

Bakomliggande variablers betydelse vid fastställande av skadeståndsansättning

av Ragnild Ekelund och Anita Malmqvist



Ragnild Ekelund
ragnild.ekelund@kungsbacka.se

Hur skadeståndsansättning ska fastställas finns reglerat i lagstiftningen, i regelverk och i gällande praxis. Är detta tillräckligt för att garantera att alla får likvärdig bedömning? Finns det yttre variabler som kan påverka ersättningen? Får den som är välutbildad högre ersättning? Får män högre ersättning än kvinnor? Får den som anlitar ett juridiskt ombud en högre slutlig ersättning? Och påverkas ersättningen av om man tidigare var beroende av ekonomiskt och socialt stöd från samhällets sida?



Anita Malmqvist
anita.malmqvist@folksam.se

Detta var några av de frågor vi ställde när vi bestämde oss för att skriva vår magisteruppsats om bakomliggande variablers betydelse vid fastställande av skadeståndsansättning.

Inledning

Vi har båda arbetat med skadeståndsansättningar, men utifrån olika perspektiv. Ragnild arbetade, när vi började skriva, som enhetschef i Backa, ansvarig för ekonomiskt bistånd enligt Socialtjänstlagen (försörjningsstöd/socialbidrag). Anita har i många år arbetat inom försäkringsbranschen med skadeståndsrätt.

Våra samtal började under första terminen med diskussioner om de samordningsproblem som finns. De personer som har sin försörjning helt eller delvis från socialtjänsten får inget försörjningsstöd när skadeståndsansättning betalas. Alla inkomster, även skadestånd eller tillgångar på banken, samordnas enligt lag. Detta gäller även om skadeståndsansätt-

ningen avser ideell ersättning, det vill säga ersättning för kvarstående besvär eller framtida merkostnader. Eventuell livränta äts upp av att bostadsbidraget minskas eller försvinner helt. Frågan blev speciellt aktuell med anledning av de enskilda och de familjer som hade drabbats av Backa-branden och fått någon form av skadeståndsansättning. De drabbades på nytt när skadeståndsansättningen kom att ses som en inkomst vid prövning av ekonomiskt bistånd. Så fortsatte och fördjupades

Anita Malmqvist är personskadereglerare på Folksam. Ragnild Ekelund är verksamhetschef, Stöd & Försörjning, Kungsbacka kommun.

Artikeln utgör ett sammandrag av en magisteruppsats i strukturerinriktat socialt arbete vid Institutionen för Socialt arbete vid Göteborgs universitet. Hela uppsatsen kan läsas på www.socialmobilisering.nu.

våra diskussioner och nya frågor formulerades. Är det verkligen lagstiftarens avsikt att det ska vara så här? Finns det någon lösning på problemet så att den skadade till någon del kan behålla någon del av ersättningen för skadan? Om personen i framtiden inte längre är beroende av försörjningsstöd har de ingen skadeståndsansättning kvar för exempelvis framtida merkostnader. För många av de skadade i Backabranden avsåg ersättningen betydande årliga merkostnader till följd av brännskador. Resultatet av de domar som finns är dock att all ersättning i princip ska ses som en inkomst.

I våra fortsatta diskussioner uppkom också frågan om det kan vara så att en välutbildad person får högre ersättning? Den personen kanske på ett mer framgångsrikt sätt kommunicerar med sin läkare och får på så sätt ett bättre medicinskt underlag inför prövningen av den medicinska invaliditetsgraden? Kan skaderegleraren lättare relatera till skadade i en social situation som liknar deras egen? Och om det skulle vara så, föreslår skaderegleraren då en högre ersättning för kostnader och olägenheter? Syns det sedan i nämndernas slutliga ersättningsförslag? Syftet med uppsatsen blev att sätta fokus på frågan om skadeståndsansättningen påverkades av olika sociala variabler så som kön, nationalitet, boende, arbete och utbildningsnivå. Under arbetets gång kom vi även in på frågan om betydelsen av att anlita ett juridiskt ombud, varför vi också har vägt in denna variabel.

