

Trafikförsäkringen i Finland har internationellt sett stort täckningsomfång

av Janne Jumppanen



Janne Jumppanen
janne.jumppanen@vakes.fi

Det finska trafikförsäkringssystemet har under den senaste tiden väckt ett allt större intresse i de andra nordiska länderna, men också på ett bredare internationellt plan. Trafikförsäkringssystemen är baserade på de enskilda ländernas lagstiftningsmässiga historia och de är nära förbundna bl.a. med systemen för den sociala tryggheten. Modellen för Finlands nuvarande trafikförsäkringslagstiftning har i tiden tillkommit i samförstånd mellan de nordiska länderna. I fråga om finansieringen av försäkringssystemet och andra centrala detaljer har det förekommit t.o.m. mycket stora skillnader mellan de olika ländernas system. I och med att vi sedan en tid tillbaka befinner oss i ett läge som styrs av EG:s trafikförsäkringsdirektiv har det nordiska samarbetet tyvärr minskat.

I artikeln behandlas några drag i de nordiska trafikförsäkringssystemen där man kan notera vissa skillnader i förhållande till det genom trafikförsäkringsdirektiven reglerade systemet och belyses hur det nationella trafikförsäkringssystemet är förbundet med det helhets-system man valt i landet. Exempel på detta är den finska trafikförsäkringens princip om s.k. fullkostnadsansvar vid ersättning av sjukvårds- och rehabiliteringskostnader och det s.k. fördelningsystemet.

Strikt ansvar

I ett internationellt perspektiv har trafikförsäkringen traditionellt uppfattats som en ansvarsförsäkring, vars syfte är att ersätta skador som orsakats tredje part. Mycket senare än

i de nordiska länderna har man i andra länder börjat diskutera frågan om skydd för s.k. svagare parter. I ett ansvarssystem har man i fråga om vållande varit benägen att för barn, åldringar eller andra specialgrupper tillämpa lindrigare spelregler än för s.k. normala vägtrafikanter. Vid beredningen av det femte trafikförsäkringsdirektivet önskade man via direktivet införa denna princip i de europeiska trafikförsäkringssystemen, men på grund av att principen är kontroversiell blir den fortsatta beredningen av direktiven avgörande för frågan.

Janne Jumppanen är enhetsdirektör på Trafikförsäkringscentralens enhet för juridik och försäkring. Han är medlem i social- och hälsovårdsministeriets arbetsgrupp som bereder reformer i den finländska trafikförsäkringslagstiftningen.

I Finland frångick man det ansvarsförsäkringsbaserade systemet vid övergången till den nuvarande trafikförsäkringslagen, som trädde i kraft i början av 1960. Såsom lagens centrala princip har i stället antagits principen om objektivet, dvs. strikt ansvar. Enligt lagen ersätts en trafikskada även om ingen personligen är skadeståndsskyldig med stöd av att fordonet använts i trafiken. Förutsättningen för att en skada skall ersättas är endast att fordonet använts i trafiken och att detta har ett orsakssamband med den framkallade skadan. Fördenskull sägs det ofta att det finska systemet ligger nära ett socialförsäkringssystem. T.ex. personer som blivit överkörda av en bil är, oberoende av ålder, i regel berättigade till ersättning med stöd av bilens trafikförsäkring. Efter år 1980 har det endast i exceptionella fall varit möjligt att nedsätta ersättningen på grund av den skadelidandes eget förfarande eller att helt förvägra ersättning. Trafikförsäkringslagen bestämmer i 7 § 1 momentet att om någon uppsåtligt vållat sig personskada betalas ersättning endast i den mån övriga omständigheter bidragit till att skadan uppkommit. Om någon av grov oaktsamhet medverkat till uppkomsten av den personskada han lidit kan med stöd av samma moment ersättningen nedsättas eller förvägras enligt vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. Ersättningsskyddet är sålunda mycket täckande. Principen om strikt ansvar tillämpas dock inte vid trafikskador där fordon orsakat skada på annat motorfordon, fordon som löper på skenor eller person eller egen-dom som befann sig i ett sådant fordon.

Förarskydd

Ett nordiskt särdrag i trafikförsäkringssystem är det s.k. förarskyddet. I Finland har fordons ägare och innehavare med stöd av den obligatoriska lagstadgade försäkringen ett försäkringsskydd med samma innehåll som försäkringsskyddet för tredje parter. Sedan år

1968 har alla förarskydd ingått i alla finska trafikförsäkringar. Trafikförsäkringsdirektiven utgår från trafikförsäkring som grundar sig på ett ansvarsförsäkringssystem, och vid utarbetandet av direktiven har man inte beaktat att det i en del medlemsstater kan finnas system som bl.a. inkluderar förarskydd.

