation, särskilt när det gäller ideella skador.

För att undvika överkompensation görs en avräkning av olika förmåner från skadeståndet vilket kan ske på olika sätt.

### 3.6.1 Avräkningsmetoder

Frågan om vilka förmåner som skall avräknas vid bestämmande av skadestånd innehåller vissa komplikationer. Det gäller framförallt förhållandet mellan avräkningen och frågan om regressrätt, dvs. rätten för den som ersätter den skadelidande i annan ordning att träda in i dennes ställe och kräva ersättningen av skadevällaren. Avräkningsreglerna påverkar regressrätten och vice versa. Avräkning kan göras antingen genom en nettometod eller genom en bruttometod.

*Nettometoden* innebär att slutlig avräkning mellan skadestånd och förmåner görs redan när skadeståndet fastställs. Skadeståndet bestäms till skillnaden mellan den totala förlusten och de förmåner som den skadelidande har rätt att få. Förmånerna avräknas med de belopp som är aktuella när skadeståndet bestäms. Det fastställda skadeståndsbeloppet påverkas därefter inte om förmånernas storlek skulle ändras. Avräkning enligt nettometoden innebär att skadestånd enbart kan komma i fråga om den totala förlusten överstiger de avräkningsförmåner som den skadelidande har rätt till.

Nettometoden betyder alltså att den skadeståndsskyldige undgår skadeståndsskyldighet för de förluster som motsvarar de förmåner som skall avräknas. Därmed är det inte heller möjligt för den som utgett ersättning till den skadelidande att framställa regresskrav mot skadevällaren för utgivna avräkningsförmåner.



*Bruttometoden* innebär att skadeståndet bestäms till ett belopp som motsvarar hela förlusten, varefter avdrag vid betalningen av skadeståndet får göras för de förmåner som skall avräknas vilket kan vara komplicerat när t.ex. livränta utgår. Metoden innebär att regresskrav kan framställas för utgivna avräkningsförmåner, under förutsättning att inte andra regler hindrar detta. Det belopp som skadevållaren till sist får betala är alltså inte känt när skadeståndet bestäms; beloppet beror dels på hur avräkningen slutligt utfaller, dels på i vilken utsträckning regressrätt finns och utnyttjas.

Bruttometoden har som effekt att om förmåner som är förenade med regressrätt betalas ut till den skadelidande före skadeståndsersättningen så minskar hans fordran på skadestånd i motsvarande mån. Om den skadelidande blir ersatt genom skadestånd har han därefter inte rätt att uppbära en förmån för motsvarande förlust, om förmånen är förenad med regressrätt.

Vid 1975 års ändringar i 5 kap. skadeståndslagen valdes nettometoden som princip när skadestånd för inkomstförlust eller förlust av underhåll skall beräknas och samordnas med annan förmån.<sup>24</sup>

### 3.6.2 Ersättning för inkomstförlust samordnas enligt 5 kap. 3 § skadeståndslagen

När skadestånd för inkomstförlust eller förlust av underhåll bestäms skall avräkning enligt 5 kap. 3 § SkL ske av förmån som den skadelidande med anledning av förlusten har rätt till i form av

1. ersättning som betalas på grund av obligatorisk försäkring enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring eller på grund av lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring eller någon annan likartad förmån,
2. pension eller annan periodisk ersättning eller sjuklön, om förmånen betalas av en arbetsgivare eller på grund av en försäkring som är en anställningsförmån.

Förmånerna skall avräknas från skadeståndet även om den skadade av någon anledning valt att inte kräva denna ersättning från t.ex. försäkringskassan.<sup>25</sup> Valet av nettometod för samordningen framgår av orden ”vid bestämmande av ersättning ... avräknas ...”.

---

<sup>24</sup> Se a. prop. s. 128 f.

<sup>25</sup> Se a. prop. s. 163.

Förutsättningen för avräkning enligt 5 kap. 3 § SkL är att den skadelidandes rätt till förmånen gäller den förlust skadeståndet skall ersätta. Detta innebär att enbart förmåner som betalas ut på grund av förluster som har orsakssamband med den handling eller underlåtenhet som lett till skadeståndsskyldighet kan avräknas.

De *socialförsäkringsförmåner* som är aktuella vid avräkning är främst förmåner enligt den allmänna försäkringen som sjukpenning, förtidspension, tilläggspension och efterlevandepension. Däremot skall ålderspension inte avräknas eftersom denna utgår oberoende av skadan. Avräkning sker även för arbetsskadelivränta. Utöver dessa sker avräkning av ersättning som utgår enligt t.ex. lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.

Vid avräkning av *anställningsförmåner* har det för sjuklönsens del ingen betydelse om den utgår enligt sjuklönelagen eller enligt avtal eller på någon annan grund utan det avgörande är att sjuklönen betalas till den skadelidande inom ramen för anställningsförhållandet. Sjuklön skall avräknas även om den betalas ut som ett engångsbelopp. Pension eller annan periodisk ersättning skall också avräknas om den betalas av arbetsgivaren eller genom en försäkring som arbetsgivaren bekostar. Engångsbelopp skall däremot inte avräknas.<sup>26</sup>

### 3.6.3 Ersättning för kostnader och ideell skada

Bestämmelsen i 5 kap. 3 § SkL gäller inte vid bestämmande av skadestånd för kostnader eller ideell skada. Detta hindrar emellertid inte att också dessa ersättningsposter kan påverkas av ersättning som utgår från annat håll. Det kan nämligen följa av andra bestämmelser eller principer att vissa förmåner skall avräknas.

När det gäller *kostnader* måste hänsyn tas till förmåner från socialförsäkring och förmåner som är förenade med regressrätt.

Enligt 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring får det allmänna inte framställa regresskrav mot skadevållaren för den ersättning som utgått enligt lagen. Detsamma gäller bl.a. arbetsskadeförsäkringen enligt hänvisning i 6 kap. 7 § lagen om arbetsskadeförsäkring. Ersättning från socialförsäkring skall därför avräknas enligt nettometoden.<sup>27</sup> Det innebär att den skadelidande inte kan kräva skadestånd för t.ex. sjukvårdskostnader som täcks av den allmänna försäkringen.

---

<sup>26</sup> Se prop. 1994/95:229 s. 28.

<sup>27</sup> Se prop. 1975:12 s. 129.

Även sådana kostnadsersättningar som är förenade med regressrätt skall avräknas. Det gäller ersättning för kostnader som betalas direkt av arbetsgivaren. Vidare har försäkringsgivare regressrätt när ersättning från olycksfalls- eller sjukförsäkring avser den faktiska förlust som uppkommit, t.ex. för sjukvårdskostnader, samt när försäkringsgivaren har förbehållit sig rätt att återkräva ersättningen. Föreligger regressrätt i fråga om den andra förmånen omfattar skadeståndsskyldigheten visserligen formellt hela kostnaden men när skadeståndet betalas ut skall avräkning ske för den andra förmånen. Avräkningen måste i dessa fall ske i form av bruttosamordning. Om förmånen inte är anpassad till den faktiska skadan, som fallet är med ersättning från summaförsäkring, bör avräkning inte ske.<sup>28</sup>

Även vid skadestånd för *ideell skada* skall försäkringsersättning som är förenad med regressrätt avräknas men det är i praktiken sällsynt att ersättning från t.ex. sjuk- eller olycksfallsförsäkring är förenad med regressrätt. När det gäller ersättning från staten enligt lagen om statlig ersättning vid ideell skada m.m. skall denna avräknas eftersom staten inträder i den skadades rätt till skadestånd.<sup>29</sup>

Till detta kan läggas att principen om överkompensation är tillämplig även vid ideell skada men att det är svårt att fastställa vad som är överkompensation i dessa fall och det kan diskuteras om det är fråga om samma skada. Detta innebär att skadestånd för ideell skada i de flesta fall inte samordnas med några andra förmåner som den skadelidande har rätt till med anledning av den ideella skadan.

---

<sup>28</sup> Se a. prop. s. 129 och 160.

<sup>29</sup> Se avsnitt 3.4.1 och 3 § nämnda lag. Staten inträder även i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.

### 3.6.4 Samordning av utländska förmåner

Även utländska anställnings- och försäkringsförmåner berörs av 5 kap. 3 § SkL. Liksom vid svenska förmåner gäller dock som förutsättning för samordning att förmånen avser att täcka samma förlust som skadeståndet.

Samordning av utländska socialförsäkringsförmåner bör ske om dessa utgår enligt i huvudsak samma grunder som ersättning enligt t.ex. lagen om allmän försäkring. Vid bedömningen beaktas främst sådana omständigheter som finansieringen av ersättningssystemet och förutsättningarna för ersättning.<sup>30</sup> Utländska anställningsförmåner i form av periodisk ersättning bedöms på samma sätt som svenska anställningsförmåner, dvs. det avgörande är om förmånen betalas av arbetsgivaren. Utländska förmåner i övrigt, dvs. ersättning för inkomstförlust som inte motsvaras av uppräknigen i 5 kap. 3 § SkL och ersättning för kostnader och ideell skada, torde behandlas på samma sätt som motsvarande svenska förmåner.

### 3.6.5 Samordning vid jämkning

Om skadeståndet skall jämkas till följd av medvållande skall den skadelidandes inkomstförlust först minskas med vad som utgår ur socialförsäkringarna. Därefter minskas resterande belopp med den kvotdel (1/3, 1/2, 2/3) som motsvarar medvållandet.<sup>31</sup> Samma princip torde gälla förmån som är anställningsförmån.

Detta medför att både den skadeståndsskyldige och den skadelidande får tillgodogöra sig förmånen av att förlusten täcks av socialförsäkringarna och av anställningsförmåner. Om samordningsförmånen är förenad med regressrätt är denna uppdelning nödvändig då den skadeståndsskyldige annars skulle kunna drabbas av större betalningsskyldighet än som motsvarar hans vållande.<sup>32</sup>

## 3.7 Regress mot skadevållaren

Regressrätt är en rätt att inträda i den skadelidandes rätt till skadestånd vilket innebär att den som utövar regress aldrig kan ha bättre rätt än den skadelidande. Regressrätten är alltså inte en självständig rätt till

<sup>30</sup> Se a. prop. s. 166. Jfr NJA 1990 s. 726 och 734.

<sup>31</sup> Jfr bl.a. NJA 1965 s. 129.

<sup>32</sup> Se bl.a. SOU 1973:51 s. 93.

skadestånd utan en övertagen rätt till det skadestånd som kan tillkomma den skadelidande.

Användningen av nettometoden i 5 kap. 3 § SkL innebär att det inte finns rätt till skadestånd för förluster som täcks av de avräknade *socialförsäkringsförmånerna* och *anställningsförmånerna*. Det betyder i sin tur att den som betalar ut en sådan ersättning till den skadelidande inte har regressrätt mot skadevällaren. För socialförsäkringsförmånernas del följer också av 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring att regressrätt är utesluten för dessa förmåner. Detta gäller såväl ersättningar för inkomstförlust som för kostnader.

I fråga om *anställningsförmåner i övrigt*, som inte omfattas av uppräknningen i 5 kap. 3 § SkL, finns regressrätt för den arbetsgivare som betalar ut ersättning. Det kan gälla t.ex. kostnad för läkemedel.<sup>33</sup>

För *försäkringsavtal* i allmänhet regleras frågan om regressrätt i 25 § lagen (1927:77) om försäkringsavtal (FAL). Huvudregeln för personförsäkringar är att det inte finns någon regressrätt. Vid olycksfallsförsäkring och sjukförsäkring finns emellertid en regressrätt i vissa fall. Om försäkringsgivaren utfäst sig att betala ersättning med verkliga beloppet av utgifter eller förluster, får det utbetalda beloppet återkrävas från den som framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller från den som är strikt skadeståndsansvarig. Detta innebär bl.a. att det inte föreligger regressrätt för vad som har betalats ut på grund av en s.k. summaförsäkring. Ersättningen från en summaförsäkring är ju inte bestämd efter förlusten och anses inte i egentlig mening ha som syfte att utjämna en ekonomisk förändring som inträffat genom försäkringsfallet. Den står alltså inte i ett sådant förhållande till skadeståndsskyldigheten att en konkret skada blir dubbelt ersatt. Den försäkrade har därför rätt att både erhålla skadestånd och ersättning från en summaförsäkring. Bestämmelserna i 25 § FAL är dispositiva och försäkringsgivaren kan alltså förbehålla sig en längre gående regressrätt.

För trafikförsäkringen och patientförsäkringen gäller särskilda regler om regressrätt i de enskilda lagarna.<sup>34</sup> Särskilda regressregler förekommer även i andra lagar.

---

<sup>33</sup> Se prop. 1975:12 s. 129. Såvitt känt är detta en möjlighet som inte utnyttjas.

<sup>34</sup> Bl.a. 20 § trafikskadelagen och 20 § patientskadelagen.

### 3.7.1 Regress av utländska förmåner

Frågan om regressrätt för utländska förmåner påverkas av de svenska reglerna om avräkning. Det avgörande är om de utländska förmånerna utgår efter i huvudsak samma grunder som motsvarande svenska förmåner. Om ersättningen är att jämställa med en socialförsäkringsförmån eller en anställningsförmån enligt 5 kap. 3 § SkL anses ersättningen inte utgöra skadestånd. Eftersom den utländske försäkringsgivaren inte kan ha längre gående rätt än den skadelidande föreligger ingen regressrätt för den utländske förmånsgivaren.<sup>35</sup>

I fråga om andra försäkringsersättningar blir i första hand avgörande vilka regler som gäller i den lag som är tillämplig på försäkringsavtalet.

### 3.7.2 Förhållandet till EG-rätten

Om en person får förmåner enligt lagstiftningen i en medlemsstat för en skada till följd av en händelse som har inträffat inom en annan medlemsstats territorium gäller följande enligt artikel 93 stycke 1 i Rådets förordning (EEG) nr 1408/71. Om den institution som betalar förmånen med stöd av den lagstiftning som den tillämpar inträder i den rätt att kräva ersättning som förmånstagaren har gentemot en tredje part, skall detta inträde erkännas av varje medlemsstat. Om institutionen har en självständig rätt till krav gentemot en tredje part, skall denna rätt erkännas av varje medlemsstat.<sup>36</sup>

Denna artikel och frågan om regress m.m. har prövats av EG-domstolen i några fall. Domstolen har funnit bl.a. att regressens omfattning avgörs av den nationella rätt som reglerar skadeståndsskyldigheten i och för sig och gränserna för compensationens omfattning.<sup>37</sup>

Domstolen har vidare uttalat att artikel 93 skall tolkas så att både betingelserna för och omfånget av det krav en försäkringsinstitution har mot den ansvarige skall bestämmas av lagstiftningen i den medlemsstat där institutionen har sitt hemvist. Bestämmelsen har däremot inte till syfte att ändra de regler som är tillämpliga vid be-

<sup>35</sup> Jfr NJA 1990 s. 726 och 734.

<sup>36</sup> Artikel 93 första stycket i Rådets förordning (EEG) nr 1408/71 om tillämpning av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen, ändrad genom Rådets förordning (EEG) nr 2001/83.

<sup>37</sup> EG-domstolens dom den 16 maj 1973 i målet 78/72 mellan L Etoile-Syndicat général och W. E de Wall (de Wall- domen).

dömningen av om och i vilken omfattning skadevållaren har ådragit sig ett ersättningsansvar.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> EG-domstolens dom den 2 juni 1994 i målet C 428/92 Deutsche Angestellten-Krankenkasse mot Lærerstandens Brandforsikring G/S (DAK- domen). Jfr danska Højesterets avgörande U 1999.773 H.

## 4 Utgångspunkter för kommitténs överväganden

### 4.1 Allmänt

I avsnitt 1 har vi beskrivit bakgrunden till vårt uppdrag och de allmänna förutsättningar som vi har att ta hänsyn till. Vår huvuduppgift är att bedöma om det nuvarande *kostnadsansvaret* för personskadorna är fördelat på lämpligt sätt eller om det slutliga ansvaret i större omfattning jämfört med i dag bör läggas på den som vållat skadan eller på annat sätt är ansvarig för skadan. En aspekt vi härvid har att bedöma är vilka konsekvenser olika lösningar kan ha för *preventionen* mot skador och skaderisker.

I detta avsnitt skall vi närmare redogöra för uppläggningsen av vårt arbete. Här berörs även de avgränsningar som vi på grund av direktivens utformning eller eljest har ansett vara nödvändiga.

De frågor som vi har att uppmärksamma särskilt enligt direktiven beskrivs närmare i avsnitt 4.2. Vad gäller placeringen av kostnadsansvaret kan det ske enligt olika alternativ vilket framgår av avsnitt 4.3. I avsnitt 4.4 tar vi upp vissa frågor som vi har uppmärksammat vid vår granskning av regleringarna på olika skadeområden.

### 4.2 Frågor som är särskilt angivna i våra direktiv

#### *Avräkning*

Av särskilt intresse för vårt uppdrag är i vilken utsträckning och på vilket sätt vissa förmåner skall räknas av vid bestämmande av skadestånd. Vi skall således pröva om bestämmelserna i 5 kap. 3 § SKL bör ändras. En fråga blir då om den nuvarande *nettometoden* skall behållas eller om en *bruttometod* bör tillämpas när skadeståndet bestäms, vilket påverkar möjligheterna att framställa regresskrav.<sup>1</sup> En annan fråga gäller *avgränsningen* av de förmåner som skall räknas av.

---

<sup>1</sup> Se avsnitt 3.6.1.



Vi skall vidare undersöka hur *utländska anställnings- och försäkringsförmåner* beaktas vid tillämpning av reglerna i 5 kap. 3 § och om några lagändringar behövs.

Bestämmelserna i 5 kap. 3 § gäller bara ersättning för inkomstförlust och förlust av underhåll. Vi skall överväga om det finns skäl att i lag föreskriva avräkning även när det gäller ersättning för *kostnader och ideell skada*.

### *Regressrätten*

Frågan om regressrätt för den som ger ut ersättning för personskada, dvs. en rätt att kräva åter vad som utgetts från den som är ansvarig för skadan, är också en fråga av central betydelse för kommitténs arbete och den är som påpekats i sin tur kopplad till avräkningsfrågorna. Vi skall analysera möjligheterna att införa en *regressrätt för det allmänna* när ersättning har betalats från ett offentligt ersättningssystem. Vi skall i så fall överväga om det allmänna bör ha en generell regressrätt eller endast i vissa situationer. Även frågan om *regressrätt för arbetsgivare* som har betalat sjuklön till en arbetstagare som skadats genom någon annans vållande skall uppmärksammas.

Kommitténs översyn skall också omfatta bestämmelserna i försäkringsavtalslagen som ger privata *försäkringsgivare regressrätt* gentemot varandra eller mot den skadeståndsskyldige. I denna del skall kommittén gå utanför personskadeområdet och även behandla frågan om försäkringsgivares regressrätt vid skadeförsäkring. Regressbestämmelserna i trafikskadelagen skall också ses över.

Även frågan om regressrätt mellan *flera skadeståndsskyldiga* kan behöva tas upp. Skadeståndslagen reglerar i dag inte denna situation.

När möjligheterna till ökad regress prövas, skall vi analysera risken för ökade administrationskostnader vid skaderegleringen, t.ex. genom ett ökat antal tvister.

### *En strukturell överföring av ersättningsansvaret*

Kommittén har även att pröva om det på vissa områden finns andra möjligheter till kostnadsöverföring än genom utövande av regress, t.ex. en överföring i kollektiva former. Det bör då prövas om bördan kan differentieras inom kollektivet så att de personer som står för

större risker också får stå för en proportionerligt större del av kostnaderna.

### *Följdfrågor*

I den mån regressmöjligheterna utvidgas jämfört med i dag skall vi överväga om dagens bestämmelse om jämkning i 6 kap. 2 § SkL utgör ett tillräckligt skydd för att förhindra att skadeståndsskyldigheten blir ruinerande för enskilda som saknar ansvarsförsäkring. Det kan även diskuteras i vilken utsträckning en skyldighet att ge ut skadestånd eller annan ersättning bör jämkas på grund av försäkring och försäkringsmöjligheter. Även andra jämkningsfrågor kan aktualiseras men vi skall inte ta upp dessa frågor annat än om det motiveras av våra överväganden i övrigt.

### *Internationella förhållanden*

Som led i vårt arbete har vi studerat förhållandena i andra länder. En synpunkt som vi enligt direktiven skall beakta är vilken betydelse Sveriges medlemskap i EU har eller kan komma att få för de frågeställningar som omfattas av vårt uppdrag. Vi har haft detta i åtanke vid bedömningen av olika frågor. Sådana hänsyn har dock inte fått något avgörande inflytande på valet av lösningar.

## **4.3 Särskilt om placeringen av kostnadsansvaret**

Enligt direktiven skall vi pröva i vilken utsträckning kostnadsansvaret för personskador i större utsträckning än i dag kan och bör föras över på dem som vållar eller annars är ansvariga för skadorna. En fråga är således om de utgifter för sjukvård, rehabilitering och inkomstförlust, som i dag belastar de offentliga systemen och arbetsgivarna, i viss omfattning skulle kunna lastas över på den som har vållat skadorna eller som bedriver den verksamhet som orsakar skadorna.

De utgifter det gäller är av två huvudtyper, dels ersättning för *inkomstförlust* som utgår till de skadelidande i form av sjuklön, sjukpenning, pension eller livränta, dels *kostnader* för sjukvård, rehabilitering, läkemedel och hjälpmedel av olika slag.

När det gäller att överföra ansvaret för utgifter av den första typen ligger det nära till hands att ge den som har betalat ut ersättning rätt att

i sin tur kräva kompensation från den som är ansvarig för skadan. En sådan *regressrätt* kan åstadkommas genom lagregler av generell räckvidd men får naturligtvis varierande praktisk betydelse beroende bl.a. på vilka ekonomiska resurser som finns på den ansvariges sida. Om denne inte skyddas av en ansvarsförsäkring får regressrätten i allmänhet inte så stort värde. I somliga situationer skulle det kanske te sig föga meningsfullt att utnyttja en möjlighet till kostnadsöverföring, eftersom denna skulle drabba i huvudsak samma kollektiv som det nuvarande.

En annan och mera direkt metod för att placera kostnadsansvaret på den för skadan ansvarige är att ålägga denne ett *primärt ansvar* för hela den skadelidandes inkomstförlust med motsvarande befrielse för de offentliga systemen och arbetsgivaren. Eftersom en utgångspunkt för vårt arbete är att den enskilde skadelidandes skydd inte får försämrats kan en ordning av detta slag bara komma i fråga om det finns garantier för att den skadelidande inte kommer i ett sämre läge.

Direktiven ger oss ganska fria händer vid valet av lösning. En möjlighet är som sagt att genomföra en generell rätt för den som har utgett ersättning för inkomstförlust att återkräva beloppet från den för skadan ansvarige. Men man kan också tänka sig mera begränsade reformer, exempelvis att medge sådan återkravs rätt bara för vissa kostnader, t.ex. *arbetsgivares sjuklönekostnader*. En annan möjlighet är att begränsa regleringen till *vissa typer av skadefall*. Direktiven utesluter inte heller möjligheten att det kan visa sig att *nuvarande ordning* är att föredra och i allt väsentligt bör bibehållas.

Även när det gäller *andra utgifter* än ersättning för inkomstförlust skulle en individuell överföring av kostnadsansvaret, t.ex. genom en fakturering av vårdgivarens kostnader för det enskilda skadefallet, kunna komma i fråga. Det är emellertid tveksamt om detta skulle innebära en lämplig ordning, med hänsyn framför allt till de administrativa kostnader som skulle uppstå. Här kan det vara bättre att gå fram på en kollektiv väg, exempelvis genom att ålägga ett kollektiv av ansvariga att lämna ett bidrag till det allmännas kostnader för vård av skadefallen. I vårt uppdrag ingår att pröva sådana möjligheter.

Vi har vid våra överväganden i första hand inriktat oss på *trafikskadorna*. Dessa utgör ett mycket betydelsefullt område. Det är sannolikt den största gruppen av personskador som omfattas av ett ersättningsansvar. Eftersom detta ansvar täcks av en obligatorisk försäkring finns det i och för sig goda möjligheter att genomföra en överföring av kostnader som nu täcks av andra system. Vi anser att den lösning som väljs för trafikskadorna måste få avgörande betydelse

för regleringen av andra skadeområden. Trafikskadorna behandlas i avsnitt 5.

#### 4.4 Frågor som uppmärksammas efter genomgång av olika skadeområden

Utöver de särskilda frågor som är angivna i direktiven så föreligger naturligtvis en mängd andra frågor som kan rymmas inom ramen för vårt uppdrag. Vi har under vårt arbete gjort en genomgång av de regelverk som blir aktuella vid olika typer av personskador för att få en uppfattning om hur lagreglerna och försäkringarna i dag samverkar på olika skadeområden. Denna genomgång har varit av betydelse för att få en föreställning om vad som, utifrån vårt uppdrag, kan göras inom olika områden. Går det att öka de skadeförebyggande och skadebegränsande inslagen? Hur bör regressrätten vara utformad i olika situationer? Bör finansieringen av ersättningen ske via skattemedel, via kollektiv eller genom den enskilde skadevållaren?

Ersättning för personskada kan som redovisats i avsnitt 3 utgå enligt en mängd lagregler utöver reglerna i skadeståndslagen, t.ex. enligt lagen om allmän försäkring, lagen om arbetsskadeförsäkring, trafikskadelagen, brottsskadelagen. Ersättning kan också utgå till följd av olika försäkringar som kan vara av kollektiv eller enskild natur. Vid en skada utgår ersättning ofta inte bara enligt en lagregel eller en försäkring utan ersättning kan komma från flera håll samtidigt, varvid samordning mellan ersättningarna sker i vissa fall.

Olika skadeområden har således olika ersättningslösningar. Inom samtliga områden svarar det allmänna för det grundläggande skyddet vad gäller inkomstbortfall till en viss nivå samt för sjukvård och (viss) rehabilitering. Arbetsgivaren svarar dock för inkomstförlusten under de första 14 dagarna. Det är när det gäller övrig ersättning som det för närvarande finns olika finansiella lösningar, t.ex. för att täcka upp inkomstbortfallet till 100 procent eller för ideell skada. Som exempel kan jämförelse göras mellan trafikskadorna och brottsskadorna. För trafikens del finns en obligatorisk försäkring som ansvarar för ersättningen oavsett vållande. Vid skada på grund av brott kan ersättning betalas direkt av skadevållaren, hans ansvarsförsäkring, den skadades egen hemförsäkring eller av staten som brottsskadeersättning.

Nedan redogörs för olika frågor och problem som vi har uppmärksammat under genomgången av de skilda skadeområdena. Vissa

av dessa frågor har vi sedan gått vidare med under det fortsatta arbetet. I andra delar har vi konstaterat att det av olika skäl inte är möjligt för oss att arbeta vidare med frågan. Det kan bero på att frågan ligger utanför vårt uppdrag eller att det inte är görligt att föreslå några ändringar av t.ex. finansiella eller praktiska skäl. Vi har valt att i dessa fall ändå peka på diverse tveksamheter eller problem då det kan finnas skäl att uppmärksamma dessa förhållanden i andra sammanhang.

#### 4.4.1 Trafikskadorna

##### *Ett utvidgat ansvar?*

Trafikskadelagen bygger på uppfattningen att trafik med motorfordon är en särskilt riskfylld verksamhet. Lagens syfte är att garantera skadelidande ersättning varför det är obligatoriskt att motorfordon skall vara trafikförsäkrade. Trafikförsäkringens ansvar är dock begränsat på samma sätt som skadeståndsskyldigheten enligt skadeståndslagen och omfattar inte de kostnader som det allmänna har för sjukpenning, vård, rehabilitering m.m. Vidare omfattar det inte den sjuklön som arbetsgivaren har att betala och inte heller vissa andra ersättningar som enligt 5 kap. 3 § SkL har karaktären av anställningsförmåner.

Frågan om trafikförsäkringens omfattning och ansvar har berörts i olika sammanhang. I en *rapport från Sveriges Försäkringsförbund* föreslås – med den finländska trafikförsäkringen som förebild – att trafikförsäkringens ansvar för personskada skall utökas så att det omfattar dels hela inkomstförlusten under yrkesaktiv tid, dels sådan rehabilitering som syftar till att den skadelidande skall återgå till att vara yrkesaktiv. Tanken bakom förslaget är bl.a. att ett utvidgat ansvar skulle ge trafikförsäkringsbolagen incitament att satsa mer på det skadeförebyggande och skadebegränsande arbetet.

Vi skall enligt direktiven pröva möjligheten till en *strukturell överföring* av ersättningsansvaret på vissa områden. Trafiken är det skadeområde där det ligger närmast till hands att överväga en sådan lösning. Trafiken orsakar ett stort antal personskador varje år till stora kostnader för det allmänna och genom den obligatoriska trafikförsäkringen finns det ekonomiska förutsättningar för en överföring utan att de skadelidande drabbas av förlust. Inom trafikområdet finns också möjligheter att pröva om bördan kan *differenieras* inom kollektivet så att de personer som står för större risker

också får stå för en proportionerligt större del av kostnaderna vilket är en fråga som är särskilt uppmärksam i direktiven. Vi återkommer till trafikskadorna i avsnitt 5.

### *Regress och jämkning*

Enligt direktiven skall vi se över trafikskadelagens bestämmelser om regress. Dessa motsvarar delvis bestämmelserna om jämkning av trafikskadeersättning på grund av den skadades eget vållande. Jämningsregelns utformning har varit föremål för kritik från bl.a. Sveriges Försäkringsförbund. Kritiken avser främst att jämkning av ersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri förutsätter att vårdslöshet kan konstateras. Enligt förbundet bör övervägas om föraren i dessa fall t.ex. bör ha bevisbördan för att han inte varit vårdslös. Dessa frågor behandlas emellertid i annat sammanhang och vi har efter samråd med Justitiedepartementet avstått från att gå in på dem här.

### **4.4.2 Patientskadorna**

#### *Ansvarsgrunden*

Patienter anses också vara en sådan utsatt grupp som behöver ett särskilt ersättningssystem. Genom patientskadelagen har införts ett obligatoriskt försäkringssystem för ersättning av skador som uppkommer vid medicinsk behandling.

En invändning som har framförts mot patientförsäkringen är att den har en svag ekonomisk preventiv funktion. Det har gjorts gällande att ett skadeståndsrättsligt system med strikt ansvar och obligatorisk försäkring skulle innebära ett starkare incitament för de ansvariga huvudmännen, sjukhusledningarna etc. att se över organisation och resurser. En viss preventiv effekt skulle vidare kunna uppnås med en differentiering av försäkringskostnaderna, t.ex. genom ett bonussystem baserat på frekvensen av skador.<sup>2</sup>

En översyn av ansvarsgrunden för patientskadorna omfattas emellertid inte av våra direktiv och även om det skulle finnas anledning att på nytt överväga hur ersättningssystemet vid patientskador skall vara utformat så är det inte möjligt inom föreliggande uppdrag.

---

<sup>2</sup> Jfr bl.a. SOU 1994:75 s. 128 ff. och prop. 1995/96:187 s. 22.

*Ett utvidgat ansvar?*

Som framgår ovan föreligger ett förslag att trafikförsäkringens ansvar för personskadorna skall utökas genom att försäkringen får överta det ekonomiska ansvaret för inkomstförlust och rehabilitering. Då patientförsäkringen är uppbyggd på motsvarande sätt som trafikförsäkringen och är obligatorisk skulle en sådan modell kunna tillämpas också för patientskadornas del. Skulle det vara fördelaktigt om patientförsäkringen var primärt ansvarig för t.ex. hela inkomstförlusten?

I detta sammanhang är av intresse att man vid utformningen av en patientskadelag i Finland inte har valt det system med primärt ansvar som gäller för den finländska trafikförsäkringen. Ersättningen från patientförsäkringen är sålunda subsidiär i förhållande till ersättning enligt annan lag. Detta har ansetts viktigt eftersom det är vårdgivarna inom den offentliga sektorn som står för den största delen av premierna för patientförsäkringen och det inte finns anledning att täcka utgifterna inom den allmänna socialförsäkringen ur vårdgivarnas budgetar.<sup>3</sup>

Dessa tankegångar kan tillämpas även på vår patientskadereglering. Om patientförsäkringen skulle överta ansvaret för t.ex. inkomstbortfallet skulle det leda till en rundgång av pengar eftersom det även hos oss i huvudsak är det allmänna genom landstingen som står för kostnaderna för patientskadeersättningen genom premiebetalningar. Det skulle alltså alltjämt bli skattemedel som slutligen fick stå för finansieringen – även den vård som sker i privat regi är ju till stor del finansierad av det allmänna. De fördelar som skulle kunna vara förenade med en överföring av ansvaret väger därför inte lika tungt här som på trafikområdet. Det skall dock inte förnekas att det kan vara av ett visst värde att kostnader förs dit där de hör hemma, eftersom detta kan ge incitament att minska skadorna genom skadeförebyggande arbete. För en sådan effekt krävs emellertid en differentiering av kostnaderna på annat sätt än nu, liksom av premierna. Landstingens Ömsesidiga Försäkringsbolag hade år 1998 ca 95 procent av premievolymen för patientförsäkringar.<sup>4</sup> Enligt bolagets försäkringsvillkor bestäms premien efter antalet invånare i respektive sjukvårdsområde, och skadefrekvensen inverkar alltså inte på fördelningen av premiekostnaderna.

---

<sup>3</sup> Se RP 91/1998.

<sup>4</sup> Uppgift i mars 2000 från bolaget.

Vi har stannat för att inte gå vidare med att närmare pröva om ett utvidgat ansvar för patientförsäkringen bör införas. Det främsta skälet är att det är mer eller mindre samma kollektiv som nu som skulle bekosta patientskadorna även om en utvidgad patientförsäkring skulle införas. Till detta kommer emellertid även att omfattningen av patientskadorna är förhållandevis liten. Landstingens Ömsesidiga Försäkringsbolag betalade under år 2000 totalt 86,2 miljoner kr i ersättning för inkomstförlust till dem som skadats i vården.<sup>5</sup> Den totala inkomstförlusten för dessa skadelidande bör grovt räknat uppgå till det femdubbla beloppet. Den preventiva effekten av ett utvidgat ansvar för inkomstförlusten torde därför bli tämligen marginell samtidigt som en ökning av transaktionskostnaderna inte kan uteslutas.

Det sagda gäller tanken på ett primärt ansvar. Samma kritik kan i stor utsträckning riktas mot en möjlighet till regress från den allmänna försäkringen mot patientförsäkringen. Frågan om regressrätt för det allmänna behandlas i avsnitt 6.

Inom hälso- och sjukvården bör för övrigt en skadeförebyggande effekt kunna uppnås genom att det material som framkommer vid skaderegleringen i patientförsäkringen återkopplas till sjukvården. I många av de fall då patientskadeersättning utgår har det sannolikt inte förekommit något fel eller någon försummelse från sjukvårdspersonalens sida, utan skador har uppstått trots att behandlingen har utförts på ett sätt som inte ger anledning till några anmärkningar.

---

<sup>5</sup> Uppgift ur bolagets årsredovisning för år 2000.



#### 4.4.3 Läkemedelsskadorna

Ersättningen för läkemedelsskador regleras i en fungerande frivillig läkemedelsförsäkring som grundar sig på ett kollektivt åtagande i läkemedelsbranschen. I övrigt är produktansvarslagen tillämplig på läkemedelsskador. Den som inte är nöjd med läkemedelsförsäkringen kan alltså i stället göra gällande ett strikt ansvar för läkemedelsföretaget. Det ingår inte i vårt uppdrag att överväga om läkemedelsförsäkringen skall regleras i lag.

#### 4.4.4 Arbetsskadorna

*TFA m.m.*

En betydande del av kostnaderna för arbetsskador bärs i dag av socialförsäkringssystemet, dvs. av den allmänna försäkringen och arbetsskadeförsäkringen. Systemet finansieras huvudsakligen genom att arbetsgivarna betalar sjukförsäkrings- och arbetsskadeavgift. Det offentliga systemet kompletteras av den kollektivavtalsbaserade trygghetsförsäkringen TFA (och motsvarande försäkringar på andra avtalsområden). Även dessa försäkringar finansieras genom premier som betalas av arbetsgivarna. Arbetsgivarnas avgifter till socialförsäkringen och premierna till TFA baseras på lönesummorna.

Någon lagstiftning om överföring till TFA av kostnader från den allmänna försäkringen kan inte komma i fråga redan av det skälet att TFA – till skillnad från trafikförsäkringen – inte är lagreglerad utan utgör en frivilligt avtalad förmån. Det kan dessutom förefalla föga meningsfullt att föra över kostnader från de allmänna försäkringarna till TFA när det är i huvudsak samma kollektiv som svarar för finansieringen av båda systemen. Däremot kan det i och för sig komma i fråga att ge det allmänna regressrätt mot en skadeståndsskyldig arbetsgivare. Frågan om regressrätt för det allmänna behandlas i avsnitt 6.

*En obligatorisk no-fault-försäkring?*

Ett sätt att uppnå samordning skulle vara att samla alla kostnader för arbetsrelaterade personskador inom ett system, innefattande också vad som nu ersätts enligt TFA. Detta skulle innebära att arbetsskadorna ersätts genom en obligatorisk no-fault-försäkring som arbetsgivarna

tecknar hos olika försäkringsbolag. Försäkringen skulle alltså bli *primärt ansvarig* för den skadades samtliga förluster. Ett annat alternativ är att utforma försäkringen efter mönster från den nuvarande trafikförsäkringen.

En obligatorisk no-fault-försäkring skulle enligt kritiker av nuvarande system stimulera till skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder hos både arbetsgivarna och försäkringsbolagen. Den preventiva effekten av ett sådant system skulle emellertid bli beroende av hur en differentiering av premierna utformas. En indelning av arbetsmarknaden i branschvisa riskklasser där kollektivet belastas med branschens samlade arbetsskadekostnader skulle sannolikt få en begränsad praktisk betydelse eftersom arbetsmiljöförbättrande åtgärder i första hand skulle gynna kollektivet och inte den enskilde arbetsgivaren. För att uppnå en preventiv verkan borde premieuttaget i stället vara individualiserat till risken hos varje arbetsgivare.<sup>6</sup>

Mot en no-fault-lösning med differentierade premier har inväntats att dagens system med enhetliga avgifter utan individuella riskbedömningar är enklare att administrera och medför låga administrationskostnader. Vidare har anförts att vid en premiedifferentiering finns en risk att premierna i problemföretagen drabbar de anställda i form av lägre lönetillväxt och att systemet kräver en omfattande reglering. Det har också uttalats farhågor för att en differentiering av premierna på arbetsplatsnivå skulle kunna göra det svårare för vissa personer att få tillträde till arbetsmarknaden.

Det finns således skäl för och emot en förändrad ordning inom arbetsskadeområdet. Vi går dock inte vidare med frågan om en obligatorisk försäkring eftersom en så långtgående reform klart ligger utanför vårt uppdrag. En mindre radikal förändring skulle vara att till arbetsskadeförsäkringen föra tillbaka det ansvar för inkomstförlust m.m. som nu ligger på den allmänna försäkringen. Även en sådan ändring, som alltså skulle innebära en omfördelning inom socialförsäkringssystemet, får emellertid anses gå utöver våra direktiv.

---

<sup>6</sup> Jfr bl.a. Bladini, Trafik- och arbetsskador – ett reformförslag utifrån läran om ekonomisk prevention, SvJT 1994 s. 632.

### *Sjuklöneperioden*

Ett annat alternativ som har diskuterats är att förlänga sjuklöneperioden. Det leder onekligen till att de arbetsgivare som har en dålig arbetsmiljö får betala ett högt pris, vilket kan öka intresset för skadeförebyggande åtgärder. En stor del av ohälsan beror emellertid inte på arbetslivet och det har ifrågasatts om det är rimligt att en enskild arbetsgivare, kanske ett litet företag, skall belastas med en sådan kostnad. Vidare kan det uppkomma risk för att personer med befarad hög sjukfrånvaro sällas bort vid anställningar.

Den frågan ryms inte heller i våra direktiv och den har för övrigt behandlats i andra betänkanden under senare år varför den redan torde vara väl belyst.<sup>7</sup>

### *Brottsskador som uppkommit i arbetet*

En särskild fråga som uppmärksammas i samband med genomgången av arbetsskadeområdet är brottsskador som uppkommit i arbetet. Genom avtalsgruppsjukförsäkringarna, trygghetsförsäkringarna m.m. bär arbetsgivaren redan i dag ett ansvar för brottsskador som uppkommit i arbetet (rån, misshandel m.m.). Dessa anordningar omfattar dock inte ersättning för kränkning och ger endast i vissa fall full ersättning för inkomstförlust. För vad som sålunda inte täcks kan den skadade få brottsskadeersättning enligt brottsskadelagen.

Det kan diskuteras om man bör ålägga arbetsgivaren ett utvidgat ansvar i dessa hänseenden och undanta arbetsskador från brottsskadelagens tillämpningsområde.

Denna fråga har behandlats i ett tidigare lagstiftningsärende då regeringen ansåg att det i och för sig skulle vara rimligt att arbetsgivarna – och inte staten genom brottsskadeersättning – ansvarar för att den som utsätts för brott i sitt arbete får ersättning för den uppkomna skadan i den mån skadan inte ersätts ur den allmänna försäkringen eller arbetsskedeförsäkringen. Regeringen menade emellertid att den lämpligaste lösningen är att arbetsmarknadens parter reglerar detta genom att komplettera trygghetsförsäkringarna och att utvecklingen beträffande kollektiva och privata försäkringar bör avvaktas. Först om någon frivillig lösning inte kommer till stånd kan

---

<sup>7</sup> Se SOU 2000:78 och 2000:121 samt utredningen om handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet, S 2000:07, vars uppdrag skall ha redovisats i december 2001.

det enligt regeringen vara skäl att åter ta upp frågan om lagstiftning.<sup>8</sup> Justitieutskottet instämde i denna bedömning.<sup>9</sup>

Enligt uppgift från arbetsmarknadens parter har någon ändring i de avtalade försäkringarna inte skett. Frågan om arbetsskador skall undantas från brottsskadelagens tillämpningsområde bör dock enligt vår mening inte prövas förrän utvecklingen beträffande kollektiva och privata försäkringar avvaktats ytterligare någon tid. Det är för övrigt tveksamt om det kan anses ligga inom vårt uppdrag att föreslå en sådan utvidgning av arbetsgivarens skadeståndsansvar som det här skulle bli fråga om. Vi kommer därför inte att pröva denna fråga vidare.

#### 4.4.5 Produktskadorna

##### *Allmänt*

Den svenska produktansvarslagen bygger på ett EU-direktiv och avvikelser från direktivet är tillåten endast i den mån direktivet uttryckligen medger det.<sup>10</sup> Detta innebär att möjligheterna att föreslå ändringar i den svenska lagen är starkt begränsade.

Även om direktivets principer rättspolitiskt närmast kan tillskrivas konsumentskyddet är det också grundat på rättsekonomiska överväganden. Ansvaret för skador vilar i första hand på tillverkaren. Tillverkaren är också normalt den som till lägsta kostnad kan förekomma skador till följd av att hans produkter är skadebringande, och han bör därför erhålla incitament till att göra sina produkter säkra. Om produkterna blir något dyrare genom att tillverkaren bär ansvaret för dem, slås kostnaderna för skadorna ut på kollektivet av alla köpare.<sup>11</sup> Tillverkaren har också oftast de ekonomiska förutsättningarna att bära ansvaret och kan täcka ansvaret genom försäkring. Ansvaret är därmed ur ett rättsekonomiskt perspektiv redan rätt placerat.

---

<sup>8</sup> Se prop. 1998/99:41 s. 37 ff.

<sup>9</sup> Se bet. 1998/99:JuU20 s. 9.

<sup>10</sup> Rådets direktiv 85/374/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister. Direktivet är för närvarande föremål för översyn.

<sup>11</sup> Se Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl. 2000 s. 313.

### *Jämkning*

En regel som har varit föremål för viss kritik är produktansvarslagens bestämmelse om jämkning, vilken innebär att jämkning av skadeståndet kan ske redan vid vårdslöshet hos den skadade i stället för vid grov vårdslöshet som enligt skadeståndslagen. Begränsningen enligt skadeståndslagen av jämningsmöjligheten vid personskada till fall av grov vårdslöshet anses bygga på ett rättsekonomiskt och socialt synsätt. Skadeståndet täcks av ansvarsförsäkring samtidigt som den skadelidande slipper drabbas av ekonomiska konsekvenser på grund av en kanske tillfällig ouppmärksamhet.<sup>12</sup>

Kritiken mot jämningsregeln i produktansvarslagen må ha visst fog för sig. Regeln är dock en följd av rådets direktiv och är därmed ingen fråga som kan vara föremål för översyn av kommittén.<sup>13</sup>

#### **4.4.6 Skador på grund av brott**

##### *Allmänt*

Brottsskadelagen innebär att den som utsatts för brott i vissa fall har möjlighet att få ersättning av staten för skador som uppkommit till följd av brottet. Grundtanken är att denna ersättning i huvudsak skall vara sekundär gentemot annan ersättning som blir aktuell vid ett brott. Denna sekundära konstruktion innebär att den skadelidande ges en sista möjlighet till ersättning när andra ersättningsmöjligheter är uteslutna eftersom någon ansvarig inte kan utpekas eller den ansvarige saknar möjlighet att ersätta skadan och den skadade inte har egna försäkringar som täcker skadan.