En beskrivning av hur vi gick till väga

Vi valde att söka vårt material utifrån Trafikskadenämndens prövningar av ärenden. Det sker årligen många trafikolyckor med personskador och dessa personer får sin ersättning prövad utifrån Skadeståndslagen. Trafikskadenämnden har därmed en framträdande roll vid bildandet av praxis. Genom att välja detta

underlag fick vi personskadeärenden från hela landet. Materialet finns samlat på en plats och är lätt att få tillgång till. Alla åldersgrupper, män och kvinnor, olika bakgrunder och yrken, alla kan skadas i trafiken. Vi anser att vi med detta material kan göra generaliseringar till andra liknande skadeståndsrättsliga prövningar.

Vårt underlag består av 200 av de 3 444 ärenden som bedömdes i Trafikskadenämnden under år 2003¹. Materialet har vi bearbetat i dataprogrammet SPSS. Efter att arbetat med hela materialet har vi gjort följande uppdelningar. En grupp med de elva svårast skadade, nio män och två kvinnor, har plockats bort ur materialet då deras invaliditetsgrad och ersättningar i förhållande till övriga var betydligt högre och därför påverkar genomsnittet alltför mycket. Därefter har vi kvar ett material på 189 personer som vi har arbetat med. I denna grupp har alla en invaliditetsgrad mellan 10-49%. Deras diagnoser skiljer sig åt och det är 96 män och 93 kvinnor. Vi har sedan valt att bryta ner även detta material i en mindre grupp med liknande diagnos. I vårt material fanns det ett flertal skadade med diagnos nackskada, sammanlagt 109 personer, 65 kvinnor och 44 män. För att sedan kunna belysa vår ursprungliga fråga, avseende de fattigaste, har vi även urskilt ett material på 13 personer, som vi betecknar som underklass. Den gruppen består av 6 kvinnor och 7 män. Urvalet har vi gjort utifrån Baumans teorier och hans beskrivning av underklass.² I hans beskrivning omfattas underklassen bland annat av dem som uppstår försörjningsstöd, har avbruten grundskoleutbildning samt de som är förtidspensionärer med missbruksproblematik.

De variabler som vi har hämtat från urvalet av prövade ärenden i Trafikskadenämnden är bland annat inkomstuppgifter, civilstånd, utbildningsnivå, livränta, bolagens förslag på ersättningar, Trafikskadenämndens utlåtande samt anlåtande av juridiskt ombud eller inte.

Vi hade också för avsikt att väga in den skadades nationalitet men detta gick inte att utläsa ur materialet utan att registrera personnummer.

Resultat

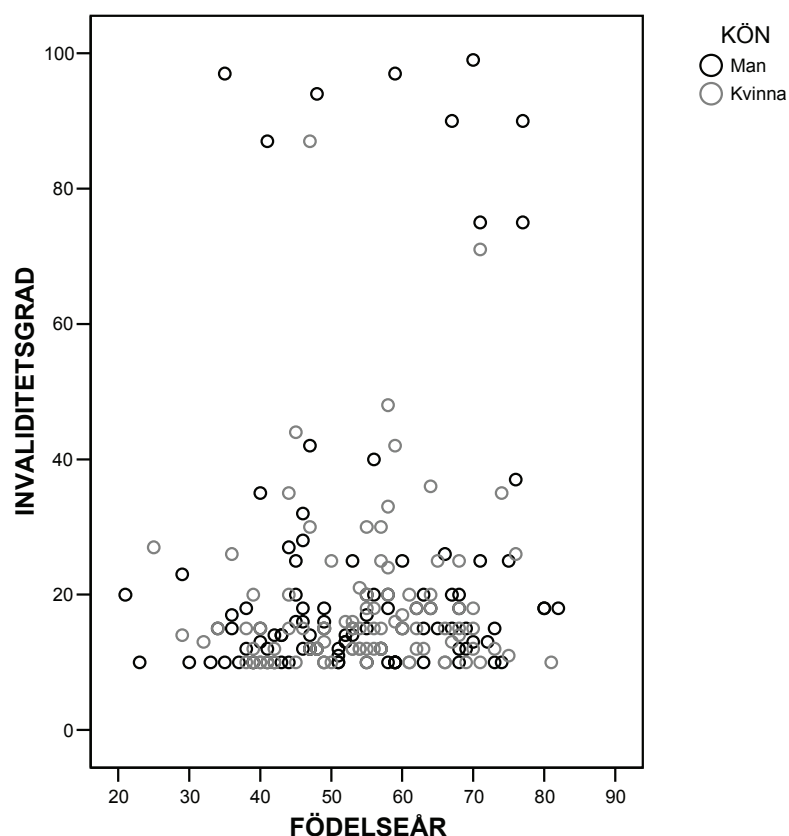
Vi har i denna artikel valt att presentera de resultat från vår uppsats som vi tror har ett bredare allmänt intresse. Till att börja med kan vi då se vårt underlag bestod av 95 kvinnor och 105 män. Männens medicinska invaliditetsgrad är i snitt 23 % och kvinnornas 18 %. Detta har sin huvudsakliga förklaring i att av de svårast skadade (>49 %) är nio män