I artikel 3 i det första trafikförsäkringsdirektivet¹ bestäms om medlemsstaternas skyldighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemma-hörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Vad som avses med begreppet "ansvarsförsäkring för motorfordon" har lämnats åt medlemsstaterna att definiera i sin nationella lagstiftning. På förarens skador tillämpas systemet i alla fall inte. Med tanke på det fortsatta utvecklandet av direktiven bör därför speciell uppmärksamhet fästas vid att man inte äventyrar sådana system som företer särdrag t.ex. av typ förarskydd.

Trafikförsäkringens tillämpningsområde

Trafikförsäkringsdirektiven har utarbetats med den utgångspunkten att såsom bruk av fordon i regel avses trafik på allmän väg. Det område där trafikförsäkringslagstiftningen i de enskilda medlemsländerna tillämpas varierar från land till land. I Finland har trafikförsäkringen ett mycket brett täckningsomfång. Enligt trafikförsäkringslagen skall ett motorfordons ägare eller permanenta innehavare teckna en trafikförsäkring för motorfordon som används i trafik. Användning i trafik definieras inte i lagen. Den Bilansvarskommitté som beredde lagen konstaterade år 1957, att trafik är ett till vardagslivet hörande begrepp som det inte finns anledning till att definiera. I tillämpningspraxisen har begreppet genom tolkning utsträckts till att gälla nästan vilka som helst områden där man kan röra sig med fordon. Begreppet användning i trafik har avgränsats

i trafikförsäkringslagens 2 § t.ex. i jordbruksarbete och tävlingssituationer.

Fordon har definierats i det första trafikförsäkringsdirektivet. Med fordon avses där varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft, men som inte är spårbundet, samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat. På nationell nivå har medlemsstaterna haft olika tolkningar om vad som betraktas som motorfordon. Ända tills det femte trafikförsäkringsdirektivet trädde i kraft hade varje medlemsstat rätt att i sin lagstiftning bestämma att vissa fordon är befriade från försäkringsplikten. I § 1 i Finlands trafikförsäkringsförordning uppräknas de fordon som inte betraktas som motorfordon avsedda i lagen. Sådana fordon är motorredskap eller traktorer som har en konstruktiv hastighet på högst 15 kilometer i timmen och som inte behöver registreras, samt skördetröskor eller andra motorredskap som i gårdsbruk används för bärgning av skörd och som är befriade från registrering. Befriade från försäkringsplikten är också släpvagnar, släpslädar eller släpanordningar som befriats från registrering, samt motorförsedda fordon som är avsedda att framföras av barn och som på grund av sin konstruktion eller utrustning inte kan registreras.

Enligt det femte trafikförsäkringsdirektivet får medlemsstaterna fortfarande göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordonsförsäkring när det gäller vissa slag av fordon, men de bör säkerställa att skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon behandlas på samma sätt som skadelidande vid de olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon. Denna bestämmelse är ett bra exempel på hur formuleringar som uppkommit genom politisk kompromiss kan vara svåra att förstå och ännu svårare att införliva i den nationella lagstiftningen. Första momentet i den finska trafikförsäkringslagens nya 10 a § som trädde i kraft 4.7.2007 lyder:

”Har en trafikskada som inträffat i Finland orsakats av ett motorfordon som är normalt hemmahörande i Finland och för vilket det inte finns någon föreskriven skyldighet att teckna trafikförsäkring, svarar staten för skadan som om trafikförsäkring meddelats av staten.”

Det innebär att Statskontoret svarar för skador orsakade av fordon som enligt trafikförsäkringsförordningen är befriade från försäkringsplikten. Beträffande behandlingen av sådana fordon kommer det sålunda i fortsättningen att finnas lagstiftningsskillnader mellan de olika nordiska länderna.

Ersättning för trafikskada

Ersättningar från trafikförsäkringen är i regel primära i förhållande till andra lagstadgade förmåner. Om en skadelidande är berättigad till ersättning från något annat lagstadgat system, till exempel lagstadgade olycksfallsförsäkringen, samordnas ersättningarna eller trafikförsäkringen konstateras vara förmånens slutliga betalare.