##### *Jämkning*

En särskild fråga avser de fall där den skadade varit medvållande till skadan. I dessa fall kan det upplevas som stötande och hämmande på preventionen om den skadade erhåller full brottsskadeersättning, t.ex. om den skadade deltagit i ett slagsmål beväpnad med kniv eller på annat sätt deltagit i brottslig verksamhet eller uppträtt provocerande. I 9 § andra stycket brottsskadelagen finns en särskild regel om jämkning för dessa fall (i första stycket finns en hänvisning till 6 kap.

---

<sup>12</sup> Se Agell, Valda skrifter, Jur. fak. i Uppsala årsbok 1993 s. 304 f.

<sup>13</sup> Jfr prop. 1993/94:88 s. 18.

1 § SkL). Den innebär att jämkning kan ske om det är skäligt med hänsyn till att den skadelidande (eller den avlidne när skadan har lett till döden) genom sitt uppträdande i samband med brottet eller på annat liknande sätt uppsåtligt eller genom vårdslöshet har ökat skaderisken. Bestämmelsen ändrades år 1999; tidigare krävdes att det skulle finnas särskilda skäl för jämkning.<sup>14</sup> Med denna ändrade regel menar vi att man bör kunna undvika resultat som annars skulle kunna uppfattas som stötande och negativa ur preventionssynpunkt och någon vidare lagstiftningsåtgärd är inte nödvändig.

### *Regress*

En annan fråga som aktualiseras vad gäller brottsskadersättningen är regressmöjligheterna. I den mån skadestånd inte har avräknats på brottsskadeersättningen så har staten rätt att rikta regresskrav mot skadevållaren för utgiven ersättning, 17 § brottsskadelagen. Eftersom gärningsmannens bristande betalningsförmåga är en förutsättning för att brottsskadeersättning skall utgå blir regressrätten i praktiken endast aktuell om gärningsmannens ekonomiska situation förbättras. Regresskrav kan även riktas mot t.ex. ett försäkringsbolag avseende en förmån som borde ha avräknats. Enligt Brottsoffermyndigheten är regressverksamheten en resursfråga. Den ger emellertid förstärkt legitimitet åt institutet statlig brottsskadeersättning och det finns även pedagogiska skäl för regressen då skadevållaren genom kravet påminns om sitt ansvar. Enligt förarbetena skall regressrätten utövas med stor försiktighet för att gärningsmannens samhällsanpassning inte skall äventyras samtidigt som det är angeläget att en brottslig skadevållare gör rätt för sig och inte kommer i bättre läge än andra skadevållare därför att brottsskadeersättning utgår.<sup>15</sup>

Brottsoffermyndigheten bedriver en aktiv regressverksamhet och de belopp som inkommer ökar för varje år även om det är fråga om mycket små belopp för statskassan.<sup>16</sup> Målet är att aktualisera regress i 10 procent av de ärenden som myndigheten beslutat i under ett verksamhetsår.

Vid kontakterna med Brottsoffermyndigheten har framkommit att regressverksamheten fungerar väl och vår slutsats är att det inte föreligger något behov av ändrad lagstiftning.

---

<sup>14</sup> Se prop. 1998/99:41 s. 16 f.

<sup>15</sup> Se NJA II 1978 s. 89 ff.

<sup>16</sup> Enligt Brottsoffermyndighetens årsredovisning för år 2000 inkom under året 3,44 miljoner kr.

*Sjuklön*

Nettometoden i 5 kap. 3 § SkL innebär bl.a. att en arbetsgivare inte har möjlighet att kräva ersättning för sjuklönen av den som är ansvarig för att ha skadat hans anställda. Denna effekt av nettometoden kan förefalla särskilt stötande när det gäller personskador på grund av brott. I t.ex. Finland har arbetsgivaren möjlighet att bli ersatt genom brottsskadeersättning. För vår del menar vi emellertid att brottsskadeersättning är att betrakta som en social förmån för den direkt drabbade och att det inte rimmar väl med detta synsätt att ge arbetsgivaren en rätt till ersättning för den lönekostnad som skadan medför. När det gäller möjligheterna för arbetsgivaren att framställa krav mot skadevällaren för utgiven sjuklön m.m. så återkommer vi till den frågan under avsnitt 7.

## 5 Trafiken

### 5.1 Trafikskadelagen

#### 5.1.1 Allmänt om trafikskadelagen

Trafikskadelagen bygger på uppfattningen att trafik med motorfordon är en särskilt riskfylld verksamhet och att de som utövar sådan verksamhet bör stå för skadorna i trafiken. Detta ansvar är dock begränsat då det inte avser de kostnader som det allmänna har för sjukpenning, vård, rehabilitering m.m. och inte heller sjuklön och vissa anställningsförmåner som arbetsgivaren har att betala.

Gentemot den skadelidande har trafiken ålagts ett strikt ansvar och ansvar kan utkrävas även om fordonet körts klanderfritt. Vid personskada skyddar trafikskadelagen alla skadelidande ekonomiskt (förare, ägare, brukare, passagerare, fotgängare, cyklister etc.). Vid saksador ger lagen skydd åt andra än dem som färdas med det fordon som framkallat skadan. I fortsättningen bortses från sakskadorna.

Trafikskadelagens syfte att garantera den skadelidande ersättning oavsett vems felet är skulle inte kunna fungera utan försäkringsskydd och därför är det obligatoriskt att motorfordon skall vara trafikförsäkrade. Undantag görs för staten vars motorfordon visserligen omfattas av trafikskadelagen men som inte är skyldig att teckna försäkring, i stället betalas ersättningen normalt direkt av staten. Trafikförsäkringen garanterar även att ersättning betalas i situationer där premien inte har betalats eller det är ett okänt eller utländskt fordon som orsakat skadan. Detta sker genom att trafikförsäkringsbolagen solidariskt svarar för den uppkomna skadan genom Trafikförsäkringsföreningen.

Vid en trafikskada ansvarar trafikförsäkringen direkt för sin del av kostnaderna och den skadelidande vänder sig direkt till försäkringsbolaget när han vill ha trafikskadeersättning. Ersättningsansvaret är alltså frikopplat från ägares, brukares och förares personliga skadeståndsansvar. En skadelidande kan visserligen enligt allmänna



skadeståndsrättsliga regler begära skadestånd av en vållande förare men denne har i sin tur i allmänhet rätt att få tillbaka pengarna ur trafikförsäkringen. Möjligheten till skadestånd har vanligen inget större praktiskt intresse då förutsättningarna för skadestånd är mera begränsade än för trafikskadeersättningen, bl.a. krävs ju vållande för att skadestånd skall utgå.

### 5.1.2 Ersättningen till de trafikskadade m.m.

Trafikskadeersättningen vid personskada skall enligt 9 § trafikskadelagen bestämmas enligt reglerna i 5 kap. SkL. Utöver ekonomisk skada ersätts även ideell skada ur trafikförsäkringen, dvs. sveda och värk, lyte och men samt särskilda olägenheter till följd av skadan.

Trafikskadeersättning skall samordnas med annan ersättning enligt samma principer som vid skadestånd. Vid bestämmande av ersättning för inkomstförlust skall alltså förmåner som utgår ur den allmänna försäkringen liksom anställningsförmåner avräknas enligt 5 kap. 3 § SkL. Däremot sker ingen avräkning av ersättning från t.ex. en privat olycksfallsförsäkring.

Vid personskada utgår därmed följande ersättningar ur trafikförsäkringen.

1. Kompensation upp till 100 procent av inkomstförlust, förlust av underhåll vid dödsfall, eller motsvarande förlust, dvs. försäkringen ersätter den del som inte täcks av sjuklön, sjukpenning, pension eller motsvarande.

2. Ersättning för kostnader i den mån dessa inte ersätts av det allmänna. Detta innebär att trafikförsäkringen ersätter bl.a. egenavgifter och begravningskostnader. Sådant som kostnader för rehabilitering i olika former betalas främst av det allmänna men även av arbetsgivaren.

3. Ersättning för ideell skada som sveda och värk, lyte och men samt särskilda olägenheter till följd av skadan.

Ersättning kan även utgå för kostnader som uppkommer vid skaderegleringen som ombudsarvode och utredningskostnader. Denna rätt till ersättning omfattar dock inte kostnader för ombudsarvode vid tvist med bolaget i domstol.

Det är möjligt för försäkringsbolaget att i trafikförsäkringsavtalet göra förbehåll gentemot försäkringstagaren om självrisk. Självrisk för en fysisk person är maximerad till en tiondel av det prisbasbelopp som gäller vid tiden för skadan. Det kan i samma trafikförsäkringsavtal

förekomma olika självrisker för olika situationer men om flera självrisker är tillämpliga på samma skada så får de tillsammans inte överstiga en tiondels prisbasbelopp.

Vidare är trafikförsäkringens ansvar enligt trafikskadelagen begränsat till 300 miljoner kr så att ersättning från ett fordonstrafikförsäkring med anledning av en och samma skadehändelse utgår med högst detta belopp, exklusive ränta och ersättning för rättegångskostnader.

### 5.1.3 Jämkning av trafikskadeersättningen

Trafikförsäkringens ansvar är visserligen strikt men det hindrar inte att medverkan från den skadelidandes sida kan inverka på rätten till ersättning. Ersättningen kan enligt 12 § första stycket trafikskadelagen jämkas om den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Om föraren har gjort sig skyldig till rattfylleri kan ersättningen till honom även jämkas om han har medverkat till skadan genom vårdslöshet som inte är grov. I detta fall är det alltså tillräckligt med ringa vårdslöshet för att jämkning skall kunna ske. Har en personskada lett till döden kan ersättning till efterlevande jämkas om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

I propositionen till trafikskadelagen anfördes att vårdslösheten måste vara av mycket allvarligt slag för att kunna betecknas som grov.<sup>1</sup> Här avses fall när föraren har gjort sig skyldig till allvarlig överträdelse av trafikreglerna och handlingen visar betydande hänsynslöshet och nonchalans med uppenbar likgiltighet för eget och andras liv eller hälsa. Bevisbördan för att föraren har varit vårdslös åvilar den som skall utge ersättningen, dvs. i de flesta fall ett försäkringsbolag.

När en jämkningssituation föreligger skall det fastställas hur mycket trafikskadeersättningen skall sättas ned. I enlighet med 12 § tredje stycket trafikskadelagen skall detta ske genom en skälighetsbedömning varvid hänsyn skall tas till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Beträffande jämkning av ersättning för *inkomstförlust* har branschen utarbetat rekommendationer om att tillämpa en särskild garantiregel avsedd att förhindra att den sociala tryggheten äventyras för den skadelidande och hans familj. Denna garantiregel benämns 90-

<sup>1</sup> Se prop. 1975/76:15 s. 69.

procentsregeln och innebär att den skadade alltid är garanterad ersättning (inkomst av eget arbete, förmåner från det allmänna, trafikskadeersättning) som tillsammans motsvarar 90 procent av den inkomst han skulle ha uppburit som oskadad. Anledningen till att man bestämde ersättningsnivån till just 90 procent var att ersättningen ur den allmänna försäkringen vid den tidpunkt då rekommendationerna utarbetades låg på den nivån. Garantinivån tillämpas på inkomster upp till 7,5 prisbasbelopp eftersom inkomsterna under denna nivå är särskild betydelse för den skadelidandes försörjning. Trafikskadenämnden har i stora delar följt dessa jämningsprinciper i sina yttranden och de har även bekräftats i försäkringsbolagens skadereglering.

Med anledning av de ändringar som skedde i socialförsäkringen under 1990-talet har Trafikskadenämnden gjort en översyn av rekommendationerna men stannat för att 90-procentsregeln skall bibehållas, bl.a. med hänsyn till att den endast tillämpas i ett fåtal fall varje år. Försäkringsbranschens inställning är dock numera att den garanterade ersättningen för inkomstförlust bör vara 80 procent.

Branschens rekommendationer innebär vidare att ersättning för *ideell skada* kan jämkas efter den jämningsgrad som fastställts; 2/3, 1/2 eller 1/3 av ersättningsbeloppet beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Ersättning för *kostnader* bör däremot som huvudregel inte jämkas alls.

Den särskilda bestämmelsen om jämkning vid rattfylleri är om-diskuterad. Sveriges Försäkringsförbund har framfört att jämningsbestämmelsen i trafikskadelagen borde ändras för att tydligare klargöra att samhället inte accepterar alkohol i samband med bilkörning. Jämkning av trafikskadeersättning till en bilförare bör enligt förbundet kunna ske i alla de situationer då det konstaterats att föraren varit rattfull vid olyckstillfället.

Även lagutskottet har påpekat att det är angeläget att bestämmelserna om jämkning av personskadeersättning vid trafiknykterhetsbrott ses över. Utskottet har anfört att det av flera olika skäl – inte minst vad gäller hänsynen till det allmänna rättsmedvetandet – finns anledning att ifrågasätta om nuvarande bestämmelser är helt igenom tillfredsställande.<sup>2</sup>

Med anledning av dessa påpekanden pågår för närvarande ett arbete inom Justitiedepartementet med att se över regeln om jämkning vid rattfylleri.

---

<sup>2</sup> Se bl.a. bet. 1998/99:LU19 s. 9.

#### 5.1.4 Regress

Försäkringsbolaget har enligt 20 § första stycket trafikskadelagen rätt att återkräva utbetald trafikskadeersättning av skadevållaren om denne vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Rätt till regress föreligger vidare om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri. Dessa bestämmelser innebär att regress kan utövas under samma förutsättningar som jämkning. Bolaget kan endast framställa återkrav mot skadevållaren för ersättning som utgått till annan person.<sup>3</sup>

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen eller av järnvägstrafiklagen samt om flera fordon varit inblandade i en skadehändelse finns särskilda regressregler i 20 § andra och tredje styckena samt 22 och 23 §§ trafikskadelagen.

Vad gäller de offentliga utgifterna, som t.ex. sjukpenningen, följer av den nettometod som använts i 5 kap. 3 § SkL att regress gentemot skadevållaren är utesluten. Det följer även av 20 kap. 7 § andra stycket lagen om allmän försäkring som säger att ersättning enligt denna lag inte kan återkrävas av den som är skyldig att utge skadestånd till den ersättningsberättigade. Genom att trafikskadelagen hänvisar till 5 kap. SkL kan det allmänna inte heller rikta återkrav gentemot trafikförsäkringen.

#### 5.1.5 Trafikförsäkringsbolagens kontraheringsplikt

Trafikförsäkring får enligt 5 § första stycket trafikskadelagen meddelas av försäkringsgivare som har fått tillstånd till det av regeringen och av EES-försäkringsgivare som är verksamma här i landet enligt lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares verksamhet i Sverige. Om en sådan försäkringsgivare inte har fast driftställe i Sverige skall försäkringsgivaren ha en behörig representant här. En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är enligt 5 § andra stycket skyldig att på begäran meddela sådan försäkring. Försäkringsbolagen har alltså en kontraheringsplikt. Kontraheringsplikten sammanhänger med att trafikförsäkringen är obligatorisk. Alla som är skyldiga att teckna trafikförsäkring skall också ha en möjlighet att göra det.

Den enda tillåtna inskränkningen i kontraheringsplikten är att regeringen i tillståndet kan begränsa skyldigheten att meddela tra-

<sup>3</sup> Se Strömbäck m.fl., Trafikskadelagen, 5 uppl. 1999 s. 91.

fikförsäkring till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område.

### 5.1.6 Finansieringen av trafikförsäkringen

Trafikförsäkringen finansieras genom premier från fordonsägarna. Under åren 1999 och 2000 erhöll trafikförsäkringsbolagen totalt 5 265 respektive 5 859 miljoner kr i premier. De senaste årens genomsnittliga trafikförsäkringspremie för personbil har uppgått till ca 1 000 kr. Premien varierar dock kraftigt med hänsyn till olika premiegrundande faktorer.

Trafikförsäkringsföreningen har rätt till en trafikförsäkringsavgift från den försäkringspliktige för den tid som han försummat att ha försäkring. Trafikförsäkringsföreningen fick under år 2000 in 254,8 miljoner kr i sådana avgifter.<sup>4</sup>

#### *Premiesättningen*

Försäkringsgivarna bestämmer själva vilka premiesatser som skall tillämpas för trafikförsäkring. Det finns inte något krav på att premiesättningen skall godkännas. Enligt 2 § trafikförsäkringsförordningen får dock premien för en trafikförsäkring inte bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader. Detta innebär att premiedifferentiering måste kopplas till faktiska risker och bolagets kostnader för dessa. Premien får vidare inte belastas med anskaffningskostnader som föranleds av konkurrensskäl.

Före den 1 juli 1995 gällde att Finansinspektionen meddelade föreskrifter om riskklassindelning och premieberäkning för trafikförsäkringen samt övervakade att bolagens premiesättning var skälig. Försäkringsbolagen var skyldiga att lämna uppgifter till Finansinspektionen om sina premiesatser.<sup>5</sup>

Riskklassindelningen innebar bl.a. att fordonen indelades i olika fordonsklasser med undergrupper beroende på riskskillnader. För personbil avsedd för privat bruk var riskpremien beroende av för-

---

<sup>4</sup> Se Sveriges Försäkringsförbund, Bilförsäkring i siffror, juli 2001.

<sup>5</sup> Se 1, 2 och 7 §§ trafikförsäkringsförordningen i dess lydelse före den 1 juli 1995.

hållanden som geografisk zon, årlig körsträcka, bilmärke, bonus för skadefria år samt ålder på försäkringstagare och fordon. Vidare premierades vissa grupper, t.ex. helnykterister. Avvikelse från den föreskrivna riskklassindelningen fick efter inspektionens medgivande göras om det förelåg särskilda skäl. Samtliga bolag skulle vidare tillämpa en enhetlig bonusskala.

Enligt EG:s tredje skadeförsäkringsdirektiv (92/49/EEG) gäller en princip om produktfrihet, vilken innebär bl.a. att försäkringsgivarna inte skall hindras av detaljerade föreskrifter i den nationella regleringen.

Försäkringsutredningen utredde om den svenska regleringen av trafikförsäkringspremier kunde behållas med hänsyn till EG-direktivet.<sup>6</sup> Utredningen berörde bl.a. frågan om ett upphävande av regleringen kunde leda till att högrisk kunder fick svårt att teckna försäkring till en överkomlig premie och om antalet oförsäkrade fordon kunde komma att öka. Utredningens slutsats var att föreskrifterna om riskklassindelning och premieberäkning knappast kunde motiveras av allmänna hänsyn enligt EG:s mening och att de därför borde slopas.

Regeringen instämde i Försäkringsutredningens bedömning att regleringen borde upphävas.<sup>7</sup> För att åstadkomma detta krävdes ändringar i trafikförsäkringsförordningen vilka trädde i kraft den 1 juli 1995.

De tidigare föreskrifterna om trafikförsäkringspremien innebar att försäkringstagare hade ganska lätt att jämföra olika bolags premier och andra villkor. Under hösten och vintern 1999/2000 undersökte Finansinspektionen avregleringens effekter hos 12 försäkringsbolag.<sup>8</sup>

Inspektionen konstaterar i sin rapport över undersökningen att de förändringar bolagen vidtagit inte till alla delar kan anses vara positiva för konsumenterna. Försäkringsbolagen tenderar att i premieberäkningen använda allt fler faktorer, vilket ibland skapar ett krångligt och svårbegripligt system för försäkringstagarna. Från att det tidigare varit i princip sju gemensamma premieberäkningsfaktorer har i dag faktorerna både förändrats och utökats. I dag kan faktorer som försäkringstagarens kön och boendeform eller vägnätets utformning där försäkringstagaren bor ha betydelse för premien. Det konstateras vidare att det inte skett några större villkorsändringar hos bolagen efter avregleringen och att villkoren i stort sett är likvärdiga.

---

<sup>6</sup> Se Försäkringsrörelse i förändring 2, SOU 1993:108 s. 112 ff.

<sup>7</sup> Se prop. 1994/95:184 s. 136.

<sup>8</sup> FI rapport 2000:2, Bilförsäkringen efter avregleringen.

Såvitt gäller premiens utveckling anges i rapporten att lönsamheten i bilförsäkringsbranschen varit dålig under en följd av år. Detta har delvis sin förklaring i 1990-talets sänkta ersättningsnivåer i de offentliga socialförsäkringssystemen, vilka krävde stora reservförstärkningar hos trafikförsäkringsbolagen.

I rapporten hänvisas till de premiejämförelser som Konsumenternas Försäkringsbyrå genomfört under ett antal år. Av dessa jämförelser framgår att premierna varierat kraftigt efter avregleringen, i något fall har skillnaden mellan lägsta och högsta premie för samma försäkringsobjekt varit 650 procent. Inspektionen menar att premieskillnaderna närmast beror på att premieparametrarna blir allt fler och att fokusering sker mer och mer på individen och dennes specifika situation i stället för som tidigare på själva fordonet.

Det kan tilläggas att Försäkringsförbundet för kommitténs räkning har jämfört premierna hos tio försäkringsbolag vid månadsskiftet augusti–september 2000. Även av denna sammanställning framgår att det är stor spännvidd mellan lägsta och högsta trafikförsäkringspremie. Som exempel kan nämnas att trafikförsäkringspremien för samma försäkringstagare och samma försäkringsobjekt i ett fall varierar mellan 1 938 kr och 8 460 kr. Vid helförsäkring (dvs. trafik-, kasko- och vagnskadeförsäkring) uppgår lägsta premien i exemplet till 7 157 kr och den högsta till 20 735 kr.

### 5.1.7 Statens fordon m.m.

Staten är enligt 3 § trafikskadelagen inte skyldig att hålla trafikförsäkring men skall enligt 15 § reglera sina trafikskador som om försäkring hade funnits. Regeringen kan vidare enligt 4 § föreskriva undantag från trafikförsäkringsplikten för motorfordon som tillhör viss främmande stat eller som är registrerat eller hemmahörande i viss främmande stat. Så har också skett i 9-12 §§ trafikförsäkringsförordningen och undantaget gäller bl.a. fordon som tillhör stat som tillträtt den europeiska konventionen den 20 april 1959 om obligatorisk försäkring mot skadeståndsansvar. När undantag har gjorts för fordon som tillhör annan stat så svarar svenska staten för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits.

Kammarkollegiet har till uppgift att svara för det interna försäkringssystemet inom staten, bl.a. genom en "trafikförsäkring". Samtliga statliga myndigheter som äger motorfordon har tecknat

denna försäkring. Försäkringen innebär att Kammarkollegiet står den ekonomiska risken för och sköter regleringen av statens trafikskador. Motsvarigheten till Trafikskadenämnden är Statens skaderegleringsnämnd.

Under åren 1999 och 2000 var premieintäkterna för statens trafikförsäkring 27,5 respektive 29,0 miljoner kr. Skadekostnaderna för personskador inträffade under dessa år uppgick till 7 respektive 8,7 miljoner kr. Detta avser både egna skador och motpartsskador som staten slutligen får betala för på grund av vållande på statens sida.

## 5.2 Trafikskadornas omfattning och typ m.m.

Vid utgången av år 2000 fanns drygt 5 miljoner trafikförsäkringspliktiga *motorfordon* registrerade hos Centrala bilregistret och av dessa var knappt 4 miljoner personbilar. Enligt personskadestatistiken för samma år dödades 528 personer och i övrigt anmäldes 44 197 personskador.<sup>9</sup>

När det gäller mer ingående statistik har vi erhållit uppgifter avseende år 1998 från ett av de större trafikförsäkringsbolagen med ca 26 procent av marknaden för trafikförsäkringar. Totalt var det knappt 13 500 personer som anmälde personskador som omfattades av bolagets trafikförsäkring. Det är ur statistisk synpunkt ett tämligen gott underlag även om kundstocken hos olika trafikförsäkringsbolag naturligtvis kan skilja sig åt. Uppgifterna ger dock en ungefärlig bild av trafikskadorna.

Dessa 13 500 personer fördelades på olika *trafikanter* med bl.a. 9 000 förare, 3 500 passagerare och 740 cyklister eller gångtrafikanter. Närmare 70 procent av skadorna drabbade alltså förarna och enbart en mindre del (5 procent) drabbade cyklister eller gångtrafikanter. Fördelat efter *kön* var 46 procent av de skadade kvinnor och 54 procent män. När det gäller *åldersfördelningen* uppgick antalet skadade till 2 100 personer i åldrarna 18-24 år, 4 300 i åldrarna 25-39 år och 4 550 i åldrarna 40-64 år. Av *olyckstyperna* var krockolyckorna mellan två motorfordon de absolut vanligaste eller drygt 10 000 och av *fordonstyperna* var 82 procent personbilar. *Genomsnittersättningen* till dessa 13 500 personer uppgick till 46 500 kr och däri inkluderas även en uppskattning av kommande utbetalningar. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att det finns en betydande spännvidd på ersättnings storlek i det enskilda fallet;

<sup>9</sup> Se Sveriges Försäkringsförbund, Bilförsäkring i siffror, juli 2001.



ersättningen kan uppgå till allt från ett par tusenlappar i de enkla skadefallen till över 10 miljoner kr i de svåra fallen när livränta skall utgå under lång tid.

Enligt Statens institut för kommunikationsanalys rapporterade polisen under år 1999 totalt 791 motorfordonsförare som misstänkt *alkoholpåverkade* vid trafikolyckor där någon drabbats av personskada. Av dessa förare var 40 inblandade i olyckor med dödlig utgång. Antalet dödade och skadade uppgick till totalt 1 104 personer, varav 45 personer dödades.<sup>10</sup> Dessa uppgifter kan jämföras med att enligt statistik från Brottförebyggande rådet anmäldes under år 1999 totalt 12 356 rattfylleribrott.

### 5.3 Kostnaderna för trafikskadorna

Siffrorna i tabellerna nedan är framtagna av chefsaktuarien hos ett av de större trafikförsäkringsbolagen med ca 26 procent av marknaden för trafikförsäkringar och de har förankrats hos ett annat av de större bolagen. Riksförsäkringsverkets enhet för statistisk analys har granskat uppgifterna såvitt avser det allmänna. Verket har ingen statistik över beviljade förtidspensioner m.m. för trafikskadade men anser att branschens beräkningar vid en grov bedömning förefaller korrekta. Även Göran Skogh har granskat uppgifterna utan invändning. I dessa siffror ingår inte de skador som regleras via statens egen trafikförsäkring.

---

<sup>10</sup> Se SIKA Statistik 2000:7, Vägtrafikskador 1999.

## Kostnaderna för personskador år 1998 (mkr)

	Försäkring			Samhälle	Totalt
Inkomstförlust akut tid	6%	166	x 3,2	530	696
Livränta	52%	1 435	x 1,6	2 296	3 731
Kostnader (bl.a. rehab.)	7%	193	x 1,1	213	406
Ideell ersättning	35%	966	x 0,0	0	966
Summa personskador	100%	2 760		3 038	5 798

Uppgifterna om *försäkringsbolagens* totala utgifter för personskador inträffade år 1998 har hämtats från Finansinspektionen. Fördelningen på *kostnadsslag* har skett med hjälp av statistik från chefsaktuariens försäkringsbolag.

*Samhällets utgifter* för år 1998 har beräknats med utgångspunkt från försäkringsbolagens kostnader för motsvarande kostnadsslag, vilka omräknats med de faktorer som anges i tabellen. I dessa poster ingår även *arbetsgivarnas* utgifter för sjuklön m.m.

Vad gäller *akut tid* utgörs försäkringsbolagens utgifter i huvudsak av utfyllnad mellan lön och sjukpenning. Sjukpenningen utgick t.o.m. den 31 december 1998 med 75 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten.

Kostnadsfördelningen mellan försäkringsbranschen och samhället såvitt avser ersättning för inkomstförlust efter akutsjukperioden eller *livränta* baseras på en utredning utförd som del i en rapport från Sveriges Försäkringsförbund år 1996 med förslag om ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen.<sup>11</sup> Försäkringsbolagens kostnader för livräntor är nu markant högre jämfört med den tidigare uppskattningen, bl.a. därför att livräntekostnaderna är baserade på löneutvecklingen som varit högre än ökningen av prisbasbeloppet. Detta gör att försäkringsbolagens andel av denna post sannolikt ökat mer än samhällets.

Posten *kostnader* avser rehabilitering etc. Den *ideella ersättningen* faller helt på försäkringsbolagen.

<sup>11</sup> Se vidare avsnitt 5.6.2.

### Kostnaderna för personskador år 2000 (mkr)

	Försäkring			Samhället	Totalt
Inkomstförlust akut tid	6%	186	x 3,2	595	781
Livränta	53%	1 661	x 1,55	2 580	4 241
Kostnader (bl.a. rehab)	7%	217	x 1,1	239	456
Ideell ersättning	34%	1 085	x 0,0	0	1 085
Summa personskador	100%	3 149		3 414	6 563

För att räkna om 1998 års skadekostnader till 2000 års nivå har chefsaktuarien antagit en årlig skadeinflation om 6 procent för personskadorna. I omräkningen av livräntekostnaderna tas dessutom hänsyn till att dessa ökar med 3 procent till följd av ändrade kapitaliseringstabeller. Detta påverkar dock inte samhällets andel av motsvarande kostnader.

När det gäller *vårdkostnaderna* så finns en beräkning utförd av Lunds tekniska högskola, Institutionen för trafikteknik, där det allmännas vårdkostnader för de trafikskadade år 1995 beräknades till totalt 1 875 miljoner kr.<sup>12</sup> I beloppet inräknas landstingens läkar- och sjukhuskostnader med 1 244 miljoner kr och kommunernas kostnader för hemvård med 570 miljoner kr.

## 5.4 Jämförelse med andra länder

### 5.4.1 Finlands trafikförsäkring har ett primärt ansvar

Trafikförsäkringen är i Finland primär i förhållande till andra lagstadgade ersättningsystem när det gäller personskador.<sup>13</sup> Trafikskada som också är arbetsskada ersätts emellertid i första hand av olycksfallsförsäkringen. Kostnaden förs dock över till trafikförsäkringen genom regress. Trafikförsäkringen omfattar förare, passagerare etc. på samma sätt som i Sverige.

Ersättningen bestäms enligt skadeståndslagens regler och omfattar inkomstförlust, sjukvårdskostnader och andra utgifter till följd av skadan, sveda och värk samt lyte och annat bestående men. Ersättning för sveda och värk betalas dock inte om skadan är obetydlig.

Trafikförsäkringens primära ställning innebär att den skadelidande inte får någon ersättning från Folkpensionsanstalten (motsvarande vår

<sup>12</sup> Se Nilsson m.fl., Kostnader för vägtrafikolyckor i Sverige och värdering av riskreduktioner, 1997 s. 30.

<sup>13</sup> Trafikförsäkringslag 26.6.1959/279.

försäkringskassa) för inkomstförlust. Om arbetsgivaren betalat lön till den skadade, ersätts lönekostnaden från trafikförsäkringen.

En trafikskadad person är i första hand hänvisad till den offentliga vården men i undantagsfall kan trafikförsäkringen betala för vård som inte täcks av den allmänna försäkringen. Detta gäller i de fall då lämplig vård inte kan erhållas inom den offentliga sektorn eller om privat vård annars varit nödvändig av medicinska eller andra skäl.

Försäkringsbolaget skall betala ersättning till den skadade senast tre månader efter den kalendermånad då den skadade framställt sina anspråk hos bolaget. I praktiken tar det två till fyra veckor innan den skadade får sin ersättning och det förekommer, om än sällan, att förskottsersättning betalas.

I vissa fall kan det vara oklart om rätt till trafikskadeersättning föreligger, t.ex. i fall då medverkan måste utredas. Den skadade får då ett dröjsmålsintyg av försäkringsbolaget och kan genom att visa detta för Folkpensionsanstalten få ersättning därifrån. Folkpensionsanstalten har sedan regressrätt mot trafikförsäkringen för betald ersättning.

Ersättningen kan jämkas i vissa fall av medvållande. Om jämkning sker av ersättning för inkomstförlust så får den skadade vända sig till Folkpensionsanstalten och begära resten upp till sjukpenningnivå.

Trafikförsäkringsbolaget har möjlighet att regressa mot fordonets ägare, förare eller passagerare om denne förorsakat skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande eller under färd med motorfordon som åtkommit genom eller använts vid ej ringa brott. Regresskrav kan även framställas mot den som förorsakat skada vid framförande av fordon med en berusning om minst 1,2 promille eller annars under sådan berusning att hans förmåga till felfria prestationer var kännbart nedsatt. I praktiken kräver bolagen alltid tillbaka ersättningen när det föreligger uppsåt, grov vårdslöshet eller berusning – en annan sak är om bolagen får ut några pengar.

Trafikförsäkringsbolagen är även primärt ansvariga för rehabiliteringen av de trafikskadade.<sup>14</sup> Det enskilda försäkringsbolaget skall självmant ta initiativ till rehabiliteringen som kan avse såväl arbets- och förvärvsförmågan som social förmåga. Verksamheten hanteras av ett gemensamt organ för branschen, Försäkringsbranschens rehabiliteringscentral, som köper in tjänsterna beroende på den skadades behov.

Som bidrag till det allmännas kostnader för sjukvård av de trafikskadade är trafikförsäkringsbolagen skyldiga att betala en avgift,

---

<sup>14</sup> Lag om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen, 27.3.1991/626.

populärt kallad ”plåsterskatt”, till Folkpensionsanstalten som år 2000 uppgick till 129 miljoner finska mark.<sup>15</sup> Plåsterskatten är förklaringen till att försäkringsbolagen endast undantagsvis betalar för privat vård; de anser att de genom skatten redan har fullgjort ansvaret för vårdkostnaderna.

#### 5.4.2 Norge

I Norge är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige.<sup>16</sup> Även föraren omfattas av skyddet i den egna försäkringen. Ersättning utgår enligt skadeståndsrättsliga regler och omfattar såväl ekonomisk som ideell skada. Ersättningar från det allmänna och sjuklön från arbetsgivaren avräknas från trafikskadeersättningen. Ersättningen kan också jämkas i vissa fall av medvållande.

Försäkringsbolagen kan rikta återkrav mot skadevållare om skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Vidare kan bolagen rikta återkrav mot den som var berusad när han körde fordonet och mot den som medverkade till att fordonet blev brukat trots att han visste eller borde ha vetat att föraren var berusad. För det fall skadan skulle ha inträffat oavsett om föraren varit berusad, kan regress dock inte göras gällande.

Det allmänna har ingen regressrätt vad gäller sjukpenning m.m. med undantag för det fall att skadan vållats uppsåtligen, en möjlighet som dock inte förefaller att utnyttjas.<sup>17</sup> Samtidigt bidrar motorfordonsägarna till att täcka det allmännas utgifter vid trafikskador genom att betala en personskadeavgift som ett tillägg till den ordinarie premien. Trafikförsäkringsbolagen kräver in avgiften och betalar den vidare till Rikstrygdeverket (motsvarande Riksförsäkringsverket).<sup>18</sup> År 2000 var personskadeavgiften fastställd till 320 norska kr för bilar och motorcyklar och 160 norska kr för mopeder och traktorer.<sup>19</sup>

Arbetsgivare har rätt att regressa gentemot trafikförsäkringen för sjuklön eller motsvarande. Det gäller dock inte den del som arbetsgivaren kan kräva att få ersatt från det allmänna. Trafikför-

---

<sup>15</sup> Lag om avgift som för 2000 uppbärs hos olycks- och trafikförsäkringsanstalterna, 5.11.1999/1016.

<sup>16</sup> Lov 3 februari 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer.

<sup>17</sup> Jfr avsnitt 6.2.2.

<sup>18</sup> Forskrift den 18 januari 1991 nr 27 om regler for forsikringsbasert refusjonsordning av trygdeutgifter ved trafikkskade (personskade).

<sup>19</sup> Uppgift i januari 2000 från trafikforsikringsforeningen i Norge.

säkringsbolaget kan förbehålla sig rätt till regress gentemot försäkringar som arbetsgivaren har tecknat för den skadades räkning.<sup>20</sup>

Regleringen innebär således att, även om den norska trafikförsäkringen har samma ställning som i Sverige, så ansvarar den i praktiken för vissa av de kostnader som i Sverige stannar på det allmänna och arbetsgivarna.

### 5.4.3 Danmark

Även i Danmark är trafikförsäkringens ställning gentemot övriga lagstadgade ersättningssystem densamma som i Sverige.<sup>21</sup> Däremot omfattas inte föraren av den egna försäkringen. Ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga regler och ersättningar från det allmänna, liksom sjuklön från arbetsgivaren, avräknas från trafikskadeersättningen. Jämkning kan bli aktuell om den skadelidande har medverkat till skadan.

Försäkringsbolagen kan framställa regresskrav mot skadevållaren om denne varit grovt vårdslös. Kommunerna har möjlighet att framställa regresskrav mot trafikförsäkringen för sina utbetalningar enligt dagpengeloven.<sup>22</sup> Arbetsgivaren har rätt till regress mot trafikförsäkringen om han har utbetalat dagpenning eller sjuklön till den trafikskadade. Arbetsgivaren har även rätt till ersättning för andra utgifter, t.ex. lön till en vikarie.<sup>23</sup>

De danska trafikförsäkringsbolagen är vidare skyldiga att till staten betala en avgift om 50 procent av de totala premierna.<sup>24</sup> Avgiften skall kompensera statens kostnader för sjukvård och invaliditetspension till personer som skadats i trafiken. Det anses rimligt att trafiken bidrar till att täcka dessa utgifter och genom att fastställa avgiften till en procentsats av premien så vill man uppnå att den som vid skadefri körning får de lägsta premierna också betalar minst i avgift. Ursprungligen var tanken att skadevållarens försäkringsbolag skulle betala sjukvården genom att sjukhusen i efterhand skulle fakturera försäkringsbolaget men det ansågs vara alltför komplicerat att låta sjukhusen i varje enskilt skadefall beräkna kostnaderna för vården.<sup>25</sup>

---

<sup>20</sup> Jfr avsnitt 7.6.

<sup>21</sup> 16 kap. færdselsloven.

<sup>22</sup> Jfr avsnitt 6.2.3.

<sup>23</sup> Jfr avsnitt 7.6.

<sup>24</sup> Bekendtgørelse 1996-09-12 nr 816 af lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v.

<sup>25</sup> Se von Eyben, Kompensation for personskade I, 1983 s. 552.

Även i Danmark är alltså förhållandena sådana att trafikförsäringen i praktiken svarar för vissa av de kostnader som i Sverige stannar på det allmänna och arbetsgivarna.

#### 5.4.4 Vissa andra länder

När det gäller förhållandena i *vissa andra europeiska länder* hänvisas till Bill Dufwas redogörelse i bilaga 2.

### 5.5 EU:s motorfordonsdirektiv

Inom EU har en rad direktiv rörande trafikförsäkringar utfärdats. Det *första direktivet* om ansvarsförsäkring för motorfordon innebär bl.a. att trafikoffren skall skyddas genom en obligatorisk ansvarsförsäkring.<sup>26</sup> Det *andra direktivet* föreskriver bl.a. att den obligatoriska försäkringen skall täcka både person- och saksador och att det i varje land skall finnas ett organ för att ersätta dem som drabbas av skador som orsakas av oidentifierade eller oförsäkrade fordon.<sup>27</sup> Av det *tredje direktivet* följer bl.a. att alla passagerare, med undantag av föraren och sådana som känner till att fordonet är stulet, skall omfattas av trafikförsäkringen.<sup>28</sup> Vidare sägs att varje försäkring skall vara sådan att en och samma premie dels skall omfatta hela gemenskapens territorium, dels i varje medlemsstat ge det skydd som krävs enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs enligt lagstiftningen i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, om detta är högre. Det *fjärde direktivet* innebär bl.a. att en skadelidande skall kunna rikta krav direkt mot trafikförsäkringarna.<sup>29</sup> Arbetet pågår med det *femte direktivet*.

---

<sup>26</sup> 72/166/EEG.

<sup>27</sup> 84/5/EEG.

<sup>28</sup> 90/232/EEG.

<sup>29</sup> 2000/26/EG.

## 5.6 Diskussionen om finansieringen av trafikskadorna

### 5.6.1 Motioner i riksdagen

Redan i samband med trafikskadelagens införande väcktes en motion i riksdagen om att trafikförsäkringen också skulle finansiera de sjukvårds- och socialförsäkringskostnader som trafikolycksfallen föranleder.<sup>30</sup> Motionären hänvisade till de alltmer stigande kostnaderna för hälso- och sjukvård och att trafikolycksfallen svarade för en stor del av vårdbehovet. Vidare anfördes bl.a. att avgifterna kunde differentieras för att skapa anledning att förebygga olycksfall och att en rättvisare kostnadsfördelning då skulle uppnås. Lagutskottet avstyrkte motionen och framhöll att förslaget innebar en genomgripande förändring av hela socialförsäkringssystemet och att det i fråga om trafikolyckseffekter inte i första hand gällde att söka utkräva kostnadsansvar för kommande skador utan snarare att genom lämpliga åtgärder och trafiksäkerhetsmässiga krav på vägtrafiken förebygga sådana effekter.<sup>31</sup>

I senare motioner framfördes liknande förslag med motiveringen bl.a. att trafikförsäkringen ger trafikförsäkringsbolagen få incitament till förebyggande och rehabiliterande verksamhet.<sup>32</sup> Lagutskottet fann inte skäl att i det sammanhanget förorda en så genomgripande förändring vad gällde grundläggande principer för försäkringssystemen men ställde sig inte helt avvisande till förslaget.<sup>33</sup>

Förslaget återkom i ytterligare en motion.<sup>34</sup> Lagutskottet avstyrkte motionen med hänvisning till att en utredning pågick inom Regeringskansliet och att Sveriges Försäkringsförbund i det sammanhanget lämnat ett visst förslag till Finansdepartementet. Utskottet såg dock positivt på att frågor om försäkringars möjligheter att ge incitament till skadeförebyggande åtgärder aktualiserats i olika sammanhang.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> Motion 1975:1135.

<sup>31</sup> Se bet. LU 1975/76:3 s. 35.

<sup>32</sup> Motionerna 1992/93:L603 och 1992/93:Fi211.

<sup>33</sup> Se bet. 1992/93:LU35 s. 9 f.

<sup>34</sup> Motion 1994/95:L607.

<sup>35</sup> Se bet. 1995/96:LU20 s. 10 f.



### 5.6.2 Rapport från Sveriges Försäkringsförbund

Sveriges Försäkringsförbund tillsatte år 1994 en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag angående försäkringsbolagens möjligheter att ta över vissa av de kostnader för trafikskador som det allmänna i dag svarar för. Arbetsgruppen har i en rapport föreslagit att trafikförsäkringens ansvar skall utökas.<sup>36</sup> Enligt förslaget skall trafikförsäkringen överta det ekonomiska ansvaret för dels inkomstförlust vid personskada under yrkesaktiv tid, dels sådan rehabilitering som syftar till att den skadelidande i största möjliga utsträckning skall kunna bidra till sin försörjning under yrkesaktiv tid. Däremot bör samhället även fortsättningsvis stå för sjukvårdskostnaderna. Rapporten är ingiven till Finansdepartementet.

I rapporten konstaterar arbetsgruppen att det i dag råder osäkerhet vad gäller dels storleken på försäkringsbolagens skadekostnader, dels premiesättningen. Detta beror på att bolagen påverkas av politiska beslut när det gäller storleken av sjukpenningen; när sjukpenningnivån sänks ökar bolagens åtagande att täcka upp inkomstförlusten till 100 procent. Därmed påverkas dels ersättningsreserven för tidigare år eftersom kostnaderna blir högre för personskador som inte är slutreglerade när förändringen inträffar, dels den aktuella premienivån genom att medelskadan för framtida personskador förändras.

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

I rapporten redogör arbetsgruppen för två olika alternativ till en förändring av det svenska systemet. Det första alternativet innebär att samtliga kostnader med anledning av personskada ersätts av trafikförsäkringen. Försäkringen blir därmed primär gentemot den allmänna försäkringen vad gäller ersättning för såväl inkomstförlust som kostnader. Detsamma skulle gälla i förhållande till avtalsförsäkringar och arbetsgivare. Det andra alternativet innebär att försäkringen blir primär, utöver i dag, endast såvitt gäller ersättning för inkomstförlust samt sådan yrkes- och arbetslivsinriktad rehabilitering som kan leda till att individen i ökad utsträckning kan försörja sig

---

<sup>36</sup> Sveriges Försäkringsförbund, rapport den 31 januari 1996, Utvidgat ansvar för trafikförsäkringen.

själv. Vid detta alternativ skulle större delen av kostnaderna ligga kvar på det allmänna.