och två kvinnor. Tar vi bort de elva svårast skadade får vi en genomsnittlig invaliditetsgrad hos kvinnorna på 17 %. För männen blir motsvarande siffra 16 %.

I figur 1 åskådliggörs detta och det framkommer också att svårt skadade män finns i alla åldrar, men med en tonvikt mot yngre män.

Vid en jämförelse av handläggningstiderna kan vi se att det inte är de svårast skadade, som har de längsta handläggningstiderna, utan de med invaliditetsgrader under 20 %. Den genomsnittliga handläggningstiden för män är 7,6 år och för kvinnor 8,6 år. Ett annat sätt att jämföra handläggningstiderna, är att se hur

Figur 1 Spridningsdiagram som redovisar invaliditetsgrader fördelat mellan män och kvinnor



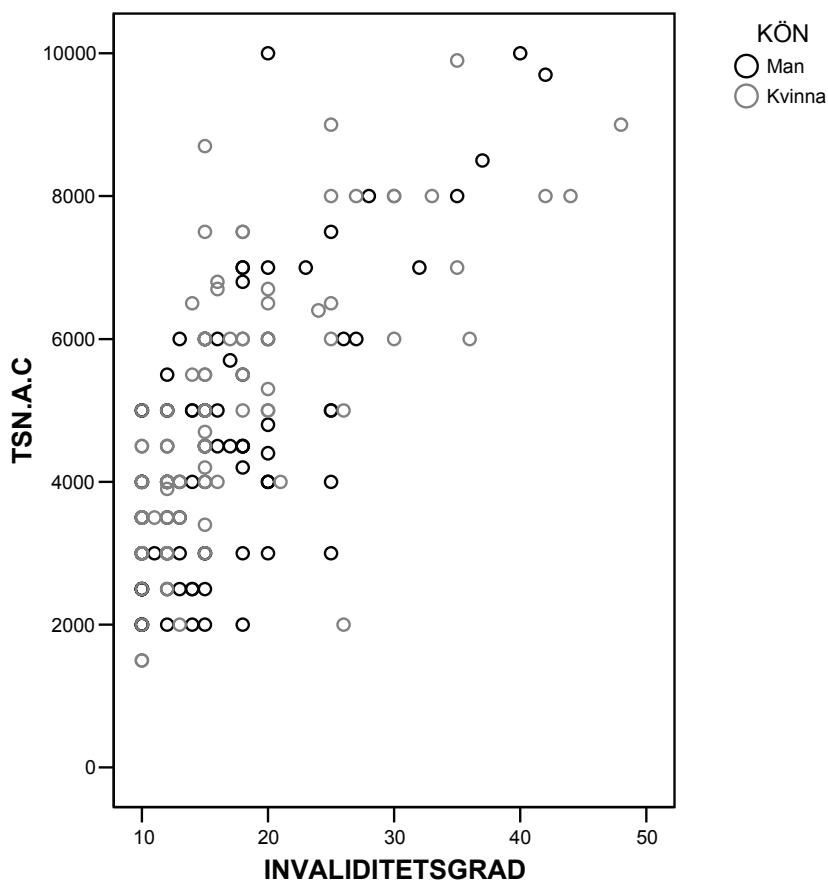
många som fått sin ersättning slutprövad inom sju år från skadedagen. Det visar sig att 35 % av männens slutersättning är prövad efter sju år medan motsvarande siffra för kvinnorna, är knappt 20 %. Orsaken till skillnaden i handläggningstid har vi inte närmare undersökt. Vad vi däremot konstaterat är att annan forskning visar att kvinnor får vänta längre på rehabilitering.³ De har en svagare position på arbetsmarknaden och de får en mindre del av omskolningsresurserna.⁴ Därtill kan ju självklart graviditeter och det faktum att kvinnor tar ut största delen av föräldraförsäkringen förklara den längre handläggningstiden för

kvinnor. Om det finns ytterligare förklaringar kan vi inte uttala oss om.