Enligt 14 § i trafikförsäkringslagen ansvarar försäkringsbolagen solidariskt för ersättande av personskador. Lagrummet föreskriver att om den skadelidande med anledning av en och samma trafikskada har rätt till ersättning från två eller flera trafikförsäkringar svarar försäkringsbolagen för skadan en för alla och alla för en. Paragrafen bestämmer att försäkringsbolagen skall ta del i ersättningens erläggande i enlighet med vad som är skäligt med beaktande av vållande som framkommit och övriga omständigheter som förorsakat skadan, dock sålunda att om skadan förorsakats enbart av bristfällighet i ett fordon eller av vållande som ligger denna sida till last, utan att sådana omständigheter framgå beträffande annat eller andra fordon, betalas ersättningen från den trafikförsäkring som meddelats för det förstnämnda fordonet. Den som lidit skada har alltså i regel rätt att söka ersättning för

sina personskador från sitt eget fordonets trafikförsäkring. Ersättning behöver följaktligen inte sökas från trafikförsäkringen för motpartens fordon, men det rekommenderas om skuldfrågan är klar. Om det inte finns någon motpart ersätts skadorna också från det egna fordonets trafikförsäkring. De ersättningar som skadelidande är berättigade till för personskada får de sålunda alltid snabbt och på en gång från ett och samma försäkringsbolag. Frågor om hur skulden för trafikskadan fördelar sig fördröjer inte utbetalningen av ersättningar för personskador. De delaktiga fordonens försäkringsbolag utreder sinsemellan den slutliga skuldfördelningen.

Trafikförsäkringen i Finland har ett mycket stort täckningsomfång. Vid trafikskadeersättningar iakttas skadeståndslagen med vissa begränsningar som framgår av 6 § i trafikförsäkringslagen. På trafikskador tillämpas sålunda principen om full ersättning. Förutsättningen för att ersättning skall betalas är att kostnaderna står i orsakssamband med skador som personen ådragit sig i trafikolyckan. Den skadelidande har dock skyldighet att begränsa skadan, vilket innebär att han i regel bör utnyttja tjänster och alternativ som är förmånligast i pris.

I det finska systemet har ersättningsbeloppen för personskador inte begränsats. I ersättning för skada på egendom till följd av en trafikskada eller flera trafikskador som står i direkt samband med varandra betalas enligt trafikförsäkringslagen sammanlagt högst 3 300 000 euro från varje trafikförsäkring som svarar för skadan. I detta avseende avviker det nordiska tänkesättet från det genom trafikförsäkringsdirektiven tillkomna systemet där man genom minimiharmonisering fastställt vissa minimiansvarsgränser som skall tillämpas i alla försäkringsavtal.

Fullkostnadsansvar

Den senaste stora reformen i det finska trafikförsäkringssystemet skedde år 2005. Huvudregeln var tidigare att trafikförsäkringen och olycksfallsförsäkringen ersatte bara sjukvård inom den offentliga vårdsektorn. Sjukvårdskostnaderna ersattes till klientavgiftens belopp, dvs. det som kunden själv skulle ha fått betala för vården på hälsocentral eller allmänt sjukhus. Ersättningen för exempelvis poliklinikbesök var 22 euro och för vårdavgift på sjukhus 26 euro. Privatläkararvoden ersattes endast i undantagsfall. För täckande av kostnader för sjukvård av trafikskadade insamlade staten s.k. plåsterskatt från trafikförsäkrings- och olycksfallsförsäkringsbolagen. Denna särskilda avgift från bolagen uppgick år 2004 till sammanlagt 51,6 miljoner euro.

För trafikskador som inträffat efter 1.1.2005 övergick man till ett nytt system som innebär fullt kostnadsansvar. I det nuvarande systemet betalar försäkringsbolaget full ersättning till tjänsteproducenten för det som sjukvården kostar. Detta gäller såväl offentliga som privata vårdinrättningar. Försäkringsbolagen har som uppgift att ersätta kostnaderna för nödvändig vård vid kroppsskada eller sjukdom till följd av en trafikskada, men de har inte rätt att bestämma om vårdens innehåll och inte heller någon skyldighet att arrangera vård. Bolagets uppgift begränsar sig sålunda till att betala ersättningarna för trafikskadan.

Bolagen har getts möjlighet att inverka på sjukvårdskostnaderna genom att välja vårdplats för den skadade efter att den behandlande läkaren har konstaterat vårdbehovet. För att höja kostnadseffektiviteten kan bolaget även konkurrensutsätta olika vårdtjänster och deras producenter. Målet är att handla i samförstånd med patienten. Trafikskadepatienten måste få den sjukvård som den av olyckan orsakade kroppsskadan eller sjukdomen kräver enligt läkarens rekommendationer. Den

skadelidande kan vägra att acceptera den erbjudna vårdplatsen men i så fall blir hans rätt till ersättning för vården reducerad till att gälla enbart klientavgiften enligt lagen om klientavgifter inom hälso- och sjukvården.

Offentliga vårdinrättningar är skyldiga att inom utsatt tid sända det ersättningsansvariga försäkringsbolaget en anmälan om att sjukvård för en trafikskadepatient har inletts. Vårdinrättningar inom privatsektorn skall på annat sätt se till att betalningsförbindelse blir skaffad. Anmälan från en offentlig vårdinrättning skall bl.a. innehålla den skadades personuppgifter, uppgifter om trafikolyckan, kroppsskadans eller sjukdomens art, försäkringsbolaget, datum då vården inleddes, vårdåtgärder, vårdplan och kostnaderna för vården samt andra nödvändiga uppgifter för att bolaget skall kunna utfärda en betalningsförbindelse. När anmälan till försäkringsbolaget är gjord har vårdinrättningen rätt att få full ersättning för patientens vårdkostnader tills försäkringsbolaget genom betalningsförbindelse anvisar patienten till en annan vårdplats.