Arbetsgruppen avråder från det första alternativet då ett övertagande torde medföra kraftigt ökade administrationskostnader på grund av stora kontrollproblem. Samtidigt besitter inte försäkringsbolagen rätt kompetens att styra t.ex. sjukvårdsinsatser. Vidare skulle en sådan förändring medföra en alltför stor höjning av trafikförsäkringspremien (närmast en fördubbling) för att kunna bäras av alla trafikförsäkringspliktiga. Arbetsgruppen förordar därför det andra alternativet som mera realistiskt då bl.a. försäkringsbolagens erfarenhet och kompetens inom rehabilitering till fullo skulle utnyttjas. Detta alternativ skulle medföra en höjning av trafikförsäkringspremien med i genomsnitt ca 50 procent.

I rapporten framhålls vidare att den föreslagna modellen är att föredra framför en premieskatt; en skatt ger enbart ökade kostnader för bilismen, utan positiva effekter vad gäller trafiksäkerhet och kvalitet i skaderegleringen.

## 5.7 Hur fungerar den nuvarande lösningen?

### 5.7.1 Handläggningen hos trafikförsäkringsbolagen

Enligt 37 § konsumentförsäkringslagen skall försäkringsbolaget sedan det fått underrättelse om ett försäkringsfall utan uppskov vidta de åtgärder som behövs för att skadan skall kunna regleras. Skadan skall regleras skyndsamt och med iakttagande av den ersättningsberättigades och annan skadelidandes behöriga intressen. Enligt 38 § skall försäkringsersättning betalas senast en månad efter det att den ersättningsberättigade anmält försäkringsfallet och lagt fram den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras av honom. Detta gäller dock ej ersättning som avser livränta. Har den som begär försäkringsersättning uppenbarligen rätt till ersättning med åtminstone visst belopp, skall detta belopp genast betalas i avräkning på den slutliga ersättningen.

Försäkringsbolagen har utarbetat allmänna riktlinjer för skadereglering som samtliga försäkringsbolag har antagit. Enligt dessa skall bolaget lämna aktiv service och utredningen utföras så snabbt som möjligt. Den skadelidande skall få nödvändig information och beslut skall motiveras. Vidare har Konsumentverket utarbetat riktlinjer för

information vid skadereglering rörande bl.a. överklagande och preskriptionsrisk.

När skadeanmälan inkommer till trafikförsäkringsbolaget på- börjar bolaget den *akuta skaderegleringen*. Bekräftelsebrev och informationsbroschyr sänds till den skadelidande med begäran om sjukintyg, inkomstuppgift och kostnadsyrkanden. Förskottersättning betalas ut om sjuktiden verkar bli av någon varaktighet. Klara ostridiga krav betalas genast. Om den skadelidande blir helt återställd avslutas ärendet med utbetalning av ersättning för sveda och värk och eventuell inkomstförlust efter avdrag för förskottsbetalningar.

Om den skadelidande inte blir helt återställd vidtar en *invaliditetsreglering*. För att kunna ta in journaler samt uppgifter från försäkringskassan och arbetsgivaren begär bolaget en fullmakt från den skadelidande. Därefter påbörjas en utredning för att klarlägga vilka kostnader som uppkommer, hur stort inkomstunderlaget är, vilka samordningsförmåner som utgår m.m. Jämförelse skall ske med den inkomst som den skadelidande skulle ha haft om skadan inte inträffat. Vid denna bedömning tas hänsyn till den skadelidandes inkomster efter olyckan och vad som uppburits i sjuklön och sjukpenning etc. Under denna tid betalas förskott ut fortlöpande. Även medicinsk utredning inhämtas av bolaget. Bolagets sakkunnigläkare gör en bedömning av den medicinska invaliditeten i procent samt bedömer längden av den akuta sjuktiden.

Om ärendet prövas av Trafikskadenämnden erbjuder bolaget ersättning enligt nämndens rekommendation och utbetalning sker efter avräkning av eventuellt förskott. Därefter kan ärendet avslutas. Bestående inkomstförlust ersätts därefter genom månatliga livränteutbetalningar.

### 5.7.2 Handläggningen hos Trafikskadenämnden

Enligt 6 § trafikförsäkringsförordningen skall trafikförsäkringsbolagen och Trafikförsäkringsföreningen hänskjuta viktigare ersättningsfrågor till Trafikskadenämnden för yttrande. Nämnden är fristående från bolagen och lämnar ett rådgivande yttrande.

Nämndens ordförande utses av regeringen och övriga ledamöter av Finansinspektionen. Enligt nämndens reglemente är nämndens uppgift att verka för en enhetlig och skälig personskadereglering inom trafikförsäkringen. Förutom yttranden till trafikförsäkringsbolagen och

Trafikförsäkringsföreningen avger nämnden yttranden i personskadefrågor till domstolar och andra myndigheter.

Bolagen och Trafikförsäkringsföreningen är skyldiga att rådfråga nämnden när det gäller ersättning för förlust av underhåll efter en avliden person, ersättning för inkomstförlust om den medicinska invaliditeten uppgår till minst tio procent eller förlusten för år beräknas till lägst ett halvt prisbasbelopp, ersättning för lyte och men samt ersättning för kostnader och särskilda olägenheter om den medicinska invaliditeten uppgår till minst tio procent, omprövning av livränta eller engångsbelopp i vissa fall samt andra frågor om ersättning när den skadelidande begär att saken skall hänskjutas till nämnden eller det i övrigt finns skäl för det.

Även om inkomstunderlaget ännu inte har kunnat fastställas kan ett ärende hänskjutas till nämnden för fastställande av ersättning avseende en begränsad tid. Trafikskadenämnden bestämmer då vilken "prövningsperiod" som skall gälla. Om inkomstunderlaget har kunnat fastställas för den begränsade perioden och de faktiska inkomsterna är kända kan nämnden förorda ersättning för inkomstförlust utifrån upprättade kalkyler. För det fall faktiska inkomster inte kan överblickas, t.ex. om prövningen avser viss period i framtiden, tillämpas tillsvidareprövning, dvs. ett visst inkomstunderlag fastställs och bolaget gör därefter de löpande avräkningar enligt 5 kap. 3 § SkL. Hur detta gått till redovisar bolaget vid nästa prövning hos nämnden. Ett skadefall kan således prövas flera gånger av nämnden innan det är färdigbehandlat. Slutreglering sker alltid på ett fastställt underlag.

År 2000 behandlade nämnden 3 652 ärenden. Handläggningstiden hos nämnden för ett ärende av enklare slag är ca två månader. För övriga ärenden, dvs. flertalet, är handläggningstiden normalt fyra till sex månader.

### 5.7.3 Handläggningstider

Vad gäller *försäkringskassornas* hantering av trafikskadefallen förs ingen särskild statistik över detta. I stället finns uppgifter om hanteringstider i allmänhet.

Av statistik från Riksförsäkringsverket framgår att det i juli 2001 tog i genomsnitt 51 dagar från sjukanmälan till den första utbetalningen av *sjukpenningen* och att det är små variationer både över tid och mellan försäkringskassorna. Enligt verket betyder detta i prak-

tiken att den försäkrade får sin sjukpenning i samband med löneavdraget. När det gäller *sjukbidrag, handikappersättning, assistansersättning och förtidspension* är målet att dessa ärenden skall vara avgjorda inom 180 dagar efter ansökan men enligt Riksförsäkringsverket är det få försäkringskassor som når detta mål och spridningen av resultatet är stor både över tiden och mellan enskilda försäkringskassor.

Trafikskadenämnden för statistik över *trafikförsäkringsbolagens* hanteringstider vad gäller de ärenden där nämndens prövning är obligatorisk. Med hanteringstid avses den tid som förflyter mellan antingen invaliditetsdagen eller tidpunkten för skaderegleringsperiodens början och den dag då ärendet kommer in till nämnden. Av statistiken för år 2000 framgår bland annat att 33,7 procent av ärendena hanterades på kortare tid än två år, 53,4 procent inom tre år och 69,5 procent inom fyra år. I statistiken ingår inte omprövningsärendena.<sup>37</sup>

Finansinspektionen har under senare år uppmärksammat att det ibland förekommer långa handläggningstider hos trafikförsäkringsbolagen. Inspektionen tog därför kontakt med Sveriges Försäkringsförbund vilket ledde till att branschen via konsulter utförde en granskning med syfte att kartlägga och analysera orsakerna till tidsutdräkten.<sup>38</sup>

*Försäkringsbranschens undersökning* baserades på en genomgång av 100 dröjsmålsärenden hos Trafikskadenämnden, dvs. ärenden där skaderegleringsperiodens börjedag låg mera än två år tillbaka räknat från dagen då ärendena inkom till nämnden. Samtliga ärenden avsåg invaliditet och den vanligaste skadetyper var nackdistorsion eller pisksnärtsskador (förekom i 42 procent av ärendena). Två tredjedelar av ärendena hade en tidsutdräkt på mellan 2 och 4 år och en tredjedel hade en tidsutdräkt om mer än fyra år. Den genomsnittliga handläggningstiden för samtliga 100 ärenden var 4,5 år (att jämföra med en år 1985 utförd utredning som redovisade en tidsutdräkt om tre år och åtta månader). De vanligaste orsakerna till dröjsmålen var enligt bolagen väntan på medicinsk utredning (26 procent) och inaktivitet från bolagens sida (19 procent). Därutöver angavs som skäl bl.a. väntan på beslut från försäkringskassan (nio procent), inaktivitet från den skadades sida samt komplicerad utredning. Med beaktande också av de fall där flera orsaker till dröjsmålet angetts konstaterades att inaktivitet från bolagets sida hade förekommit i 40 procent av alla

<sup>37</sup> Trafikskadenämnden, Verksamhetsberättelse 2000 s. 9.

<sup>38</sup> Rapport 1997, Frågan om tidsutdräkt i personskaderegleringen.

dröjsmålsärenden. Det framkom även att bolagen som regel lämnade förskott och enligt utredarna var dessa belopp rimliga vad gällde ersättningen för förlorad inkomst.

Under år 1998 genomförde *Finansinspektionen* på regeringens uppdrag en undersökning om personskaderegleringen på trafikförsäkringsområdet. Undersökningen omfattade åtta trafikförsäkringsbolag jämte Trafikförsäkringsföreningen och presenterades i en rapport till regeringen med förslag till åtgärder.<sup>39</sup> I rapporten avses med handläggningstid tiden från det att ärendet registreras hos bolaget till dess att det avslutats i systemet.

Vid enklare personskador *utan invaliditet* eftersträvar bolagen enligt rapporten att så snabbt som möjligt reglera skadan. Handläggningstiden varierar normalt från några dagar upp till sex månader, även om det förekommer handläggningstider på ett år eller mer. Skador som medför en *invaliditet under tio procent* regleras vanligen inom ett till två år. Regleringen av *invaliditetskadorna över tio procent* var svårare att bedöma; ett bolag uppgav att genomsnittstiden var mer än fyra år och ett annat att den var mer än fem år. Samtliga bolag uppgav dock att handläggningstiderna för dessa ärenden hade ökat.

Finansinspektionen konstaterar i rapporten att det hos flertalet undersökta bolag pågår olika organisationsförändringar i syfte att öka effektiviteten och minska handläggningstiderna. Inspektionen menar dock att rutinerna hos de flesta bolagen fungerar tämligen tillfredsställande även om det finns en anmärkningsvärd skillnad mellan bolagen vad gäller handläggningstider. Finansinspektionen föreslår bl.a. att bolagen skall förbättra kontrollen av skaderegleringen genom riktlinjer och mål. Bolagen måste därvid ta ansvar för helheten och vidta åtgärder för att minska väntetiden för t.ex. läkarens invaliditetsintyg och försäkringskassans utredning.

Vid kommitténs kontakter med Finansinspektionen har framgått att inspektionen har fortlöpande kontakter med bolagen angående handläggningstiderna och att flera bolag har genomfört förändringar i organisationen och av rutiner. Det är dock ännu för tidigt att säga om detta har medfört någon förändring av handläggningstiderna.

Uppgifterna om handläggningstider i Finansinspektionens rapport kan jämföras med uppgifter som kommittén har erhållit från *ett av de större trafikförsäkringsbolagen* med ca 26 procent av marknaden för trafikförsäkringar. För skador som inträffat under år 1996 har 81 procent avslutats inom två år, 88,3 procent inom tre år och

---

<sup>39</sup> FI rapport 1998:6, Försäkringsbolagen och de trafikskadade.

94,1 procent avslutas inom fem år. För skador som inträffat under år 1998 har 88,3 procent avslutats senast under år 2000.

#### 5.7.4 Rehabilitering

Rehabiliteringsbegreppet är i dag indelat i medicinsk, arbetslivsriktad, yrkesinriktad och social rehabilitering.<sup>40</sup> Den senaste reformen på området genomfördes år 1992 och syftet var bl.a. att minska sjukfrånvaron och att få till stånd en effektivare arbetslivsriktad rehabilitering. Reformen innebar vidare att arbetsgivarens ansvar för rehabiliteringen vidgades även om gränsdragningen mellan arbetsgivarens och olika offentliga aktörers ansvarsområden fortfarande är flytande. Även gränsdragningen mellan olika typer av rehabilitering kan ibland vara oklar.

Enligt hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) har sjukvårdshuvudmannen, dvs. *landstinget*, ett ansvar för befolkningens hälsa. Hälso- och sjukvården ansvarar för den *medicinska rehabiliteringen*, till vilken bl.a. räknas – utöver ordinär sjukvård – rådgivning, stödåtgärder och funktionsprövning.

*Arbetsgivarens* ansvar för den *arbetslivsriktade rehabiliteringen* regleras i arbetsmiljölagen (1977:1160) och i lagen om allmän försäkring. Arbetsgivaren svarar för de rehabiliteringsåtgärder som kan genomföras inom eller i anslutning till arbetsgivarens verksamhet. Denna rehabilitering syftar till att återställa den skadades arbetsförmåga oavsett orsaken till skadan eller sjukdomen och kan bestå av t.ex. arbetsträning eller omplacering. Arbetsgivaren svarar normalt för kostnaderna för dessa åtgärder. Ansvarsfördelningen mellan försäkringskassan och arbetsgivaren har emellertid ansetts oklar, inte minst i fråga om kostnaderna, och ansvaret för den arbetslivsriktade rehabiliteringen har i praktiken förskjutits till det allmänna.

*Arbetsmarknadsmyndigheterna* och främst arbetsförmedlingen har ansvar för den *yrkesinriktade rehabiliteringen* vars mål är att arbetslösa med funktionshinder skall få ett arbete. Resurserna skall i första hand användas för att bistå personer som saknar arbete att få ett sådant. Ansvaret omfattar även hjälp till personer som har arbete om personen riskerar att förlora sin anställning och rehabiliteringsåtgärder kan förhindra detta.

---

<sup>40</sup> Uppgifterna om rehabilitering är till stora delar hämtade ur SOU 2000:78.

*Kommunen* har ansvaret för den *sociala rehabiliteringen* vilket regleras i socialtjänstlagen (1980:620). Kommunen har genom socialtjänsten det yttersta ansvaret för att invånarna i kommunen får den hjälp och service de behöver i form av råd, upplysningar och bistånd i personliga angelägenheter. Kommunens ansvar för rehabiliteringsåtgärder träder in först när någon annan rehabiliteringsaktör inte har ansvaret för den enskilde och varar till dess annan rehabiliteringsaktör är skyldig att ta över ansvaret.

*Försäkringskassan* har en *initiativroll och ett samordningsansvar* för all rehabilitering av personer som är inskrivna hos kassan eller har rätt till sjukpenning enligt lagen om allmän försäkring. Samordningsansvaret innebär bl.a. att försäkringskassan skall organisera ett effektivt samarbete mellan olika myndigheter och organ med uppgifter inom rehabiliteringsområdet. Försäkringskassans ansvar gäller all rehabilitering, dvs. inte enbart arbetslivsinriktade åtgärder.

Vid arbetslivsinriktad rehabilitering lämnas rehabiliteringsersättning enligt lagen om allmän försäkring i form av *rehabiliteringspenning och särskilt bidrag*, t.ex. för resor och kursavgifter. Rehabiliteringspenningen är i dag identisk med sjukpenningen och normalt lämnas ersättningen under högst ett år, dvs. tanken är att eventuell utbildning skall vara avslutad inom ett år. Den som inte medverkar i utredning eller till beslutade åtgärder kan bli av med sin ersättning, helt eller delvis. Försäkringskassans beslut att sätta ned eller dra in ersättningen kan överklagas till förvaltningsdomstol.

Försäkringskassorna får särskilda medel i anslag för själva rehabiliteringsverksamheten och år 2000 uppgick de till 500 miljoner kr. Av dessa användes 41 procent till aktiva åtgärder och resterande till olika utredningar.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Uppgift i januari 2001 från Riksförsäkringsverket.



*Aktuella utredningsförslag*

Den *arbetslivsinriktade rehabiliteringen* har nyligen behandlats i ett betänkande lämnat av landshövdingen Gerhard Larsson.<sup>42</sup> Trafikolyckorna behandlas inte särskilt men argumentationen kan överföras till trafiken.

Enligt Larsson har rehabiliteringsreformen från år 1992 inte nått sitt fulla syfte då allt fler personer blir sjukskrivna och sjukskrivningen varar under allt längre tid samt då aktiva rehabiliteringsinsatser kommer igång allt senare eller mera sällan. Han hänvisar till en undersökning som visar att endast 13 procent av de långtids-sjukskrivna, som varit sjukskrivna i mer än ett år, påbörjat arbetslivsinriktad rehabilitering inom ett år. Han menar även att arbetsgivarens ansvar för de anställdas rehabilitering har blivit alltför ottydligt formulerat vilket medfört att det praktiska ansvaret i stället har förskjutits från arbetsgivaren till myndigheterna inom den offentliga sektorn. Han anser också att fördelningen av ansvaret på olika aktörer har bidragit till att rehabiliteringen inte fungerar fullt ut. Andra faktorer som har bidragit till detta är bl.a. förändringar på arbetsmarknaden och att utbudet av rehabilitering är otillräckligt och ojämnt fördelat.

Larsson konstaterar att av försäkringskassornas medel för köp av arbetslivsinriktade rehabiliteringstjänster används mindre än hälften till aktiva åtgärder. I stället används medlen till utredningar om förutsättningarna för arbetslivsinriktad rehabilitering eller underlag för bedömning av rätten till sjukpenning. Av de nästan 80 000 miljoner kr i utgifter för sjukersättning, rehabilitering och förtidspensioner som årligen utbetalas, utgör aktiva rehabiliteringsinsatser mindre än 10 procent. Vidare varierar utbudet av rehabiliteringstjänster och aktiva insatser kraftigt över landet dels mellan olika kommuner, dels mellan städer och landsbygd.

Vad gäller de samhällsekonomiska effekterna konstaterar Larsson att dessa har utvärderats och mätts i endast mycket liten omfattning. Utredningen tog därför initiativ till en makroekonomisk studie av de totala samhällsekonomiska effekterna. Enligt studien, utförd av Stefan Fölster, är den samhällsekonomiska vinsten av framgångsrik rehabilitering mycket stor i förhållande till den sannolika kostnaden för själva rehabiliteringen. En krona ger nio åter, sett över de fyra sektorerna inom offentlig sektor (dvs. landstingens hälso- och sjukvård, kommunens socialtjänst, statens arbetsförmedling och

---

<sup>42</sup> Rehabilitering till arbete – En reform med individen i centrum, SOU 2000:78.

socialförsäkring) samt arbetsgivarens och den enskilde individens ekonomi.

Ett stort problem med dagens system är enligt Larsson att kostnaderna för rehabilitering och intäkterna av en lyckad rehabilitering inte följer varandra. I genomsnittsfallet blir sjukvårdshuvudmannen, förutom den enskilda personen, den stora vinnaren. Stora vinnare men på lägre nivå blir även kommunerna och socialförsäkringen. Övriga aktörer som t.ex. arbetsgivare och försäkringsbolag får ett mindre plus.

Larsson anser att det behövs en ny reform inom den arbetslivsinriktade rehabiliteringen och föreslår bl.a. att det bör finnas en offentlig aktör med ansvar för en sammanhållen rehabiliteringsförsäkring som ersätter dagens sjuk- och förtidspensionsförsäkring.

Även *sjukförsäkringen* har nyligen behandlats i ett betänkande av dåvarande landshövdingen Jan Rydh.<sup>43</sup> Rydh föreslår att sjukförsäkringen ges en mer försäkringsmässig utformning och att den allmänna sjukförsäkringen organiseras fristående utanför den statliga budgeten. Han menar bl.a. att förebyggande arbete och rehabilitering måste ingå som väsentliga arbetsområden för en effektiv sjukförsäkring.

Rydh har nu ett uppdrag att sammanställa sitt och Larssons utredningsförslag, jämte andra förslag, och utarbeta en samlad handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet.<sup>44</sup> Han skall se över effektiviteten i sjukförsäkring, rehabilitering m.m. och föreslå hur försäkringssystem och rehabiliterande insatser m.m. kan bli mer effektiva redskap för att minska sjukfrånvaron i arbetslivet. Uppdraget skall ha redovisats i december 2001.

### *Rehabiliteringen av de trafikskadade*

För närvarande ombesörjs rehabiliteringen av de trafikskadade i enlighet med de regelverk som framgår ovan. Försäkringskassan har inte rätt att föra diagnosregister och kan således inte ta fram särskilda uppgifter om de trafikskadade och deras rehabilitering.

Då ingen statistik finns tillgänglig är det svårt att uppskatta hur många av de trafikskadade som är i behov av rehabilitering samt vad kostnaderna för detta uppgår till. I rapporten från Sveriges Försäkringsförbund görs dock ett försök att grovt uppskatta detta enligt

<sup>43</sup> Sjukfrånvaro och sjukskrivning – fakta och förslag, SOU 2000:121.

<sup>44</sup> Utredningen om handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet, S 2000:7.

följande.<sup>45</sup> Under år 1993 skadades 35 000 personer i trafiken. Av dessa uppskattar förbundet att fem procent eller 1 750 personer skadades i sådan omfattning att de blev föremål för arbetslivsinriktad rehabilitering. Under år 1993 betalade det allmänna rehabiliteringsersättning till 54 000 personer. De 1 750 trafikskadade skulle då ta i anspråk tre procent av resurserna för arbetslivsinriktad rehabilitering. Den sammanlagda kostnaden för sådan rehabilitering uppgick enligt uppskattning av Socialdepartementet till 5 000 miljoner kr budgetåret 1992/93 och den arbetslivsinriktade rehabiliteringen för de trafikskadade kan därför uppskattas till ca 150 miljoner kr (tre procent av 5 000 miljoner kr). Den yrkesinriktade rehabiliteringen antas vara lika stor. Den totala kostnaden för den arbetslivsinriktade och yrkesinriktade rehabiliteringen av trafikskadade skulle således grovt kunna uppskattas till 300 miljoner kr för år 1993.

I dag är försäkringsbolagens medverkan vid rehabilitering tämligen begränsad. Det förekommer dock ett visst samarbete mellan trafikförsäkringsbolagen och försäkringskassan. Ett av de större trafikförsäkringsbolagen har under slutet av år 2000 på lokal nivå inlett ett gemensamt projekt med försäkringskassan. Syftet är att svårt trafikskadade personer skall få rehabilitering och återgå till arbete snabbare än vad som är fallet i dag. Vidare har Försäkringsförbundet tillsammans med Riksförsäkringsverket, för att stimulera till ett ökat samarbete mellan försäkringsbolagen och försäkringskassorna, tagit fram informationsmaterial om bl.a. det stöd försäkringstagarna kan få under sin rehabilitering.

Från försäkringsbranschen framhålls att dagens utredningstid för att fastställa livränta m.m. är för lång och att rehabiliteringsinsatserna kommer för sent. Om handläggningstiderna kan förkortas kan rehabiliteringsåtgärderna sättas in snabbare vilket leder till färre livräntefall. Försäkringsbranschen ser därför fördelar med att försäkringsbolagen i enlighet med vad som föreslås i rapporten från Försäkringsförbundet administrerar rehabiliteringen av de trafikskadade. Om de tar över kostnaderna för hela inkomstbortfallet för de trafikskadade så skulle detta enligt förbundet skapa ett företagsekonomiskt intresse att engagera sig i arbetslivs- och yrkesinriktad rehabilitering.

---

<sup>45</sup> Se avsnitt 5.6.2.

## 5.8 Överväganden

### 5.8.1 Trafiken och preventionen

Trafikförsäkringen är konstruerad som en *no-fault-försäkring*, vilket innebär att rätten till ersättning för en skada inte är beroende av att någon kan göras ansvarig för skadan. Enligt rättsekonomisk teori bör skadeståndets preventiva effekt minska när den ansvarige inte utpekas. Trafikförsäkringens konstruktion är förvisso inte föremål för någon omprövning av kommittén men det är ändå av intresse att något beröra denna fråga. Göran Skogh redogör i sin rapport för empiriska undersökningar om dödsolyckor och prevention där effekten av no-fault-regler jämförs med effekten av traditionella skadeståndsregler. Undersökningarna avser främst USA där delstaterna har olika trafiklagstiftning. Enligt Skogh är studierna om skadeståndets effekter visserligen få men de visar ändå att no-fault ökar dödsolyckornas antal. Han menar samtidigt att säkra slutsatser inte kan dras för svenska förhållanden då det finns statistiska och metodologiska problem i undersökningarna och situationen skiljer sig i många avseenden. Resultaten styrks emellertid av att nästan alla studier visar i samma riktning vad gäller preventionseffekten. I flera fall är den skattade preventiva effekten dessutom större än väntat. Även i ett no-fault-system kvarstår emellertid den egna självriskan inklusive hot om död och invalidisering, vilket enligt Skogh borde innebära att verkningarna av ett slopat skadeståndsansvar blir tämligen begränsade. Skoghs slutsats är dock att preventionseffekten inte kan avfärdas.

Det är för vår del inte aktuellt att överväga någon ändring av trafikförsäkringens konstruktion. Resultaten av undersökningarna kan emellertid möjligen tas till intäkt för att det finns en preventiv effekt som är knuten till det förhållandet att en ansvarig person pekas ut. Alla antaganden måste dock här bli ganska osäkra.

I vår trafikförsäkringslagstiftning finns vissa inslag som ger uttryck för preventiva tankar. Dessa inslag utgörs främst av reglerna om *jämkning* av trafikskadeersättningen vid medvållande och om rätt för försäkringsbolaget att *regressa* beträffande utgiven ersättning. Det rör sig då om fall när någon uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Om en förare varit rattfull räcker det med en lägre grad av vårdslöshet för att han skall kunna drabbas av jämkning eller regress. I dessa fall är det troligt att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller annat allvarligt trafikbrott. Sannolikt har då straffet och

körkortsåterkallelsen en större avskräckande verkan än reglerna i trafikskadelagen; hotet om sådana påföljder framstår säkert som mer konkret för den enskilde än risken för jämkning och regress om en skada skulle inträffa.

*Premiesättningen* i trafikförsäkringen kan tänkas ha en preventiv verkan liksom *bonussystemet*; bilar som bedöms som säkrare får lägre premier och fordonsägare som inte orsakar trafikskador får bonus. I denna del kan hänvisas till ett försök av Gjensidige Forsikring i Norge som år 1989 introducerade ett system där unga trafikförsäkringstagare fick betala ett tillägg på mellan 1 000 och 1 600 norska kr per år. Tillägget återbetalades till försäkringstagaren efter fem skadefria år (eller senast vid fyllda 25). Utvärderingen av försöket visade på en minskning med 20 procent i antal anmälda skador per bil jämfört med en kontrollgrupp. Författarna till utvärderingen trodde dock att en del av denna effekt var resultatet av självselektion av goda risker och underrapportering av skador.<sup>46</sup> Enligt Skogh är dessa effekter inte oväntade; bl.a. innebär underrapportering att försäkringstagaren väljer att betala för smärre olyckor själv, dvs. en självvald självrisk, vilken även den ger incitament till prevention. Skogh hänvisar också till andra studier och menar att även om de är få indikerar de betydelsen av bonus och premiedifferentiering i konkurrens.

Vår slutsats vad gäller trafikförsäkringens premier är att premiesättningen kan användas som instrument för att förebygga skador genom att t.ex. få bort trafikfarliga fordon från vägarna. Förmånliga premier kan stimulera till val av säkrare fordon. Det finns exempel på hur premierna för vissa fordon har satts så högt, beroende på olycksrisken, att det har försvårat försäljningen av dessa.

När det gäller den enskilda trafiksituationen har vi svårt att dra någon säker slutsats om den preventiva effekten av trafikförsäkringens premier och bonusvillkor. De undersökningar som finns är delvis svåra att överföra till svenska förhållanden och det är i vissa fall oklart hur och om andra faktorer som kan ha påverkat skadorna har beaktats. Hur någon uppträder i en viss trafiksituation påverkas förmodligen mer av en mängd andra faktorer som väglag, omgivande trafik och den enskilde förarens temperament och läggning än av rationella överväganden om premiesättning och bonus. Däremot har bonussystemet säkert betydelse för antalet anmälda skador. Den huvudsakliga effekten torde vara att smärre skador, särskilt sakskador,

---

<sup>46</sup> Se Englund & Pettersson, Försäkring och trafiksäkerhet, VTI rapport 415, 1997.

inte anmäls därför att den försäkrade föredrar att reglera skadan själv och behålla sin placering i bonusklass.

*Försäkringsvillkor* brukar normalt användas av försäkringsbolagen för att t.ex. begränsa försäkringens omfattning eller inskränka rätten till ersättning vid vissa typer av oaktsamhet eller underlåtenhet att vidta säkerhetsåtgärder. Trafikförsäkringen är emellertid lagreglerad, vilket utgör ett visst hinder för bolagen att använda villkoren på detta sätt.

En klar preventiv verkan bör dock vara möjlig genom det arbete som trafikförsäkringsbolagen bedriver genom *trafiksäkerhetspropaganda* och stöd till *forskning* och utveckling av nya produkter.

Vad skulle då kunna göras för att öka de skadeförebyggande och skadebegränsande inslagen inom trafikförsäkringens ram?

Trafikskadelagen innebär ett effektivt system för kompensation av de skador som uppstår i trafiken. Det framgår av det förut sagda att vi inte räknar med att några mera märkbara preventiva effekter skulle kunna uppnås genom åtgärder inom detta system inriktade direkt på den skadeorsakande trafikanten. En annan väg kan vara att inrikta sig på trafikförsäkringsbolagen, vilkas handlande styrs av rationella överväganden av ekonomisk natur. Frågan om hur kostnader skulle kunna överföras till trafikförsäkringen och om detta överhuvudtaget är önskvärt behandlas i det följande.

### 5.8.2 Hur skulle kostnader kunna överföras till trafikförsäkringen?

I praktiken ersätts bara en del av kostnaderna för trafikolyckorna genom trafikförsäkringen. När det sägs att trafikförsäkringen ansvarar strikt för de skador som trafiken är upphov till, så är detta en sanning med modifikation då stora delar av kostnaderna stannar på det allmänna och på arbetsgivare som har att betala sjuklön.

Ett system där trafikförsäkringen i större omfattning än i dag slutligt skall svara för skadekostnaden kan åstadkommas på olika sätt. En möjlighet är att inga förmåner utgår från den allmänna försäkringen och att arbetsgivaren inte heller är skyldig att betala sjuklön. Den skadade hänvisas då i alla delar till trafikförsäkringen. Ett sådant system lär knappast kunna komma i fråga beträffande vårdkostnader men är i och för sig tänkbart när det gäller ansvaret för inkomstbortfall och rehabilitering. Det system som Försäkringsförbundet har föreslagit har denna innebörd.

En annan möjlighet är att det primära kostnadsansvar som nu ligger på det allmänna och arbetsgivaren får ligga kvar med rätt till kompensation från trafikförsäkringen. Vad gäller det allmännas kostnader kan sådan kompensation utgå till staten i form av en klumpsumma, t.ex. bestämd till en viss andel av trafikförsäkringens premieintäkter. En sådan lösning förefaller vara den mest lämpade om man vill ta ut ett bidrag till täckande av vårdkostnader och liknande. Jämförelse kan i denna del göras med de system som finns i övriga nordiska länder.

Ett alternativ när det gäller att kompensera det allmänna för utbetalade ersättningar för inkomstbortfall är en regressrätt mot trafikförsäkringen. En sådan lösning kan också tillämpas på arbetsgivarens kostnader för sjuklön. Den förutsätter – förutom ett upphävande av regressförbudet i 20 kap. 7 § andra stycket lagen om allmän försäkring – att 5 kap. 3 § skadeståndslagen ändras så att man går över till en bruttometod för avräkningen av samordningsförmånerna. Ersättningen till den skadelidande bestäms då till ett belopp som motsvarar hela inkomstbortfallet med skyldighet att vidkännas avdrag för vad som har utbetalats som sjuklön, sjukpenning eller pension.

Här skall de två första alternativen behandlas; ett utvidgat eller primärt ansvar för trafikförsäkringen samt en avgift eller skatt för trafikförsäkringsbolagen. Frågan om regressrätt för det allmänna återkommer vi till i avsnitt 6.

### 5.8.3 Bör Sverige införa ett utökat ansvar för trafikförsäkringen?

Till en början måste slås fast att en grundläggande förutsättning för en förändring av den nuvarande ordningen är att ersättningen till en trafikskadad fortfarande skall vara densamma, dvs. att ersättningen bestäms enligt skadeståndsrättsliga principer. Även sjukvård och rehabiliteringsåtgärder skall tillförsäkras den skadade oberoende av om trafikförsäkringens ansvar skulle ändras.

Nedan behandlas i olika avsnitt skilda aspekter på ett utökat ansvar för trafikförsäkringen. En sammanfattande bedömning kommer i slutet.

*Det generella välfärdssystemet*

Socialförsäkringen tillhandahåller huvuddelen av individens försäkringsskydd. Den omfattar hela befolkningen och syftar till att skapa ekonomisk trygghet vid olika situationer i livet. De tre stora områden som hanteras inom socialförsäkringsadministrationen, dvs. av Riksförsäkringsverket och försäkringskassorna, har föräldrar och deras barn, sjuka och funktionshindrade respektive ålderspensionärer och efterlevande som målgrupper. Därmed omfattar socialförsäkringen merparten av det offentliga kontantstödet till individer och hushåll. Systemet omfördelar pengar mellan olika perioder i livet och mellan individer och grupper i samhället. Någon absolut gräns mellan det som är försäkringar och bidrag kan inte dras. Fördelningspolitiska överväganden ligger till grund för flertalet förmåner.

Den allmänna försäkringen är generell i flera bemärkelser. Den omfattar hela befolkningen och finansieras med obligatoriska proportionella avgifter och med skatter. Ersättningsreglerna är desamma för alla. I vissa bidragssystem förekommer det inkomstprövning men en sådan spelar totalt sett en underordnad roll. Vid prövning av rätt till ersättning tillämpas standardiserade regler och någon prövning mot den samlade ekonomiska situationen görs sällan. Dagens socialförsäkring har en kärna av inkomstrelaterade försäkringar, som finansieras med avgifter på de yrkesaktivas inkomster. En standardiserad socialförsäkring kan inte anpassas till varierande individuella behov men ger i gengäld låga administrationskostnader. Det görs inte några individuella riskbedömningar utan hela befolkningen behandlas på ett enhetligt sätt. Den obligatoriska anslutningen av hela befolkningen och de enhetliga reglerna är de viktigaste förklaringarna till att socialförsäkringen har betydligt lägre administrationskostnader jämfört med de försäkringar som sköts av privata försäkringsbolag.

Ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen skulle naturligtvis innebära ett markant avsteg från det rådande svenska systemet med socialförsäkringar i botten och med kompletterande obligatoriska eller frivilliga försäkringar på toppen. Hittills har det ansetts att offentliga försäkringssystem baserade på solidaritet och utan riskdifferentierade kostnadsuttag är att föredra framför privata försäkringssystem med riskdifferentiering.

De trafikskadade utgör en mycket liten del av dem som uppbär ersättning från den allmänna försäkringen. Även en så relativt ringa



förändring som införandet av ett begränsat primärt ansvar för enbart trafikförsäkringen skulle emellertid innebära en principiellt viktig förändring av nu rådande socialförsäkringssystem. Frågan är om det är förenligt med ett allmänt socialförsäkringssystem att undanta vissa grupper och i stället ge dessa ersättning från en privat försäkring. Vi återkommer till den frågan nedan under *Slutsatser*.

### *Rehabilitering till arbete*

Trafikoffren är en liten del av den totala gruppen sjukskrivna som är i behov av yrkesinriktad eller arbetslivsinriktad rehabilitering.<sup>47</sup> Utifrån de uppgifter vi har erhållit från Riksförsäkringsverket och försäkringsbranschen är det också rimligt att anta att de trafikskadade är yngre och mindre ofta arbetslösa än de som beskrivs i Gerhard Larssons betänkande. Förutsättningarna att rehabilitera de trafikskadade så att de kan återgå till arbete borde därför framstå som relativt goda.

Det är självfallet av stort intresse både för den enskilde trafikskadade personen, för dennes arbetsgivare och för det allmänna att den skadade rehabiliteras till arbete så snabbt som möjligt. Larsson hävdar att den samhällsekonomiska vinsten av framgångsrik rehabilitering är mycket stor i förhållande till den sannolika kostnaden för själva rehabiliteringen. Han menar också att aktiva rehabiliteringsinsatser för närvarande kommer igång allt senare eller mer sällan och att en förklaring till detta kan vara att ansvaret är fördelat på flera aktörer.

Göran Skogh anser för sin del att Larssons slutsatser om det ekonomiska utfallet är något djärva då resultatet beror på ett antal antaganden vilka kan ifrågasättas. Skogh instämmer dock i slutsatsen att den potentiella lönsamheten är stor och att rehabilitering till arbetslivet är eftersatt. Han anmärker vidare att dagens ordning gör det svårt att driva rehabilitering systematiskt och effektivt.

Det är även vår slutsats att dagens rehabiliteringssystem inte alltid fungerar på bästa sätt såvitt avser målet att få så många sjukskrivna som möjligt i arbete. Det är möjligt att den arbetslivsinriktade rehabiliteringen skulle bli effektivare med en försäkringsmässig lösning så att ansvaret för både genomförande och kostnader skulle placeras hos en och samma part. Larsson förslag innebär också att det skulle finnas en offentlig aktör med ansvar för en sammanhållen rehabiliteringsförsäkring som ersätter dagens sjuk- och

---

<sup>47</sup> Jfr avsnitt 5.7.4.

förtidspensionsförsäkring. Detta förslag om en ansvarig aktör kan jämföras med försäkringsbranschens tankar om trafikförsäkringsbolagens ansvar för rehabiliteringen vid en utvidgad trafikförsäkring.

En nyordning med trafikförsäkringsbolagen som ansvariga för rehabiliteringen till arbete skulle ställa stora krav på bolagens förmåga att organisera rehabiliteringsarbetet. För att en arbetslivsinriktad rehabilitering skall bli framgångsrik visar all erfarenhet att erforderliga åtgärder måste sättas in snabbt. De insatser försäkringsbolagen hittills har gjort på rehabiliteringsområdet är av mindre omfattning och deras erfarenheter är således begränsade. Från försäkringsbranschen har inte heller lämnats någon närmare redogörelse för hur ett sådant system skulle läggas upp.

Jämförelse kan visserligen göras med Finland där trafikförsäkringsbolagen sedan lång tid har haft ansvar för rehabiliteringen av de trafikskadade. Såvitt framkommit vid våra kontakter där med ministerierna samt med organisationer av olika slag så förekommer ingen kritik mot de finländska bolagens sätt att hantera ansvaret för rehabiliteringen. Samtidigt är det svårt att helt tillämpa de finländska erfarenheterna på svenska förhållanden då trafikförsäkringen i Finland sedan gammalt betraktats som en del av det generella välfärdssystemet.<sup>48</sup> Vi kan därför inte dra några säkra slutsatser av det finländska systemet om hur rehabilitering i bolagens regi skulle fungera här.

Vi anser oss dock kunna utgå från att åtminstone de större svenska trafikförsäkringsbolagen i och för sig har förutsättningar för att klara av ett åtagande att svara för rehabiliteringen. Vi inser också att ett system där försäkringsbolagen åläggs ett längre gående ekonomiskt ansvar för de trafikskadade skulle kunna skapa ekonomiska styrningsmekanismer för bolagen att aktivt följa rehabiliteringsprocessen.

Samtidigt finns en risk för att bolagen skulle vara mindre intresserade av att satsa på rehabilitering av personer som har endast en kort tid kvar till pensionsåldern och på personer i låga inkomstlägen. Det är också ofrånkomligt att de gränsdragningsproblem avseende olika aktörers ansvarsområden som bl.a. Larsson har uppmärksammat

---

<sup>48</sup> En historisk förklaring till detta kan vara att det tidigare var Social- och hälsovårdsministeriet, och inte försäkringsbolagen, som bestämde villkoren och premierna för försäkringen. Efter Finlands inträde i EU är regelverket frisläppt och bolagen bestämmer numera premierna själva. Denna förändring har emellertid inte lett till någon diskussion om att reglerna om ansvaret för trafikskadorna bör ses över.

delvis skulle kvarstå även om trafikförsäkringsbolagen skulle överta ansvaret för rehabiliteringen.

Till detta kommer att om det skulle bedömas vara behövligt att skapa ett försäkringsmässigt rehabiliteringssystem så bör det vara möjligt att göra detta på ett effektivt sätt även inom den offentliga sektorn. En klar fördel med ett sådant offentligt system skulle vara att det också skulle omfatta rehabilitering av människor som är sjukskrivna av andra skäl än trafikskada. Det skulle dessutom vara väl förenligt med det generella välfärdssystemet.

### *Premierna*

En förändring av trafikförsäkringens omfattning skulle självfallet medföra premiehöjningar. Försäkringsbranschen har uppskattat att premien skulle höjas med i genomsnitt 50 procent vid ett övertagande av ansvaret för inkomstförlust under yrkesaktiv tid och rehabiliteringen av skadade i yrkesaktiv ålder. Genomslaget på premien bedöms efterhand bli mindre på grund av en mer rationell skadereglering.

En premiehöjning skulle kunna leda till att antalet *oförsäkrade fordon* ökar eller att försäkringstagaren visserligen betalar trafikförsäkringspremien men i stället väljer att minska sitt försäkringsskydd på andra områden. För de skadelidande skulle en sådan utveckling dock inte innebära några risker, eftersom den som skadas av ett fordon utan trafikförsäkring är garanterad ersättning från Trafikförsäkringsföreningen.

Ökade trafikförsäkringskostnader skulle kunna befaras bli särskilt kännbara för *vissa grupper* som på grund av t.ex. sina boendeförhållanden är beroende av att ha daglig tillgång till bil. Även om det inte direkt kan utläsas av utförda premiejämförelser antyder dock resultaten att de högre premiesatserna i huvudsak belastar storstadsregionerna.<sup>49</sup> Å andra sidan är det möjligt att ett ansvar för rehabiliteringen skulle medföra högre premier för dem som bor på sådana orter där utbudet av rehabiliteringsåtgärder är begränsade.

Det har också från vissa håll i försäkringsbranschen framförts att avregleringen har inneburit långt drivna *premedifferentieringar* och att ett utvidgat kostnadsansvar skulle kunna medföra ytterligare differentieringar. Detta skulle kunna leda till att vissa grupper av fordonsägare får premier som ökar med flera hundra procent jämfört

---

<sup>49</sup> Se avsnitt 5.1.6.

med i dag. Från andra i branschen har emellertid gjorts gällande att differentieringarna inte skulle avvika så mycket från vad som gäller i dag.

Av den premiejämförelse Försäkringsförbundet genomfört för vår räkning framgår att premierna redan i dag varierar kraftigt.<sup>50</sup> Det går dock inte att med säkerhet slå fast vilka konsekvenser en ökad premie till följd av ett utökat ansvar skulle kunna få. Ytterligare differentieringar av premierna på grund av ett ökat ansvar kan emellertid bli mycket kännbara för vissa försäkringstagare, t.ex. ungdomar som ännu inte fått del av rabattsystemen eller inte har råd med en ny och säker bil.

### *Administrativa kostnader*

Med nuvarande ordning måste i viss mån samma frågor utredas både hos försäkringskassorna och hos försäkringsbolagen, t.ex. vilka inkomster den skadade skulle ha kunnat uppbära om olyckan inte hade inträffat och vilka samordningsförmåner som utgår. Trafikförsäkringsbolaget måste avvakta de beslut om ersättning som fattas av försäkringskassan och andra förmångsgivare och medicinska utredningar måste i en del fall göras såväl hos försäkringskassan som hos bolaget.<sup>51</sup>

Enligt Göran Skogh är de administrativa kostnaderna för *socialförsäkringen* låga medan administrationskostnaderna för *privata* försäkringar som trafikförsäkringen är betydligt högre och i genomsnitt ca 20 procent av premieintäkten.<sup>52</sup> Han menar att kostnaderna är onödigt höga och anser att förklaringen ligger i de dubbla systemen med kompensation från både försäkringskassa och trafikförsäkring.

Dagens system kräver alltså en administration hos trafikförsäkringsbolaget som i stora delar överensstämmer med den handläggning av skadan som sker hos försäkringskassan. Även vi menar att det är antagligt att de *sammanlagda* administrativa kostnaderna för att reglera trafikskadorna skulle bli lägre om ansvaret samlades på ett ställe.