Vår undersökning bekräftar det alla "vet"; att ersättningen för kostnader och olägenheter ökar om man är svårare skadad. Figur 2 visar emellertid att ersättningarna är relativt spridda och en person som har en invaliditetsgrad om cirka 25 % kan få en ersättning för kostnader och olägenheter som varierar mellan 2 000 kr och 9 000 kr/år. Observera att denna ersättning inte inkluderar "ersättning för anspänning i arbete" då det i så fall skulle ha kunnat motivera den stora skillnaden.

I vårt material har 70 % av de skadade anlitat

Figur 2. Spridningsdiagram som visar invaliditetsgrad 10-49 % i relation till ersättning för kostnader och olägenheter fördelat mellan män och kvinnor.



ett juridiskt ombud. Undersökningen visar att yngre personer anlitar ombud i högre grad än äldre och ju högre utbildningsnivå den skadade har desto vanligare är det att anlita ombud. I tabell 1 redogör vi för den ideella ersättningen och livräntan fördelat mellan män och kvinnor, med eller utan ombud.

Tabell 1. Invaliditetsgrader, ersättningar i form av livränta och kostnader och olägenheter i jämförelse (10-49 % med. inv.) mellan de som anlitat ombud och de som inte anlitar ombud utifrån kön.

Ombud	Ideell ersättning (A,C)			
	Inv.grad grad skadad	TSN	Bolag	Livränta
Nej				
Kvinna genomsnitt	17,1	4 471	4 310	20 282
Man genomsnitt	16,4	4 413	3 673	16 700
Totalt N=59	16,6	4 369 59	3 901 53	17 975
Ja				
Kvinna genomsnitt	17,1	5 122	4 886	35 872
Man genomsnitt	16,0	4 443	4 092	22 152
Totalt N=130	16,6	4 819 130	4 525 121	29 751

Som skadad utan ombud för du din egen talan hos bolaget. Som kvinna, utan ombud, föreslås din ersättning av bolaget till 4 310 kr/år. Därefter ska ärendet enligt gällande regler prövas av Trafikskadenämnden och ersättningen föreslås då bli 4 471 kr/år.

Om du istället väljer att anlita ett ombud föreslår bolaget en ersättning på 4 886 kr, det vill säga drygt 500 kronor mer än om du inte anlitar ombud. Förslaget prövas i Trafikskadenämnden och de föreslår en ersättning om 5 122 kr. Om ärendet inte prövats i nämnd och ombud inte anlitas blir således ersättningen drygt 800 kr/år lägre än med ombud och nämndsprövning, trots att invaliditetsgraden är densamma, 17,1 % i genomsnitt. Se tabell 1.

För att konkretisera detta har vi räknat ut

vilka faktiska skillnader det blir för en 25-årig kvinna när ersättningen utbetalas som ett engångsbelopp (kapitaliseras med faktor 18,8 utifrån fastställt tabellverk).

Kvinna 25 år utan ombud erhåller utifrån bolagets förslag	82 000 kr
Kvinna 25 år utan ombud får efter prövning i Trafikskadenämnden	85 000 kr
Kvinna 25 år med ombud erhåller utifrån bolagets förslag	92 000 kr
Kvinna 25 år med ombud får efter prövning i Trafikskadenämnden	97 000 kr

När vi, som vi gjort tidigare, tittar på årsbeloppen kan det tyckas som om skillnaderna är mycket små, men när de räknas om till slutersättningar blir skillnaderna betydligt större. I exemplet med den 25-åriga kvinnan är skillnaden mellan det högsta och lägsta förslaget 15 000 kr. Här syns vikten av att handläggaren på bolaget får merkostnaderna och olägenheterna styrkta och väl beskrivna.