Övergången till det fulla kostnadsansvaret hade som mål att försnabba möjligheterna för en trafikskadad person att få vård, tillfriskna och återgå till arbetslivet. Ett annat mål var att förhindra onödiga ersättningskostnader för försäkringssystemet på grund av att vården dröjer. I det här skedet är det ännu för tidigt att samla tillförlitlig statistik om fullkostnadsansvarets effekter. Totalkostnadernas transparens kan dock anses ha ökat. Åtminstone till en början har också byråkratin tilltagit. Än så länge visar det statistiska materialet inte någon väsentlig förkortning i de tider som trafikskadade är arbetsoförmögna.² Den största enskilda betalningen för en skada fram till utgången av år 2006 var ca 432 000 euro.

Fördelningssystem

Fördelningssystemet innebär att den risk som hänförs sig till långsiktig prognostisering av

inkomstnivå-, levnadskostnads- och sjukkostnadsinflation och som anses vara icke försäkringsbar lämnas utanför försäkringsbolagets balansräkning som en icke fonderbar post.³

Sjukvårds- och rehabiliteringskostnader kan betalas ännu över 50 år efter en inträffad skada. Vid övergången till det beskrivna systemet där försäkringsbolagen direkt finansierar kostnaderna för sjukvård och rehabilitering var finansieringen av dessa långsvansade risker därför en central fråga. De lagstadgade försäkringsgrenarna i Finland hade redan före det fulla kostnadsansvaret ett särdrag: ett fördelningssystem med vilket finansieringen av vissa ersättningar enligt trafikförsäkringslagen, lagen om olycksfallsförsäkring och patientskadlagen sköts på det sätt som lagen för respektive försäkringsgren föreskriver. Genom fördelningssystemet finansierades redan före fullkostnadsreformen bl.a. indexhöjningarna av ersättningar som har formen av pensioner. Vid övergången till full kostnadsansvarighet inkluderades i lagstiftningen om fördelningssystemet de kostnader för sjukvård och medicinsk rehabilitering som den lagstadgade olycksfallsförsäkringen och trafikförsäkringen betalar över tio år efter det att skadan inträffat. Finansieringsmodellen förutsätter att det är fråga om en obligatorisk lagstadgad försäkring.

En förutsättning för ett fungerande fördelningssystem är även centralorganens roll i de lagstadgade försäkringarna. Enligt lagen måste alla försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring i Finland vara medlemmar i Trafikförsäkringscentralen. Försäkringsbolagen deltar årligen i finansieringen av förhöjningar, ersättningar och avgifter enligt trafikförsäkringslagen med fördelningsavgifter i proportion sin premieinkomst. Enligt trafikförsäkringslagens 18 b § meddelar Trafikförsäkringscentralen varje år försäkringsbolagen det relationstal som bestämmer beloppet av de fördelningsavgifter som behövs för finansieringen av fördelningssystemet i proportion till

fördelningsårets premieinkomst. Relations-
talet grundar sig på ett kalkylerat belopp av de
ersättningar enligt fördelningssystemet som
försäkringsbolagen och centralen beräknas
betala under fördelningsåret samt beloppen
av premieinkomsterna. Dessutom beaktas det
över- eller underskott (*fördelningssaldo*) som
bildas av skillnaden mellan fördelningsavgif-
terna och fördelningsersättningarna för de år
som föregår fördelningsåret.

Prissättning

En ofta ställd fråga gäller vad trafikför-
säkringen kostar. Eftersom det finska syste-
met i internationell jämförelse anses ha stort
täckningsomfång antar man vanligen att kost-
naderna för det måste vara betydande och
inverka på försäkringspremien. Genomsnitts-
premien i Finland ligger emellertid inte högre
än internationell medelnivå.⁴ År 2007 är trafik-
försäkringspremien för en personbil i genom-
snitt 611 euro, inklusive 22 % premieskatt.

Noter

- ¹ Rådets direktiv av den 24 april 1972 om
tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning
om ansvarsförsäkring för motorfordon och
kontroll av att försäkringsplikten fullgörs
- ² Aktuariedirektör Jarmo Jakobsson,
Olycksfallsförsäkringsanstaltens förbund
- ³ Martti Pesonen, Jakojärjestelmätyöryhmän
raportti 2005
- ⁴ Swiss Re, European Motor Markets, 2002