---

<sup>50</sup> Se avsnitt 5.1.6.

<sup>51</sup> Jfr FI rapport 1998:6, Försäkringsbolagen och de trafikskadade.

<sup>52</sup> Administrationskostnader är dock svåra att jämföra. I dessa kostnader för privat försäkring ingår bl.a. försäljning, förvaltning, skadereglering, statistik, premiesättning och villkorsbestämning.

### *Domstolsprövning*

I dag får den som är missnöjd med trafikförsäkringsbolagens ersättning väcka talan vid allmän domstol medan försäkringskassornas beslut prövas i förvaltningsdomstol. Det finns alltså två olika beslutsordningar och handläggningen i allmän domstol respektive förvaltningsdomstol skiljer sig delvis åt. Allmän domstol får t.ex. i ett dispositivt tvistemål inte agera till någon parts fördel medan förvaltningsdomstol har en lagreglerad skyldighet att tillse att målet blir fullständigt utrett.

En överföring till trafikförsäkringen av ansvaret för inkomstförlusten skulle medföra att en skadad som är missnöjd med ett beslut inte kan överklaga till länsrätt utan alltid måste vända sig till allmän domstol och själv väcka talan. Samtidigt skulle som i dag Finansinspektionen ha tillsynen över försäkringsbolagen och Trafikskadenämnden pröva vissa ersättningsfrågor. Frågan är om den ändrade ordningen skulle medföra en försämring för den enskilde.

Administrationen skulle möjligen förenklas och en slutlig reglering erhållas snabbare om det bara fanns en beslutsordning för att bestämma ersättningen. Såvitt kan bedömas utifrån bl.a. statistik från Domstolsverket och uppgifter från Finansinspektionen är det dock fråga om så få fall där en tvist går till domstol att denna effekt antagligen är marginell. En nackdel för den enskilde vid en nyordning kan i stället vara att allmän domstol i dispositiva tvistemål inte får agera till den enskildes förmån på sätt som kan ske i förvaltningsdomstol. Fortfarande skulle dock rättssäkerheten vara väl tillgodosedd genom tillgången till allmän domstol.

### *Konkurrenssynpunkter*

För att minimera höjningen av trafikförsäkringspremien vid en utvidgad trafikförsäkring är det viktigt med en väl fungerande konkurrens. År 1994 bedrev tolv bolag trafikförsäkringsverksamhet i större eller mindre omfattning. I dag är strukturen annorlunda. Marknaden domineras av fyra stora försäkringsbolag som tillsammans svarar för ca 90 procent av marknaden.<sup>53</sup> Enligt Finansinspektionen har den rådande konkurrensen inte möjliggjort några större premiehöjningar under åren 1994-1998.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Uppgift i oktober 2001 från Sveriges Försäkringsförbund.

<sup>54</sup> FI rapport 2000:2, Bilförsäkringen efter avregleringen.

Från försäkringsbranschen har framhållits att det är svårt att etablera sig på marknaden för trafikförsäkringar. För att ha en gynnsam premie krävs att man har ett kapital som ger avkastning, vilket tar 10 år att bygga upp, och detta är en förklaring till att det är sällsynt att utländska trafikförsäkringsbolag etablerar sig i Sverige. Ett utökat ansvar skulle enligt branschen medföra ett snabbare kapitalflöde och därmed skulle nyetableringar underlättas.

Enligt vår mening är det osäkert om de mindre bolagen skulle kunna ta på sig ansvaret för rehabiliteringen av de trafikskadade och det är möjligt att dessa bolag skulle välja att lämna trafikförsäkringsområdet. En positiv effekt med en nyordning skulle dock kunna vara att intresset från utländska bolag att etablera sig i Sverige skulle öka.

När det gäller effekten på konkurrensområdet måste has i åtanke att de fyra stora bolagen redan nu har 90 procent av marknaden. Vår bedömning är att en utvidgad trafikförsäkring medför en viss risk för att de fyra stora bolagen ytterligare befäster sina ställningar, vilket kan verka negativt för försäkringstagarna ur premiesynpunkt m.m.

#### *Statsfinansiella och vissa andra ekonomiska effekter*

Vid en trafikskada betalar arbetsgivaren sjuklön, med undantag för den första dagen, och det allmänna sjukpenning motsvarande 80 procent av inkomstbortfallet, dock inte den del av inkomsten som överstiger sju och en halv gånger prisbasbeloppet. Karensdagen, resterande 20 procent av inkomsten samt inkomster över taket kompenseras av trafikförsäkringen. Till detta kommer bl.a. det allmännas kostnader för rehabilitering.

Frågan är till en början vilka *statsfinansiella effekter* som skulle bli följden om det allmännas kostnader fördes över till trafikförsäkringen. Enligt försäkringsbranschen beräknas den totala personskadekostnaden för trafikförsäkringen till 3 149 miljoner kr år 2000. Med ett utvidgat ansvar för inkomstförlust och rehabilitering beräknas trafikförsäkringens totala personskadekostnader öka till 6 563 miljoner kr. För den offentliga sektorn skulle det enligt branschen innebära en besparing om 3 414 miljoner kr. En viss reservation får dock göras eftersom det i detta belopp även ingår sjuklönekostnader. Göran Skogh har granskat dessa uppgifter och godtagit att en statsfinansiell effekt motsvarande detta belopp kan uppnås genom en

överföring av ansvaret för trafikskadorna enligt Försäkringsförbundets modell.

Hur skall då minskade utgifter på ca 3 400 miljoner kr värderas? Enligt Skogh har det gjorts olika försök att uppskatta kostnaden för att uttaxera ytterligare en krona till statskassan i en ekonomi med höga skatter. Utfallet av dessa uppskattningar är osäkert och beror naturligtvis på de antaganden som görs men enligt Skogh visar beräkningar från 1980-talet att det är möjligt att kostnaden för att driva in en krona är två kronor eller mera i reducerad bruttonationalprodukt. Sveriges ekonomi har numera förbättrats varför skatthöjningar eller sänkningar förmodligen inte har samma effekter men fortfarande har besparingar i de offentliga utgifterna stor betydelse för samhällsekonomin. En besparing på 3 400 miljoner kr är därför enligt Skogh statsfinansiellt betydelsefull.

Ett ökat ansvar för trafikförsäkringen innebär också ett ökat risktagande för *försäkringsbolagen*. Dessa måste kunna garantera sina åtaganden vilket sker genom ett premiereservsystem. Ersättningsreserven är särskilt betydelsefull i trafikförsäkringen eftersom livräntorna avser stora belopp då de sträcker sig över lång tid. Enligt branschen är fonderingen minst fyra gånger större än den årliga premieintäkten. Branschen har beräknat att en utvidgning av ansvaret i trafikförsäkringen innebär att den totala premieintäkten, beräknad för år 2000, måste öka från 6 006 miljoner kr till 8 840 miljoner kr, dvs. en ökning med 2 834 miljoner kr. Enligt Skogh medför ett övertagande av ansvaret för inkomstförlusten ytterligare fondering i trafikförsäkringen med i grova tal 15 000 miljoner kr. Som jämförelse kan nämnas att i slutet av år 1999 uppgick ersättningsreserven för personskador inom trafikförsäkringen till totalt 19 818 miljoner kr. Fonduppbyggnaden sker med hjälp av inbetalda premier och fondförvaltningen påverkar också premiesättningen. Den höga avkastningen under de senaste decennierna har enligt branschen medgett i stort sett oförändrade premier trots att skadevolymen ökat. *Fonduppbyggnaden* innebär alltså på sikt ett inte oväsentligt nysparande. Hur detta skall värderas i en samhällsekonomisk kalkyl är osäkert men ett ökat sparande kan naturligtvis vara önskvärt av olika skäl.

Samtidigt får *fordonsägarna* betala mer för trafikförsäkringen; ett utvidgat ansvar medför en premiehöjning på i genomsnitt 50 procent. Detta skall jämföras med att enligt försäkringsbranschens beräkningar skulle kostnaderna för trafikförsäkringen (inklusive egendomsskadorna) samtidigt öka med 68 procent. Skillnaden för-

klaras enligt branschen av att drifts- och förvaltningskostnaderna för trafikförsäkringen inte påverkas av en utvidgning av ansvaret. Ur denna aspekt skulle en överföring av kostnadsansvaret på trafikförsäkringen leda till en större samhällsekonomisk effektivitet än nuvarande system.

### *Trafikförsäkringens resultat*

Trafikförsäkringsrörelsen har under en följd av år under 1990-talet bedrivits med underskott. Enligt försäkringsbranschen hänger det delvis samman med att vid trafikförsäkring kan skadekostnadernas utveckling inte bedömas på samma sätt som är normalt inom skadeförsäkring. Normalt beräknas premien genom bedömningar av den framtida utvecklingen beträffande skadefrekvens och medelskadekostnad. Beräkningen grundas på historisk erfarenhet belagd genom statistik och en allmän kännedom om vilka faktorer som har betydelse för skadefrekvens och medelskada, t.ex. att skadefrekvensen stiger när antalet bilar i trafik ökar.

För trafikförsäkringen, liksom för annan ansvarsförsäkring för personskador, tillkommer emellertid en riskfaktor som enligt branschen inte är kalkylerbar enligt normala principer. Skadekostnaden påverkas av politiska beslut eftersom den ersättning för kostnader och inkomstförlust som den trafikskadade har rätt till genom trafikförsäkringen är den restpost som kvarstår sedan ersättning lämnats genom de allmänna försäkringarna. Om ersättningsnivåerna i dessa sänks ökar trafikförsäkringens kostnader omedelbart både för nya skador men också för skador som inte är slutreglerade när ändringen träder i kraft.

Den ökade kostnaden får kompenseras genom en premiehöjning. Som exempel kan nämnas att när sjukpenningen i början av 1990-talet sänktes till 75 procent så ledde detta till trafikpremiehöjningar på i snitt åtta procent. Av avtalsmässiga skäl dröjer det dock två år innan premiehöjningen ger full effekt på bolagets premieintäkt. Under en övergångstid innan premiehöjningen slår igenom måste de ökade kostnaderna och erforderliga reservförstärkningar täckas med hjälp av överskott inom andra affärsområden eller om sådana saknas genom sänkning av bolagets konsolideringskapital. Under början av 1990-talet kunde försäkringsbolagen delvis möta kostnadsökningen och klara förstärkningen av ersättningsreserverna genom att kapitalförvaltningen gav exceptionellt höga bidrag till



försäkringsverksamheten. I en mer ansträngd ekonomisk situation är det enligt branschen inte självklart att bolagen kan klara förändringar på detta sätt.

Att trafikförsäkringsrörelsen bedrivs med underskott är, som också Finansinspektionen påpekat, inte acceptabelt, vare sig för bolagen eller för försäkringstagarna.<sup>55</sup> En utvidgad försäkring skulle naturligtvis medföra att bolagen inte skulle vara beroende av politiska beslut när det gäller att beräkna kommande skadekostnader. Samtidigt bör hållas i åtanke att de förändringar i ersättningsnivåerna som skedde i början av 1990-talet var föranledda av speciella förhållanden och att det är antagligt att detta inte kommer att höra till vanligheterna i framtiden. Den nuvarande politiska diskussionen har i stället rört frågan om ersättningstaket i socialförsäkringarna bör höjas.<sup>56</sup> En höjning av taket skulle medföra att försäkringsbolagens kostnader för ersättning för inkomstförlust skulle minska.

### *Slutsatser*

Den allmänna försäkringen omfattar hela folket och ger ersättning för inkomstbortfall vid sjukdom eller skada, oavsett orsaken, samtidigt som den finansieras av hela den arbetsföra befolkningen. Försäkringen ger ett grundskydd, vilket kan kompletteras med andra ersättningsanordningar. Trafikförsäkringen är ett sådant obligatoriskt men privat arrangemang som ger de trafikskadade ett ekonomiskt skydd utöver det som den allmänna försäkringen tillhandahåller. En utvidgning av trafikförsäkringens ansvar till att omfatta också en del av vad som nu täcks av den allmänna försäkringen skulle utgöra ett principiellt betydelsefullt avsteg från socialförsäkringssystemets generella räckvidd. En sådan förändring bör enligt vår mening inte komma i fråga annat än om mycket betydande fördelar står att vinna.

En utvidgad trafikförsäkring skulle kunna få vissa gynnsamma effekter, framförallt statsfinansiellt. Även lägre sammanlagda administrationskostnader skulle kunna bli följderna av att skaderegleringen inte längre delades upp på två system. Det är emellertid också ofrånkomligt att ett ökat ansvar för trafikförsäkringen skulle leda till höjda premier, vilket för vissa grupper skulle bli mycket kännbart.

---

<sup>55</sup> FI rapport 2000:2, Bilförsäkringen efter avregleringen.

<sup>56</sup> I budgetpropositionen för år 2002 anger regeringen att man om det statsfinansiella läget så tillåter avser att föreslå en höjning av taken i såväl sjuk- som föräldraförsäkringen från den 1 juli 2003 från 7,5 till 10 prisbasbelopp, prop. 2001/02:1, volym 1 s. 33.

En ny ordning skulle även kunna få vissa skadeförebyggande verkningar genom att försäkringsbolagens intresse av att i olika former medverka till att stärka säkerheten i trafiken kan öka ju större del av kostnaderna som drabbar försäkringen. Samtidigt är bolagens engagemang redan i dag stort på detta område och inget hindrar att det ökar även om nuvarande ordning behålls.

Vad gäller rehabiliteringen av de trafikskadade till arbete vore det naturligtvis fördelaktigt om trafikförsäkringsbolagen blev direkt engagerade i rehabiliteringsverksamheten. Detta engagemang bör emellertid rimligen kunna få utrymme redan i dagens system; även om bolagen i dag svarar för en mindre del (ca 20 procent) av inkomstbortfallet så bör de ha ett ekonomiskt intresse av att de skadade snabbt kan återgå i arbete. Vidare har försäkringsbolagen inte presenterat några konkreta planer för hur en rehabiliteringsverksamhet i bolagens regi skulle läggas upp vilket försvårar bedömningen av hur en utvidgad trafikförsäkring skulle fungera.

Till detta kommer att även om det kan finnas visst fog för uppfattningen att den yrkes- och arbetslivsinriktade rehabiliteringen i dag inte fungerar helt tillfredsställande så är frågan om den framtida uppläggnings av denna verksamhet föremål för utredning. Med hänsyn härtill förefaller det mindre lämpligt att nu ta upp frågan om en ändrad organisation av rehabiliteringsverksamheten på ett speciellt område.

Efter övervägande av de olika synpunkter som kan tala för och emot en förändring av trafikförsäkringens ansvar har vi kommit till den slutsatsen att de fördelar som en förändring kan medföra främst är av statsfinansiell natur. De positiva effekter som i övrigt skulle kunna bli följden bör kunna uppnås även med andra medel. I vissa fall skulle det kanske t.o.m. bli bättre med andra lösningar som för rehabiliteringsverksamheten där alla typer av skadeorsaker skulle omfattas av en förändrad ordning i allmän regi. Vi finner således att det inte finns tillräckligt starka skäl för att bryta upp de generella trygghetssystemen och vi stannar för att inte förorda ett utvidgat ansvar för trafikförsäkringen.

#### 5.8.4 Bör Sverige införa en "plåsterskatt" eller avgift?

En tänkbar metod för att ålägga trafikförsäkringen ett ökat ekonomiskt ansvar för trafikolyckorna är att införa en avgift som skall kompensera det allmännas kostnader för skadorna. En sådan avgift kan indrivras av alla fordonsägare eftersom försäkringen är obligatorisk. Avgiften kan bestämmas så att den täcker kostnader för både sjukpenning och vård eller också kan den ha till syfte att enbart täcka vårdkostnaderna. Avgiften kan bestämmas t.ex. till en viss andel av trafikförsäkringens premieintäkter.

I Norge, Finland och Danmark har det ansetts rimligt att trafikförsäkringsbolagen kompenserar det allmänna för de sjukvårdskostnader m.m. som trafikolyckorna medför. Där finns på olika sätt utformade system som ålägger bolagen en sådan betalningsskyldighet. Den finländska s.k. plåsterskatten är avsedd som ett bidrag till det allmännas sjukvårdskostnader, den norska personskadeavgiften som ett bidrag till kostnaderna för sjukpenning m.m. och den danska avgiften som ett bidrag till kostnaderna för sjukvård och invaliditetspensioner.

Den fördel en avgift skulle medföra är naturligtvis att den skulle ha positiv effekt på *statsfinanserna*. Storleken av denna effekt kan diskuteras, allt beror på hur avgiften skulle konstrueras och vad den skulle vara avsedd att täcka. Samtidigt skulle avgiften också kräva vissa uppbörds- och kontrollrutiner vilket medför kostnader.

En generell avgift att betalas av trafikförsäkringsbolagen får i realiteten karaktären av en *fordonsskatt*. Det är enligt vår mening inte troligt att en avgift eller skatt på trafikförsäkringen skulle visa sig ha någon *preventiv effekt* och vara ett verksamt medel för att minska antalet trafikolyckor eller lindra dessas effekter. En avgift ger inte något incitament till *rehabilitering* då den inte är kopplad till det enskilda fallet. En nackdel för *försäkringsbolagen* är den dubbla rollen som indrivare av skatt och försäkringsgivare.

Oavsett hur avgiften skulle utformas så skulle kostnaderna övervältras på trafikanterna genom höjda *premier*. På grundval av de beräkningar av kostnaderna för personskador i trafiken som har redovisats ovan anser vi oss kunna i grova drag räkna med att höjningen skulle motsvara ungefär 50 procent om avgiften skall täcka det allmännas kostnader för vård m.m. och med ytterligare lika mycket om den skall täcka också kostnaderna för sjukpenning m.m.<sup>57</sup> Det kan

---

<sup>57</sup> Jfr avsnitt 5.3.

också förväntas att den spridning i premier som bolagen valt av preventiva och konkurrensmässiga skäl skulle komma att accentueras.

Vi har såvitt avser en utvidgad trafikförsäkring kommit fram till att en sådan inte bör införas och som främsta skäl anfört att en sådan ordning skulle innebära ett avsteg från ett *generellt välfärdssystem*. Det är emellertid också mindre väl förenligt med de sociala förmånernas generella karaktär att för en särskild kategori av skadefall ålägga den som är orsak till skadan att via en avgift betala det allmännas kostnader för förmånerna.

Det är därför vår slutsats att det inte bör införas en avgift på trafikförsäkringen till täckande av det allmännas kostnader för de personsador som trafikolyckorna medför. Dessa kostnader bör i stället ses som en av flera faktorer att ta hänsyn till när det gäller att bestämma motorfordonstrafikens samlade bidrag till statens finanser. Den bedömningen ligger utom ramen för vårt uppdrag.

## 6 Regressrätt för det allmänna

Rätten att regressa är inte en självständig rätt till skadestånd för den som betalat ut viss ersättning utan en rätt att ta över den rätt till skadestånd som den skadelidande kan ha.

I dag får ersättning som utgått ur den allmänna försäkringen inte återkrävas från den som är skyldig att utge skadestånd till den ersättningsberättigade, 20 kap. 7 § andra stycket lagen om allmän försäkring. Däremot föreligger inget hinder för den ersättningsberättigade att kräva skadestånd utöver den ersättning som tillkommer honom enligt lagen. Detsamma gäller vid arbetskada enligt 6 kap. 7 § lagen om arbetsskadeförsäkring.

Användningen av nettometoden i 5 kap. 3 § SkL innebär också att rätten till skadestånd inte omfattar förluster som täcks av de uppräknade förmånerna. Detta gäller både förmåner som utges av det allmänna enligt socialförsäkringarna och som bekostas av arbetsgivaren. Det betyder i sin tur att den som betalar ut en sådan ersättning till den skadelidande inte har regressrätt mot skadevållaren. Om det allmänna skall ges möjlighet att överta den skadelidandes rätt mot skadevållaren måste således 5 kap. 3 § SkL ändras så att bruttometoden blir tillämplig vid samordning av olika förmåner.

### 6.1 Tidigare reglering av regressrätten

Tidigare var det under vissa perioder möjligt att återkräva vad som betalats ut som sjukersättning respektive arbetsskadeersättning. Möjligheterna att regressa försvann slutligen genom att lagen om allmän försäkring trädde i kraft den 1 januari 1963 och ändringar i yrkesskadeförsäkringen den 1 januari 1969.

Bestämmelser som medgav regressrätt mot skadevållaren för den som utgivit ersättning till någon som skadats genom olycksfall på arbetsplatsen fanns redan i *1901 års olycksfallslag* och *1916 års*

*olycksfallsförsäkringslag* som båda reglerade ersättningen vid arbets-skador.

Försäkringen enligt *1916 års olycksfallsförsäkringslag* bekostades av arbetsgivaravgifter. Försäkringsgivare var antingen riks-försäkringsanstalten eller ett ömsesidigt olycksfallsförsäkringsbolag, bildat av arbetsgivarna. Lagen medgav rätt för försäkringsgivarna att framställa regresskrav för utgiven ersättning mot dels arbetsgivare som uppsåtligen förorsakat skadan, dels annan som vållat skadan eller som oberoende av vållande enligt lag var skyldig att utge skadestånd, såvida inte han också drabbats av olycksfallet och var berättigad till ersättning. Skälet för att regressrätten mot arbetsgivaren var inskränkt till uppsåtligt vållande var att arbetsgivarna stod för försäkringens kostnader.<sup>1</sup> Det allmänna genom riks-försäkringsanstalten hade alltså regressrätt när arbetsgivaren hade tecknat försäkringen hos anstalten.

*Sjukförsäkringen* var före tillkomsten av 1947 års lag om allmän sjukförsäkring baserad på frivilligt medlemskap. Försäkringen meddelades av erkända sjukkassor, vilka var en form av understödsföreningar, och finansierades främst av avgifter från kassornas medlemmar och statsbidrag. Regressrätten reglerades i de enskilda kassornas stadga. Vanligen innebar den att kassan kunde rikta återkrav mot den som på grund av vållande eller annars enligt lag var skyldig att utge skadestånd i anledning av sjukdomen. Möjligheten att regressa utnyttjades emellertid bara i undantagsfall.<sup>2</sup>

Vid tillkomsten av *1947 års lag om allmän sjukförsäkring*, vars obligatoriska del omfattade praktiskt taget alla medborgare och gav ersättning för sjukvårdsutgifter och för inkomstförlust vid sjukdom i form av sjukpenning, diskuterades om möjligheten att regressa skulle överföras till denna försäkring. Departementschefen menade dock att en regel om regressrätt skulle komma att vålla problem, bl.a. genom besvärliga rättegångar och svårigheter vid fördelningen av inflytande belopp mellan kassorna, både centralt och lokalt, och staten. Vidare skulle det lätt kunna bli godtyckligt om det överläts till respektive kassa att avgöra om regresskrav skulle framställas. Med hänsyn till detta intogs till en början ett förbud i 107 § för sjukkassan att återkräva sina utgifter från den som i anledning av sjukdomen var skyldig att utge skadestånd till den försäkrade.<sup>3</sup>

Bestämmelserna om regress i *1916 års olycksfallsförsäkringslag* respektive *1947 års lag om allmän sjukförsäkring* skulle därmed

---

<sup>1</sup> Se prop. 1954:60 s. 254.

<sup>2</sup> Se prop. 1946:312 s. 44 ff. och 276.

<sup>3</sup> Se a. prop. s. 277 f.

komma att vara olika. Detta uppmärksammades i samband med tillkomsten av *1954 års lag om yrkesskadeförsäkring* som ersatte olycksfallsförsäkringslagen. Det ansågs olämpligt att möjligheterna att regressa var olika vid olika typer av sjukskrivning. Med hänsyn till att det pågick ett arbete med en reformering av skadeståndsrätten och att ett avskaffande av regressrätten inom yrkesskadeförsäkringen kunde få konsekvenser som inte kunde överblickas stannade man för att åstadkomma likartade möjligheter att regressa för sjukförsäkringen och yrkesskadeförsäkringen. Däremot borde reglerna utformas annorlunda än i den gamla olycksfallsförsäkringen då skillnaden mellan arbetsgivare och andra medfört komplicerade rättsfrågor. Departementschefen betonade dock att regressreglerna var provisoriska i avvaktan på resultatet av utredningen om den framtida skadeståndsrätten. Slutresultatet blev att enligt 107 § andra stycket *1947 års lag om allmän sjukförsäkring* respektive 51 § andra stycket *1954 års lag om yrkesskadeförsäkring* kunde regresskrav riktas mot den som uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skadan eller, när det var fråga om trafikskada, den som enligt lag var skadeståndsskyldig oavsett vållande.<sup>4</sup>

Både *1947 års lag om allmän sjukförsäkring* och *1954 års lag om yrkesskadeförsäkring* trädde i kraft den 1 januari 1955.

Under förarbetena till nu gällande *1962 års lag om allmän försäkring*, som ersatte *1947 års lag om allmän sjukförsäkring*, diskuterades återigen om det allmänna skulle ha rätt att återkräva utgiven ersättning från skadevållaren. Det framkom att under år 1960 hade regressverksamheten vid sjukkassorna gett totalt drygt 5 miljoner kr, exklusive administrationskostnader, och att den regress som förekom till övervägande delen hänförde sig till trafikskadorna, varför handläggningen i första hand var en angelägenhet mellan sjukkassorna och trafikförsäkringsbolagen. Enligt motiven var den preventiva effekten av regressen inte särskilt stor. Det påpekades även att regressen medförde kostnader för administration hos sjukkassorna och för förvaltning hos försäkringsbolagen.<sup>5</sup> Vidare anfördes följande som skäl för att avskaffa regressen.<sup>6</sup>

*”Av det anförda följer att problemet om regress inom socialförsäkringen till sist blir en fråga huruvida trafikförsäkringen – och därmed motorismen – eller den allmänna försäkringen slutligt skall stå vissa kostnader. Ytligt sett kan det förefalla att finnas ett visst fog för tanken*

<sup>4</sup> Se prop. 1954:60 s. 252 ff.

<sup>5</sup> Se prop. 1962:90 s. 385 ff.

<sup>6</sup> Se a. prop. s. 388.

*att motorismen bör bära kostnaderna för de olyckor som trafiken med motorfordon ger upphov till. Man kan emellertid också angripa regressfrågan från den utgångspunkten, att vi i dag har dels en allmän försäkring, som avser att ge ett grundläggande skydd åt alla och som bekostas av landets hela befolkning, dels vissa andra jämförliga skyddsanordningar, som är avsedda att för speciella fall komplettera den allmänna försäkringen. Trafikförsäkringen är en sådan speciell försäkringsanordning. Med hänsyn till dess funktion i förhållande till den allmänna försäkringen ligger det närmast till hands att helt slopa regressmöjligheterna och att låta den allmänna försäkringens kollektiv bära kostnaderna för det primära skyddet även vid trafikolyckor.*

*Det bör framhållas att problemet med regressrätten blir av mindre betydelse ju allmännare bilägandet blir och ju större roll biltransporterna spelar för näringslivet. Det blir då alltmer likgiltigt om de kostnader det nu är fråga om slås ut på det ena eller det andra försäkringskollektivet, när dessa kollektiv i stora delar sammanfaller. I stället gör sig andra hänsyn gällande, såsom att det bör undvikas att de totala kostnaderna för det skydd som det här är fråga om fördyras genom i och för sig ofruktbara anordningar för överföring av pengar från den ena försäkringen till den andra. I den mån det befinnes önskvärt att bilismen lämnar bidrag till samhällskostnaderna ordnas detta lämpligen efter rationellare grunder än genom regress från den allmänna försäkringen mot trafikförsäkringen.”*

Följden blev att regressrätten inom den allmänna försäkringen avskaffades och av 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring följer att ersättning enligt lagen inte får återkrävas av den som är skyldig att utge skadestånd till den ersättningsberättigade. Bestämmelsen omfattar både ersättning för inkomstförlust och kostnader. Lagen trädde i kraft den 1 januari 1963.

Därmed gällde olika regler beträffande möjligheterna att regressa för den allmänna försäkringen och yrkesskadeförsäkringen. Denna skillnad fanns dock bara under några år eftersom regressrätten för yrkesskadeförsäkringen avskaffades den 1 januari 1969. Skälet för detta var dels att det förekom olägenheter när samordning skulle ske av olika ersättningar, dels att samma regler borde gälla för socialförsäkringsersättningar som kan vara samordnade sinsemellan.<sup>7</sup>

I och med dessa ändringar i yrkesskadeförsäkringen var regressrätten för socialförsäkringarna borttagen. Enligt en hänvisning i den

---

<sup>7</sup> Se prop. 1967:147 s. 107.



nu gällande lagen om arbetsskadeförsäkring gäller bestämmelserna i 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring även ersättning från arbetsskadeförsäkringen.

Under förarbetena till skadeståndslagen berördes regressrätten enbart i anknytning till samordningsfrågorna och valet mellan netto- och bruttometod.<sup>8</sup>

## 6.2 Jämförelse med andra länder

### 6.2.1 Finland medger regress vid brott

I Finland är det enligt lag möjligt för det allmänna genom Folkpensionsanstalten (FPA) att framställa regresskrav vid personskador på grund av brott. Den skadades rätt till ersättning enligt skadeståndslagen för inkomstförlust övergår nämligen då till FPA till ett belopp som motsvarar utbetald dagpenning (sjukpenning). FPA kan dock avstå från att kräva ersättning från skadevållaren om detta är uppenbart oskäligt.<sup>9</sup>

Regressverksamheten sköts av de enskilda FPA-kontoren. När åtal har väckts framställer FPA skadeståndskrav i brottmålet och det förekommer även att åklagaren företräder FPA i enklare fall. Om brottet inte har lett till åtal kan FPA i stället väcka talan som tvistemål.<sup>10</sup>

Som exempel på storleken av regressverksamheten kan nämnas att under år 1999 framställdes totalt 469 krav och totalt inbringade regressverksamheten under detta år knappt 2,2 miljoner finska mark. Kostnaderna för att bedriva regress kan enligt uppgift grovt uppskattas till 300 finska mark per regressfall och detta avser kostnader för handläggarens lön. I den mån kravet leder till tvist vid domstol blir kostnaderna naturligtvis högre men normalt krävs då motparten på ersättning för rättegångskostnaderna.<sup>11</sup>

Vid andra typer av skadeorsaker än brott finns ingen lagreglerad möjlighet för det allmänna att regressa. När det gäller trafikskadorna är ju för övrigt trafikförsäkringen primärt ansvarig för den inkomstförlust som en trafikskadad person åsamkas.<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Se prop. 1975:12 s. 128 f.

<sup>9</sup> 27 c § andra stycket sjukförsäkringslagen 4.7.1963/364.

<sup>10</sup> Uppgifter i december 2000 från det finländska Justitieministeriet.

<sup>11</sup> Uppgifter i december 2000 från det finländska Justitieministeriet.

<sup>12</sup> Se avsnitt 5.4.1.

### 6.2.2 Norge

I Norge har det allmänna, dvs. trygden och pensionsinrättningarna, som huvudregel ingen regressrätt för sjukpenning och andra förmåner. Undantag görs dock för det fall att den ansvarige har vållat skadan uppsåtligen då regresskrav kan framställas. Dessa bestämmelser gäller vid alla typer av skador.<sup>13</sup>

Det var tidigare möjligt för det allmänna (trygden) att framställa regresskrav mot skadevållaren även såvitt avsåg *vårdslösa gärningar* men denna möjlighet togs bort år 1970. Det ansågs bl.a. att det närmast beror på tillfälligheter om någon vållar en skada och att det då är rimligt att kostnaderna för sjukpenning m.m. bärs av trygden varigenom kostnaderna också pulvreras. Ett regresskrav skulle vidare innebära ekonomisk ruin för de flesta skadevållare utan att medföra motsvarande förmån för den skadelidande. Samtidigt ifrågasattes preventionseffekten av en regressrätt när kravet omfattades av en försäkring. Ett ytterligare skäl mot regressrätten var att den endast gav försumbara intäkter. Enligt undersökningar på 1960-talet gav de dåvarande regressmöjligheterna intäkter som enbart motsvarade 0,3-0,4 procent av trygdens totala intäkter. Det ansågs även vara vanskligt ur administrativ synpunkt att driva regresskrav, framför allt i de fall när det enbart var trygden som riktade krav mot skadevållaren.<sup>14</sup>

Regressmöjligheterna vid *uppsåtliga handlingar* finns alltså fortfarande kvar. Förarbetena anger inte varför, men enligt Justisdepartementet i Norge kan antas att det ligger mer generella preventions- och rimlighetshänsyn bakom detta. Enligt norska social- og helsedepartementet känner man inte till något tillfälle när möjligheten att regressa vid uppsåt har utnyttjats.

I Norge har man valt att vid de vanligaste skadetyperna, dvs. trafikskador och arbetsskador, införa *särskilda regleringar* för att få viss täckning av trygdens kostnader. För trafikskadornas del innebär det att varje motorfordonsägare får bidra till att täcka trygdens utgifter vid trafikskador genom att betala en personskadeavgift som ett tillägg till den ordinarie premien.<sup>15</sup> För arbetsskadornas del betalar arbetsskadeförsäkringsbolagen en viss procent av sina totala ersättningsbelopp till trygden för att bidra till att täcka utgifterna för arbetsskadorna.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> § 3-7 nr 1 lov om skadeserstatning 1969-06-13 nr 26.

<sup>14</sup> Uppgifter i september 2001 från Justisdepartementet i Norge.

<sup>15</sup> Se avsnitt 5.4.2.

<sup>16</sup> Uppgifter i september 2001 från Justisdepartementet i Norge.

### 6.2.3 Danmark

I Danmark har kommunerna ansvaret för att utge sjukpenning och kommunerna har sedan år 1996 regressrätt mot den skadeståndsskyldige.<sup>17</sup> Denna rätt är inte begränsad utan kommunen övertar den skadelidandes rätt till skadestånd oavsett graden av vållande.

I anvisningar från Socialministeriet påpekas att bestämmelsen om regress är fakultativ men att principen om likabehandling bör medföra att kommunerna framställer regresskrav när det är möjligt. Samtidigt erinras om att det i det enskilda fallet bör tas hänsyn till om kravet står i rimlig proportion till de kostnader som kravet föranleder.<sup>18</sup>

För att underlätta möjligheterna att framställa regresskrav är försäkringsbolagen skyldiga att underrätta den kommun där den skadelidande är bosatt om att ersättning har utbetalats från ansvarsförsäkring till följd av personskada. Skyldigheten omfattar såväl ersättning för inkomstförlust som ersättning för sveda och värk.<sup>19</sup>

Kommunernas landsforening bistår kommunerna med rådgivning om regress. Under år 2000 utförde landsforeningen en undersökning för att få en uppfattning om kommunernas erfarenheter av regressverksamheten. Enligt undersökningen ansåg flertalet kommuner att det kan vara ekonomiskt fördelaktigt att utföra regress men samtidigt var kommunerna inte nöjda med försäkringsbolagens agerande, bl.a. så uppfyllde inte bolagen sina skyldigheter att informera de skadelidandes hemortskommuner om att försäkringsersättning utgått.<sup>20</sup>

Under år 2000 inbringade regressverksamheten totalt 75 miljoner danska kronor brutto. Det finns inga upplysningar om hur mycket kostnaderna för regressverksamheten uppgick till.<sup>21</sup>

### 6.2.4 Vissa andra länder

När det gäller förhållandena i *vissa andra europeiska länder* hänvisas till Bill Dufwas redogörelse i bilaga 2.

<sup>17</sup> § 17 första stycket 1 lov om erstatningsansvar 1986-09-08 nr 599.

<sup>18</sup> Socialministeriets vejledning nr 83 af 7 maj 1996 om regres for sygedagpenge. Jfr även Socialministeriets vejledning från september 2001 om regres for sygedagpenge.

<sup>19</sup> § 39 tredje stycket lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel samt Socialministeriets skrivelse nr 198 af 19 december 1997 om forsikringsselskabers pligt til at orientere skadelidtes opholdskommune i regressager. Skyldigheten gäller även trafikförsäkringen men i Danmark omfattas inte föraren av den egna försäkringen varför krav vid trafikskada enbart kan riktas mot någon annans trafikförsäkring och om denne anses vållande.

<sup>20</sup> Undersökningen återfinns på landsforeningens hemsida: <http://www.kl.dk/214639>

<sup>21</sup> Uppgift i november 2001 från Kommunernas landsforening.

## 6.3 Överväganden

### 6.3.1 Utgångspunkter

Enligt direktiven är en av våra huvuduppgifter att överväga om det allmänna bör ha regressrätt i de fall när betalning har skett från ett offentligt betalningssystem. Så som direktiven är utformade skall vi alltså överväga om regressrätt skall införas för de olika sociala förmåner som utgår i form av kontanta ersättningar.

De *kontanta ersättningarna* kan vara sjukpenning, arbetsskadeersättning, sjukbidrag, förtidspension, efterlevandepension m.m. vilka främst regleras av lagen om allmän försäkring och lagen om arbetsskadeförsäkring. Dessa förmåner betalas och administreras av staten via Riksförsäkringsverket och försäkringskassorna. Storleken av ersättningarna i det enskilda fallet bör – om det finns uppbyggda rutiner för detta – kunna beräknas på ett korrekt sätt. Övervägandena nedan tar enbart sikte på regressrätt för dessa kontanta ersättningar som utgår direkt från staten till den skadelidande.

Vid diskussionen om en regressrätt skall införas kan olika aspekter uppkomma beroende på om regressmöjligheten skall finnas vid alla *typer av skador* och alla *typer av vållande*. Det fortsatta resonemanget sker emellertid med utgångspunkten att eventuell regressordning skulle ha en allmän tillämpning i alla lägen där det finns en ansvarig.

### 6.3.2 Bör regressrätt för staten införas?

Här nedan belyses olika infallsvinklar av en regressrätt för staten vilket avslutas med en sammanfattande bedömning.

En regress som grundas på en trafikskada skulle riktas mot trafikförsäkringen. I andra fall är det antagligt att en regressrätt ofta skulle medföra att en ansvarsförsäkring tas i anspråk. Ansvarsförsäkringen täcker skadestånd för bl.a. personskada och när den försäkrade får ett skadeståndskrav anmäler han detta till sitt ansvarsförsäkringsbolag. Den enskildes ansvarsförsäkring täcker normalt skadeståndsskyldighet för denne. Undantag gäller dock för uppsåtliga handlingar, om inte den handlande är ett barn under 12 år eller lider av en allvarlig psykisk störning. I Sverige har de flesta privatpersoner och företag en ansvarsförsäkring. Vissa stora företag företrar emellertid – liksom staten och de största kommunerna – att vara s.k. självförsäkrare. En mera utförlig beskrivning av ansvarsförsäkringen återfinns under avsnitt 9.3.

#### *Det generella välfärdssystemet*

En regressrätt för staten skulle inte urholka det generella välfärdssystemet på samma sätt som en utvidgad trafikförsäkring som skulle vara en särlösning för ett visst område. De sociala förmånerna skulle fortfarande tillhandahållas alla skadelidande av det allmänna på samma gång som regressmöjligheterna skulle ge uttryck för en samhällsvärdering; att den som vållar en skada också är ansvarig för dess konsekvenser.

De allmänna resonemang som fördes i början av 1960-talet under förarbetena till lagen om allmän försäkring och som ledde till att möjligheterna till regress från den allmänna försäkringen avskaffades har dock bärkraft även i detta sammanhang. Det kan med visst fog hävdas att "kollektivet" Sverige bör bära kostnaderna för ett grundläggande skydd i form av sjukpenning m.m. även vid händelser där det finns en ansvarig skadevållare. Vi har därför samma utgångsläge här som vid diskussionen om en utvidgad trafikförsäkring och menar att en regressrätt bör införas endast om betydande fördelar kan vinnas.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Jfr avsnitt 5.8.3.

*Regressrätten och preventionen*

Göran Skogh har i sin rapport hänvisat till undersökningar i USA och hans slutsats är att preventionseffekten av ett skadeståndsansvar inte kan avfärdas. Vi har för vår del menat att resultaten av undersökningarna möjligen kan tas till intäkt för att det finns en preventiv effekt som är knuten till det förhållandet att en ansvarig person pekats ut men att alla antaganden måste bli ganska osäkra.<sup>23</sup>

Ett ökat ekonomiskt ansvar för den som är skadeståndsskyldig vid en personskada kan i och för sig framstå som rättvist och moraliskt riktigt. En sådan ordning kan också stimulera till skadeförebyggande och skadebegränsande insatser och därmed få gynnsamma effekter från preventionssynpunkt. Om t.ex. omfattande personskador har orsakats av ett otjänligt livsmedel eller en skadlig kemisk produkt som har förts ut på marknaden eller av ett giftutsläpp från en industri skulle det kanske kunna anses lämpligt och önskvärt att den ansvarige får bära en del av det allmännas kostnader för skadorna.

I viss *befintlig lagstiftning* har rätten till regresskrav motiverats med att en bestämd placering av det slutliga kostnadsansvaret för skador kan leda till att färre skador inträffar. Detta har bl.a. kommit till uttryck i 20 § andra stycket trafikskadelagen som ger en trafikförsäkringsanstalt rätt att träda in i den skadelidandes ställe mot den som är skadeståndsskyldig enligt produktansvarslagen. Skälet för försäkringsanstaltens regressrätt är huvudsakligen önskemålet att principen om tillverkarens produktansvar skall slå igenom även inom trafikskadelagens tillämpningsområde. Produktansvarslagens regler om skadeståndsskyldighet för tillverkaren av en produkt antas leda till ett mer intensivt skadeförebyggande arbete.<sup>24</sup> Regressrätten enligt trafikskadelagen har i sin tur förutsatts stimulera ett sådant arbete för motorfordonens del och därmed minska antalet skadefall.<sup>25</sup>

När det *gäller enskilda personer* så har förmodligen ett eventuellt straffrättsligt ansvar en större effekt än en regressrätt för det allmänna. Om den skadeståndsskyldige får betala skadestånd för den förlust som ej täcks av den allmänna försäkringen direkt till den skadelidande så kan diskuteras om inte den preventiva verkan redan är realiserad. Det ökade ansvar som regressrätten medför har då kanske inte någon större avhållande verkan, särskilt som utrymmet för att jämka bör bli

---

<sup>23</sup> Jfr avsnitt 5.8.1.

<sup>24</sup> Se prop. 1992/93:8 s. 25 f.

<sup>25</sup> Se prop. 1994/95:229 s. 19.

större när den ekonomiska belastningen ökar på den ansvarige (jfr nedan under *Jämkning*).

Vi har för trafikskadornas del påpekat att det ur preventiv synpunkt kan vara bättre att inrikta sig på *trafikförsäkringsbolagen*, vilkas handlande styrs av rationella överväganden av ekonomisk natur, än på enskilda presumtiva skadevållare.<sup>26</sup> Det är möjligt att de ökade kostnader en regressrätt skulle medföra för försäkringsbolagen skulle kunna ge incitament för bolagen att satsa på skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder. I och för sig finns det emellertid inget som hindrar försäkringsbolagen från att göra dessa satsningar redan med dagens system.

Motsvarande resonemang som här anförts beträffande trafikförsäkringsbolagen kan också tillämpas på *ansvarsförsäkringsbolagen*. Deras möjligheter att bedriva ett verksamt skadeförebyggande arbete försvåras emellertid av att det kan vara så olikartade händelser som utlöser ansvaret.

När det gäller *arbetsskador* skulle det kunna göras gällande att en regressrätt mot en ansvarig arbetsgivare kunde påverka arbetarskyddet i gynnsam riktning. Att märka i detta sammanhang är dock att arbetsmarknadens parter genom TFA-systemet har skapat en ordning som innebär att den enskilde arbetsgivarens skadeståndsansvar för arbetsolyckor har ersatts av en kollektivt finansierad försäkring. Om TFA skulle komma att täcka också regressanspråk från det allmänna sida skulle regressrätten inte få någon effekt från preventionssynpunkt.

Inte heller när det gäller *patientskador* kan man räkna med att en regressrätt skulle påverka preventionen.

Som argument för en regressrätt kan i vart fall hävdas att den ger en signal om vad följderna kan bli av ett oaktsamt agerande och att den är ett uttryck för en *samhällsmoral*; att vi skall undvika att vålla skador. Vad denna signal sedan är värd kan naturligtvis diskuteras. Ett annat värde av en regressrätt är att den gör ansvaret tydligt och skapar debatt om skadornas uppkomst m.m., vilket kan stimulera till olika insatser för att höja säkerheten.

---

<sup>26</sup> Jfr avsnitt 5.8.1.

### *Samordning*

Eftersom regressrätten är en övertagen rätt till skadestånd så krävs för att regress skall kunna utövas att skadeståndet fastställs till ett belopp som motsvarar hela skadan, t.ex. hela inkomstförlusten utan avdrag för vad som utgått i sjuklön och sjukpenning. Betalningen till den skadelidande måste sedan kontinuerligt anpassas till de förmåner som utgår för att inte denne skall få ut mer än vad som motsvarar förlusten.

En regressrätt för staten skulle därför kräva att samordningen av olika ersättningsförmåner utformas på ett annat sätt än för närvarande. Reglerna i 5 kap. 3 § SkL måste ändras så att samordning enligt nettometoden överges till förmån för samordning enligt bruttometoden.