Ett annat område vi fördjupat oss i är tjänstgöringsgrad före och efter olyckan. Vi har undersökt om utbildning, kön, anlitan av ombud samt i viss mån diagnos, påverkar förändringen av tjänstgöringsgraden. När vi jämför tjänstgöringsgrad före och efter skadan kan vi se att de som valt att anlita ombud minskar sin tjänstgöringsgrad i större omfattning än övriga. Orsaken till detta kan vi inte uttala oss om. Det kan vara så att den personliga information som den skadade får från ett ombud innebär att man vågar gå ner i tjänst i större omfattning. Det skulle också kunna vara så att när den skadade inser att han inte klarar sitt arbete söker han ombud i högre grad. Vi har dock inte undersökt när ombudet kommer in i skaderegleringen, varför vi inte kan fastställa orsaken till resultatet. När vi undersöker tjänstgöringsgraden ytterligare finner vi att kvinnornas tjänstgöringsgrad totalt sett var något högre än männens före trafikolyckan. Efter olyckan råder det omvända förhållandet, det vill säga, att männen arbetar mer än kvinnorna, se tabell 2 (nästa sida).

Tabell 2. Tjänstgöringsgrad i procent som oskadad, jämfört med tjänstgöringsgrad i procent efter olyckan, fördelat mellan män och kvinnor

	Tjänstgöringsgrad	
	Oskadad	Skadad
Man (N=105)	71,9	31,6
Kvinna (N=95)	76,6	25,2
Totalt (N=200)	74,2	28,6

Tjänstgöringsgraden före trafikolyckan stiger med ökad utbildningsnivå. Efter olyckan återgick personer med gymnasieutbildning i högsta grad följt av högskoleutbildade. De högskoleutbildade minskade dock sin tjänstgöringsgrad i störst omfattning, tabell 3.

Tabell 3. Tjänstgöringsgrad i procent som oskadad jämfört med tjänstgöringsgrad i procent efter olyckan fördelat utifrån utbildningsnivå

	Tjänstgöringsgrad	
	Oskadad	Skadad
Grundskola (N= 55)	50,1	12,7
Gymnasium (N= 92)	79,1	35,5
Högskola (N= 53)	90,6	32,9
Totalt (N=200)	74,2	28,6

Utifrån våra frågeställningar, där vi ville undersöka sambandet mellan kön, utbildningsnivå och invaliditetsgrad, har vi fördelat den genomsnittliga invaliditetsgraden mellan kvinnor och män, kopplat till utbildningsnivå, i tabell 4. Om man tittar på hela vårt urvals genomsnitt, så har män med grund- eller gymnasieutbildning en betydligt högre genomsnittlig invaliditetsgrad än högskoleutbildade män. För kvinnor finns inte motsvarande skillnad.

Tabell 4. Invaliditetsgraden kopplat till utbildningsnivå och fördelat på kön

	Utbildningsnivå			Totalt
	Grundskola	Gymnasium	Högskola	
Kvinnors invaliditetsgrad i genomsnitt (N=95)	18,3	18,0	19,0	18,4
Mäns invaliditetsgrad i genomsnitt (N=105)	23,1	24,5	16,9	22,6
Samtligas invaliditetsgrad i genomsnitt (N=200)	21,4	21,5	18,2	

För att finna svaret på våra ursprungliga frågor fann vi behovet av att kunna jämföra skador med samma diagnos. Alla variablerna ville vi kunna jämföra med varandra. Givetvis skiljer sig möjligheten till återgång i arbete, ersättningen för kostnader och olägenheter men också invaliditetsgraderna mycket åt om diagnoserna är för varierande. En handskada, jämfört med en skallskada eller en bäckenskada, påverkar naturligtvis den skadade på olika sätt. Den diagnos som förekommer mest frekvent är ”nackskada”. I vårt material hade vi som tidigare nämnts 109 personer, 65 kvinnor och 44 män, med diagnos nackskada. Här har vi sett att personer med nackskador, och då speciellt männen, minskar sin tjänstgöringsgrad betydligt mer än trafikskadade med andra diagnoser. Vi har funnit att det är fler kvinnor än män som drabbas och att kvinnornas medicinska invaliditetsgrad också i genomsnitt är högre. Högsta medicinska invaliditetsgraderna har kvinnor med hög utbildningsnivå som anlitat ombud. De får också den högsta ersättningen för kostnader och olägenheter.