*Bruttometoden* innebär att storleken av skadeståndet till den skadelidande för inkomstförlust vid varje utbetalningstillfälle blir beroende av hur stor t.ex. sjukpenningen är för motsvarande period, dvs. skadestånd och samordningsförmån följs åt under hela den tid som samordning är aktuell. En fördel med denna metod är att den sammanlagda ersättningen inte påverkas av eventuella framtida ändringar av en samordningsförmån.

Det brukar dock hävdas att *nettometoden* är enklare att tillämpa vid skaderegleringen än bruttometoden. Införandet av en regressrätt för staten – som kräver samordning enligt bruttometoden – skulle således kunna ha den negativa effekten att skaderegleringen kan bli mer komplicerad, vilket är till nackdel för den skadelidande. Denna nackdel bör emellertid inte överdrivas.

En annan effekt av att införa regressrätt och samtidigt gå över till bruttometoden vid samordningen är att utländska betalare av förmåner kommer att kunna framställa regresskrav mot t.ex. trafikförsäkringen. I dag är detta inte möjligt för de utländska förmåner som omfattas av 5 kap. 3 § SkL.

### *Administrationen av ett regresssystem*

Administrationen på den *allmänna sidan* skulle kunna skötas centralt via Riksförsäkringsverket eller lokalt av den enskilda försäkringskassan. I allt fall skulle krävas att Riksförsäkringsverket utarbetar riktlinjer för när regresskrav bör framställas; detta för att förhindra alltför stora skiljaktigheter i regresshanteringen. Även om själva regressverksamheten skulle skötas centralt, måste kassorna vara



inblandade till någon del då det är de som kan uppmärksamma att det finns möjligheter att kräva ersättning åter.

Ett regresssystem skulle i vart fall inledningsvis medföra en mängd praktiska frågor, investeringar i nya datasystem etc. Det skulle också kräva att försäkringskassans personal inrättade sig efter att pengar skall drivas in från skadevållaren. Detta nya förhållningssätt kan ta en tid att realisera, framförallt eftersom det strider mot kassans sedvanliga stödfunktion.

Såvitt avser själva kravet så skulle de praktiska frågorna förmodligen vara lättare att lösa i de fall när regresskravet omfattar ett engångsbelopp. När skadan har lett till en längre tids sjukskrivning eller till förtidspension kan situationen vara en annan eftersom försäkringskassans utbetalningar till den skadelidande då pågår under en längre tid och bl.a. måste följas upp och bevakas. Detta borde visserligen kunna lösas med modern teknik och kompetensförstärkning på personalsidan men skulle förmodligen vara kostnadskrävande.

En komplikation ligger i att försäkringskassan normalt inte har kännedom om orsaken till en skada som har föranlett sjukskrivning, än mindre om vem som kan ställas till ansvar för skadan, vilket är en nödvändig förutsättning för att debitera kostnaderna på den ansvarige. Att dessa uppgifter inte finns tillgängliga i dag hänger bl.a. samman med skyddet för den enskildes integritet. Det väcker onekligen vissa betänkligheter att införa en omfattande rapporterings- och uppgiftsskyldighet i sådana frågor.

En metod att tillgodose det allmännas informationsbehov är att efter dansk modell ålägga försäkringsbolagen att underrätta kassan om att ersättning har utbetalats till följd av personskada. En annan metod skulle kunna vara att Riksförsäkringsverket träffar avtal med t.ex. trafikförsäkringsbolagen om att bolagen i klara trafikskadeärenden utan anmodan i varje särskilt fall till verket betalar ett belopp motsvarande vad som utgått från staten. Oavsett om sådana överenskommelser skulle kunna träffas borde det vara enklare för staten att sköta regressverksamheten när kravet omfattas av en försäkring.

För *försäkringsbolagens* del bör förutsättningarna för att få till stånd ett väl fungerande system för behandling av regresskrav vara goda med hänsyn till deras stora erfarenhet av regresser bolagen emellan. Vissa svårigheter skulle emellertid kunna uppstå, bl.a. på grund av att det blir ett möte mellan skilda verksamhetstyper med olika erfarenheter och kulturer.

*Administrativa kostnader*

När det gäller *försäkringskassorna* så skulle en övergång till ett regressförfarande kräva investeringar i nya datasystem även om regresskraven skulle hanteras av *Riksförsäkringsverket* eftersom verkets arbete skulle vara beroende av underlag från de lokala kassorna. Vidare skulle personalens kompetens behöva förstärkas, oavsett om ansvaret för förfarandet skulle ligga hos Riksförsäkringsverket eller kassan.

Det är enligt Riksförsäkringsverket svårt att uppskatta hur mycket det skulle kosta för *staten* att administrera regressverksamheten. Vi menar att de initiala kostnaderna för utbildning av personal och investeringar i datasystem m.m. skulle kunna uppgå till avsevärda belopp. Vidare tillkommer kostnaderna för att driva in medlen i det enskilda fallet. I den delen kan jämföras med uppgifterna från Finland där regresser sker vid skador på grund av brott. Kostnaderna för detta uppgår till 300 finska mark per ärende och avser handläggarens lön. Det är svårt att utifrån detta dra några slutsatser om vad som skulle bli fallet här i landet.

Enligt Försäkringsförbundet skulle de administrativa kostnaderna för *försäkringsbolagen* bli betydande. Jämförelse kan enligt förbundet göras med det förfarande som trafikförsäkringsbolagen tillämpar vid reglering av trafikskador bolagen emellan. Det innebär att vid en kollisionsskada anmäler varje förare händelsen till det försäkringsbolag där hans bil är försäkrad. De båda bolagen reglerar skadorna för sina fordon men i slutänden skall det bolag som försäkrat det vållande fordonet stå för hela kostnaden och får därför via regress betala motpartsbolagets kostnader. För dessa regressskador är de administrativa kostnaderna enligt förbundet erfarenhetsmässigt högre än för de skador bolagen sköter helt på egen hand.

Förbundet menar att detta beror på att ett regressförfarande kräver ett aktivt informationsutbyte mellan parterna. När det gäller trafikförsäkringen måste betalande bolag få tidig information om de kostnader som ligger utanför den egna kontrollen. Annars kan man inte bedöma vilka reservavsättningar man skall göra och bristande säkerhet i bedömningen av skadekostnaden innebär risk för felaktiga beslut. Trots att det vid regresser mellan försäkringsbolag är fråga om parter inom samma verksamhetsfält uppkommer således konflikter som leder till diskussioner och utredningar med extra kostnader och tidsutdräkt som följd.

Försäkringsförbundet hävdar att informationsproblemen och tolkningsdiskussionerna skulle bli ännu fler och kostnaderna än högre när regressen avser parter som inte har gemensam bakgrund och likartade behov av information. Förbundets uppfattning är att kostnaderna för regresser mellan bolagen får räknas upp med i storleksordningen 10 procent när man skall bedöma kostnaderna för en regress från staten.

I övrigt så kan även andra typer av kostnader uppstå. Det är t.ex. troligt att en del regresskrav skulle gå vidare som *tvister* till allmän domstol. I dag förekommer en del tvister vid domstol mellan t.ex. trafikförsäkringsbolagen och de trafikskadade även om de enligt Finansinspektionen är få i faktiska tal. En risk som påtalats från försäkringsbranschen är att en regressrätt för det allmänna medför att antalet tvister ökar. Tvister som gäller t.ex. sambandet mellan en trafikolycka och de besvär bilföraren uppvisar efteråt finns redan i dag men antalet tvister kan förväntas öka när det tillkommer en ytterligare part som via regress kräver ersättning. Hur stora kostnader regresstvisterna kan medföra är mer eller mindre omöjligt att beräkna. Vad som går att konstatera är att denna typ av kostnader till stor del kan hänföras till det allmänna genom att en stor andel bör avse utgifter för domstolsväsendet m.m.

### *Statsfinansiella effekter*

De belopp som en regressrätt skulle kunna inbringa till staten är svåra att uppskatta. Det är omöjligt att få fram uppgifter om hur mycket av socialförsäkringens utgifter i form av sjukpenning m.m. som kan hänföras till personskador där det finns en ansvarig skadevällare. Det förs ingen särskild statistik över detta. Det är enbart på vissa skadeområden som det är möjligt att göra några uppskattningar av den statsfinansiella effekten av en regressrätt.

*Trafikskadorna* är ett sådant område och vi har ovan redogjort för de kostnader som trafikskadorna medför.<sup>27</sup> Dessa siffror är framtagna av chefsaktuarien hos ett av de större trafikförsäkringsbolagen och har granskats av Riksförsäkringsverket och Göran Skogh utan invändningar. Siffrorna grundar sig på 1998 års skador och de har sedan räknats upp till 2000 års nivå. Samhällets utgifter har beräknats med utgångspunkt från försäkringsbolagens kostnader för motsvarande kostnadsslag.

---

<sup>27</sup> Se avsnitt 5.3.

Enligt beräkningarna bör samhällets utgifter år 2000 för inkomstförlust under akut tid respektive livräntor uppgå till 595 miljoner kr respektive 2 580 miljoner kr eller totalt 3 175 miljoner kr. I dessa poster ingår även arbetsgivarnas utgifter för sjuklön m.m.

Vad som skulle kunna bli föremål för regresskrav vid trafikskador motsvarar således ca 3 000 miljoner kr. Hur mycket av detta skulle då staten faktiskt kunna få tillbaka genom en regressrätt? Vår bedömning är att under förutsättning att det finns en fungerande organisation för att framställa regresskraven så skulle staten kunna återfå en mycket stor del av dessa utgifter för sjukpenning m.m. från trafikförsäkringen.

Beträffande *övriga typer av skador* finns det enligt Försäkringsförbundet inga sådana uppgifter att det ens går att göra grova uppskattningar om vad en regressrätt för staten skulle kunna inbringa. Det är därför svårt för oss att säga vad en regressrätt skulle ge för statsfinansiella besparingar när det gäller dessa skador. Man bör dock kunna utgå från att en korrekt hanterad regressverksamhet skulle ge intäkter överstigande det allmännas kostnader.

### *Premieeffekter*

Enligt Försäkringsförbundet är det svårt att exakt beräkna hur stor premiehöjning en regressrätt för det allmänna skulle medföra för *trafikförsäkringens* del. Trafikförsäkringspremien skulle dock grovt beräknat i genomsnitt höjas med 60 procent; att jämföra med de 50 procent som en utvidgning av trafikförsäkringens ansvar skulle medföra i premiehöjning.<sup>28</sup> Denna skillnad beror enligt förbundet på att kostnadsläget alltid blir högre när den som beslutar om åtgärden inte står för den slutliga kostnaden.

När det sedan gäller konsekvenserna av en ökad trafikpremie så kan det naturligtvis bli mycket kännbart för vissa försäkringstagare, t.ex. ungdomar.

Det är enligt Försäkringsförbundet inte möjligt att beräkna vad en regressrätt för staten skulle få för premieeffekt på *ansvarsförsäkringen*.

---

<sup>28</sup> Se avsnitt 5.8.3.

### *Jämkning*

Regresskraven skulle i vissa fall kunna uppgå till höga belopp och ett långtgående ekonomiskt ansvar för personskador skulle kunna drabba den ansvarige orimligt hårt i jämförelse med den felhandling som har orsakat skadan. Samtidigt är det vanligt förekommande med ansvarsförsäkringar och det även hos privatpersoner och risken för att ett regresskrav skulle innebära ruin för den skadeståndsskyldige minskar därmed.

Om ett regresskrav i något fall ändå skulle drabba någon särskilt hårt så bör den allmänna jämningsregeln i 6 kap. 2 § SkL utgöra ett godtagbart skydd. Den innebär att om skyldighet att utge skadestånd är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden så kan skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt varvid även den skadelidandes behov av skadeståndet och övriga omständigheter skall beaktas. Vid prövning av om jämkning skall ske så är det troligt att förutsättningarna för jämkning är större när kravet framställs av det allmänna än av den skadelidande. Det allmännas "behov" bör ju väga tämligen lätt om skadevållaren har begränsade ekonomiska förhållanden.

### *Slutsatser*

Vår utgångspunkt är som tidigare har redovisats att det nuvarande systemet bör behållas om inte betydande fördelar kan uppnås genom att införa en regressrätt.

Som har framgått ovan är vi tveksamma till den preventiva effekten av en regressrätt även om den inte helt kan uteslutas. Det är även möjligt att en regressrätt skulle ha en moralbildande funktion och ge värdefulla synpunkter och upplysningar vad avser skadors uppkomst. Dessa argument är dock inte så bärkraftiga att de övertygar oss om att den nuvarande ordningen bör överges. Visserligen skulle regressrätten innebära en fördel från statsfinansiell synpunkt. Den skulle emellertid å andra sidan öka belastningen bl.a. på trafikförsäkringen och andra ansvarsförsäkringar, med premiehöjningar som följd. Vidare skulle systemet kräva en ganska betydande administration och dra med sig kostnader både för det allmänna och för privata försäkringsgivare och andra parter. Detta minskar värdet av ett regresssystem från samhällsekonomisk synpunkt.

Detta sammantaget medför att vi inte anser oss kunna förorda att staten ges möjlighet att framställa regresskrav mot skadevållaren för ersättningar som har betalats ut från de offentliga försäkrings-systemen.

## 7 Regressrätt eller annan rätt till kompensation för arbetsgivare

I avsnitt 6 har kommittén föreslagit att någon regressrätt inte skall införas för ersättningar som har betalats från de offentliga försäkringssystemen. Sådana ersättningar skall därför fortfarande räknas av vid bestämmande av skadestånd för inkomstförlust. Enligt gällande bestämmelser i 5 kap. 3 § SkL behandlas på samma sätt pension eller annan periodisk ersättning eller sjuklön, om förmånen betalas av en arbetsgivare eller på grund av en försäkring som är en anställningsförmån. Vi anser inte att det finns skäl att överväga någon ändring härvidlag annat än när det gäller sjuklön som betalas av arbetsgivare. Andra hithörande förmåner finansieras genom försäkringar, och en regressrätt skulle där få en mycket begränsad ekonomisk betydelse.

Enligt direktiven är frågan om arbetsgivarens regressrätt för sjuklön till arbetstagare som skadats genom någon annans vållande en av de punkter där effekten av nuvarande ordning har uppfattats som mindre rimlig och som vi skall uppmärksamma särskilt.

Utgångspunkten är naturligtvis att avräkning för sjuklön fortfarande skall göras innan skadestånd betalas ut; en annan ordning skulle innebära att ersättning skulle utgå från två håll för samma skada. Med nuvarande nettometod i 5 kap. 3 § SkL kan regress inte utövas men det finns inga lagtekniska hinder för att välja en särlösning för sjuklönen och låta arbetsgivaren få rätt att kräva sjuklönen åter av skadevållaren.

En arbetsgivare kan också ha haft andra kostnader med anledning av en arbetstagares skada. Det kan gälla sjukvård, läkemedel och rehabilitering men också t.ex. ersättning till en vikarie.

## 7.1 Ersättningar m.m. från arbetsgivaren

### 7.1.1 Sjuklön

Enligt lagen (1991:1047) om sjuklön har en arbetstagare viss rätt att vid sjukdom behålla lön och andra anställningsförmåner. Reglerna innebär att arbetstagaren under de första 14 dagarna av ett sjukdomsfall (sjuklöneperioden), med undantag av en karensdag, normalt får behålla 80 procent av den lön och de andra anställningsförmåner som han annars skulle ha gått miste om till följd av sjukdomen. Sjuklön kan även utgå enligt avtal.<sup>1</sup>

Bestämmelsen i 5 kap. 3 § SkL om avräkning för sjuklön innebär att sjuklönen, oavsett om den utgår enligt lag eller avtal, samordnas med skadeståndet och minskar skadevållarens skadeståndsskyldighet. Detta medför att arbetsgivaren inte har möjlighet att regressa för sjuklönen gentemot skadevållaren eller hans försäkringar. Det följer av att regressrätten inte är en självständig rätt till skadestånd för den som betalat ut en viss ersättning utan en rätt att ta över den rätt till skadestånd som den skadelidande kan ha.

För att skydda de små företagen mot höga sjuklönekostnader finns en möjlighet för arbetsgivare vars sammanlagda lönekostnad under ett kalenderår inte beräknas överstiga 130 gånger det för året gällande prisbasbeloppet (dvs. f.n. 4 797 miljoner kr) att försäkra sig hos försäkringskassan för kostnader för sjuklön.<sup>2</sup> Försäkringen ersätter dock inte de två första dagarna med sjuklön i varje sjuklöneperiod. Avgiften för försäkringen bestäms till en viss procentandel av arbetsgivarens sammanlagda lönekostnader och samma procenttal gäller för alla försäkringstagare. För år 2001 är avgiften fastställd till 1,4 procent.

När försäkringen infördes år 1992 tecknade drygt 13 300 företag försäkringen men antalet försäkrade har minskat för varje år. I juni 2000 fanns det drygt 5 600 pågående försäkringar och de anslutna företagens genomsnittliga lönesumma låg på 450-500 000 kr. Många företag utnyttjar inte försäkringen. Försäkringen anses enligt företrädare för Riksförsäkringsverket inte vara någon lyckad konstruktion. Den bär sig inte ekonomiskt men ändå är premien hög för de enskilda företagen varför de arbetsgivare som inte har mycket hög sjukfrånvaro bland sina anställda underlåter att teckna

---

<sup>1</sup> Se avsnitt 7.1.2.

<sup>2</sup> 17 § lagen om sjuklön.



försäkringen. Det är i praktiken endast företag med hög risk för att arbetstagarna blir sjuka som utnyttjar försäkringen.

### *Kostnaderna för den lagreglerade sjuklönen*

Det har varit svårt att få fram uppgifter om vad kostnaderna för sjuklönen uppgår till i dag. Det finns ingen samlad statistik över de totala sjuklönekostnaderna, än mindre över hur mycket de uppgår till på de olika områden där det kan finnas en ansvarig skadevällare, som trafikskadorna, skador på grund av brott m.m.

När den lagreglerade sjuklönen infördes sänktes arbetsgivaravgiften till sjukförsäkringen från 10,1 procent till 8,2 procent. Arbetsgivarna som grupp skulle kompenseras för de ökade kostnader som den nya ordningen medförde. I förarbetena angavs att det varken var möjligt eller önskvärt att kompensera enskilda arbetsgivare med exakt det belopp som sjuklönekostnaderna uppgick till för en viss tidsperiod. Några beräkningar av kostnaderna finns inte återgivna i förarbetena.<sup>3</sup>

Enligt uppgift från Svenskt Näringsliv uppgår den samlade lönesumman till ca 900 miljarder kr. Av total arbetstid uppskattas cirka två procent motsvara den tid som de anställda är sjukfrånvarande under dag 2-14 och sjuklönen motsvarar 80 procent av normal lön. Med utgångspunkt härifrån kan sjuklönekostnaderna grovt uppskattas till 80 procent av (900 miljarder kr x 0,02), dvs. 14,4 miljarder kr.<sup>4</sup> Denna beräkning stöds i viss mån av uppgifter från Socialdepartementet, enligt vilka kostnaderna för sjuklön brukar anges till 10-12 miljarder kr per år. Hur mycket av detta belopp som är hänförligt till situationer där det finns en skadevällare är inte möjligt att beräkna.

En viss uppfattning om sjuklönekostnadernas storlek för de mindre arbetsgivarna går vidare att få via den försäkring som dessa kan teckna hos försäkringskassan för kostnaderna för sjuklön. Under år 1999 betalades inte någon ersättning alls till 59 procent av de anslutna företagen. Storleken av de totala utbetalningarna har sjunkit under åren; från 109,5 miljoner kr år 1992 till 34 miljoner kr år 2000, vilket

<sup>3</sup> Se prop. 1990/91:181 s. 65. I Sjukersättningsfrågor, SOU 1981:22, gjorde Sjukpenningkommittén vissa beräkningar av kostnadseffekterna av införandet av sjuklön. Dessa beräkningar redovisas inte här med tanke på att lång tid förflutit och att de därmed i betydande utsträckning mist sin aktualitet. I sjuklönekommitténs betänkande Några frågor i anslutning till en arbetsgivarperiod inom sjukpenningförsäkringen, SOU 1991:35 s. 14, anges enbart att arbetsgivarna som grupp skall kompenseras med sänkta socialavgifter så att reformen blir kostnadsneutral.

<sup>4</sup> Uppgift i september 2001 från Svenskt Näringsliv.

bl.a. beror på att antalet försäkrade företag har minskat. Den genomsnittliga utbetalningen under det första halvåret år 2000 var 3 052 kr per anslutet företag. Det rör sig alltså om mycket små belopp som betalas från försäkringen.

Enligt uppgift från försäkringsbranschen förekommer inga privata försäkringar som täcker arbetsgivares kostnader för sjuklön.

### 7.1.2 Ersättning enligt avtalsförsäkringar m.m.

Syftet med försäkringarna är att ge alla anställda inom de berörda avtalsområdena ett försäkringsskydd som kompletterar det som utgår från socialförsäkringarna. Finansiering, kvalifikationsvillkor, ersättningsregler m.m. skiljer sig åt mellan arbetare och tjänstemän och mellan privat och offentlig sektor.

Under sjuklöneperioden, dvs. de första fjorton dagarna i sjukperioden, utgår med undantag för karensdagen sjuklön enligt sjuklönelagen. Då betalas normalt ingen kompletterande ersättning från arbetsgivaren. Vissa undantag finns. På den kommunala sidan och inom landstingen kan kompletterande ersättning för inkomstförlust utgå under sjuklöneperioden för inkomstbortfall som ”uppstått i samband med personskada genom våld och/eller misshandel i arbetet.” Även brandpersonal och poliser får under vissa förutsättningar ersättning för faktiskt förlorad inkomst m.m. Det förekommer också att arbetsgivaren betalar tillägg till den lagreglerade sjuklönen på grund av ett individuellt avtal med arbetstagarerna.

*Avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS)* kompletterar de lagstadgade ersättningarna sjukpenning, sjukbidrag och förtidspension. Anställda inom SAF:s (Svenskt Näringsliv) och LO:s samt Kooperationens avtalsområden har rätt till AGS. Vid sjukskrivning på mer än 14 dagar lämnar AGS en s.k. dagersättning som motsvarar 10 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten. Tillsammans med sjukpenningen ger AGS-ersättningen 90 procent av sjukpenninggrundande inkomst. Dagersättning utgår under sjukdagarna 15-360. Vid sjukbidrag eller förtidspension betalas månadsersättning som ett komplement till ersättningen från den allmänna försäkringen. Ersättningens storlek beror på den sjukpenninggrundande inkomsten vid insjuknandet och graden av beviljad förmån. Inom *kommuner och landsting* finns en motsvarande försäkring kallad *AGS-KL*.

De flesta *privatanställda tjänstemän* har rätt till kollektivavtalad sjuklön under 90 dagar. Ersättning utgår från och med den femtonde

dagen och motsvarar tillsammans med sjukpenningen ca 90 procent av lönen. Efter dag 90 utgår under vissa förutsättningar sjukpension från industrins och handelns tilläggspension, *ITP*. *Statsanställda* erhåller kompletterande ersättning enligt "allmänt löne- och förmånsavtal" samt sjukpension.

För att ytterligare täcka inkomstbortfall kan *privata sjukförsäkringar* tecknas, både enskilt och i grupp. Sammantaget finns cirka en halv miljon individuella sjuk- och olycksfallsförsäkringar och cirka en halv miljon gruppolycksfallsförsäkringar.<sup>5</sup>

## 7.2 Tidigare reglering av arbetsgivares regressrätt

Några enhetliga grundsatser angående förhållandet mellan skadestånd och andra förmåner vid personskada fanns inte före 1975 års ändringar i skadeståndslagen. En arbetsgivare som hade betalat ut sjuklön till en anställd, som då utgick med stöd av avtal, ansågs kunna kräva den skadeståndsskyldige på ersättning för sjuklönen. Detta gällde oavsett om föreskrift om regressrätt upptagits i anställningsvillkoren.<sup>6</sup> Regressrätten omfattade såväl sjuklön som utgått från stat och kommun som sådan som betalats av enskilda arbetsgivare. Någon självständig rätt till skadestånd för arbetsgivaren var det dock inte frågan om utan arbetsgivaren ansågs *inträda* i den skadelidandes rätt. Arbetsgivaren hade alltså inte bättre rätt än arbetstagaren gentemot den skadeståndsskyldige, vilket kunde ha betydelse t.ex. om arbetstagaren var medvållande. En annan konsekvens av att arbetsgivaren inte hade något självständigt skadeståndsanspråk var att ersättning inte utgick för annan förlust än sjuklön, t.ex. om arbetsgivaren varit tvungen att inställa sin egen verksamhet på grund av att viss kompetens saknades. Regressrätten utnyttjades främst såvitt avsåg statlig sjuklön. På den privata sektorn lär regress knappast alls ha förekommit.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Se delbetänkande av Sjukförsäkringsutredningen, SOU 2000:72 s. 33.

<sup>6</sup> Se NJA 1934 s. 355 och 1955 s. 676 I-III samt prop. 1975:12 s. 44.

<sup>7</sup> Se SOU 1973:51, Skadestånd V s. 216.

### 7.3 Tidigare lagstiftningsarbete

Vid tillkomsten av 5 kap. 3 § SkL fanns inte någon lagstadgad rätt till sjuklön för arbetstagare. I paragrafen föreskrevs därför om avräkning av sjuklön som utgick på grund av anställningsavtal. Frågan om arbetsgivares regressrätt för utgiven sjuklön behandlades i ett lagstiftningsärende under mitten av 1990-talet. Regeringen gjorde den bedömningen att lagtexten och de tankegångar som låg bakom samordningsreglerna i 5 kap. 3 § SkL samt vissa systematiska hänsyn gav stöd för att också sjuklön enligt 1991 års lag skulle avräknas från skadeståndet och att regressrätt således inte förelåg. Enligt regeringens mening borde frågan bedömas mot bakgrund av hela det ersättningssystem som skall skydda den skadelidande vid personskada. Regeringen pekade på att de väsentligaste dragen i 1975 års ersättningssystem alltså kvarstod och det kunde då inte komma i fråga att ändra de grundläggande principerna för ersättningssystemet. Inte heller borde det komma i fråga att särbehandla sjuklön. Det skulle vara ett främmande inslag i systemet för samordning mellan skadestånd och andra förmåner att i fråga om sjuklön frångå nettometoden när skadeståndet bestäms. Bestämmelsen i 5 kap. 3 § ändrades bl.a. på så sätt att det i lagtexten klargjordes att även sjuklön enligt 1991 års lag, liksom enligt avtal, skall avräknas. Enligt regeringen kunde det dock finnas anledning att så småningom göra en mera allmän översyn av samordningsreglerna.<sup>8</sup>

### 7.4 Motioner i riksdagen

Lagutskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner om införande av regressrätt för arbetsgivaren för utgiven sjuklön när annan person uppsåtligen eller genom vårdslöshet skadat arbetstagaren. Våren 1997 hänvisade utskottet till den tidigare förutskickade översynen av samordningsreglerna.<sup>9</sup> Utskottet utgick från att regeringen skulle ta initiativ till en sådan översyn. Frågan återkom våren 1998.<sup>10</sup> Utskottet angav då att det inom Justitiedepartementet övervägdes direktiv till en utredning om en allmän översyn av regelverket och avstyrkte därför motionen. Ytterligare motioner i frågan har därefter avstyrkts med hänvisning till Personskadekommitténs uppdrag.<sup>11</sup> I det senaste

<sup>8</sup> Se prop. 1994/95:229 s. 20.

<sup>9</sup> Se bet. 1996/97:LU 9.

<sup>10</sup> Se bet. 1997/98:LU27.

<sup>11</sup> Se bet. 1998/99:LU17 och 1999/2000:LU6.

betänkandet pekade utskottet på att frågan om arbetsgivares regressrätt för utgiven sjuklön enligt direktiven bör uppmärksammas särskilt.

## 7.5 Pågående utredningsarbete

Utredningen Handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet (S 2000:07) överlämnade den 26 juni 2001 delrapporten "Punkter i en handlingsplan". Särskild utredare är f.d. landshövdingen Jan Rydh. Utredningen har i uppdrag att utarbeta förslag till en samlad handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet. Utredningen skall också föreslå hur förebyggande åtgärder, försäkringssystem, rehabiliterande insatser m.m. kan bli mer effektiva redskap för att minska sjukfrånvaron i arbetslivet. Utredningen föreslår i delrapporten att *sjuklöneperioden* skall förlängas till 60 dagar och att sjuklönen fr.o.m. den femtonde dagen i en sjukperiod skall höjas till 90 procent av anställningsförmånerna till den del de är sjukpenninggrundande. Vidare föreslås att den sjukförsäkringsavgift som arbetsgivaren skall betala sänks i motsvarande mån som kostnaderna ökar på grund av förlängningen av sjuklöneperioden och att ett generellt högkostnadsskydd mot sjuklönekostnader införs för små företag som har en årlig lönesumma som högst uppgår till 160 prisbasbelopp. Det obligatoriska högkostnadsskyddet skall ersätta den hittillsvarande frivilliga småföretagarförsäkringen.

Införandet av en förlängd sjuklöneperiod anges minska försäkringskassans administrativa kostnader med 300-500 miljoner kr per år. Högkostnadsskyddet för små företag beräknas kosta ca 800 miljoner kr.

Senast i december 2001 skall utredaren ha redovisat sitt uppdrag.

## 7.6 Jämförelse med andra länder

I både *Norge* och *Danmark* har arbetsgivaren en lagstadgad rätt att regressa för sjuklön och liknande utbetalningar för det fall att tredjeman är ersättningsansvarig och arbetsgivaren har gjort en förlust, dvs. i den mån kostnaden för sjuklön inte täcks av en försäkring.<sup>12</sup> I *Danmark* omfattar regressrätten även utbetalningar som har anknytning till lönen som sociala avgifter. Med sjuklön jämförelses

---

<sup>12</sup> Norge: § 3-7 nr 2 lov om skadeserstatning. Danmark: § 17 andra stycket lov om erstatningsansvar.

också vissa andra utbetalningar, t.ex. övertidsersättning till annan anställd som utfört den skadades arbete eller ersättning till vikarie.<sup>13</sup> Det är ovanligt att arbetsgivaren framställer regresskrav för sjuklönen och det har i praxis även visat sig svårt för arbetsgivaren att styrka att annan förlust är hänförlig till sjukfallet.<sup>14</sup> I *Norge* omfattar regressrätten endast vad som motsvarar direkta utbetalningar från arbetsgivaren till arbetstagaren avseende sjuklön eller annan ersättning. Annan förlust som arbetsgivaren kan ha haft, t.ex. kostnader för vikarie eller övertidsersättning, omfattas alltså inte av regressrätten.<sup>15</sup>

I *Finland* utgår sjuklön både enligt lag och avtal. Det finns ingen laglig rätt för arbetsgivaren att regressa för sjuklön men i rättspraxis har en sådan rätt utvecklats.<sup>16</sup> Arbetsgivaren kan också erhålla *brottskadeersättning* från staten för den sjuklön han betalat en anställd som skadats på grund av brott, beloppet är dock maximerat till 660 finska mark per dag.<sup>17</sup> När det gäller trafikskador och arbetsskador erhåller arbetsgivaren ersättning för sjuklönen från trafikförsäkringen och olycksfallsförsäkringen. I praktiken torde regresskrav från arbetsgivaren förekomma mycket sparsamt på grund av att arbetsgivaren får kompensation från dessa försäkringssystem.<sup>18</sup>

När det gäller förhållandena i *vissa andra europeiska länder* hänvisas till Bill Dufwas redogörelse i bilaga 2.

---

<sup>13</sup> Se danska Karnovs kommentar till 17 § lov om erstatningsansvar. Regeln att arbetsgivaren *inträder* i arbetstagarens rätt tillämpas alltså inte fullt ut. Enligt uppgift i oktober 2001 från danska Justitsministeriet saknas statistik avseende regressutövandet.

<sup>14</sup> Uppgift i oktober 2001 från Forsikringens Hus.

<sup>15</sup> Uppgift i september 2001 från Justisdepartementet i Norge. Departementet har ingen statistik avseende regressutövandet.

<sup>16</sup> Det framgår av t.ex. rättsfallet HD 1984 II 61 där Högsta domstolen ansåg att en arbetsgivare, som hade betalat lön till en anställd under den tid som denne varit arbetsförmögen på grund av skador som han ådragit sig vid en misshandel, hade rätt att i brottmålet yrka ersättning av den tilltalade för utgiven lön utan att ansöka om stämning.

<sup>17</sup> 5 a § brottskadelagen 21.12.1973/935.

<sup>18</sup> Uppgift i juli 2001 från Industrins och arbetsgivarnas centralförbund i Finland.

## 7.7 Överväganden

### 7.7.1 Bör regressrätt eller annan rätt till kompensation för arbetsgivare införas?

I detta sammanhang är det viktigt att hålla i minnet att regressrätten inte innebär en självständig skadeståndsrätt för arbetsgivaren. Regress är en *övertagen skadeståndsrätt*. Arbetsgivaren *inträder* i arbetstagarens rätt till ersättning. När en arbetsgivare åsamkas kostnader kan alltså inte dessa föras tillbaka regressvägen med mindre än att den personskadade för egen del kunnat kräva samma skadestånd. Genom en regressrätt kan alltså arbetsgivaren inte få ersättning för egna förluster, t.ex. kostnader för en vikarie eller skatter och avgifter som är hänförliga till den utbetalda sjuklönen. Sådana förluster, som alltså drabbar annan än den som lider den direkta skadan, utgör en s.k. *tredjemansskada* som enligt vedertagna principer normalt inte ersätts.<sup>19</sup>

Som alternativ till en regressrätt för sjuklön kan man tänka sig att göra ett undantag från principen att tredjemansskada inte ersätts. Genom en särskild reglering ges då arbetsgivaren en *självständig rätt* att kräva ersättning för utgiven sjuklön. Undantag från principen att endast den som omedelbart drabbas av en skada kan ha rätt till skadestånd finns redan i dag när det gäller ersättning till efterlevande för begravningskostnader och för förlust av underhåll, 5 kap. 2 § SkL. Av en sådan bestämmelse måste framgå vad som händer med arbetsgivarens anspråk i de fall arbetstagaren varit medvållande till skadan. Det kan naturligtvis inte komma i fråga att arbetsgivaren ges en rätt till återkrav av hela sjuklönen i sådana fall utan kravet får nedsättas motsvarande arbetstagarens medvållande. Jämkning av skadestånd vid medvållande får emellertid endast ske vid grov vårdslöshet och uppsåt och jämkning hör därför till undantagen. Jämkning förekommer dock i viss utsträckning såvitt avser trafikskadeersättning till förare som gjort sig skyldig till rattfylleri och genom vårdslöshet medverkat till skadan.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Se t.ex. prop. 1972:5 s. 158 f. och 328 f., SOU 1995:33 s. 380 och NJA 1993 s. 41.

<sup>20</sup> 6 kap. 1 § SkL och 12 § trafikskadelagen.

### *Avgränsningen*

Arbetsgivaren kan ha mer eller mindre långtgående åtaganden att betala sjuklön till en arbetstagare som skadas. Förutom den lagstadgade sjuklönen tillkommer sjuklön som utgår på grund av avtal. Som nämnts ovan utgår sådan sjuklön normalt först *efter* sjuklöneperioden. Arbetsgivarens kostnader omfattar utöver själva lönen också arbetsgivaravgifter som är hänförliga till denna.

Vad som bör övervägas i detta sammanhang är om arbetsgivaren skall ges rätt till kompensation avseende både *lagstadgad och avtalsbaserad* sjuklön och om denna rätt skall vara inskränkt till att gälla vad som utgetts *under sjuklöneperioden* eller också omfatta tid där-*efter*. Till grund för beräkningen läggs den lön som normalt skulle ha utgått om arbetstagaren hade varit i arbete, t.ex. prestationslön och inplanerad övertid.

En arbetstagare som drabbas av sjukdom eller olycksfall kan också ha rätt till ersättning från olika av arbetsgivaren finansierade försäkringsanordningar. Vi anser inte att det finns skäl att överväga någon rätt för arbetsgivaren att kräva ersättning för sådana kostnader, exempelvis premie för AGS-försäkringen.

### *Ekonomiska effekter*

Vad gäller det *ekonomiska värdet* för den enskilda arbetsgivaren av en rätt till kompensation för utgiven sjuklön så kan det konstateras att utbetalningarna från den försäkring mot sjuklönekostnader som försäkringskassorna förmedlar till mindre arbetsgivare avser mycket små belopp.<sup>21</sup> I sammanhanget måste dock beaktas att försäkringen inte ersätter de två första dagarna efter karensdagen i varje sjuklöneperiod och att många av de anslutna företagen inte utnyttjar försäkringen alls; i praktiken är det endast högriskföretag som utnyttjar försäkringen. Uppgifterna tyder dock på att kostnaderna för sjuklön för de mindre företagen skulle vara förhållandevis små. Samtidigt måste hållas i minnet att en enskild skadehändelse, t.ex. ett rån, som leder till att en person blir sjukskriven i 14 dagar med all säkerhet medför kostnader för dennes arbetsgivare som motsvarar betydligt mer än de drygt 3 000 kr som var det genomsnittliga belopp som utbetalades från försäkringen under det första halvåret år 2000.

---

<sup>21</sup> Se avsnitt 7.1.1.



Om den *förlängda sjuklöneperiod* som föreslås av utredningen Handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet införs medför det naturligtvis ökade kostnadsrisker för arbetsgivarna, vilket ytterligare kan motivera en rätt till kompensation.<sup>22</sup> Samtidigt bör erinras om att de flesta sjukfall beror på andra förhållanden än att det finns en skadevållare.

### *Preventionen*

Ett annat skäl för att ge arbetsgivaren en rätt till kompensation skulle kunna vara att överflyttningen av betalningsansvaret till den skadeståndsskyldige medför att antalet skadefall minskar, dvs. risken för att stå ansvarigt för sjuklönen skulle ha en avhållande eller *preventiv effekt* på presumtiva skadevållare. Detta förutsätter att det finns ett samband mellan risken att bli skadeståndsskyldig och beteendet.

Kommittén har i avsnitt 6 funnit att det finns en preventiv effekt som är knuten till det förhållandet att en ansvarig person pekats ut men att alla antaganden måste bli ganska osäkra. Vid produktskador kan man i och för sig tänka sig en preventiv effekt om en och samma tillverkare av en produkt eller vara orsakar en mängd sjukfall. En utökning av skadeståndsansvaret genom en rätt till kompensation för sjuklönen skulle emellertid i övervägande antalet fall få ytterst marginella effekter från preventionssynpunkt. Det är därför sannolikt att antalet skador inte skulle minska nämnvärt om arbetsgivaren fick rätt till kompensation för sjuklön. Preventionseffekten är alltså inget avgörande argument för att införa en sådan rätt.

### *Rättviseskäl*

Som argument för att arbetsgivaren skall ha rätt till kompensation för sjuklön kan också anföras *rättviseskäl*; det kan anses orättvist att arbetsgivaren skall ersätta en förlust som orsakats av någon annan. Detta kan bli ännu mer påtagligt om sjuklöneperioden skulle förlängas. När skadan vållats genom uppsåtligt brott kan det till och med upplevas som direkt stötande att arbetsgivaren skall bära kostnaden för sjuklönen utan rätt till återkrav mot skadevållaren. Detta skäl för att införa rätt till kompensation för sjuklön har tidigare

---

<sup>22</sup> Se avsnitt 7.5.

avfärdats med att det skulle medföra en återgång till en äldre uppfattning att skadeståndsskyldighet är en rättvis reaktion på skuld och att detta i sig utgör en tillräcklig grund för skadeståndsansvar.<sup>23</sup> Från andra håll har gjorts gällande att det finns tecken på en förändrad syn på preventionstanken, t.ex. i förslaget till ny försäkringsavtalslag, Ds 1993:39. Förslaget har tolkats som ett tecken på en renässans för tanken att ersättningsreglerna också skall ha en preventiv funktion av främst moralbildande karaktär och att frågan då är om vi inte i dag kan gå ytterligare ett steg tillbaka, nämligen till skuldtanken.<sup>24</sup> Vi vill dock inte se saken på detta sätt. Den avgörande frågan blir i stället vem som skall stå för den uppkomna kostnaden, skadevållaren eller den arbetsgivare som inte haft någon del i den skadeorsakande händelsen. Särskilt på en liten arbetsplats kan det också vara ägnat att skapa olust och missämja om arbetsgivaren drabbas av en betydande kostnad därför att en anställd har råkat ut för en trafikolycka eller skadats vid ett brottsligt angrepp. Inte minst för den anställde själv kan detta framstå som otillfredsställande.

#### *Transaktionskostnaderna*

Ett skäl mot en rätt till kompensation för sjuklön är att *transaktionskostnaderna* för att utöva rätten mot enskilda skadevållare kan bli högre än de belopp som kraven gäller. Det är vidare antagligt att de belopp som skulle överföras till den enskilde arbetsgivaren genom en sådan rätt blir förhållandevis små. Rättens värde för den arbetsgivare som betalat sjuklön skulle därmed bli begränsat från ekonomisk synpunkt. Särskilt gäller detta i de fall rätten inte kan göras gällande mot ett försäkringssystem eller mot någon som har ansvarsförsäkring och det därför är ovisst om den ansvarige har betalningsförmåga.

---

<sup>23</sup> Se prop. 1994/95:229 s. 19.

<sup>24</sup> Se Bladini, Preventionstanken i den skadeståndsrättsliga utvecklingen, Vänbok till Erland Strömbäck, 1996 s. 61 f.

*Administrationn av arbetsgivarens ersättningskrav*

Det uppkommer ett praktiskt problem i de fall arbetsgivaren inte känner till orsaken till sjukskrivningen. När det är aktuellt med en utbetalning från en försäkring är det troligt att det förekommer vissa kontakter mellan skaderegleraren och arbetsgivaren för att bestämma samordningsförmånernas storlek och det är möjligt att arbetsgivaren härigenom får underlag till ett eventuellt krav. Hanteringen av sådana uppgifter medför emellertid också särskilda problem när det gäller den enskilda personens *integritet*.

Enligt 8 § sjuklönelagen är arbetsgivaren skyldig att utge sjuklön fr.o.m. den sjunde dagen efter sjukansökan endast om arbetstagen företer *läkarintyg*. Intyget behöver dock inte innehålla närmare uppgift om vilken sjukdom arbetstagen lider av. Motsvarande reglering finns i 9 § avseende den skriftliga *försäkran* om sjukdom som arbetstagen skall lämna till arbetsgivaren. Av förarbetena framgår att departementschefen inte ansåg att man i lag borde uppställa ett krav på att läkarintyget eller försäkran skulle innehålla närmare uppgift om sjukdomen. Om arbetsmarknadens parter ansåg att en sådan regel skulle vara av värde borde emellertid möjlighet finnas att genom *kollektivavtal* åstadkomma detta.<sup>25</sup> Enligt 2 § andra stycket kan sålunda avvikelser göras med stöd av kollektivavtal på förbunds nivå eller motsvarande. På detta sätt gavs alltså arbetsgivaren möjlighet att begära att ett intyg eller en försäkran som arbetstagen inger skall innehålla närmare uppgift om sjukdomen. Enligt Svenskt Näringsliv förekommer det enbart ett fåtal avtal som föreskriver att läkarintyg och försäkran skall innehålla uppgift om sjukdomsorsak. I och för sig är det inte något som hindrar att ett i angiven ordning träffat kollektivavtal också föreskriver skyldighet att lämna sådana uppgifter om skadan som behövs för att arbetsgivaren skall kunna utnyttja sin regressrätt.

Enligt 18 § samma lag gäller *tystnadsplikt* för den som i arbetsgivarens personaladministrativa verksamhet handhar frågor som gäller rätten till sjuklön för de anställda. Tystnadsplikten omfattar uppgifter om den anställdes hälsotillstånd eller personliga förhållanden i övrigt som lämnas genom intyg från läkare eller tandläkare eller genom sådan försäkran som en anställd lämnar angående sin sjukfrånvaro. Bestämmelsen gäller endast i enskild verksamhet. Föreskrifter om sekretess i det allmänna verksamheten finns i sekretesslagen, t.ex. i 7 kap. 11 § tredje och fjärde styckena.

<sup>25</sup> Se prop. 1990/91:181 s. 45 f.

*Slutsatser*

Som framgår av tidigare avsnitt har kommittén stannat för att behålla de väsentliga dragen i det nuvarande ersättningssystemet och inte låta det allmänna få möjligheter att regressa. Det kan då förefalla inkonsekvent om sjuklönen särbehandlas. Argument har framförts att sjuklönen kan jämföras med socialförsäkringsförmånerna och att det skulle kunna ses som ett främmande inslag i systemet att i detta fall införa en återkravs rätt.<sup>26</sup> Sjuklönen ingår emellertid inte i den allmänna försäkringen. Att arbetsgivaren är förhindrad att framställa regresskrav följer av 5 kap. 3 § SkL, medan förbudet för det allmänna att regressa även följer av ett uttryckligt förbud i lagen om allmän försäkring. De skäl som åberopas till stöd för detta förbud bör inte tillerkännas giltighet för en begränsning av arbetsgivarens rätt till återkrav utan frågan är närmast om det finns skäl att frånga huvudregeln att regress är tillåten.

För arbetsgivaren handlar det om en kostnad i verksamheten som kopplas till en direkt skadehändelse orsakad av en utomstående men som arbetsgivaren måste stå för. Sådana förluster kan vara särskilt kännbara för *småföretagare*, framförallt när de inte försäkrat sig mot kostnaden enligt 17 § sjuklönelagen och alltså definitivt får svara för lönebeloppet. Som nämnts ovan underlåter också många arbetsgivare att teckna försäkringen då den anses för dyr. Ett skäl för att införa en rätt till kompensation är att det framstår som *orättvist* att arbetsgivaren slutligen skall svara för en förlust som orsakats av en ersättningsskyldig skadevållare. När skadan vållats genom *uppsåtligt brott* måste detta, som tidigare framhållits, synas särskilt stötande. Men inte heller annars, t.ex. när den skadelidande i princip har rätt till trafikskade- eller patientskadeersättning, är avsaknaden av rätt till kompensation särskilt tilltalande. Även om betydelsen av en sådan rätt är begränsad från ekonomisk synpunkt finner vi att dessa argument är tillräckligt starka för att motivera att arbetsgivare ges möjlighet till kompensation. Detta innebär vidare att vi får en reglering som liknar den som gäller i de övriga nordiska länderna

Även om avsaknaden av en rätt till kompensation kan upplevas som särskilt stötande i vissa situationer bör möjligheten till återkrav finnas i alla lägen där det finns en ersättningsskyldig eftersom ett *enhetligt system* är att föredra. Om möjligheten skall utnyttjas får sedan avgöras från fall till fall i den praktiska tillämpningen. I detta sammanhang bör noteras att en rätt till kompensation vid *uppsåtliga brott* troligen får en

<sup>26</sup> Ds 1994:73 s. 15.

begränsad ekonomisk betydelse för arbetsgivaren. Vad gäller uppsåtliga gärningar täcker nämligen ansvarsförsäkringen som regel endast handlande av barn under 12 år och av psykiskt sjuka. Hos vissa försäkringsbolag täcker dock ansvarsförsäkringen även skada som anställd i tjänsten orsakat med uppsåt.

Om ersättning för sjuklön utgått från en av arbetsgivaren hos försäkringskassan tecknad *försäkring* kan i försäkringsvillkoren föreskrivas att arbetsgivarens rätt till återkrav övertas av kassan. Eftersom försäkringen har två karensdagar kan försäkringskassan framställa krav fr.o.m. fjärde dagen i sjuklöneperioden.

Arbetsgivarens rätt till återkrav bör omfatta vad som utgetts i lagstadgad och avtalsbaserad sjuklön *under sjuklöneperioden*. Det bör inte komma i fråga att behandla lagstadgad och annan sjuklön olika. Att utsträcka rätten till att avse annan tid än sjuklöneperioden kan medföra diverse komplikationer och är därför inte lämpligt. Vidare framstår det som rimligt att rätten till kompensation även skall omfatta de *arbetsgivaravgifter* som är hänförliga till utbetald sjuklön. Med en *regressrätt* kan emellertid arbetsgivaren inte kompenseras för sådana kostnader. Det förefaller onödigt komplicerat att laborera med en regressrätt för sjuklönen och en självständig skadeståndsrätt för arbetsgivaravgifterna. Det är därför lämpligare att arbetsgivaren genom en särskild bestämmelse i skadeståndslagen ges en *självständig rätt* att framställa skadeståndsanspråk för allt som kan återkrävas. Genom en sådan lösning undviker man också att det uppkommer två regelsystem för samordningen, ett bruttosystem för utgiven sjuklön och ett nettosystem för övriga fall.

Arbetsgivaren kan naturligtvis få *andra kostnader* genom arbetstagararens skada än att han tvingas utge sjuklön, t.ex. om han måste inställa sin egen verksamhet när han saknar hjälp av kvalificerad anställd eller om han måste anställa en vikarie. Det får emellertid anses ligga utanför vårt uppdrag att behandla frågor om rätt till ersättning för tredjemansskador av sådan art.

En komplikation ligger i att arbetsgivaren inte alltid har kännedom om *orsaken* till sjukskrivningen, vilket är en förutsättning för att rätten till kompensation skall kunna utnyttjas. Vi anser emellertid att det av hänsyn till den enskildes personliga integritet inte bör komma i fråga att genom lagstiftning ålägga den skadade själv att ge arbetsgivaren upplysningar i saken. Man får här lita till att sådana upplysningar lämnas på frivillig väg. Som ovan nämnts finns dessutom, enligt 2 § andra stycket sjuklönelagen, möjlighet för arbetsmarknadens parter att

genom kollektivavtal införa bestämmelser om att läkarintyg m.m. skall innehålla närmare uppgift om sjukdomen.

### 7.7.2 Den lagtekniska lösningen

Vad gäller den lagtekniska lösningen bör arbetsgivarens rätt till kompensation för sjuklön och arbetsgivaravgifter regleras i en särskild bestämmelse i 5 kap. SkL. Av denna bör framgå att det är fråga om en ersättning på grund av *personskada*.<sup>27</sup> Detta innebär att den som är skadeståndsskyldig för personskada också blir skyldig att betala ersättning till den skadades arbetsgivare. Med denna konstruktion blir bl.a. reglerna om trafikskadeersättning och patientskadeersättning, vilka hänvisar till 5 kap. SkL, automatiskt tillämpliga.<sup>28</sup> Placeringen av bestämmelsen i 5 kap. SkL är vidare naturlig då regeln från den *skadeståndsskyldiges* synpunkt utgör ett extra tillägg till hans förpliktelser såvitt avser skadeståndets bestämmande. Genom att arbetsgivaren tillerkänns en självständig rätt till ersättning blir han att betrakta som skadelidande och får därmed ställning som målsägande vid rättegång mot skadevällaren.

*Försäkringskassan* kan ges rätt att rikta ersättningskrav mot skadevällaren för vad som utbetalats från en försäkring mot sjuklönekostnader. En föreskrift om kassans rätt till återkrav bör tas in bland villkoren i 1991 års förordning om försäkring mot kostnader för sjuklön enligt 17 § lagen om sjuklön.

Vidare behöver reglerna om *jämkning* på grund av medvållande i 6 kap. 1 § SkL och 12 § trafikskadelagen kompletteras så att det står klart att ersättningen till arbetsgivaren kan jämkas om den anställde uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. I patientskadelagen krävs ingen ändring eftersom det i 8 § i den lagen hänvisas till bl.a. 6 kap. 1 § SkL. Någon särskild reglering av medvållande torde inte heller krävas i produktansvarslagen, då skadeståndet vid produktskador kan jämkas efter vad som är skäligt, om vållande på den *skadelidandes sida* har medverkat till skadan.<sup>29</sup>

Kommittén har tidigare kommit fram till att *brottsskadeersättning* inte skall kunna utgå till arbetsgivaren.<sup>30</sup> Eftersom 5 § brottsskadelagen hänvisar till 5 kap. 1-5 §§ SkL krävs en ändring så att den nya bestämmelsen inte omfattas av hänvisningen.

<sup>27</sup> Jfr regleringen i 5 kap. 2 § SkL.

<sup>28</sup> Jfr 9 § trafikskadelagen och 8 § patientskadelagen.

<sup>29</sup> 10 § produktansvarslagen.

<sup>30</sup> Se avsnitt 4.4.6.

*Patientskadeersättningen* begränsas genom en självrisk. Skall arbetsgivaren kunna få patientskadeersättning behöver klargöras hur självrisken skall avräknas. Eftersom arbetsgivarens förlust kommer att utgöra en ersättningsgill tredjemansskada förefaller det följdriktigt och mest logiskt att självrisken inte går ut över arbetsgivaren som utomstående part. Patientskadelagen bör alltså ändras så att detta klart framgår. Självrisk kan även förekomma i *trafikförsäkringens villkor*.<sup>31</sup> Någon ändring krävs inte i denna bestämmelse då det redan nu av lagtexten framgår att självrisken kan krävas åter av *försäkringstagaren*.

Enligt 15 kap. 27 § *sjölagen* får krav på ersättning för personskada endast framställas av passageraren eller dennes rättsinnehavare. Även denna bestämmelse måste ändras så att arbetsgivare ges möjlighet att framställa krav på ersättning för utgiven sjuklön.

Av allmänna grundsatser följer att de nya bestämmelserna blir tillämpliga i fråga om ersättning som utgår med anledning av skadefall som inträffat efter lagstiftningens ikraftträdande. Någon särskild *övergångsbestämmelse* behövs inte.

---

<sup>31</sup> 21 § trafikskadelagen.

## 8 Samordning av ersättningsförmåner

Ett syfte med 1975 års personskaderegler var att skadeståndet skulle så nära som möjligt motsvara den *faktiska förlust* som uppkommit. Skadeståndet borde samordnas med andra förmåner till följd av skadan så att såväl över- som underkompensation undveks.<sup>1</sup> Denna utgångspunkt skall gälla även fortsättningsvis men enligt direktiven skall vi pröva om bestämmelserna i 5 kap. 3 § SkL om avräkning bör ändras och en fråga i sammanhanget är om *nettometoden* bör behållas eller om avräkning i stället bör ske enligt *bruttometoden*. En annan fråga gäller *avgränsningen* av de förmåner som skall avräknas enligt nuvarande ordning.

Vidare tar 5 kap. 3 § SkL enbart sikte på skadeståndsposterna *inkomstförlust och förlust av underhåll*. Kommittén skall enligt direktiven överväga om det finns skäl att föreskriva avräkning även när det gäller ersättning för *kostnader och ideell skada*.

En ytterligare fråga gäller hur *utländska anställnings- och försäkringsförmåner* beaktas vid avräkningen och om någon lagändring behövs i den delen.

### 8.1 Nuvarande reglering

Före tillkomsten av 5 kap. 3 § SkL fanns inga enhetliga regler om förhållandet mellan skadestånd och andra förmåner som utgår vid personskada. I vissa fall följde det av regler utanför skadeståndsrätten att samordning skulle ske, t.ex. avräknades förmåner från socialförsäkringen, såväl ersättning för kostnader som för inkomstförlust, när skadeståndet bestämdes. Även förmåner på grund av anställningsavtal som sjuklön och pension som utgavs direkt av arbetsgivaren räknades av eftersom arbetsgivaren hade rätt att kräva detta åter av skadevållaren. Andra ersättningar avräknades också i den

---

<sup>1</sup> Se prop. 1975:12 s. 125.



mån det förelåg regressrätt. Förmåner ur personförsäkring för anställd liksom förmåner ur egen personförsäkring avräknades inte i den mån dessa var summaförsäkringar.<sup>2</sup>

I förarbetena till 5 kap. 3 § SkL angav departementschefen att dåvarande samordningsregler medförde att den skadelidande ofta blev överkompenserad. Därmed togs inte samhällets resurser till vara på ett rationellt sätt. Målet var även att på sikt minska skadeståndsrättens betydelse i fråga om personskada. Det framhölls att rätten till skadestånd ofta berodde på tillfälliga omständigheter. Skadestånd borde i ökad utsträckning samordnas med andra förmåner som en skadelidande kunde ha rätt till. Därmed skulle sådana förmåner som den skadelidande får oberoende av om han kan få skadestånd öka i betydelse.<sup>3</sup>

Som metod för samordning av ersättning för inkomstförlust och förlust av underhåll valdes *nettometoden*. Denna metod innebär att skadeståndet bestäms till ett belopp som motsvarar skillnaden mellan den totala skadan och de förmåner som skall avräknas. Metoden ansågs underlätta skaderegleringen väsentligt då den innebär att parterna redan från början med säkerhet kan beräkna skadeståndets storlek. Följden av nettoavräkning är nämligen att regressrätt inte finns för förmånerna och att en förändring av dessa inte påverkar skadeståndet. Det påpekades bl.a. att nackdelen med nettometoden är att det kan vara svårt att beräkna utvecklingen av samordningsförmånerna men att en omprövning av skadeståndet för inkomstförlust respektive förlust av underhåll kan ske vid väsentligt ändrade förhållanden.<sup>4</sup>

De förmåner som avräknas för närvarande är dels *socialförsäkringsförmåner* som t.ex. sjukpenning, förtidspension och arbetskadeliivränta, dels *anställningsförmåner* som t.ex. sjuklön och ersättningar ur försäkringar som arbetsgivaren har bekostat.<sup>5</sup>

Förmåner som är resultatet av den skadelidandes *sparande* omfattas inte av bestämmelserna i 5 kap. 3 § SkL. I förarbetena framhölls att man skulle närma sig ett system med skälighetsprövning av skadeståndet med hänsyn till den skadelidandes ekonomiska förhållanden, om samordningen skulle omfatta även försäkringsformer

---

<sup>2</sup> Se SOU 1973:51 s. 205 ff. och a. prop. s. 123 f.

<sup>3</sup> Se a. prop. s. 125.

<sup>4</sup> Se a. prop. s. 128 f. Sedan den 1 januari 2002 kan omprövning även ske av övriga ersättningsposter, se 5 kap. 5 § SkL.

<sup>5</sup> Se avsnitt 3.6.2.

som innefattar ett sparande. En sådan samordning ansågs föra för långt.<sup>6</sup>

Vid avräkningen skall inte ske en sammanblandning av *olika ersättningsposter*. En eventuell överkompensation för ideell skada - om en sådan skulle kunna konstateras - skall sålunda inte avräknas från skadestånd för inkomstförlust. Om ersättning utgår från en arbetsgivarfinansierad sjuk- eller olycksfallsförsäkring skall denna avräknas från skadeståndet enbart om den utgår som periodisk ersättning. Engångsbelopp ur sådana försäkringar anses nämligen ersätta såväl ekonomisk som ideell skada. Förfarandet skulle kompliceras avsevärt och bli i viss mån godtyckligt om avräkning skulle göras för den del av ett sådant engångsbelopp som motsvarar ekonomisk skada. Av samma skäl skall avräkning inte ske för förmåner i form av kapitalbelopp från livförsäkring även om försäkringen inte innefattar sparande.<sup>7</sup>

När det gäller den skadelidandes *privata sjuk- eller olycksfallsförsäkringar* anförde departementschefen under förarbetena till skadeståndslagen att det ofta skulle vara stötande om skadevållaren kunde dra fördel av den skadelidandes förtänksamhet. Samtidigt ansåg han att avräkning kunde vara befogad i många fall för att undvika överkompensation och föreslog därför en bestämmelse om att avräkning skulle ske i den utsträckning det var skäligt med hänsyn till ersättningens art och storlek.<sup>8</sup> Förslaget mötte dock motstånd i lagutskottet som menade att det torde vara nästan ogörligt att göra en skälighetsgradering av överkompensationens storlek och att en allvarligare skada sällan uppvägs av den ekonomiska ersättningen. Vidare framhöll utskottet att dessa frivilliga försäkringar karakteriseras av att de är avsedda att tillgodose den försäkrades speciella situation och hans behov av trygghet. En avräkning efter skälighet för egna försäkringar skulle inte heller vara helt förenlig med det för den skadelidande gynnsamma synsätt som annars gjorde sig gällande i de föreslagna reglerna.<sup>9</sup> Resultatet blev att den föreslagna bestämmelsen om avräkning efter skälighet för egna sjuk- eller olycksfallsförsäkringar inte godtogs av riksdagen. Ersättning ur sådana försäkringar skall därför för närvarande samordnas med skadeståndet endast i de fall där det är möjligt för försäkringsgivaren

<sup>6</sup> Se bet. LU 1975:16 s. 31 f. Jfr även a. prop. s. 126.

<sup>7</sup> Jfr bl.a. SOU 1973:51 s. 208 f. och prop. 1994/95:229 s. 8.

<sup>8</sup> Se prop. 1975:12 s. 126 f.

<sup>9</sup> Se bet. LU 1975:16 s. 32 f.

att framställa regresskrav för ersättningen, något som i praktiken är ovanligt.<sup>10</sup>

I förarbetena betonades att det var angeläget att undvika överkompensation även vid ersättning för kostnader och ideell skada. Departementschefen ansåg dock att det saknades tillräckligt underlag för att ta ställning till hur en mera långtgående samordning skulle utföras.<sup>11</sup>

## 8.2 Utländska förmåner

Vad gäller frågan hur utländska anställnings- och försäkringsförmåner skall behandlas vid samordning angavs i förarbetena att bestämmelserna i 5 kap. 3 § SkL skulle omfatta även dessa förmåner. Sålunda skulle samordning ske med utländska socialförsäkringsförmåner som utgår enligt i huvudsak samma grunder som förmåner på grund av obligatorisk försäkring enligt lagen om allmän försäkring och lagen om yrkesskadeförsäkring (numera enligt lagen om arbetsskadeförsäkring). Även såvitt avsåg sjuklön eller pension från arbetsgivare på grund av anställningsavtal uttalades att utländska förmåner skulle beaktas.<sup>12</sup>

Vid bedömningen av om den utländska förmånen skall jämföras med svenska socialförsäkringsförmåner beaktas främst sådana omständigheter som finansieringen av ersättningssystemet och förutsättningarna för ersättning. Utländska anställningsförmåner i form av periodisk ersättning bedöms på samma sätt som svenska anställningsförmåner, dvs. det avgörande är om förmånen bekostas av arbetsgivaren. Utländska förmåner i övrigt, dvs. ersättning för inkomstförlust och förlust av underhåll som inte motsvaras av uppräkningen i 5 kap. 3 § SkL och ersättning för kostnader och ideell skada, torde behandlas på samma sätt som motsvarande svenska förmåner.

### 8.2.1 Rättspraxis

Frågan om avräkning har sin motsvarighet i frågan om regress och de mest intressanta rättsfallen om utländska förmåner avser just regressrätten. Högsta domstolen har i några avgöranden prövat frågan

---

<sup>10</sup> Jfr avsnitt 9.6.

<sup>11</sup> Se a. prop. s. 126.

<sup>12</sup> Se a. prop. s. 127 och 166.

om utländsk försäkringsgivares regressrätt för utgiven ersättning i anledning av trafikolycka i Sverige.

Som bakgrund till dessa rättsfall behöver först redogöras för vissa bestämmelser i trafikskadelagen. Regleringen i 5 kap. 3 § SkL är även tillämplig på trafikskadeersättning. En försäkringsgivare, som enligt avtal om annan skadeförsäkring än trafikförsäkring har utgett ersättning för skada i följd av trafik med motordrivet fordon, inträder enligt 19 § andra stycket trafikskadelagen i försäkringshavarens rätt till trafikskadeersättning intill beloppet av den utgivna ersättningen. Detsamma gäller när enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med det verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen har medfört. Rätt till återkrav föreligger även om skadeförsäkring tecknats i utlandet och utländsk lag är tillämplig på försäkringsavtalet.<sup>13</sup> Detsamma anses gälla för utländsk olycksfalls- eller sjukförsäkring.

I rättsfallet NJA 1990 s. 726 prövades om en utländsk försäkringsgivare hade regressrätt enligt trafikskadelagen med avseende på ersättning för *sjukvårdskostnad* i anledning av trafikolycka i Sverige. Olyckan hade vållats av en förare som var trafikförsäkrad i ett svenskt bolag, vilket bolag påtog sig betalningsskyldighet för ersättningsgilla skador i anledning av olyckan. Den skadelidande hade tecknat en privat sjukförsäkring hos en tysk försäkringsgivare som i anledning av olycksfallet utgav ersättning för vårdkostnader. Det svenska bolaget ansåg inte att det tyska bolaget hade regressrätt för denna ersättning.

Högsta domstolen uttalade att bestämmelsen i 5 kap. 3 § SkL – trots begränsningen till ersättning för inkomstförlust och förlust av underhåll – inte var avsedd att utesluta att avräkning av socialförsäkringsförmåner i viss utsträckning kunde ske enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer även vid bestämmande av ersättning för annan skada. I den mån det var fråga om förmåner som utgår på grund av utländsk försäkring, borde dock i vart fall en förutsättning för avräkning vara att förmånerna utgick efter i huvudsak samma grunder som förmåner från den svenska obligatoriska socialförsäkringen.

Det var i målet ostridigt att den skadelidande inte omfattades av den obligatoriska försäkringen i Tyskland och att han kunnat välja att stå helt utan försäkringsskydd. Av utredningen framgick att den privata sjukförsäkringen finansierades genom premier beräknade enligt försäkringstekniska grunder och att försäkringen genom ett

---

<sup>13</sup> Jfr prop. 1975/76:15 s. 128.

tariffsystem kunde utformas enligt personliga önskemål. Även om försäkringen fullföljde ett ändamål som hos oss tillgodoses inom ramen för socialförsäkringen ansågs den därför inte vara att jämställa med en obligatorisk försäkring enligt lagen om allmän försäkring. Någon avräkning vid bestämmandet av trafikskadeersättningen skulle därför inte ske avseende ersättningen för sjukvårdskostnader och det tyska bolaget ägde rätt att av det svenska bolaget återkräva vad som utgetts.

I rättsfallet NJA 1990 s. 734 hade en tysk försäkringsgivare utgett ersättning för *inkomstförlust* i anledning av en trafikolycka i Sverige. Olyckan hade orsakats av en bilist försäkrad i ett svenskt bolag. Högsta domstolen ansåg att frågan om den tyska försäkringsgivarens rätt till regresstalan skulle bedömas enligt den lag som reglerade försäkringsavtalet, dvs. tysk rätt. Enligt tysk rätt förelåg regressrätt. Frågan om den skadelidandes rätt till ersättning borde däremot prövas enligt svensk rätt. Fråga uppkom då om ersättningen var sådan att den enligt 5 kap. 3 § SkL skulle avräknas vid bestämmandet av trafikskadeersättningen och om återkrav därmed var uteslutet.

I målet var ostridigt att den skadelidande enligt tysk lag var skyldig att ha sjukförsäkring men begagnat sig av rätten att byta ut medlemskapet i en allmän sjukkassa mot medlemskap i den kassa som administrerades av den tyske försäkringsgivaren. Verksamheten var offentliogrättsligt reglerad och finansierades av arbetsgivaravgifter och premier från de försäkrade. Det var vidare ostridigt att den utgivna ersättningen motsvarade vad som skulle ha utgått om den skadelidande varit medlem i en allmän sjukkassa. Med hänsyn härtill fick ersättningen anses ha utgått enligt i huvudsak samma grunder som förmån på grund av obligatorisk försäkring enligt lagen om allmän försäkring. Eftersom regressrätten inte kan omfatta mera än vad den skadelidande har rätt att erhålla i trafikskadeersättning kunde den tyska försäkringsgivaren inte återkräva den utbetalade ersättningen från det svenska försäkringsbolaget.

### 8.3 Jämförelse med andra länder

Hur samordningen av olika ersättningsförmåner vid en personskada skall lösas varierar i olika länder. I vissa länder är det reglerat i lag och i andra följer det av domstolspraxis men utgångspunkten är oftast densamma som i Sverige; den skadelidande skall ha full ersättning för sin skada men inte bli överkompenserad.

Den *finländska* skadeståndslagen innehåller inga regler om samordning men vid beräkning av inkomstförlust sker avräkning enligt praxis i praktiken på ungefär samma sätt som i Sverige dock med den skillnaden att avräkningen sker enligt bruttometoden. Från skadeståndet avräknas normalt sådana förmåner som den skadelidande på grund av skadan erhåller från andra håll, t.ex. från det allmänna eller från olika försäkringar. Förmåner från egna försäkringar avräknas inte.<sup>14</sup>

När skadestånd för inkomstförlust skall bestämmas i *Norge* skall avdrag göras för lön under sjukdomstiden och andra liknande förmåner, ersättning från socialförsäkringen, pensionsförmåner i anställningsförhållanden och för sådan försäkringsersättning som den skadeståndsskyldige har betalat premier för.<sup>15</sup>

Hänsyn kan också tas till annan försäkringsersättning eller annat väsentligt ekonomiskt stöd som den skadelidande har fått eller kommer att få med anledning av skadan. Detta avdrag görs mot ersättning för framtida inkomstförlust. Även ersättning från försäkring som den skadade själv har bekostat, liksom insamlade pengar, kan alltså beaktas. En genomgång av rättspraxis ger emellertid vid handen att möjligheten till avdrag utnyttjas endast när det är fråga om väsentliga försäkringsutbetalningar och i så fall sker ett avdrag som är långt mindre än försäkringsersättningen.<sup>16</sup> Det är antagligt att större hänsyn kan tas till försäkringar som är finansierade av annan än den skadelidande.<sup>17</sup> Denna skönsmässiga regel är omdiskuterad.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Uppgifter i september 2000 från Justitieministeriet i Finland. Se även bl.a. rättsfallen HD 1988: 20 och 1997: 65. Skadekommittén har sedan maj 2000 arbetat med en översyn av den finländska skadeståndslagens bestämmelser om skadestånd vid personskada. Kommittén överlämnar sitt betänkande i nära anslutning till vårt betänkande. Enligt underhandsuppgifter från Skadekommitténs sekretariat så kommer man inte att lämna några förslag som berör de frågor som vi har att pröva.

<sup>15</sup> § 3-1 tredje stycket lov om skadeserstatning.

<sup>16</sup> I rättsfallet Rt. 1998 s. 639 uppgick försäkringsersättningen till 1,16 miljoner norska kr och avdrag från skadeståndet gjordes med 250 000 norska kr.

<sup>17</sup> Se Lødrup, Lærebok i erstatningsrett, 4 uppl. 1999 s. 429 ff.

<sup>18</sup> Se NOU 1994:20 s. 139 ff.

Bestämmelsen om avräkning av försäkringsersättningar m.m. är även tillämplig vid beräkning av skadestånd för men samt förlust av underhåll.

I *Danmark* skall från skadeståndet för personskada göras avdrag för sjuklön, dagpenning från arbetsgivare eller kommunen, försäkringsersättning som har karaktär av skadeersättning samt liknande förmåner som den skadelidande uppbär.<sup>19</sup> Detta innebär att försäkringsersättning från summaförsäkring inte skall avräknas och normalt är privata försäkringar summaförsäkringar. Med liknande förmåner avses andra sociala ersättningar, utöver dagpenningen, som täcker inkomstförlust eller levnadsomkostnader. När det gäller ersättningar från hjälpfonder och liknande så är det tveksamt om avdrag skall göras då det kan diskuteras om det är en skadeersättning.<sup>20</sup>

Vid skadestånd för förlust av underhåll sker avdrag endast för förmåner från arbetsskadeförsäkringen. I övrigt sker inga avdrag, vare sig för sociala förmåner eller privata försäkringar.<sup>21</sup>

När det gäller förhållandena i *vissa andra europeiska länder* hänvisas till Bill Dufwas redogörelse i bilaga 2.

## 8.4 Överväganden

### 8.4.1 Netto- eller bruttometod?

Kommittén har i avsnitt 6 föreslagit att regressrätt inte skall införas för ersättningar som har betalats från de offentliga försäkringssystemen. Däremot har kommittén i avsnitt 7 funnit att arbetsgivarna bör ges en självständig rätt att framställa skadeståndsanspråk för lagstadgad och avtalsbaserad sjuklön under sjuklöneperioden jämte därtill hörande arbetsgivaravgifter. Dessa ställningstaganden innebär att det inte föreligger behov att av regresskäl ändra bestämmelserna i 5 kap. 3 § SkL och övergå till samordning enligt bruttometoden.

Enligt alla tillgängliga uppgifter fungerar nettometoden väl vid den praktiska tillämpningen. I den mån det kan vara svårt att *beräkna* samordningsförmånerna så kan det lösas genom s.k. tillsvidareprövning. Metoden används bl.a. av Trafikskadenämnden när livränta skall utgå men inkomstunderlaget vid tiden för nämndens prövning inte kan fastställas eftersom den skadades resterande arbetsförmåga ännu inte kunnat klarläggas. Prövningen innebär att

<sup>19</sup> § 2 andra stycket lov om erstatningsansvar.

<sup>20</sup> Se danska Karnovs kommentar till § 2 lov om erstatningsansvar.

<sup>21</sup> Se danska Karnovs kommentar till §§ 13 och 14 lov om erstatningsansvar.

livräntan bestäms av nämnden till ett visst belopp och under en begränsad tid, t.ex. 15 000 kr per månad under tre år. Från detta belopp gör försäkringsbolaget löpande avräkningar av övriga förmåner. Den slutliga regleringen sker sedan när inkomstunderlaget definitivt kan fastställas.

Den nackdel som påtalades under förarbetena att det ibland kan vara svårt att uppskatta *utvecklingen* av samordningsförmånerna kan i sin tur lösas genom att skadeståndet enligt 5 kap. 5 § SkL kan omprövas vid väsentligt ändrade förhållanden.

Några praktiska tillämpningsproblem verkar alltså inte vara förenade med nettometoden och i jämförelse med en bruttometod förefaller nettometoden att väsentligt underlätta skaderegleringen. En viktig fördel med nettometoden är att den skadeståndsansvarige vet vilket skadestånd han skall betala – med viss reservation för den möjlighet som finns att ompröva skadeståndet. Sammantaget menar vi att det inte föreligger anledning att överge nettometoden till förmån för bruttometoden.

#### 8.4.2 Bör 5 kap. 3 § SkL omfatta ersättning för kostnader?

Den skadelidande skall ha full ersättning för de kostnader som uppkommer med anledning av skadan. Kostnaderna kan avse såväl förfluten tid som framtiden, t.ex. kostnader för egenavgifter i sjukvården och kostnader för fördyrade resor till och från arbetet.

När skadeståndet för kostnader skall bestämmas påverkas det direkt eller indirekt av förmåner som kommer från andra håll. Vissa förmåner medför att det inte uppkommer någon förlust för den skadade, t.ex. vårdkostnader utöver egenavgifter. Andra utgifter ersätts i vissa fall helt eller delvis i efterhand av arbetsgivaren eller av ersättningsanordningar som arbetsgivaren finansierar, t.ex. egenavgifter i sjukvården och kostnader för läkemedel. Kommunerna ger också olika bidrag för att t.ex. handikappanpassa hemmet.

Bestämmelserna om samordning i 5 kap. 3 § SkL omfattar visserligen inte skadestånd för kostnader. Av andra bestämmelser eller principer följer emellertid att vissa förmåner skall avräknas även när skadestånd för kostnader bestäms. Hänsyn måste tas såväl till förmåner som utgår enligt lagen om allmän försäkring och lagen om arbetsskadeförsäkring som till sådana förmåner som är förenade med regressrätt, t.ex. ersättning för kostnader som betalas direkt av arbetsgivaren och ersättning från olycksfalls- eller sjukförsäkring som



avser den faktiska kostnad som uppkommit.<sup>22</sup> Vid s.k. summaförsäkring finns regressrätt bara om försäkringsbolaget särskilt förbehållit sig detta, något som mycket sällan lär ske.<sup>23</sup> Av allmänna skadeståndsrättsliga principer följer att den skadelidande är skyldig att begränsa sin skada och således bör utnyttja de förmåner som står till buds.

Trots att 5 kap. 3 § SkL inte omfattar kostnader sker således ändå avräkning för kostnader. Ordningen har såvitt kan bedömas inte föranlett att den skadelidande blir över- eller underkompenserad i något avseende. En förändring av de skadeståndsposter som anges i 5 kap. 3 § SkL är av den anledningen inte erforderlig.

Nästa fråga blir då om ordningen med avräkning för kostnader ändå bör regleras i skadeståndslagen. Det kan ifrågasättas om detta är nödvändigt. Som angetts ovan är det en grundläggande princip att skadan inte skall leda till någon ekonomisk vinst för den skadelidande och att tillämpa denna grundsats vid skaderegleringen synes inte bereda några särskilda problem. Att i lag reglera alla de situationer där ersättning för kostnader kan utgå är komplicerat och skulle kunna medföra åtskilliga gränsdragningsproblem. Vi har därför stannat för att inte föreslå att samordningen av kostnadsförmåner skall regleras i lag.

#### 8.4.3 Bör 5 kap. 3 § SkL omfatta ersättning för ideell skada?

När det gäller skadestånd för ideell skada skall försäkringsersättning som är förenad med regressrätt avräknas. Det är emellertid i praktiken sällsynt att ersättning från olycksfalls- eller sjukförsäkring är förenad med regressrätt. Dessa försäkringar är normalt summaförsäkringar och således inte relaterade till den faktiska förlusten. Enligt 25 § FAL föreligger inte regressrätt för sådana försäkringar. Visserligen är 25 § FAL dispositiv men det torde vara ytterst ovanligt att försäkringsbolagen förbehåller sig regressrätt i villkoren för summaförsäkringar.<sup>24</sup> Detta innebär i realiteten att dessa försäkringsersättningar i nuläget inte samordnas med skadestånd. Vi föreslår också att regress inte skall vara möjlig vid summaförsäkringar.<sup>25</sup>

Vidare skulle en samordning med ersättning från t.ex. en privat olycksfallsförsäkring kunna upplevas som stötande då den ansvarige

<sup>22</sup> Se prop. 1975:12 s. 129 och 160.

<sup>23</sup> Se avsnitt 9.6.

<sup>24</sup> Se avsnitt 9.6.

<sup>25</sup> Se avsnitt 9.9.

därmed skulle få dra fördel av att den skadelidande varit förutseende och med egna pengar finansierat ett försäkringsskydd.

I övrigt gäller inte några allmänna grundsatser om samordning av ideell ersättning och i praktiken sker inte heller någon samordning. Ideell skada är ju också av en annan natur än ekonomisk skada. En ideell skada har samband med personliga, delvis känslomässiga, upplevelser och det går inte på samma sätt som vid ekonomiska förluster att fastställa förlusten i pengar.<sup>26</sup> Det är alltså tveksamt om skadeföljder av rent ideell karaktär överhuvudtaget kan överkompenseras.

Vi anser därför att en utvidgning av samordningsreglerna till att även omfatta ersättning för ideell skada inte bör komma i fråga.

#### 8.4.4 Avgränsningen i 5 kap. 3 § SkL

Vid kommitténs genomgång av de förmåner som skall avräknas vid ersättning för inkomstförlust och förlust av underhåll har inte framkommit något som innebär att avgränsningen i 5 kap. 3 § SkL bör ändras med hänsyn till de ersättningsmöjligheter som finns för närvarande.

Det bör påpekas att flera utredningar har lämnat förslag till nya ordningar för försäkringsersättningar vid sjukdom respektive arbetsskada.<sup>27</sup> En eventuell omläggning av socialförsäkringssystemet kan självfallet få betydelse för avräkningsreglernas närmare utformning.

#### 8.4.5 Samordning av utländska förmåner

En särskild fråga gäller hur utländska anställnings- och försäkringsförmåner beaktas vid tillämpning av 5 kap. 3 § SkL. Såvitt kan bedömas sker samordning på det sätt som förutsattes i förarbetena.<sup>28</sup> Utländska socialförsäkringsförmåner samordnas när de utgår enligt i huvudsak samma grunder som den svenska socialförsäkringen och utländska anställningsförmåner när de bekostas av arbetsgivaren. Frågan har också prövats av Högsta domstolen i de ovan berörda

---

<sup>26</sup> Jfr Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl. 2000 s. 359.

<sup>27</sup> Se bl.a. SOU 1998:37, SOU 2000:78 och SOU 2000:121.

<sup>28</sup> Se a. prop. s. 127 och 166.

rättsfallen, vilka bekräftar det synsätt som har kommit till uttryck i förarbetena.<sup>29</sup>

Försäkringsbranschen har uppgivit att regresskrav från utländska försäkringsgivare är sällsynta. När de förekommer avser de främst trafikförsäkringen. De praktiska problem som uppstår sammanhänger med bedömningen av om den utländska förmånen utgår efter i huvudsak samma grunder som förmåner från den svenska socialförsäkringen. Det rör sig alltså främst om bevis- eller tillämpningsproblem i det enskilda fallet. I övrigt har det från branschens sida inte påtalats några praktiska problem vad gäller avräkningen av utländska förmåner.<sup>30</sup> Vi har vid vår genomgång av frågan inte heller funnit något förhållande som medför behov av lagändringar. Då rättsläget är klarlagt genom avgöranden i Högsta domstolen är det inte heller nödvändigt att uttryckligen ange i bestämmelsen att den också omfattar utländska förmåner.

---

<sup>29</sup> Se avsnitt 8.2.1.

<sup>30</sup> Vad som däremot uppfattas som inkonsekvent är det skydd som förare av utlandsregistrerade fordon åtnjuter. Utländska trafikförsäkringar omfattar normalt inte föraren och i den mån en motpart inte är helt eller delvis vållande stannar utgiven ersättning till utländsk förare på Trafikförsäkringsföreningen. Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen har i mars 2000 i skrivelse till Justitiedepartementet föreslagit vissa ändringar. De frågor som aktualiseras i skrivelsen bereds för närvarande i departementet och avsikten är att de så småningom skall behandlas i en departementspromemoria.

## 9 Regressrätt för försäkringsbolagen

Enligt direktiven skall vi i denna del gå utanför personskadeområdet och behandla försäkringsgivarnas regressrätt såväl vid *personförsäkring* som vid *skadeförsäkring*. Vi skall beakta de förslag om försäkringsbolagens regressrätt som har lagts fram tidigare i olika sammanhang samt den regressöverenskommelse som försäkringsbolagen har träffat sinsemellan.

Vårt arbete skall enligt direktiven även omfatta en översyn av regressreglerna i *trafikskadelagen*. Dessa motsvarar delvis bestämmelserna om jämkning av trafikskadeersättning på grund av den skadades eget vållande. Jämningsfrågorna behandlas för närvarande i annan ordning inom Justitiedepartementet. Med hänsyn till det nära sambandet mellan regress och jämkning bör bestämmelserna om detta behandlas i ett sammanhang och vi avstår därför från att behandla regressbestämmelserna i trafikskadelagen. Trots detta har vi valt att redovisa trafikförsäkringsbolagens regresspraxis i bilaga 4 då dessa uppgifter kan vara av värde för framtida överväganden.

### 9.1 Försäkringsavtalslagens omfattning

Försäkringsavtalslagen (FAL) är tillämplig på alla typer av försäkring med undantag för offentliga försäkringar och återförsäkringar. Den är inte heller tillämplig på försäkringar som avses i konsumentförsäkringslagen med undantag för vissa bestämmelser som tillämpas i förhållande till annan än försäkringstagaren. Bl.a. gäller detta 25 § FAL.<sup>1</sup>

FAL skiljer mellan skadeförsäkring och personförsäkring. *Personförsäkring* är liv-, olycksfalls- och sjukförsäkring medan skadeförsäkring är all annan försäkring. *Skadeförsäkring* kan omfatta varje lagligt intresse som kan uppskattas i pengar och den kan avse

<sup>1</sup> Trafikförsäkringen och patientförsäkringen regleras visserligen i trafikskadelagen respektive patientskadelagen men FAL är tillämplig om inte annat sägs i de särskilda lagarna.

försäkringstagarens eller tredje mans intresse. De flesta typerna av skadeförsäkring avser *egendomsförsäkring* (eller sakförsäkring), t.ex. brandförsäkring och stödförsäkring. En annan typ av skadeförsäkring är bl.a. *ansvarsförsäkringen*. Ansvarsförsäkring är en skadeförsäkring trots att den även kan täcka skadestånd för personskada.<sup>2</sup>

## 9.2 25 § försäkringsavtalslagen m.m.

Regleringen i 25 § FAL innebär vid skadeförsäkring att försäkringsbolag som ersätter skada inträder i den försäkrades rätt till skadestånd av annan, när denne orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet eller ansvarar oberoende av vållande (rent strikt ansvar). Någon regressrätt finns dock inte mot den som enligt 3 kap. 1 och 2 §§ SkL endast svarar för annans vållande (dvs. vid skadeståndsansvar för arbetsgivare och det allmänna).

Vid *personförsäkring* gäller som huvudregel att försäkringsbolaget inte får återkräva ett utbetalt försäkringsbelopp av den som framkallat försäkringsfallet eller som annars är skyldig att utge skadestånd. För det fall att försäkringsbolaget vid olycksfalls- eller sjukförsäkring åtagit sig att utge ersättning för sjukvårdskostnader eller andra kostnader och förluster med det verkliga beloppet gäller dock samma regler som vid skadeförsäkring och bolaget har således regressrätt vid uppsåt, grov vårdslöshet samt strikt ansvar. Huvudregeln innebär alltså att vid summaförsäkring där ersättning utgår med i förhand bestämda belopp föreligger inte regressrätt.

Bestämmelserna i 25 § FAL är *dispositiva* och försäkringsbolagen kan därför i villkoren förbehålla sig full regressrätt, dvs. även när skada vållats genom enkel vårdslöshet eller vid summaförsäkring.<sup>3</sup> Vidare kan försäkringsbolaget, oavsett villkoren, i det enskilda fallet komma överens med försäkringstagaren att bolaget skall inträda i dennes rätt mot den skadeståndsskyldige. Som framgår nedan så är det vanligt att försäkringsbolagen förbehåller sig full regressrätt men också att de trots detta inte alltid utnyttjar möjligheterna att regressa.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Vissa försäkringsgrenar behandlas särskilt i FAL men dessa är endast en del av de grenar som finns. Denna indelning utgår ofta från organisatoriska eller villkorsmässiga indelningar som var vanliga vid lagens tillkomst och fortfarande delvis är användbara. Ibland beror indelningen på det sätt som skadan uppstått (t.ex. brandförsäkringen), ibland på den egendom som försäkringen skyddar (t.ex. kreatursförsäkringen) och ibland på andra omständigheter (t.ex. ansvarsförsäkringen). Se Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl. 1965 s. 343.

<sup>3</sup> 3 § första stycket FAL.

<sup>4</sup> Se avsnitt 9.6.

För skadeförsäkringens del är i detta sammanhang också bestämmelserna i 3 kap. 6 § SKL av betydelse. Dessa innebär att ansvar för sakskada grundat på annans vållande kan *jämkas* om det är skäligt med hänsyn till föreliggande försäkringar eller försäkringsmöjligheter. Bestämmelsen har prövats av högsta instans i ett fall. Högsta domstolen följde då ett uttalande i förarbetena till skadeståndslagen som utgår från att regress inte skall tillåtas beträffande den del av skadan som överstiger i vederbörande bransch gängse ansvarsförsäkringsbelopp. Det ansågs alltså inte möjligt att utkräva överstigande belopp från skadevällaren själv.<sup>5</sup>

Även jämningsreglerna i 6 kap. 2 § SKL är av betydelse för regressrätten. Dessa innebär att skadeståndsskyldighet som är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden kan jämkas efter vad som är skäligt, varvid även den skadelidandes behov av skadeståndet och övriga omständigheter skall beaktas.

Regressrätten har också samband med reglerna om fördelningen mellan flera som ansvarar *solidariskt* för samma skada eftersom någon av de ansvariga ofta har en ansvarsförsäkring som i första hand ersätter skadan varefter regresskrav kan riktas mot de medansvariga. Det saknas lagregler om fördelningen av ansvaret i sådana fall. Vi återkommer till denna fråga i avsnitt 10.

Ursprungligen var tanken att 25 § FAL skulle bli tvingande.<sup>6</sup> Försäkringslagstiftningskommittén motiverade inskränkningen av regressrätten vid skadeförsäkring till uppsåt och grov vårdslöshet med praktiska och sociala hänsyn som många gånger krävde att den ansvarige skyddades mot skadeståndsskyldighet när han bara gjort sig skyldig till ringa vårdslöshet. Då det ansågs vara svårt att avgränsa de fall som borde skyddas så uteslöts enkel vårdslöshet över hela linjen. Vid summaförsäkring ansågs att den skadelidande borde ha rätt att kräva skadestånd samtidigt som han krävde försäkringsersättning. Av detta följde att försäkringsgivaren inte kunde inträda i rätten till skadestånd.

Slutresultatet blev dock att 25 § FAL inte gjordes tvingande. Detta motiverades med att de föreslagna inskränkningarna i avtalsfriheten kunde medföra vissa olägenheter och att något missbruk av avtalsfriheten knappast kunde befaras.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Se NJA 1996 s. 118 och prop. 1972:5 s. 538.

<sup>6</sup> Förslag till lag om försäkringsavtal m.m., SOU 1925:21 s. 100 ff.

<sup>7</sup> Se NJA II 1927 s. 399.

### 9.3 Ansvarsförsäkring

I regresssammanhang är ansvarsförsäkringen av särskilt intresse. Ansvarsförsäkring innebär att försäkringstagaren har försäkrat sig mot risken att lida förmögenhetsförlust genom skadeståndsskyldighet.<sup>8</sup> Om ett försäkringsbolag som utgett försäkringsersättning riktar regresskrav mot en skadevällare kan alltså denne i sin tur hänvisa till sin ansvarsförsäkring.

Detta skydd har *privatpersoner* tillgång till genom att det ingår i villahem- eller hemförsäkringen (nedan hemförsäkringen). Under år 1999 hade 97 procent av befolkningen hemförsäkring.<sup>9</sup> För *företagens* del gällde år 2000 att i princip alla företag hade en företagsförsäkring med ansvarsmoment.<sup>10</sup> Vissa mycket stora företag är självförsäkrare.