I vår uppsats har vi studerat fattigdomsbegreppet och olika teorier omkring fattigdom i västvärlden. Vi har kunnat konstatera att det är svårt att utifrån nämndernas handlingar fastställa vilka som är fattiga/underklass. Utifrån de kriterier vi valt kan vi se att de som är lägst utbildade och har låga inkomster när olyckan sker, generellt skadas svårare; en medicinsk invaliditetsgrad om 31 % i genomsnitt, jämfört med 20 % för resterande. Deras ersättning jämkas till följd av rattfylleri eller grov vårdslöshet i större utsträckning och de anlitar ombud i mycket hög grad. Gruppen består av nästan lika många kvinnor som män. De hade en låg tjänstgöringsgrad när olyckan inträffade och ingen alls efter olyckan. Skadeståndslagens avsikt är inte att utjämna inkomstskillnader som fanns innan olyckan inträffade, men det framkommer att de fattigaste, trots det, generellt får en hög ersättning. Speciellt ersättningen avseende inkomstför-

Tabell 5. Underklassens invaliditetsgrader, tjänstgöringsgrad och ersättningar i form av livränta och kostnader och olägenheter i jämförelse med övriga skadade

Underklass	Tjänstgöringsgrad			Ideell ersättning (A,C)	
	Inv.grad	Oskadad	Skadad	TSN	Bolag
Kvinnor					
genomsnitt	32,7	17	0	9 083	8 300
N=6				6	5
Män					
genomsnitt	29,4	14	7	7 743	7 100
N=7				7	7
Totalt					
genomsnitt	30,9	15	4	8 361	7 599
N=13				13	12
Resterande					
genomsnitt	19,8	78	30	5 672	5 236
N=187				187	173

lust är hög efter prövningen i nämnden. Bolagens förslag är betydligt lägre och i många ärenden avstår bolagen från att lämna förslag.

I tabell 5 framkommer att underklassen har fått en högre kompensation för inkomstförlust och vi kan anta att detta beror på flera olika saker. De hade t ex före olyckan ingen anställning och saknar således tjänstepensionsförmåner. De är lågutbildade och yngre, vilket innebär att de förmodligen saknar eller har mycket låga ATP-poäng. Vi vet att ingen av dessa återgått i arbete och det är skälet till att de inte fått någon ersättning för anspänning i arbete (B).

Vårt resultat visar sammanfattningsvis att de fattigaste och de mest välutbildade får högst ersättning. Det är också dessa grupper som anlitar ombud i störst omfattning. Skillnaden mellan dessa grupper är dock att de fattigaste inte får behålla sin skadeståndersättning när rätten till försörjningsstöd och bostadstillägg prövas. Vår undersökning visar således också betydelsen av ett kunnigt nätverk och vikten av att ha ett juridiskt ombud.

Vårt resultat har lett till ytterligare frågor och en önskan om att fördjupa vår undersökning. Vi har för avsikt att under 2006 inhämta ett större material för att på så sätt kunna analysera de sociala faktorerna ytterligare och få svar på våra nya frågor.

Detta hoppas vi komma till nytta för de skadade, men också för dem som arbetar med att fastställa de slutliga ersättningarna.

Noter

- Vi valde att begränsa oss till januari och februari månad då sammanlagt 645 ärenden prövades. I bortfallet finns ärenden som handlar om prövningar enligt Reglementet för Trafikskadenämnden 4 § som innebär prövning på kundens begäran, dessa ärenden var inte aktuella för vår del då de behandlar sambandsfrågor, invaliditetsgrader under 10 % med mera. I bortfallet finns även ärenden där den slutliga ersättningen inte fastställs, så kallade delprövningar, prövningar till följd av dödsfall, ärenden som prövats som ett ärende men som består av flera olika skadetillfällen samt ärenden där nämnden föreslagit en allt i ett-ersättning (ersättning där nämnden inte tar ställning avseende belopp på enskilda poster, vanligtvis äldre personer). Slutligen har vi inte inkluderat omprövningar avseende inkomstförlust i avslutade ärende (Sk1.5 kap.5 §).
- Bauman, Z. (1998). *Arbete, konsumtion och den nya fattigdomen*. Uddevalla: Bokförlaget Daidalos AB.
- SOU 2000:78. *Rehabilitering till arbete, en reform med individen i centrum*. Stockholm: Nordstedts Tryckeri.
- Riksförsäkringsverket (1998) *RFV anser 1998:4*. Försäkringskassornas handläggning av ohälsöförsäkringarna.