De allmänna villkoren för en ansvarsförsäkring innebär att försäkringsbolaget åtar sig att betala det skadestånd, utöver självrisk, som den försäkrade är skyldig att utge vid person- eller sakskada. I både hem- och företagsförsäkringen finns dock undantag för vissa situationer. För hemförsäkringens del är villkoren likartade hos försäkringsbolagen. Ansvarsförsäkringen gäller t.ex. inte för skada som har samband med yrkes- eller förvärvsverksamhet (som i stället täcks av företagsförsäkring), för skada som uppkommit i följd av trafik med motorfordon (där i stället trafikförsäkringen gäller) eller för skada som uppstått i samband med att den försäkrade (eller medförsäkrad) utfört en uppsåtlig handling. Detta senare undantag kan emellertid inte göras gällande när skadan vållats uppsåtligen av barn under 12 år eller av någon som är allvarligt psykiskt störd.<sup>11</sup> I företagsförsäkringens ansvarsdel förekommer undantag för t.ex. förutsebar skada.

Ansvarsförsäkringen har en självrisk som för hemförsäkringens del kan uppgå till 1 000 – 1 500 kr. I företagsförsäkringen är en normal självrisk i ansvarsdelen för mindre företag 20 procent av gällande prisbasbelopp medan självrisken i ansvarsförsäkring för större företag kan variera och uppgå till betydande belopp.

Ansvarsförsäkringen är också begränsad till ansvarsbeloppet. I hemförsäkringen är beloppet ofta bestämt till fem miljoner kr per skadetillfälle och i företagsförsäkringen normalt tio miljoner kr.

---

<sup>8</sup> Se Bengtsson, Försäkringsrätt, 5 uppl. 1999 s. 78.

<sup>9</sup> Uppgifter från Statistiska Centralbyrån.

<sup>10</sup> Uppgifter från Sveriges Försäkringsförbund.

<sup>11</sup> Se 33 § konsumentförsäkringslagen, se även 32 §.

## 9.4 Regressöverenskommelsen

Regressmöjligheterna från egendomsförsäkring mot en ansvarig som tecknat ansvarsförsäkring, dvs. vid egendomsskador, regleras sedan mer än 50 år av en regressöverenskommelse (RÖ). Många av de i Sverige verksamma bolagen har anslutit sig till RÖ, bl.a. de fyra största bolagen som bedriver de allra flesta verksamhetsgrenar inom skadeförsäkringsområdet.<sup>12</sup> Syftet med RÖ är dels att främja en rationell regressverksamhet inom försäkringsbranschen genom att undvika regresskrav när detta inte är företagsekonomiskt försvarbart, dels att med korta preskriptionstider skapa förutsättningar för ett snabbare och effektivare regresssystem. RÖ kan enbart åberopas om både egendomsförsäkringsbolaget och ansvarsförsäkringsbolaget anslutit sig.<sup>13</sup>

Den nu gällande överenskommelsen är från år 1997 och innebär att rätt till regress föreligger endast om utbetald skadeersättning för en och samma skada överskrider det basbelopp som gällde vid skadetillfället.<sup>14</sup> Vidare gäller att regress mot fysisk person som omfattas av ansvarsförsäkring inom konsumentförsäkring får utövas endast om denne ansvarar för skadan på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet eller skadan uppkommit i samband med förvärvsverksamhet.

RÖ innebär också att egendomsförsäkringsbolaget inte har rätt att framställa regresskrav för annan utgiven skadeersättning än den som klart följer av försäkringsvillkoren. Detta medför att bolaget inte kan tillämpa en generösare skadereglering än vad villkoren medger och sedan återfå ersättningen genom regress. Den ansvarige är inte heller skyldig att betala regresskravet med högre belopp än vad han har rätt att få ersatt ur sin ansvarsförsäkring, dvs. RÖ kan inte åberopas för att kräva att den ansvarige skall betala ett högre belopp än vad som följer av hans skadeståndsskyldighet enligt gällande rätt. Detta har samband med att egendomsförsäkringen och ansvarsförsäkringen har olika skadevärderingsregler. Egendomsförsäkringen reglerar ersättningen enligt principen om nyvärde medan ansvarsförsäkringen tillämpar den skadeståndsrättsliga principen att den skadelidande skall försättas i samma ekonomiska situation som om skadan inte inträffat. Detta kan

<sup>12</sup> På senare tid har en del överlåtelse skett inom försäkringsbranschen. Enligt uppgifter i oktober 2001 från Sveriges Försäkringsförbund har dessa fyra bolag tillsammans nära 80 procent av marknadsandelarna för företags- och fastighetsförsäkringar och nära 90 procent av marknadsandelarna för villahem- och hemförsäkringar.

<sup>13</sup> Se Ullman, Regressöverenskommelsen, En studie i försäkringsbolagens överenskommelse av år 1997, s. 5.

<sup>14</sup> Numera prisbasbelopp. För år 2001 är det fastställt till 36 900 kr.



orsaka en skillnad som inte kan ersättas enligt villkoren för ansvarsförsäkringen och som således inte heller kan utkrävas av den ansvarige.<sup>15</sup>

För att få till stånd en snabbare regresshantering innehåller RÖ också en bestämmelse om preskription som innebär att egendomsförsäkringsbolaget förlorar sin regressrätt om inte talan väcks eller skiljeförfarande inleds inom två år från den dag då egendomsförsäkringsbolaget mottog skadeanmälan. Denna regel anses ge mottagaren av ett regresskrav bättre förutsättningar att utföra behövliga utredningar och skaffa sig nödvändig bevisning inom rimlig tid efter det att skadan inträffat.<sup>16</sup>

## 9.5 Tidigare lagstiftningsarbete

Regressbestämmelserna i 25 § FAL har vid flera tillfällen varit föremål för översyn. Förslagen har dock inte lett till några lagstiftningsåtgärder. Vi skall vid våra överväganden beakta dessa förslag.

### 9.5.1 1966 års skadeståndskommitté

Frågan om försäkringsbolagens regressrätt behandlades av skadeståndskommittén som år 1975 lade fram ett förslag som byggde på uppfattningen att en inskränkning av regressrätten var motiverad både för att åstadkomma en fördelning av risken för sakskada och för att skydda vissa ansvariga, främst privatpersoner, mot betungande skadeståndskrav.<sup>17</sup>

För *skadeförsäkringens* del innebar förslaget att 25 § FAL skulle innehålla en regel om full regressrätt men samtidigt skulle rätten till skadestånd vid egendomsskador inskränkas i den mån skadan var täckt av försäkring. Därigenom påverkades också regressrätten. Skadestånd skulle bara utgå när den som kravet riktades mot själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller svarade för skadan i vissa slag av offentlig eller yrkesmässig verksamhet, t.ex. vid grävnings- och sprängningsarbeten. Någon inskränkning av skadeståndsansvaret skulle dock inte gälla för skada på fartyg eller luftfartyg eller vid redar- eller transportöransvar. Vid ren förmögenhetsskada skulle regress vara möjlig utan inskränkningar.

<sup>15</sup> Se Ullman, a.a. s. 8 f.

<sup>16</sup> Se Ullman, a.a. s. 16.

<sup>17</sup> Försäkringsgivarens regressrätt m.m., SOU 1975:103 bl.a. s. 129 ff. och 147 ff.

När den skadelidande var s.k. självförsäkrare, dvs. någon som underlåtit att försäkra sig med hänsyn till att hans omfattande verksamhet innebar en tillräcklig riskfördelning, så skulle han inte ha bättre rätt än om egendomen varit försäkrad. Vidare föreslogs att skadeståndet för sakskada skulle kunna jämkas om den skadelidande försummat att ha en normal försäkring. Detta skulle dock inte gälla för privatpersoner.

En fördel med den lagtekniska konstruktionen med inskränkt skadeståndsskyldighet enligt skadeståndslagen och oinskränkt regressrätt enligt försäkringsavtalslagen ansågs vara att ändringen inte skulle sätta svenska försäkringsbolag i sämre ställning än utländska vid motsvarande typer av försäkringsfall.

Tanken bakom förslaget var således att man i större utsträckning än tidigare borde låta en skada stanna på försäkringen och därigenom fördelas på ett kollektiv i stället för att bäras av enskilda och att man skulle uppmuntra till tecknande av skadeförsäkring. Undantag gjordes för de fall där preventionen mot skador eller kostnadssynpunkter i övrigt ansågs motivera regress, t.ex. när skadan vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Vid *personförsäkring* föreslog kommittén en tvingande regel i 25 § FAL om att regressrätt inte skulle förekomma alls. Skälet för detta var att regressrätten vid personförsäkring hade ringa betydelse och i regel rörde obetydliga belopp. Kommittén betonade också att det var angeläget att hindra att bolagen i framtiden ändrade inställning till regress vid personförsäkring och började regressa i ökad omfattning.

Vid *remissbehandlingen* var förslagen föremål för kritik av varierande art. Vissa remissinstanser var kritiska därför att regleringen var för invecklad. En del ansåg att regressrätten borde inskränkas ännu mera än enligt förslaget genom att regressrätt vid uppsåt eller grov vårdslöshet endast borde medges efter skälighetsprövning och att detta skulle ske genom en ändring av 25 § FAL. Andra kritiserade förslaget för att den inskränkta regressrätten var tveksam ur preventionssynpunkt.

### 9.5.2 Försäkringsrättskommittén

Försäkringsrättskommittén, som tillsattes år 1974, hade i uppdrag att göra en total översyn av försäkringslagstiftningen. Dess arbete utmynnade slutligen i förslag om att konsumentförsäkringslagen och

försäkringsavtalslagen skulle ersättas av en personförsäkringslag och en skadeförsäkringslag.<sup>18</sup>

För *personförsäkringens* del föreslogs en regel om att regresskrav mot ersättningsskyldig helt skulle förbjudas. Detta motiverades med att det var av stort värde om kostnaderna för personskador kunde fördelas på ett större kollektiv i stället för att flyttas till enskilda skadeståndsskyldiga med de negativa konsekvenser detta kunde medföra för oförsäkrade privatpersoner. Den omständighet som möjligen kunde motivera att regressrätten inte helt skulle uteslutas var hänsynen till preventionen. Kommittén konstaterade dock att det var speciellt ovanligt att försäkringsbolagen utnyttjade möjligheten att förbehålla sig regressrätt vid summaförsäkring och i de få fall där regressrätt utövades så hade den knappast någon större effekt eftersom den skadelidande kunde kräva skadestånd vid sidan av försäkringsersättningen. Man påpekade även att de flesta skadeståndsskyldiga skyddades genom egna försäkringar och att det straffrättsliga ansvaret kunde ha en preventiv effekt. Med hänsyn till dessa omständigheter ansågs en begränsning av regressrätten inte ha några negativa konsekvenser i fråga om preventionen mot skador.

Beträffande *skadeförsäkringen* konstaterade kommittén att 25 § FAL inte stämde särskilt väl överens med försäkringsbranschens praxis och tankegångarna om att en skada i möjligaste mån borde stanna på försäkringen. Man hänvisade till skadeståndskommitténs arbete och instämde i att regressrätten mot privatpersoner borde inskränkas vilket kunde ske genom en minskning av skadeståndsrätten. Å andra sidan ansågs skadeståndskommitténs förslag vara alltför långtgående och komplicerat, bl.a. då en begränsning till regress vid uppsåt och grov vårdslöshet i mycket liten utsträckning skulle tillåta regress mot ansvarsförsäkrade. Vidare kunde det tänkas att det i framtiden även i andra fall skulle bli angeläget att utöva regress av preventionshänsyn.

I stället föreslog Försäkringsrättskommittén en annan lösning; om en sakskada som inte vållats i näringsverksamhet eller offentlig verksamhet omfattades av skadeförsäkring så skulle skadestånd utgå endast i den mån det förelåg synnerliga skäl. Med synnerliga skäl avsågs att det skulle vara möjligt att rikta regresskrav mot en privatpersons ansvarsförsäkring. Vidare föreslogs att vid självförsäkring skulle en skadelidande inte ha bättre rätt än om försäkring hade funnits. När det gällde försäkringsbolagens möjligheter att rikta

<sup>18</sup> Personförsäkringslag, SOU 1986:56 s. 409 ff. och Skadeförsäkringslag, SOU 1989:88 s. 140 ff.

regresskrav mot privatpersoner som vållat ren förmögenhetsskada liksom mot företagare och det allmänna som vållat sakskada eller ren förmögenhetsskada skulle rätten till regress prövas efter vad som var skäligt med hänsyn till försäkringsförhållandena på båda sidor. Reglerna om begränsad regressrätt skulle således tas in i skadeståndslagen så att försäkringsförhållandena skulle påverka själva skadeståndsskyldigheten. Fortfarande skulle dock skadeförsäkringslagen innehålla en huvudregel om att försäkringsbolagen hade regressrätt vid skadeförsäkring.

Under *remissbehandlingen* fick förslagen ett blandat mottagande. De flesta remissinstanser instämde i att regressrätten vid personförsäkring borde avskaffas. Däremot gjordes invändningar beträffande skadeförsäkringen där vissa instanser menade att regressrätten inte alls borde inskränkas. Förslaget om att inskränka möjligheterna att regressa mot oförsäkrade privatpersoner godtogs dock av de flesta remissinstanserna.

### 9.5.3 1993 års departementspromemoria

Departementspromemorian byggde på Försäkringsrättskommitténs båda betänkanden.<sup>19</sup> Den snabba utvecklingen på rättsområdet ansågs dock medföra att kommittéförslagen inte utan vidare kunde läggas till grund för en proposition till riksdagen utan bearbetning. Såvitt avsåg regressrätten föreslogs att försäkringsbolagen både vid *skade- och personförsäkring* skulle ha möjlighet att utöva en obegränsad regressrätt, med undantag för summaförsäkring där regress ansågs sakna betydelse.

Som skäl för att ha en obegränsad regressrätt hänvisades särskilt till förhållandena internationellt och att regress ofta kan bli aktuell över gränserna där det dessutom inte gäller några regressöverenskommelser. Även en sådan mindre ändring som föreslogs av Försäkringsrättskommittén saknar motsvarighet i flertalet utomnordiska rättssystem där man på sin höjd brukar inskränka regressrätten mot vissa närstående till försäkringstagaren. Mot denna bakgrund tedde det sig mindre lämpligt att införa en regel om jämkning av skadeståndsansvar på grund av försäkringsförhållandena. Det ansågs vara oklart vilken betydelse en sådan regel kunde få för svenska försäkringsbolag i den internationella konkurrensen. Visserligen kunde en regel om jämkning i vissa fall vara till fördel för svenska

<sup>19</sup> Ny försäkringsavtalslag, Ds 1993:39 s. 200 ff.

ansvarsförsäkringsbolag men samtidigt skulle den minska möjligheten att framställa regresskrav mot utländska svarande.

Vad gällde frågan om inskränkt regressansvar för *privatpersoner* så konstaterades att den har mindre betydelse i den internationella konkurrensen men samtidigt borde regeln i 6 kap. 2 § SkL om jämkning av oskäligt betungande skadestånd kunna utgöra skydd mot ruinerande regresskrav. Vidare var det tveksamt om man ens borde frita privatpersoner från följderna av deras egen vårdslöshet. Enligt promemorian stämde en sådan inställning också mindre väl med utvecklingen av lagstiftningen i liknande fall. Som exempel nämndes produktansvarslagens regel om medvållande som innebär att jämkning av skadeståndet kan ske redan vid vårdslöshet hos den skadelidande.<sup>20</sup> Övervägande skäl talade därför för att inte heller ta upp denna bestämmelse i det nya förslaget.

De få *remissinstanser* som berörde regressreglerna hade inga inläggningar mot dessa.

## 9.6 Försäkringsbolagens regresspraxis

Kommittén sände under hösten 2000 ut en regressenkät till försäkringsbranschen. Enkäten hade avfattats i samråd med kommitténs försäkringsexperter och innehöll dels allmänna frågor om regresspraxis, dels vissa speciella frågor där olika svarsalternativ angavs. Enkäten har besvarats av samtliga tillfrågade vilka kan uppdelas i dels en grupp med de fyra största bolagen, som bedriver de allra flesta verksamhetsgrenar inom försäkringsområdet, dels en grupp om sex bolag med varierande storlek och verksamhet. Ett av de senare bolagen har, på grund av sitt begränsade verksamhetsområde, enbart lämnat vissa allmänna synpunkter utan att svara på de olika frågorna. Vissa bolag har bara besvarat en del av frågorna. Enkäten har i vissa fall kompletterats med ytterligare förfrågningar. Av svaren kan utläsas vissa *allmänna tendenser* i försäkringsbolagens regresspraxis. Några statistiskt säkerställda resultat är det emellertid inte fråga om och reservation får göras för senare ändringar i praxis m.m. Det har också skett vissa överlåtelse inom branschen. En närmare redogörelse för svaren finns intagen i bilaga 4.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Jfr 4.4.5. Jämningsregeln är en följd av rådets direktiv 85/374/EEG.

<sup>21</sup> Svar har även inkommit från Trafikförsäkringsföreningen såvitt avser regress från trafikförsäkringen. I den delen hänvisas till bilaga 4.

Vid *egendomsförsäkring* är det vanligt att försäkringsbolagen förbehåller sig full regressrätt. Ett bolag gör dock i villkoren undantag för krav mot privatperson som bara får framställas om denne vållat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet eller om skadan vållats i dennes förvärvsverksamhet. De flesta bolag som deltagit i enkäten har också anslutit sig till regressöverenskommelsen vilket medför en betydande inskränkning av regressrätten även om bolagen förbehållit sig full regressrätt.

Av undersökningen framgår att försäkringsbolagen, när RÖ så tillåter, regelmässigt regressar från *egendomsförsäkring* när den ansvarige skyddas av en *ansvarsförsäkring*. Detta gäller oavsett om den ansvarige är en privatperson eller ett företag.

När *ansvarsförsäkring* saknas är praxis annorlunda. Mot privatpersoner regressar de flesta bolag sällan eller aldrig när det är fråga om vållande som inte är grovt. Bedöms skadan däremot ha vållats av grov vårdslöshet eller med uppsåt så utövas regress i regel men med skäligt belopp. Som typfall för regress mot privatperson utan gällande *ansvarsförsäkring* nämns olika typer av brottsliga gärningar.

När företag utan *ansvarsförsäkring* har vållat skadan, oavsett om det skett med grovt vållande eller inte, så utövas regress i regel och för hela skadan. Ett av de mindre bolagen kräver dock endast ersättning med skäligt belopp.

När staten är ansvarig för skadan, liksom kommuner, förefaller de flesta bolag alltid utöva regress och för hela skadan.

Såvitt gäller regresskrav från *ansvarsförsäkring* mot en solidariskt ansvarig så innehåller villkoren överlag förbehåll om full regressrätt. Praxis är här densamma som vid regresskrav från *egendomsförsäkring*.

För *personförsäkringens* del kan till en början konstateras att det är mycket ovanligt att bolagen i villkoren förbehåller sig regressrätt utöver 25 § FAL. Det bör i sammanhanget också erinras om att olycksfalls- och sjukförsäkringarna normalt är summaförsäkringar. De svar som lämnats om regresspraxis måste således vägas mot detta.

Vid *personförsäkring* kan fastslås att intresset för regress inte är lika stort som vid *egendoms-* och *ansvarsförsäkring*. I den utsträckning regresser förekommer är det för kostnader vid sjuk- eller olycksfallsförsäkring som inte är summaförsäkring, framförallt då en *ansvarsförsäkring* kan göras gällande. Då utövas regress i regel när det är ett företag som är ansvarigt och någon gång när det är en privatperson. Om *ansvarsförsäkring* saknas framställs krav emellanåt när det ligger ett grovt vållande bakom skadan och det sker då oftare

mot företag än mot privatpersoner. Vid summaförsäkring och livförsäkring utövar bolagen inte regressrätt.

Vad gäller de *hänsyn som påverkar regressrättens utövning* så är det svårt att få någon samlad bild av bolagens uppfattningar. Regress utövas både av ekonomiska och preventiva skäl men det varierar mellan bolagen och från fall till fall. Även transaktionskostnaderna har betydelse. Det kan sägas att generellt gäller för bolagen att regresskrav framställs när det lönar sig. I frågan om regressrättens betydelse för premiens storlek tyder de flesta svaren på att regressrätten har liten eller ingen betydelse.

Vad gäller önskemål om *regressreglernas framtida utformning* så förefaller bolagen vara tillfreds med nuvarande dispositiva ordning kombinerad med RÖ.

Dessa resultat kan jämföras med den undersökning som *Skadeståndskommittén* företog hösten 1972.<sup>22</sup> Denna gav vid handen att regress mot privatpersoner utan ansvarsförsäkring sällan förekom och närmast var aktuell vid allvarligt vållande. I övrigt föreföll bolagen regressa mot ansvarsförsäkring när detta inte hindrades av regressöverenskommelsen, mot stat och kommun samt mot större företag utan ansvarsförsäkring (s.k. självförsäkrare), medan det inte förekom så ofta mot oförsäkrade småföretagare. Avgörande för regressrättens utövande var närmast om det var ekonomiskt fördelaktigt och i mindre mån preventiva skäl. Dock förekom regress av preventiva skäl när det förelegat ett oförsvärligt risktagande i yrkesmässig verksamhet. Skadeståndskommittén konstaterade att något missbruk av regressmöjligheterna inte hade påtalats hos tillsynsmyndigheten och såvitt känt inte heller i den offentliga debatten. Däremot framgick av undersökningen att praxis i viss mån varierade mellan de olika bolagen även om huvudtendenserna var desamma. Kommittén framhöll också att även om rättsläget inte stämde överens med vad som förutsattes vid tillkomsten av 25 § FAL så var försäkringsbolagens praxis i allmänhet ganska väl förenlig med tankegångarna bakom bestämmelserna; man utnyttjade inte de möjligheter till återkrav som försäkringsvillkoren medgav.

De *slutsatser* som kan dras av den nu genomförda undersökningen jämfört med den från år 1972 är att försäkringsbolagen i de delar som vi har undersökt i princip utnyttjar sina möjligheter att regressa på samma sätt som tidigare.

---

<sup>22</sup> Undersökningen är intagen som bilaga till betänkandet SOU 1975:103, se även s. 59 ff. och 71 f.

## 9.7 Jämförelse med andra länder

I *Finland* har försäkringsbolaget enligt lag regressrätt i fall då den ersättningsansvarige har framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet eller enligt lag är skyldig att betala ersättning oberoende av eventuell oaktsamhet. Detta gäller dock inte transportförsäkring. Vid personförsäkring får bolaget inte med stöd av regressrätten hos den ansvarige yrka något annat än ersättning för sådana kostnader och förmögenhetsförluster som orsakats av sjukdom eller olycksfall. Bestämmelserna är emellertid dispositiva.<sup>23</sup>

*Norge* har regler i skadeståndslagen som begränsar själva rätten till skadestånd när det finns en försäkring och därmed även försäkringsbolagets regressrätt. Om skadan täcks av en skadeförsäkring har den skadelidande rätt till skadestånd endast om skadan vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller om den vållats i yrkes- eller förvärvsverksamhet eller liknande verksamhet. Försäkringsbolaget har regressrätt i samma utsträckning som den skadelidande har rätt till skadestånd. Dessa begränsningar gäller inte för transport-, sjö- eller luftfartsförsäkring när skadan har vållats i näringsverksamhet och inte heller vid kredit-garantiförsäkring. Vid personförsäkring har försäkringsbolaget regressrätt endast om den ansvarige vållat skadan uppsåtligen. Bestämmelserna är tvingande.<sup>24</sup>

De *danska* bestämmelserna utgår från att skadeståndsansvaret är begränsat när det föreligger en egendoms- eller avbrottsförsäkring.<sup>25</sup> När en skada är täckt av en sådan försäkring föreligger rätt till skadestånd endast om skadan vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller om den vållats i offentlig eller förvärvsmässig verksamhet. Försäkringsbolaget inträder i den skadelidandes rätt i samma omfattning. Dessa bestämmelser gäller också vid ansvarsförsäkring. Vid personförsäkring föreligger inte regressrätt och detta oavsett om försäkringen är en summaförsäkring eller inte. Bestämmelserna är dispositiva såvitt avser bolagens regressrätt vid annan försäkring än personförsäkring.<sup>26</sup>

I *England* finns ingen lagreglering av försäkringsbolagens regressmöjligheter utan det följer av common law att om ett försäkringsbolag har betalat försäkringsersättning till följd av skada så

<sup>23</sup> 3 och 75 §§ lagen om försäkringsavtal 28.6.1994/543.

<sup>24</sup> §§ 4-2, 4-3, 4-4 och 3-7 nr 1 lov om skadeserstatning.

<sup>25</sup> I Danmark används begreppet skadeförsäkring annorlunda än i Sverige och det omfattar även personförsäkring när försäkringsersättning utgår med belopp som motsvarar de verkliga kostnaderna och förlusterna. Här används begreppet personförsäkring på samma sätt som i FAL.

<sup>26</sup> § 17 första stycket, § 19 första och andra styckena, § 22, § 25 andra stycket och § 27 andra stycket lov om erstatningsansvar.



övertar bolaget den försäkrades rätt till skadestånd av den ansvarige.<sup>27</sup> Det krävs ingen reglering av detta i försäkringsvillkoren även om det förekommer villkor om full regressrätt i det enskilda försäkringsavtalet. Det kan emellertid också framgå av bolagets policy att det endast regressar i vissa fall.

*Tyskland* har en bestämmelse i sin försäkringsavtalslag som ger försäkringsbolagen full regressrätt med undantag för det fall att skadevällaren är en familjemedlem som lever i samma hushåll som den skadelidande då regresskrav endast kan framställas vid uppsåtligt handlande.<sup>28</sup> Det krävs inget villkor om regress i försäkringsavtalet för att regresskrav skall kunna framställas och det är inte heller vanligt med sådana villkor.

*Frankrikes* försäkringsavtalslag innehåller också bestämmelser som ger försäkringsbolagen full regressrätt.<sup>29</sup> Försäkringsvillkoren innehåller för säkerhets skull också villkor om full regressrätt även om detta inte är erforderligt.

Vad gäller existensen av *regressöverenskommelser* i dessa länder så kan det förekomma överenskommelser avseende särskilda områden, t.ex. som för trafikförsäkringens del i Danmark, men inte överenskommelser av den typ som föreligger i Sverige.

## 9.8 EG-rätten

Om en person får förmåner enligt lagstiftningen i en medlemsstat för en skada till följd av en händelse som har inträffat inom en annan medlemsstats territorium gäller följande om rättsförhållandet mellan den institution som svarar för förmånerna och den part som är skyldig att ersätta skadan. Om institutionen i kraft av den lagstiftning som den tillämpar inträder i den rätt att kräva ersättning som förmånstagaren har gentemot en tredje part, skall detta inträde erkännas av varje medlemsstat. Om institutionen har en självständig rätt till krav gentemot en tredje part, skall denna rätt erkännas av varje medlemsstat.<sup>30</sup>

Dessa bestämmelser och frågan om regressrätt m.m. har prövats av EG-domstolen. Domstolen har uttalat att den aktuella regeln är en

<sup>27</sup> Det ledande rättsfallet är *Castellain v. Preston* 1883 11QBD 380.

<sup>28</sup> *Versicherungsvertragsgesetz, VVG, § 67.* Bestämmelsen är densamma som vid lagens tillkomst år 1908.

<sup>29</sup> Art. L. 121-12 Code des Assurances.

<sup>30</sup> Artikel 93 första stycket i Rådets förordning (EEG) nr 1408/71 om tillämpning av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen, ändrad genom Rådets förordning (EEG) nr 2001/83.

lagkonfliktsregel som bl.a. innebär att regressfrågan skall avgöras av lagstiftningen i den medlemsstat där försäkringsbolaget har sitt hemvist. Frågan om skadeståndsskyldighet omfattas dock av lagstiftningen i den stat där skadan inträffat.<sup>31</sup>

## 9.9 Överväganden

De nuvarande bestämmelserna i 25 § FAL inskränker försäkringsbolagens regressrätt men eftersom de är dispositiva kan bolagen förbehålla sig full regressrätt vilket också i realiteten sker vid skadeförsäkring. Samtidigt begränsar många bolag denna rätt genom att ha tillträtt regressöverenskommelsen.

Såvitt kan bedömas av den undersökning av *regresspraxis* som vi företagit så är huvudtendenserna desamma hos de olika bolagen. Det framgår t.ex. när det gäller regresskrav från egendomsförsäkring mot privatperson som saknar ansvarsförsäkring att de flesta bolag regressar sällan eller aldrig när vållandet inte bedöms som grovt. Utifrån sina egna uppgifter förefaller försäkringsbranschen att använda regressmöjligheterna med viss försiktighet och närmast i de fall där det finns en ekonomiskt stark motpart eller där det förekommit grovt vållande. Såvitt känt finns det inte uppgifter från andra sammanhang med kritik mot bolagens sätt att hantera regressverksamheten. Mycket talar alltså för att de sköter denna på ett ändamålsenligt sätt.

Skadeståndskommittén menade också för sin del att det inte fanns anledning att ifrågasätta försäkringsbolagens goda vilja att använda regressmöjligheterna med urskillning men ansåg att det inte fanns någon säker garanti för att så skulle vara fallet även i framtiden. Man framhöll att ett ändrat ekonomiskt läge för försäkringsbolagen kunde leda till en skärpt hållning mot de skadeståndsskyldiga.<sup>32</sup> Skadeståndskommittén föreslog att regressrätten skulle inskränkas.

Det har nu gått 25 år sedan dessa uttalanden och det kan konstateras att försäkringsbolagens praxis inte har ändrat inriktning i något avgörande hänseende, trots skiftande ekonomiska förutsättningar. Vi menar att det inte finns anledning att räkna med annat än att bolagen även i fortsättningen skulle tillämpa de nuvarande dispositiva reglerna, som i realiteten innebär en fri regressrätt, med omdöme och med beaktande av sociala hänsyn.

<sup>31</sup> Se EG-domstolens dom den 2 juni 1994 i målet C 428/92 Deutsche AngestelltenKrankenkasse mot Lærerstandens Brandforsikring G/S (DAK-domen).

<sup>32</sup> SOU 1975:103 s. 72.

Det kan förmodligen finnas en viss *preventiv effekt* förenad med regressrätten men preventionen påverkas troligen också av en mängd andra faktorer, t.ex. ansvarsförsäkringens villkor.<sup>33</sup> I praxisundersökningen tillfrågades försäkringsbolagen i vilka fall de brukar utöva regress av preventionsskäl men det är svårt att dra några slutsatser av svaren. Snarast förefaller det som om regress utövas när det är ekonomiskt lönsamt. Det kanske inte heller kan förväntas att bolagen skall utföra regress därför att det ur samhällets synpunkt är önskvärt om det inte samtidigt är ekonomiskt förmånligt för bolagen. Bolagen har emellertid med sina erfarenheter goda förutsättningar att bedöma i vilka fall det är angeläget med regress av preventiva skäl.

Förekomsten av *ansvarsförsäkring* kan medföra att den preventiva effekten minskar eftersom skadeståndsansvaret då förs vidare till ansvarsförsäkringen och inte drabbar den ansvarige skadevällaren. Ansvarsförsäkringsbolagen kan dock genom villkor om självrisk, säkerhetsåtgärder m.m. påverka de försäkrades handlande så att risken för skador begränsas. När ansvarsförsäkring saknas, vilket framför allt gäller då staten är ansvarig, drabbar regresskravet den ansvarige direkt.

Som argument mot regressrätt kan åberopas att den leder till tvister och därmed till *transaktionskostnader*. Bolagen är naturligtvis medvetna om detta och angelägna att begränsa kostnaderna vilket visar sig genom att flertalet bolag anslutit sig till regressöverenskommelsen vars syfte just är att undvika regresskrav när detta inte är ekonomiskt försvarbart.

Resultatet av praxisundersökningen och innehållet i regressöverenskommelsen visar alltså att bolagen handlar rationellt och med omdöme. Det är svårt att i lag fastställa i vilka situationer det är önskvärt med regress. En mera detaljerad reglering av regressrätten skulle snarare leda till ett komplicerat system vilket framgår av de förslag som lämnades av Skadeståndskommittén och Försäkringsrättskommittén. Vi menar i stället att det är lämpligast att låta regressrätten omfatta den skadelidandes rätt till skadestånd utan inskränkningar och överlåta till försäkringsbolagen att från fall till fall avgöra när regress är lämplig att utföra, vilket i praktiken sker redan

---

<sup>33</sup> Som exempel kan nämnas projektet "Heta arbeten" som tar sikte på att minska de skador som förorsakas vid arbeten med verktyg som alstrar mycket energi och höga temperaturer, t.ex. svetsning. Detta har bl.a. medfört att alla egendomsförsäkringar och ansvarsförsäkringar för företag innehåller säkerhetsföreskrifter om heta arbeten och brott mot en sådan föreskrift medför att försäkringsersättningen minskas. Se Ullman, Brandfarliga heta arbeten, utgiven av Svenska Brandförsvärsföreningen 1998. Enligt statistik från Försäkringsförbundet har antalet skador i samband med heta arbeten minskat avsevärt sedan början av 1990-talet.

nu. Ansvarsförsäkringen är numera också så allmänt förekommande att ansvaret ändå fördelas på ett större kollektiv och risken för ruinerande regresskrav är liten.

I de fall skadevållaren saknar försäkring bör denne vara tillräckligt skyddad genom den allmänna jämningsregeln i 6 kap. 2 § SkL. Vid tillämpningen av denna bestämmelse skall hänsyn tas till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden men även till den skadelidandes behov av skadeståndet och omständigheterna i övrigt. När ett försäkringsbolag har övertagit den skadelidandes rätt till skadestånd bör möjligheterna att jämka vara större än då kravet framställs av den skadelidande eftersom bolagets behov av skadeståndet rimligen inte bör vara lika stort som den skadelidandes. Enligt vår mening saknas anledning att ändra 6 kap. 2 § SkL i detta sammanhang.

Dessa resonemang gäller dock enbart skadeförsäkring och sådan olycksfalls- och sjukförsäkring som inte är summaförsäkring.

När det gäller olycksfalls- och sjukförsäkring som är *summaförsäkring* gör sig andra synpunkter gällande. Ersättningen från en summaförsäkring är bestämd i förväg utan hänsyn till den verkliga förlusten och utgör därmed inte ersättning för uppkommen skada. Härav följer att den som får försäkringsersättningen inte är förhindrad att också kräva skadestånd. En regressrätt för försäkringsbolaget är inte förenlig med detta synsätt. Det är inte fråga om en övertagen rätt till skadestånd och en regressrätt skulle kunna leda till att skadevållaren blir skyldig att ersätta mer än den förlust han har orsakat. Det sagda gäller också ersättning från en *livförsäkring*.

Vidare framgår av regressundersökningen att det är mycket ovanligt att försäkringsbolagen förbehåller sig regressrätt vid summaförsäkring och har så skett är det ändå sällsynt att möjligheten faktiskt utnyttjas. De regressmöjligheter som den dispositiva utformningen av 25 § medger i dag saknar således betydelse. Vår slutsats är därför att det inte bör vara möjligt att utöva regressrätt vid denna typ av försäkringar och vi anser att detta bör framgå av en tvingande lagregel.

## 10 Regress vid solidariskt ansvar

### 10.1 Flera skadeståndsskyldiga

Om flera är skadeståndsskyldiga svarar de *solidariskt*. Det innebär att den skadelidande kan kräva ut hela skadeståndsbeloppet från vilken som helst av dem; mer än full betalning kan dock inte erhållas.<sup>1</sup> 6 kap. 4 § SkL föreskriver: ”Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem.”<sup>2</sup> Regeln gäller inte endast vid ansvar för *eget* vållande (uppsåt eller oaktsamhet) och vid ansvar för *annans* vållande (arbetsgivaransvar m.m.) utan även vid ansvar oavsett vållande (*strikt ansvar*). Den kan således exempelvis tillämpas när den ene har culpaansvar och den andre har strikt ansvar eller när alla har strikt ansvar. Detta följer av att skadeståndslagen är tillämplig på all skadeståndsskyldighet i den mån ej annat är stadgat, 1 kap. 1 § SkL. Ett undantag från det solidariska ansvaret gäller enligt andra ledet i bestämmelsen. Ansvaret är inte solidariskt i den mån annat följer av att *begränsning* gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av de skadeståndsskyldiga. Bestämmelsen kan bli aktuell bl.a. vid jämkning på grund av medvållande eller när skadeståndsskyldigheten fastställts på grundval av en skälighetsprövning med stöd av en särskild lagbestämmelse, t.ex. reglerna om barns skadeståndsansvar.<sup>3</sup>

Om två eller flera skadeståndsskyldiga har fått sitt skadeståndsansvar nedsatt på någon sådan grund uppkommer frågan i vad mån den skadelidande har rätt att *lägga ihop* de utdömda beloppen. I de fall jämkningen sker med hänsyn till de *skadeståndsskyldiga* är det möjligt att den skadelidande kan lägga ihop ersättningarna men i så fall inte till högre belopp än som motsvarar hans förlust. Vad som kan gälla

<sup>1</sup> Jfr Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga I, 1993 nr 1 ff. och II nr 4000 ff.

<sup>2</sup> Tidigare 6 kap. 3 §, numreringen ändrad genom SFS 2001:732.

<sup>3</sup> Se NJA 1993 s. 727 där undantag gjordes i det solidariska ansvaret. Jfr Dufwa a.a. II, nr 4027. Om jämkning på grund av passiv identifikation, se a.a. nr 4066 ff.

när jämkning ifrågakommer vid *medvållande* från den skadelidandes sida är oklart.<sup>4</sup>

I den skadeståndsrättsliga *speciallagstiftningen* finns i vissa lagar en hänvisning till skadeståndslagens regel om solidariskt ansvar.<sup>5</sup> I några lagar är sådant ansvar uttryckligen föreskrivet.<sup>6</sup>

## 10.2 Fördelningen av ansvaret

I den mån solidariskt ansvar föreligger enligt 6 kap. 4 § SkL uppkommer frågan om ansvarighetens *slutliga fördelning* mellan de skadeståndsskyldiga inbördes.<sup>7</sup> Hur skadeståndsskyldigheten slutligen skall fördelas blir ofta en uppgörelse mellan de försäkringsbolag som meddelat ansvarsförsäkring. Den nu gällande formuleringen av 6 kap. 4 § SkL reglerar inte frågan om regressrätt mellan flera skadeståndsskyldiga. Genom rättspraxis har emellertid slagits fast att regress är *tillåten* och att ansvaret skall fördelas efter *skälighet*.

### 10.2.1 Ansvar för eget vållande

Tidigare ansågs i svensk rätt att regressrätt inte förelåg vid skadeståndsskyldighet på grund av *brott*. En ändring av detta skedde genom rättsfallet NJA 1937 s. 264. (Målet avgjordes av Högsta domstolen i dess helhet.) I avgörandet fastslogs att fördelningen skall ske efter vad som anses *skäligt*. Vid skälighetsbedömningen kan hänsyn tas till om någon handlat på anmodan av annan, om någon är huvudgärningsman, om handlingen skett i någons speciella intresse eller om någon har större andel i orsakandet av skada än de övriga. Uppräkningen, som inte är avsedd att vara uttömmande, kan vara vägledande för fördelningen av ansvaret främst när alla skadeståndsskyldiga handlat uppsåtligt.<sup>8</sup>

Även utanför det straffbara området är principen att en *skälighetsbedömning* skall ske, varvid man skall ta hänsyn till grunden för de berörda parternas ansvar – t.ex. om detta vilar på eget vållande eller reglerna om annans vållande – och övriga omständigheter, som om någon av skadevållarna i övervägande grad har orsakat skadan. En

<sup>4</sup> Se prop. 1972:5 s. 589 ff. Jfr dock Dufwa, a.a. I nr 722 ff. och II nr 4031-4033.

<sup>5</sup> Se t.ex. 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen.

<sup>6</sup> Se t.ex. 32 kap. 8 § första stycket miljöbalken.

<sup>7</sup> Se till det följande Dufwa, a.a. II nr 4300 ff.

<sup>8</sup> Se Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl. 2000 s. 248 f.

viss presumtion synes gälla för att ansvaret slutligen delas lika mellan ömse sidor.<sup>9</sup>

När inte alla skadeståndsskyldiga handlat uppsåtligen torde *graden av vållande* vara den viktigaste faktorn. Om den ene har handlat uppsåtligen och den andre oaktsamt, betraktas vanligen den förre som huvudansvarig. Även i de fall samtliga inblandade handlat oaktsamt torde graden av vållande beaktas i första hand, men hänsyn kan tas också till andra omständigheter som i vems intresse handlandet skedde och vem som varit mest aktiv.

### 10.2.2 Ansvar för eget vållande i förhållande till strikt ansvarig

När en skadevållare svarar på grund av strikt ansvar och en annan på grund av vållande är den traditionella principen i svensk rätt att den strikt ansvarige har *full regressrätt* för hela skadeståndet mot den som svarar på grund av vållande. Denna princip har kommit till uttryck i flera av de speciallagar som föreskriver strikt ansvar.<sup>10</sup> Principen torde också gälla när ansvaret inte grundas på lag utan följer av de grundsatser som utbildats i rättstillämpningen, t.ex. vid ansvar för särskilt farliga militärövningar.<sup>11</sup>

Vid *trafikskadeersättning* gäller dock andra regler. Enligt 20 § första stycket trafikskadelagen inträder försäkringsanstalt, som utgett ersättning, intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren bara om skadan vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, eller om skadan vållats genom vårdslöshet av någon som gjort sig skyldig till rattfylleri. Här är regeln alltså rakt motsatt den nyss nämnda huvudregeln för skadeståndsrätten. Den strikt ansvarige har endast i undantagsfall regressrätt mot den vållande.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Se SOU 1975:103 s. 135.

<sup>10</sup> Se 7 kap. 1 § andra stycket sjölagen, 5 kap. 47 § första stycket ägofredslagen, 6 § första stycket lagen om tillsyn över hundar och katter och 8 § luftfartsansvarighetslagen.

<sup>11</sup> Se a. prop. s. 120.

<sup>12</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 254.

### 10.2.3 Förhållandet mellan flera strikt ansvariga

I några fall ger särskilda lagregler besked om hur skadeståndsskyldigheten skall fördelas mellan flera som svarar på grund av strikt ansvar.<sup>13</sup> I åtskilliga fall saknas emellertid lagregler som ger vägledning om fördelningen och i stället har principer utbildats i rättspraxis.<sup>14</sup> I princip torde gälla att skadevållarna skall ta del i betalningen av skadeståndet efter vad som är *skäligt* med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter.<sup>15</sup> När skälighetsbedömningen inte föranleder att ansvaret bör läggas helt eller till större delen på den ena parten kan en sista möjlighet vara att låta envar svara med lika stor del.<sup>16</sup>

### 10.2.4 Arbetsgivaransvaret

Enligt 3 kap. 1 § SkL har arbetsgivaren ett *principalansvar*, dvs. han ansvarar för arbetstagarens vållande. Ansvaret förutsätter att arbetstagaren handlat i tjänsten. I de fall en arbetsgivare är skadeståndsskyldig för arbetstagarens vållande enligt bestämmelserna om principalansvar och den medansvarige inte är arbetstagare samt svarar på grund av eget vållande anses att ansvaret i princip skall läggas på den senare.<sup>17</sup>

Om en arbetsgivare betalat skadestånd för en skada som vållats av en av hans arbetstagare har han enligt 4 kap. 1 § SkL regressrätt *mot arbetstagaren* endast vid synnerliga skäl. I dessa situationer faller alltså hela skadeståndsskyldigheten vanligen på arbetsgivaren. Om arbetstagaren orsakat skadan tillsammans med en annan kommer inte heller den senare att kunna erhålla något tillbaka från arbetstagaren såvida det inte föreligger synnerliga skäl. Har den medansvarige strikt

---

<sup>13</sup> Se Dufwa, a.a. II nr 4443.

<sup>14</sup> Som vägledande rättsfall avseende ansvarsfördelningen mellan strikt ansvariga brukar nämnas NJA 1968 s. 387. Då det inte fanns någon annan fördelningsgrund fördelades skadeståndsskyldigheten med anledning av en sprängningsolycka lika mellan en fastighetsägare och en entreprenör.

<sup>15</sup> När en av de skadeståndsskyldiga är strikt ansvarig och svarar oberoende av eget eller annans vållande, medan en annan svarar på grund av regler om ansvar för annans vållande, t.ex. principalansvar, torde graden av vållande hos den som orsakat skadan tillmätas stor betydelse. Se a. prop. s. 120.

<sup>16</sup> Se Dufwa, a.a. II nr 4464.

<sup>17</sup> Se a. prop. s. 626 f.



ansvar är principen om full regressrätt från strikt ansvarig mot culpaansvarig inskränkt på samma sätt.<sup>18</sup>

### 10.2.5 Ansvar enligt miljöbalken

I 32 kap. 8 § andra stycket *miljöbalken* finns en regel om fördelningen av ansvaret mellan flera skadeståndsskyldiga. Om inte annat har avtalats fördelas skadeståndet efter vad som är *skäligt* med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, möjligheterna att förebygga skadan och omständigheterna i övrigt. Med grunden för skadeståndsansvaret avses främst att den som ansvarar utan eget vållande har regressrätt mot den som svarar på grund av vårdslöshet. Även graden av vållande kan beaktas, liksom om någon av de skadeståndsskyldiga är strikt ansvarig och dessutom vållande. Med omständigheterna i övrigt avses bl.a. i vems intresse arbetet utförts. När t.ex. en fastighetsägare ansvarar tillsammans med den som brukar fastigheten torde denna omständighet kunna tillmätas betydelse. I sådana fall får verksamheten oftast anses bedriven i första hand i brukarens intresse. Också sådana faktorer som föreliggande ansvarsförsäkringar och försäkringsmöjligheter kan påverka bedömningen. Det är något oklart om bestämmelsen skall tillämpas om den ene ansvarar enligt miljöbalken och den andre enligt allmänna skadeståndsregler. Enligt vad som antagits blir dock resultatet i stort sett detsamma, särskilt om hänsyn tas till att miljöbalkens regel i första rummet avser strikt ansvar, medan de allmänna reglerna i första hand utgår från förhållandet mellan flera som ansvarar på grund av vållande.<sup>19</sup>

## 10.3 Tidigare lagstiftningsarbete

1959 års *Skadeståndskommitté* föreslog att en allmän regel om fördelningen av ansvaret mellan flera solidariskt skadeståndsskyldiga skulle införas i lagen.<sup>20</sup> Enligt denna skulle fördelningen ske efter vad som var skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret och övriga omständigheter. Den föreslagna regeln avsåg endast ansvar för eget vållande och innebar i stort en kodifiering av gällande rätt.

<sup>18</sup> Se avsnitt 10.2.2. Motsvarande begränsning av regressrätten kan bli aktuell vid fördelningen mellan skadeståndsskyldiga som har ett begränsat skadeståndsansvar enligt 2 kap. 2 och 3 §§ SkL (barn och psykiskt störda), se a. prop. s. 626 f. och 649 f.

<sup>19</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 354 f.

<sup>20</sup> Se SOU 1963:33 s. 38 f. och till det följande särskilt Dufwa, a.a. II nr 4479-4530.

Förslaget ledde inte till lagstiftning. Departementschefen anförde att han inte hade någon saklig erinran mot förslaget i vad det innebar att den slutliga fördelningen av ansvaret mellan två eller flera som svarade på grund av eget vållande normalt skulle ske efter en skälighetsprövning. Han ansåg emellertid att en lagreglering av frågan om den inbördes ansvarsfördelningen borde omfatta också fall där flera svarade på grund av strikt ansvar och fall där någon svarade på grund av strikt ansvar vid sidan av en culpaansvarig. Departementschefen förutsatte att de grundsatser om ansvarsfördelningen som dithills tillämpats skulle gälla också framdeles och till dess en generell reglering kunde ske.<sup>21</sup>

Även 1966 års *Skadeståndskommitté* föreslog en fördelningsregel.<sup>22</sup> Bestämmelsen var tänkt att utgöra ett andra stycke till dåvarande 6 kap. 3 § SkL och föreslogs ha följande lydelse: ”Vad de solidariskt ansvariga utgivit i skadestånd skall slutligen fördelas mellan dem efter vad som finnes skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter och omständigheterna i övrigt.” Betänkandet rörde huvudsakligen försäkringsgivares regressrätt och regressrätten mellan flera skadeståndsskyldiga blev delvis en följdfråga. Beträffande denna regressrätt byggde förslaget på andra principer än dem som gäller nu.<sup>23</sup> Kommittén föreslog bl.a. en inskränkning av regressrätten från skadeförsäkringen enligt tvingande regler.

Också *Försäkringsrättskommittén* föreslog att det i dåvarande 6 kap. 3 § SkL skulle intas en allmän regel om fördelning av ansvaret mellan solidariskt ansvariga.<sup>24</sup> Fördelningen skulle ske efter vad som var skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, föreliggande ansvarsförsäkring eller försäkringsmöjligheter och förhållandena i övrigt. Förslaget byggde i stort sett på liknande tankegångar som framfördes av 1966 års *Skadeståndskommitté* och det ansågs särskilt viktigt att i överensstämmelse med försäkringsbranschens inställning inskränka regressen mot privatpersoner.

Motsvarande förslag har inte tagits upp i 1993 års departementspromemoria.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Se a. prop. s. 176.

<sup>22</sup> Se SOU 1975:103 s. 135 ff. Innehållet i betänkandet såvitt avser regressrätt för försäkringsbolagen finns redovisat ovan i avsnitt 9.5.1.

<sup>23</sup> Se Hellner & Johansson, a.a. s. 247 f.

<sup>24</sup> SOU 1989:88 s. 149 ff. Innehållet i betänkandet såvitt avser försäkringsbolagens regressrätt finns redovisat ovan i avsnitt 9.5.2.

<sup>25</sup> Ds 1993:39 s. 204 f. Promemorian finns redovisad ovan i avsnitt 9.5.3.

## 10.4 Jämförelse med andra länder

Utomlands gäller samma huvudprincip som i Sverige om *solidariskt ansvar* när flera är skadeståndsskyldiga för samma skada. Lösningarna vad gäller den slutliga fördelningen av ansvaret varierar däremot.<sup>26</sup>

Den *finländska* skadeståndslagen innehåller en regel om solidariskt ansvar som i det väsentliga motsvarar den svenska bestämmelsen i 6 kap. 4 § SkL.<sup>27</sup> Ett solidariskt ansvar är också föreskrivet på sina håll i speciallagstiftningen. Rörande fördelningen mellan de solidariskt ansvariga föreskrivs att skadeståndsbeloppet skall fördelas ”enligt vad som prövas skäligt med hänsyn till den större eller mindre *skuld* som ligger envar skadeståndsskyldig till last, den *fördel* skadefallet måhända medfört och *övriga omständigheter*”.<sup>28</sup>

En fördelning i enlighet med den fördel (nytta) skadefallet medfört kommer ofta i fråga. Det anses inte givet att en strikt ansvarig alltid har regressrätt mot en medansvarig som ansvarar på grund av vårdslöshet. När skadan vållats av flera strikt ansvariga är det oklart hur fördelningen sker. I doktrinen har angetts att man framförallt bör beakta vilken verksamhet som skaderisken har närmast anknytning till.<sup>29</sup> Avvikande regressregler finns i speciallagstiftning.

Även i *Norge* gäller ett solidariskt ansvar då flera är ersättningskyldiga för samma skada.<sup>30</sup> I vilken utsträckning regress kan göras gällande avgörs med hänsyn till *grunden för skadeståndsansvaret och omständigheterna i övrigt*.<sup>31</sup>

Om båda skadevällarna ansvarar på grund av culpa och det inte kan fastslås att den enas vårdslöshet är mer graverande än den andras fördelas ansvaret lika. Hänvisningen till ansvarsgrunden torde inte innebära att den strikt ansvarige alltid är berättigad till ersättning av den som har ett vållandeansvar.<sup>32</sup> Bland omständigheter i övrigt som kan beaktas räknas parternas ekonomiska förhållanden samt föreliggande försäkringar och försäkringsmöjligheter.<sup>33</sup>

Även i *Danmark* gäller solidariskt ansvar mellan flera skadeståndsskyldiga för samma skada. Någon bestämmelse om detta har

<sup>26</sup> Uppgifterna om utländsk rätt är i huvudsak hämtade från Dufwa, *Flera skadeståndsskyldiga I*, 1993 s. 123 ff. I SOU 1975:103 s. 53 ff. finns en sammanfattning av utländsk rätt. Denna är dock delvis föråldrad.

<sup>27</sup> 6 kap. 2 § i den finländska skadeståndslagen.

<sup>28</sup> 6 kap. 3 § i den finländska skadeståndslagen.

<sup>29</sup> Se Saxén, *Skadeståndsrätt*, 1975 s. 325 f.

<sup>30</sup> § 5-3 nr 1 lov om skadeerstatning.

<sup>31</sup> § 5-3 nr 2 lov om skadeerstatning.

<sup>32</sup> Se rättsfallet Rt. 1965 s. 1309.

<sup>33</sup> Se Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 1999 s. 391 ff.

emellertid inte upptagits i erstatningsansvarsloven. Däremot finns uttryckliga bestämmelser om den inbördes fördelningen mellan solidariskt skadeståndsansvariga.<sup>34</sup> Fördelningen sker efter vad som med hänsyn till *ansvarets beskaffenhet* och *omständigheterna i övrigt* kan anses skäligt.

Om bägge skadevällarna svarar på grund av culpa fördelas ansvaret i kvotdelar efter skuldgraden. Om en skadevällare har strikt ansvar och den andre ett culpaansvar får den culpaansvarige stå för hela skadan om han inte kan visa att den som ansvarar strikt också varit vårdslös. Om bägge skadevällarna ansvarar enligt strängare regler än culparegler är utgångspunkten en likadelning.<sup>35</sup>

I de fall en eller flera av de skadeståndsskyldigas ansvar täcks av en ansvarsförsäkring bortfaller skadeståndsansvaret. En oförsäkrad skadevällare som utgett ersättning har regressrätt mot den medansvariges ansvarsförsäkring. Undantag gäller för det fall skadan orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller om skadan orsakats i offentlig verksamhet eller näringsverksamhet. I dessa fall föreligger skadeståndsskyldighet och regress kan utövas. Vid fördelningen kan hänsyn tas till föreliggande ansvarsförsäkringar. Reglerna gäller inte det ersättningsansvar som regleras i vissa andra lagar, t.ex. færdselsloven. Regressregler finns också i annan dansk lagstiftning.

I *England* svarar flera skadeståndsskyldiga för samma skada i regel solidariskt. Regress mellan solidariskt ansvariga är tillåten enligt ett uttryckligt stadgande i sect. 1 Civil Liability Contribution Act 1978. När de skadeståndsskyldiga ansvarar på grund av vårdslöshet tas hänsyn både till *skuldgraden* och till den omfattning i vilken handlingen kan anses ha *orsakat* skadan.

En fördelning är också möjlig mellan den som är ansvarig för egen vårdslöshet och en medansvarig, som svarar strikt. Visst stöd i domstolspraxis finns för standpunkten att den culpöse slutligen får bära hela ansvaret. Hur regressfördelningen skall ske mellan flera strikt ansvariga är oklart. I doktrinen har gjorts gällande att ansvaret fördelas lika, men att en förskjutning i likadelningen kan ske om vårdslöshet samtidigt ligger en av de strikt ansvariga till last.<sup>36</sup> Även i *England* innehåller speciallagstiftningen särskilda regressbestämmelser.

---

<sup>34</sup> 25 § lov om erstatningsansvar.

<sup>35</sup> Se Møller, Erstatningsansvarsloven, 1999 s. 463.

<sup>36</sup> Se Dufwa, a.a. I nr 1332.

Också i *Tyskland* är ansvaret normalt solidariskt.<sup>37</sup> De skadeståndsskyldiga är i förhållande till varandra förpliktade till *lika delar*, såvida inte något annat är bestämt.<sup>38</sup> Det vanliga är dock att avvikande regler förekommer, antingen genom avtal eller genom andra lagregler.<sup>39</sup> Lagregler av detta slag finns såväl i BGB som i annan lagstiftning. Reglerna går antingen ut på att regressansvaret skall koncentreras eller att fördelningen skall ske efter skälighet.

Jämväl i *Frankrike* gäller regler om solidariskt ansvar för flera skadeståndsskyldiga som svarar för samma skada. Regressen mellan flera skadeståndsskyldiga i utomobligatoriska förhållanden är inte lagreglerad. I stället har de *kontraktsrättsliga reglerna* om regress i viss mån blivit vägledande. Den bestämmelse som tillämpas föreskriver att regressansvaret i princip är delat.<sup>40</sup> Vissa särskilda principer för fördelningen har emellertid uppställts. När samtliga inblandade svarar på grund av culpa tar man framförallt hänsyn till *skuldgraden*. Vilka regler som gäller vid regress mellan strikt ansvariga är oklart. Möjligen gäller i första hand en skälighetsbedömning och i andra hand att ansvaret fördelas lika. Föreligger vållande bara hos en medansvarig, medan den andre bär skärpt ansvar, får den som svarar på grund av vållande stå för hela skadeståndsansvaret i sista hand.

*Sammanfattningsvis* kan konstateras att det i samtliga ovan angivna länder, med undantag för Frankrike, finns lagregler om fördelningen av ansvaret mellan flera skadeståndsskyldiga. Vilka situationer som omfattas av regleringen varierar, liksom vilka omständigheter som skall beaktas. I Finland och England framhålls skuldgraden, medan man i Norge och Danmark poängterar ansvarsgrunden. I Tyskland föreskrivs en likadelning, men regeln har många undantag. Flera situationer där det kan bli aktuellt med en ansvarsfördelning har inte kunnat lösas genom lagreglering, utan frågorna har överlämnats till rättstillämpningen. Framförallt framstår det som oklart hur fördelningen skall ske mellan flera strikt ansvariga.

---

<sup>37</sup> § 840 första stycket Bürgerliches Gesetzbuch (BGB).

<sup>38</sup> § 426 BGB.

<sup>39</sup> Avvikande regler finns t.ex. avseende arbetsgivarens ansvar för arbetstagarens vållande, § 840 andra stycket BGB, och för den som svarar enligt vissa regler om strängt ansvar, se § 840 tredje stycket BGB.

<sup>40</sup> Se artikel 1214 i code civil.

## 10.5 Överväganden

Om flera är skadeståndsskyldiga för en och samma skada - företag, privatpersoner, staten eller en kommun – svarar de normalt *solidariskt*. Den skadelidande kan alltså kräva vem som helst av de ansvariga på hela skadeståndsbeloppet. Det ligger i sakens natur att den skadelidande i första hand vänder sig till den av de ansvariga som utan vidare kan betala skadeståndet, t.ex. den som tecknat ansvarsförsäkring eller staten. Frågan blir därefter om den som gjorts primärt ansvarig kan vända sig mot en medansvarig för att få igen dennes del av det utbetalade beloppet. Det spörsmål som skall diskuteras är alltså hur ansvaret skall fördelas mellan de solidariskt skadeståndsskyldiga.

Som framgått reglerar inte skadeståndslagen den slutliga fördelningen av ansvaret mellan flera skadeståndsskyldiga, något som ofta ansetts som en *lucka i lagstiftningen*. I dag får man i stället falla tillbaka på allmänna principer som har utbildats i doktrin och rättspraxis. En grundläggande regel är härvid att en *skälighetsbedömning* skall ske. I princip anses den som svarar på grund av vållande vara skyldig att bära skadan framför den strikt ansvarige. I allmänhet anses också den som själv gjort sig skyldig till oaktsamhet regressansvarig mot den som bara är ansvarig på grund av annans vållande, t.ex. arbetsgivare som bär principalansvar enligt 3 kap. 1 § SkL.<sup>41</sup>

Det är tveksamt i vad mån *undantag* förekommer från dessa principer. Rättspraxis om ansvarsfördelningen är sparsam och rättsfallen härrör från tiden före skadeståndslagens tillkomst då synen på skadeståndsfrågor inte var densamma som nu. Med skadeståndslagen kom bl.a. den allmänna inställningen till försäkringens betydelse att ändras. Den särskilda jämningsregeln i 3 kap. 6 § SkL hänvisar direkt till försäkringsförhållandena. Även vid tillämpningen av den allmänna regeln om jämkning av oskäligt betungande skadestånd spelar föreliggande försäkringar en viktig roll.<sup>42</sup> I båda fallen behandlas s.k. självförsäkrare, varmed avses någon som med hänsyn till omfattningen av sina intressen och resurser avsiktligt underlåtit att teckna ansvarsförsäkring, som om försäkring funnits. Försäkringsförhållandena spelar vidare en väsentlig roll vid tillämpningen av skälighetsregeln om barns och psykiskt sjukas skadeståndsansvar.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Se avsnitt 10.2.2 och 10.2.4.

<sup>42</sup> 6 kap. 2 § SkL.

<sup>43</sup> 2 kap. 4 och 5 §§ SkL.

Ibland antas sådana resonemang också påverka fördelningen mellan solidariskt ansvariga.

I den enda moderna regeln om fördelningen av solidariskt ansvar, 32 kap. 8 § andra stycket miljöbalken, hänvisas till grunden för skadeståndsansvaret, möjligheterna att förebygga skadan och omständigheterna i övrigt.<sup>44</sup> Även i detta sammanhang anses försäkringsförhållandena spela en viktig roll. Andra förhållanden som anses inverka på fördelningen är graden av skuld och om någon i högre grad än andra kan anses ha orsakat skadan, liksom också i vems intresse det skadegörande handlandet skedde.<sup>45</sup> Dessa förhållanden inverkar även vid ansvar enligt skadeståndslagen. Hur sådana omständigheter skall vägas mot grunden för ansvaret, strikt ansvar eller ansvar för vållande, är emellertid ovisst. I de vanliga fall då skadeståndet betalats av ett försäkringsbolag lär en mängd olika faktorer påverka bedömningen när bolaget överväger regresskrav, också sådana som saknar stöd i lag eller rättspraxis. Rättsläget är på detta vis i stora delar oklart.

En ansvarsfördelning med hänsyn enbart till *ansvarsgrunden* kan leda till resultat som framstår som otillfredsställande eller i vart fall som svårförenliga med tankegångarna bakom gällande skadeståndsregler. Att den som svarar strikt för en skada alltid skall ha rätt till återkrav mot den som svarar på grund av vållande strider mot grundsatsen att företag som driver en farlig verksamhet bör bära hela eller en väsentlig del av den risk verksamheten innebär. En sådan regel leder exempelvis till att den som bär strikt ansvar för farlig verksamhet kan kräva tillbaka utbetalt skadestånd i dess helhet från en privatperson som är medansvarig för olyckan, även om dennes vårdslöshet är ringa. Även en princip att den som själv gjort sig skyldig till oaktsamhet alltid har regressansvar mot den som svarar på grund av anställdas vållande kan leda till säregna resultat. Ett litet företag vars ägare oaktsamt vållat en skada skulle i sista hand få bära denna i förhållande till ett storföretag, vars anställda platschef är medansvarig.

Det kan naturligtvis sägas att konsekvenserna av huvudregeln om fördelning med hänsyn till ansvarsgrunden inte alltför ofta behöver bli så stötande. Om ansvarsförsäkring föreligger på båda sidor blir fördelningen en uppgörelse mellan två försäkringsbolag. Det kan visserligen tyckas omotiverat att den ena försäkringen belastas med hela skadan men man kan knappast tala om något orimligt resultat av

<sup>44</sup> Se avsnitt 10.2.5.

<sup>45</sup> Jfr NJA 1937 s. 264

regeln. Vidare kan jämningsregeln i 6 kap. 2 § SkL skydda en medansvarig utan försäkringsskydd mot ett oskäligt betungande regresskrav. När de båda ansvariga står i kontraktsförhållande till varandra, t.ex. i det vanliga fall då dels en byggherre, dels en entreprenör är skadeståndsskyldiga mot tredje man, regleras ofta ansvarsfördelningen i avtalet mellan dem. Bristen på rättspraxis från senare år kan bero på att det oklara rättsläget i praktiken inte vållar så stora svårigheter när en skada skall regleras.

Trots detta har vi funnit goda skäl för att i skadeståndslagen införa en regel om ansvarsfördelningen som tillåter en mera nyanserad bedömning av fördelningsfrågan än den som torde anses möjlig för närvarande. Även om det inte går att slå fast några helt klara riktlinjer för fördelningen kan en lagregel i vart fall ge bättre ledning för rättstillämpningen än dagens rättsläge. I regeln kan anges de viktigaste omständigheter som skall vägas in vid den skälighetsbedömning som blir avgörande. Det kan tilläggas att fördelningsfrågan står i nära samband med principerna för försäkringsbolagens regressrätt. Det är naturligt att samtidigt med den nya regleringen av regressrätten också införa en fördelningsregel som bl.a. blir tillämplig på rätten till återkrav från en ansvarsförsäkring. Att märka är att regeln skall tillämpas vid fördelningen både mellan personer som ansvarar på grund av brott och mellan privatpersoner eller företag som svarar på grund av vållande eller bär strikt ansvar. Regeln bör utformas så att den passar alla dessa situationer.

Som framgår av det föregående anser vi att *ansvarsgrunden* inte bör vara ensamt avgörande för fördelningen mellan de ansvariga. Skillnaden mellan olika typer av ansvar bör visserligen spela en väsentlig roll i sammanhanget, men även andra omständigheter bör beaktas. Tidigare har nämnts en rad olika faktorer som i dag anses kunna vägas in i bedömningen. Härvid är *graden av vållande* på ömse sidor så viktig att den särskilt bör nämnas i bestämmelsen. Den som uppsåtligt vållat en skada skall i sista hand bära ansvaret framför den som bara gjort sig skyldig till oaktsamhet, men det finns också anledning att beakta om någon annars kan anses bära huvudskulden till en inträffad skada. Ett annat förhållande som i praktiken lär spela en roll är att en av de ansvariga i övervägande grad orsakat skadan. En hänvisning till graden av vållande ger möjlighet att beakta också detta.

Vid tillämpningen av olika regler i skadeståndslagen skall man som nämnts ofta låta föreliggande *försäkringar och försäkringsmöjligheter* påverka bedömningen. Sådana omständigheter ansågs också böra få en väsentlig betydelse för ansvarsfördelningen enligt de tidigare



förslagen av 1966 års Skadeståndskommitté och Försäkringsrättskommittén.<sup>46</sup> Enligt vad som förut utvecklats har vi en annan inställning till försäkringsbolagens regressrätt än dessa kommittéer. Vårt förslag innebär att denna rätt inte skall inskränkas vid skadeförsäkring och i konsekvens med detta bör man inte heller begränsa möjligheten för ansvarsförsäkringen att återkräva utbetalt skadestånd från en medansvarig på den grund att denne saknar försäkringsskydd. Man kan i dag utgå från att alla företagare är ansvarsförsäkrade. Vad gäller privatpersoner har de allra flesta hemförsäkring, vilket inbegriper ansvarsförsäkring.<sup>47</sup> Den som avstått från ett sådant skydd bör bära följderna av detta och inte få någon särskild förmån i förhållande till andra parter. Skulle i något fall ett regresskrav leda till oskäliga konsekvenser skyddas ofta den ansvarige av jämningsregeln i 6 kap. 2 § SkL.

Vi anser alltså att det saknas skäl att särskilt hänvisa till försäkringsförhållanden i lagtexten. Uppräkningen bör emellertid avslutas med en hänvisning till *omständigheterna i övrigt*, vilket gör det möjligt att någon gång beakta också sådana förhållanden. En medansvarig kan exempelvis av ursäktliga skäl stå utan fullständigt försäkringsskydd därför att regresskravet är så stort att det överstiger maximibeloppet i en ordinär ansvarsförsäkring eller därför att ansvarsförsäkring av försäkringstekniska skäl inte kan tecknas. I sådana fall kan det vara rimligt att delvis lägga ansvaret på den regressande sidan, även när inte jämningsregeln i 6 kap. 2 § SkL är tillämplig.

Också andra förhållanden bör vägas in vid en skälighetsbedömning. En faktor som 32 kap. 8 § andra stycket miljöbalken särskilt nämner är möjligheterna att *förebygga skada*, en annan är i *vems intresse* en skadegörande handling har vidtagits.

En regel om fördelningen av ansvaret mellan solidariskt skadeståndsskyldiga i skadeståndslagen kommer också att bli tillämplig på *speciallagstiftningens område* om inte annat föreskrivs, se 1 kap. 1 § SkL. Som nämnts tidigare förekommer en rad regler som innebär att den som är strikt ansvarig har regressrätt mot den som svarar på grund av vållande. Detta är sålunda fallet med 8 § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, 5 kap. 47 § första stycket andra meningen lagen (1933:269) om ägofred och 6 § första stycket andra meningen lagen (1934:459) om tillsyn över hundar och katter. Dessa regler är mindre nyanserade än den nu föreslagna bestämmelsen i skadeståndslagen. Även om man inte kan konstatera

<sup>46</sup> Se avsnitt 10.3.

<sup>47</sup> Se avsnitt 9.3.

att de medfört några olämpliga resultat i rättstillämpningen bör det vara möjligt att väga in andra omständigheter än ansvarsgrunden. Reglerna i fråga bör därför upphävas.

Däremot anser vi att vissa andra speciella fördelningsregler bör behållas. Det gäller den särskilda bestämmelsen om förhållandet mellan ägare och nyttjanderättshavare i 10 kap. 7 § ellagen (1997:857) och den frakträttsligt färgade bestämmelsen i 7 kap 1 § sjölagen (1994:1009). I den mån regresstalan med stöd av regeln i sjölagen riktas mot anställd, är denne för övrigt skyddad genom bestämmelsen i 4 kap. 1 § SkL.

Någon ändring i återkravsreglerna i trafikskadelagen anser vi inte motiverad. Fördelningen mellan trafikförsäkringen och skadeståndsansvariga bygger på grundläggande tankegångar bakom denna lagstiftning som vi saknar anledning att ifrågasätta i detta sammanhang.

Vad gäller bestämmelserna i 32 kap. 8 § andra stycket miljöbalken, torde de synpunkter som ligger bakom vårt förslag i stora drag överensstämma med tankarna bakom miljöbalkens regel. Det föreligger i och för sig goda skäl att enbart ha en reglering i skadeståndslagen som också skulle vara tillämplig på miljöbalkens område. Vi anser emellertid att det inte är lämpligt att ta upp frågan i detta sammanhang och avstår därför från att föreslå några ändringar i miljöbalken. Med hänsyn till den nära sakliga överensstämmelsen mellan miljöbalkens fördelningsregel och den regel vi föreslår i skadeståndslagen bör detta inte medföra några beaktansvärda svårigheter när det gäller att fördela ansvaret mellan parter av vilka den ena svarar enligt miljöbalken och den andra enligt andra regler.

Enligt allmänna principer tillämpas nya skadeståndsregler endast på skadefall som inträffar efter ikraftträdandet. Någon särskild övergångsbestämmelse om detta behövs inte.

# 11 Konsekvenser av förslagen

## 11.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag

Enligt 14 § kommittéförordningen skall kommittén beräkna och redovisa de ekonomiska konsekvenserna av sina förslag. Det gäller förslag som påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller enskilda och förslag som innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt. Kommittén skall enligt 15 § kommittéförordningen även bedöma konsekvenserna av förslagen för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag.

Kommitténs förslag i avsnitt 7 att låta arbetsgivare få en självständig rätt till *kompensation för sjuklön m.m.* från den ansvarige skadevållaren kan naturligtvis få ekonomiska konsekvenser för både offentliga och privata arbetsgivare. Som framgått är det emellertid omöjligt att beräkna vad sjuklönekostnaderna uppgår till i de fall när en anställd har skadats och det finns en ansvarig skadevållare. Det är också svårt att uppskatta de transaktionskostnader som kan uppkomma när arbetsgivaren framställer sina krav. Vår bedömning är att det i allt fall bör vara ekonomiskt fördelaktigt för arbetsgivarna att få denna möjlighet och särskilt för de små företagen där kostnaderna när en anställd är sjukskriven i 14 dagar kan vara mycket kännbara.

Vad gäller de övriga förslagen så innebär förslaget om *försäkringsbolagens regressrätt* i avsnitt 9 i realiteten en anpassning till rådande situation varför några särskilda ekonomiska effekter inte bör uppkomma och inte heller påverka de små företagen. Förslaget om *regressrätt mellan solidariskt ansvariga* bör inte heller medföra några sådana konsekvenser.

## 11.2 Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet

Kommittén skall enligt 15 § kommittéförordningen analysera förslagens betydelsen för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Vad gäller förslaget om rätt till *kompensation för sjuklön m.m.* har kommittén i avsnitt 7.7.1 konstaterat att det är sannolikt att antalet skador inte minskar nämnvärt genom denna möjlighet. Vi menar också att förslaget förmodligen är försumbart vad gäller konsekvenserna för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Samma bedömning gäller för de *övriga förslagen*.

## 11.3 Övrigt

Våra förslag torde inte ha någon betydelse för de övriga intressen som anges i 15 § kommittéförordningen.

## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)

#### 5 kap. Skadeståndets bestämmande

**3 a §** *Om en arbetsgivare betalat sjuklön under sjukperiod enligt 7 § lagen (1991:1047) om sjuklön till en anställd som tillfogats personskada, har arbetsgivaren rätt till ersättning för vad som betalats ut samt de arbetsgivaravgifter som avses i skattebetalningslagen (1997:483).*

I enlighet med vad som förordas i avsnitt 7.7.1 föreskrivs i denna nya paragraf att arbetsgivare kan kräva ersättning för utgiven sjuklön när sjukfallet orsakats av en ersättningsskyldig skadevållare. Det förutsätts givetvis att sjukfrånvaron och därmed arbetsgivarens kostnad beror på personskadan. Om en arbetstagare, som redan är sjukskriven av annan anledning, tillfogas en personskada ger detta inte arbetsgivaren rätt till ersättning såvida inte personskadan leder till att arbetsgivaren får större sjuklönekostnader än han annars skulle ha haft.

Arbetsgivarens rätt till återkrav omfattar vad som utgetts i såväl lagstadgad som avtalsbaserad sjuklön under sjuklöneperioden. Sjuklöneperioden omfattar de första 14 dagarna av en sjukperiod under vilken arbetstagaren inte utför arbete åt arbetsgivaren. Förluster som avser tiden efter sjuklöneperioden omfattas inte av arbetsgivarens rätt till ersättning. Med sjuklön avses både lön och andra anställningsförmåner, exempelvis fri eller subventionerad bostad. Förutom sjuklönen har arbetsgivaren rätt till ersättning för dit hänförliga arbetsgivaravgifter som avses i skattebetalningslagen. Denna hänvisning täcker förutom socialavgifter dels allmän löneavgift enligt lagen därom och dels särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster enligt lagen därom.

Det bör framhållas att det här inte rör sig om ett vidgat ansvar för ren förmögenhetsskada eftersom arbetsgivarens skada i dessa fall är en följd av en personskada. En ekonomisk förlust som är en följd av

att någon annan har tillfogats person- eller sakskada räknas inte som en ren förmögenhetsskada utan som en tredjemansskada.<sup>1</sup> Att ersättning utgår till tredje man betraktas som ett undantag från principen att endast den som omedelbart drabbas av en skada kan ha rätt till skadestånd. Ett tidigare lagreglerat undantag från denna princip finns emellertid redan vad gäller ersättning till efterlevande för begravningskostnader och för förlust av underhåll (se 5 kap. 2 § SkL). Även arbetsgivarens kostnader för sjuklön blir genom den nya bestämmelsen i 5 kap. 3 a § SkL en ersättningsgill tredjemansskada.

## 6 kap. Gemensamma bestämmelser

1 § Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

*Ersättning till arbetsgivare enligt 5 kap. 3 a § kan jämkas om den anställda har medverkat till skadan på sätt som anges i första stycket eller om vållande på arbetsgivarens sida har medverkat till skadan.*

Jämkning av skadestånd enligt första, andra eller tredje stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

En princip i svensk rätt är att skadestånd för personskada kan jämkas på grund av medvållande endast om den skadelidande själv på visst sätt har medverkat till sin skada. Vid skadeståndskrav av efterlevande till en omkommen person kan dock jämkning ske om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet. Som kommittén har konstaterat i avsnitt 7.7.2 bör det inte komma i fråga att arbetsgivaren ges en rätt till återkrav av hela sjuklönen i de fall *arbetstagaren* uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan och därför själv får vidkännas en jämkning av skadeståndet. Har *arbetsgivaren* eller någon som denne ansvarar för varit medvållande till den anställdes skada bör ersättningen till arbetsgivaren också kunna jämkas. Denna situation skiljer sig inte från andra fall där någon medverkat till sin egen ekonomiska förlust. Här finns det inte

---

<sup>1</sup> Jfr prop. 2000/01:68 s. 31.

skäl att begränsa jämningsmöjligheten till fall då sådant medvållande är uppsåtligt eller grovt vårdslöst. Paragrafen har kompletterats i enlighet med vad nu sagts.

4 § Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem.

*Vad de solidariskt ansvariga har betalat i skadestånd skall slutligen fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, graden av vållande på ömse sidor samt omständigheterna i övrigt.*

I det nya andra stycket regleras den slutliga fördelningen av det solidariska ansvaret mellan de skadeståndsskyldiga. Avgörande blir en skälighetsbedömning där omständigheterna i det enskilda fallet spelar en väsentlig roll. I paragrafen anges vissa speciella faktorer som i särskild grad bör påverka prövningen.

Vad som i första hand skall beaktas är *grunden för ansvaret*, dvs. om skadeståndsansvar föreligger på grund av eget eller annans vållande eller enligt någon regel om strikt ansvar. En rimlig utgångspunkt är att det slutliga ansvaret bör läggas på den som själv har varit vållande till skadan framför den som endast svarar för annans vållande. Det finns dock inte alltid skäl att göra skillnad mellan ansvar för eget och för annans vållande. Om oaktsamhet föreligger hos ledningen av ett företag, hos andra anställda eller på båda håll kan många gånger vara svårt att urskilja. Det ligger då nära till hands att enbart fästa vikt vid att ansvaret grundas på vållande inom företaget. När vållande föreligger på båda sidor eller båda sidor svarar strikt utan att oaktsamhet förekommer på något håll bör som huvudregel ansvaret fördelas lika. När mera graverande förhållanden förekommit hos personer i ansvarig ställning kan det dock vara rimligt att lägga större del av ansvaret på denna sida. Om en part svarar för vållande hos en entreprenör eller annan självständig medhjälpare eller dennes folk är det naturligt att ansvaret slutligen får läggas på medhjälparen.

Om vållande förekommit bara på ena sidan medan den andra parten bär strikt ansvar bör den senare i allmänhet kunna återkräva utbetalat skadestånd av den vållande. Om den strikt ansvarige bedriver en *farlig verksamhet* kan det emellertid finnas skäl att låta den farliga verksamheten delvis bära risken. Detta kan motiveras av att lagstiftaren funnit att verksamheten skall bära ett skärpt ansvar för uppkommande skador.<sup>2</sup> Kan man också konstatera vållande inom det

<sup>2</sup> Jfr 10.2.2 om regress från trafikförsäkringen.

företag som svarar strikt förefaller det rimligt att låta detta bära större delen av skadan. Man kan då säga att två faktorer talar till företagets nackdel.

I lagtexten nämns vidare *graden av vållande* på ömse sidor. Har uppsåt förekommit hos bara en av de ansvariga står det klart att ansvaret slutligen bör stanna på denne. Om båda parter uppsåtligt samverkat till skadan kan det finnas anledning till en mera nyanserad bedömning.<sup>3</sup> Förutom det allvarliga i de begångna gärningarna på ömse sidor kan det också finnas skäl att beakta andra omständigheter som t.ex. i vems intresse handlingen företagits. Också om en oaktsamhet på ena sidan är avgjort mera allvarlig än på motsidan kan detta påverka bedömningen.

I många situationer kan orsakssambandet spela en viktig roll för fördelningen. Handlandet på ena sidan kan framstå som den avgörande faktorn i skadeförloppet medan den medansvarige visserligen bidragit till skadan men på ett mindre direkt vis. Det kan då förefalla rimligt att låta den som medverkat mest aktivt svara för större delen av skadeståndet.

Slutligen nämns *omständigheterna i övrigt*. Som tidigare utvecklats finns möjlighet att ta hänsyn till förhållanden av skilda slag som bidrar till att en viss fördelning framstår som rimlig. Härvid bör försäkringsförhållandena bara i mera speciella fall få påverka bedömningen. Den omständigheten att en av de ansvariga har ansvarsförsäkring bör normalt inte medföra att han behandlas annorlunda än en medansvarig som saknar försäkringsskydd. Det hindrar dock inte att man undantagsvis kan ta hänsyn till att regresskrav drabbar en medansvarig särskilt hårt, även om inte skadeståndet är oskäligt betungande på sätt som anges i 6 kap. 2 § SkL. Ett exempel är när staten och en enskild person solidariskt svarar för en skada som inte går att täcka genom försäkring. Det kan då förefalla väl strängt att låta staten återkräva hela beloppet av den enskilde på grund av att han gjort sig skyldig till vållande eller i särskild grad kan anses ha medverkat till skadan. Ett annat sådant fall kan vara när en tonåring saknar försäkringsskydd på grund av att hans föräldrar försummat att skaffa en ansvarsförsäkring som täcker ansvaret för hemmavarande barn. Det är inte alltid rimligt att låta föräldrarnas försumlighet gå ut över barnen när de utsätts för regresskrav från ett försäkringsbolag.

Fördelningsregeln gäller också ansvar i *kontraktsförhållanden*, om inte annat framgår av avtal mellan de solidariskt ansvariga.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Jfr NJA 1937 s. 264.

<sup>4</sup> 1 kap. 1 § SkL.



Vad angår det fallet att *flera än två* svarar solidariskt för en skada, bör fördelningen mellan dem ske efter samma linjer som nu har angetts. Återkrav mot medansvarig bör i första hand ske endast upp till det belopp som denne svarar för enligt den slutliga fördelningen i enlighet med de principer som följer av 1 kap. 2 § andra stycket skuldebrevslagen.<sup>5</sup>

I allmänhet bör man vid en fördelning efter de angivna riktlinjerna kunna komma fram till ett resultat som ter sig rimligt från olika synpunkter. Skulle det slutliga ansvaret för någon av de medansvariga ändå framstå som oskäligt betungande kan jämkning ske med stöd av 6 kap. 2 § SkL.

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

**12 §** Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

*Ersättning till arbetsgivare enligt 5 kap. 3 a § skadeståndslagen kan jämkas om den anställde har medverkat till skadan på sätt som anges i första stycket eller om vållande på arbetsgivarens sida har medverkat till skadan.*

Jämkning enligt första, *andra eller tredje* stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

I 12 § trafikskadelagen har motsvarande ändringar gjorts som i 6 kap. 1 § SkL.

---

<sup>5</sup> Jfr SOU 1975:103 s. 186.

### 12.3 Förslaget till lag om ändring i brottsskadelagen (1978:413)

5 § Brottsskadeersättning med anledning av personskada bestäms enligt 5 kap. 1–3 och 4–5 §§ skadeståndslagen (1972:207). Livränta betalas dock endast när ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes framtida vård eller försörjning. Livränta värdesäkras enligt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor.

Brottsskadeersättning med anledning av kränkning bestäms enligt 5 kap. 6 § första stycket skadeståndslagen.

Brottsskadeersättning med anledning av sakskada bestäms enligt 5 kap. 7 § skadeståndslagen.

I fråga om brottsskadeersättning tillämpas också 6 kap. 3 § skadeståndslagen. Rätten till brottsskadeersättning faller dock inte bort, om en ansökan om ersättning före dödsfallet gjorts hos Brottsoffermyndigheten.

Som anförts i avsnitt 4.4.6 bör brottsskadeersättning inte utgå till arbetsgivaren. Hänvisningen till 5 kap. 1–5 §§ SkL i denna paragraf har ändrats så att den inte omfattar 5 kap. 3 a § .

### 12.4 Förslaget till lag om ändring i patientskadelagen (1996:799)

9 § När patientskadeersättning bestäms avräknas ett belopp om en tjugonedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller när ersättningen bestäms. *Avräkning görs i första hand från annan ersättning än som avses i 5 kap. 3 a § skadeståndslagen (1972:207).*

Som redovisats i avsnitt 7.7.2 har kommittén funnit att arbetsgivarens rätt till ersättning inte bör begränsas genom den självrisk som avräknas från patientskadeersättningen. 9 § patientskadelagen har ändrats så att detta kommit till uttryck i bestämmelsen.

## 12.5 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

### 15 kap. Om befordran av passagerare och gods

27 § Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast

1. av passageraren eller dennes rättsinnehavare
2. vid dödsfall, av den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207)
3. av arbetsgivare som har rätt till ersättning enligt 5 kap. 3 a § skadeståndslagen.

Även när det gäller krav på ersättning för personskada enligt sjölagen bör arbetsgivaren beredas möjlighet till kompensation för utgiven sjuklön. Paragrafen har ändrats så att detta blir möjligt vilket medfört vissa redaktionella ändringar av bestämmelsen.

## 12.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1991:1395) om försäkring mot kostnader för sjuklön enligt 17 § lagen (1991:1047) om sjuklön

14 a § *Om ersättning för sjuklön betalats ut från försäkringen inträder försäkringskassan intill det utbetalade beloppet i arbetsgivarens rätt till ersättning enligt 5 kap. 3 a § skadeståndslagen (1972:207).*

I enlighet med vad som angetts i avsnitt 7.7.2 föreskrivs här att försäkringskassan har regressrätt för vad som utgivits från en försäkring mot kostnader för sjuklön.

## 12.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal

**25 §** Vid skadeförsäkring inträder försäkringsgivaren i den försäkrades rätt till skadestånd med anledning av skadan, i den mån denna omfattas av försäkringen och ersätts av försäkringsgivaren. Detsamma gäller vid olycksfalls- eller sjukförsäkring i fråga om ersättning för sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som försäkringsgivaren har åtagit sig att ersätta med det verkliga beloppet.

Vid personförsäkring får försäkringsgivaren inte kräva tillbaka försäkringsersättning utöver vad som följer av första stycket från den som framkallat försäkringsfallet eller annars är ersättningsskyldig med anledning av detta. Försäkringsvillkor av annan innebörd är utan verkan.

---

1. Denna lag träder i kraft den ....

2. I stället för 25 § första stycket i den nya lydelsen gäller äldre bestämmelser för försäkringar som har meddelats före ikraftträdandet.

3. I stället för 25 § andra stycket i den nya lydelsen gäller äldre bestämmelser om försäkringsfallet har inträffat före ikraftträdandet.

25 § FAL ges enligt avsnitt 9.9 ett nytt innehåll och det första stycket innebär att försäkringsbolagen får full regressrätt vid skadeförsäkring och för sådan ersättning enligt olycksfalls- och sjukförsäkring som utgår för verklig förlust. Inget hindrar dock att bolagen inskränker regressrätten genom avtalsvillkor eller regressöverenskommelser.

Det andra stycket innebär att det blir förbjudet att regressa vid sådan personförsäkring som är summaförsäkring, inbegripet livförsäkring. Bestämmelsen är – till skillnad från vad som nu gäller – tvingande.

Övergångsbestämmelserna till första stycket innebär att äldre lagstiftning fortfarande gäller för försäkringsavtal som träffats före ikraftträdandet. Detta torde i de flesta fall inte innebära någon större förändring eftersom flertalet avtal om skadeförsäkring innehåller villkor om full regressrätt. Sådana villkor påverkas inte av den ändrade regleringen. Skulle försäkringsavtalet inte innehålla någon särskild bestämmelse i ämnet fortsätter den äldre lagregeln att vara tillämplig till dess att avtalet ändras. Om avtalet innebär att regressrätten är inskränkt kan försäkringstagaren tänkas ha intresse av detta förhållande, t.ex. då skadan vållats av någon som han själv aldrig skulle vilja kräva på skadestånd. Med tanke på sådana fall bör inskränkningen gälla under hela avtalstiden.

Vad gäller det andra stycket medför övergångsbestämmelserna att om försäkringen har meddelats före ikraftträdandet men skadan in-

träffar efteråt så är det inte möjligt att framställa regresskrav från en summaförsäkring även om villkoren skulle medge detta.

## **12.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart**

Förslaget enligt avsnitt 10.5 innebär att 8 § skall upphöra att gälla och vid regress mellan flera skadeståndsskyldiga tillämpas i stället 6 kap. 4 § andra stycket SKL.

## **12.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1933:269) om ägofred**

### **5 kap. Om skadestånd samt om rätt att bättra annans hägnad och att intaga annans hemdjur**

**47 §** Kommer någons hemdjur olovligen in å annans ägor och gör därå skada, vare djurets ägare pliktig ersätta skadan, ändå att han ej är därtill vållande.

Vad nu stadgats om ägare till hemdjur gälle ock den, som mottagit djuret till underhåll eller nyttjande.

Förslaget enligt avsnitt 10.5 innebär att första stycket andra meningen skall upphöra att gälla och vid regress mellan flera skadeståndsskyldiga tillämpas i stället 6 kap. 4 § andra stycket SKL.

## **12.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter**

**6 §** Skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare, ändå att han ej är vållande till skadan.

Vad nu stadgats om ägare till hund gälle ock den som mottagit hunden till underhåll eller nyttjande.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller inte för skada som orsakas av en tjänstehund när en polisman använder den i tjänsten, om den skadelidande har betett sig på ett sådant sätt att det har varit påkallat att ingripa mot honom.

Vid tillämpningen av tredje stycket skall med polisman likställas sådan vaktpost eller annan som vid försvarsmakten tjänstgör för bevakning eller för att upprätthålla ordning.

Förslaget enligt avsnitt 10.5 innebär att första stycket andra meningen skall upphöra att gälla och vid regress mellan flera skadeståndsskyldiga tillämpas i stället 6 kap. 4 § andra stycket SKL.