

Finlands trafikförsäkringsmodell är överlägsen den svenska

Sverige bör anamma den finländska modellen och låta försäkringsbolagen ta över hela ersättningsansvaret för trafikskadorna. Modellen har två stora fördelar: De som skadas i trafiken slipper bollas mellan olika instanser och försäkringsbolagen får starka ekonomiska incitament att agera snabbt och effektivt. Detta gynnar de som skadas i trafiken. Sveriges nuvarande system sätter inte den skadades intressen främst.

FMK har tidigare lyft fram det finländska trafikförsäkringssystemet som ett föredöme och det gläder oss att borgerliga alliansen i sin budgetmotion nu föreslår en trafikförsäkring enligt finländsk modell. Men vi motsätter oss att ökade kostnader läggs på bilisterna. Många finländska normalbilister betalar i dag lägre premier än svenska.

Den finländska modellen bör införas främst med hänsyn till den trafikskadades intressen och effektivitetsvinsterna med modellen bör göra det möjligt att införa modellen på ett för bilisterna kostnadsneutralt sätt. Regering och riksdag kan neutralisera den höjning av trafikförsäkringspremien som blir en nödvändig följd av ett utökat ansvar för trafikförsäkringsbolagen, om den politiska viljan finns.

Varje år anmäls mellan 50 000 och 55 000 personskador i trafiken till försäkringsbolag i Sverige. Den som drabbas av en personskada ska få stöd och hjälp att få sin skada reglerad på ett enkelt och effektivt sätt. Det ska inte ta onödigt lång tid att komma tillbaka till ett normalt liv. Korrekt ersättning ska betalas utan krångel och omständlig byråkrati. Den skadedrabbades behov bör alltid komma i första hand. Om detta är nog de flesta överens. Men så är det inte alltid i Sverige i dag.

I Sverige måste den som skadats i en trafikolycka kräva ersättning från två håll – ibland tre – för eventuell inkomstförlust. Den skadade har under de första veckorna rätt till ersättning från arbetsgivaren och därefter från Försäkringskassan. Men eftersom sjukpenningen inte uppgår till 100 procent av inkomstförlusten måste krav också riktas mot trafikförsäkringsbolaget. Här börjar problemen. Reglerna skiljer sig åt i de båda systemen.

Försäkringskassan tar enbart hänsyn till nedsättning i arbetsförmågan. Försäkringsbolaget gör en mer nyanserad bedömning. Är det fråga om en arbetsskada blir hanteringen extra krånglig. Eftersom den skadade alltid måste utnyttja sin rätt till ersättning från den allmänna försäkringen *innan* ersättning från trafikförsäkringen kan betalas ut uppstår problem i de fall när Försäkringskassan anser att den skadade inte har rätt till sjukpenning, trots att det är uppenbart att hon/han inte kan arbeta vidare i sitt nuvarande yrke. Skyldigheten att överklaga Försäkringskassans beslut ligger på den som skadats – inte på försäkringsbolaget.

Om Försäkringskassan och trafikförsäkringsbolaget inte har samma uppfattning i en fråga hamnar den skadedrabbade i kläm. Det säger sig självt att detta inte är ett bra system.

I Finland har man lagt hela ansvaret för att ersätta såväl person- som egendomsskador i samband med trafikolyckor på trafikförsäkringen. Har den som skadats rätt till ersättning så får han också ersättningen – han behöver inte först vända sig till Försäkringskassan eller motsvarande för att få sin rätt prövad där. I det finländska systemet täcker trafikförsäkringen också sjukvårdskostnader i akutskedet och all annan ersättning till den som skadats i en trafikolycka, exempelvis ersättning för kostnader, sveda och värk samt lyte och men.

En fördel är att kostnaderna för trafikskadorna synliggörs på ett mycket klagörande sätt. En annan fördel är att försäkringsbolagen har ett ekonomiskt ansvar och får bära hela den ekonomiska risken av sitt handlande – eller sin brist på handlande – i varje skadeärende. Detta gör bolagen mer aktiva i sin skadereglering och den skadade behöver därför inte riskera att bli hänvisad till ”någon annan” för att få sin ersättning.

I Finland fungerar även rehabiliteringen av trafikskadade – det gör den inte i Sverige. Där finns dessutom en särskild lag om rätt till rehabilitering med tydligt angivet ansvar. I Finland kan försäkringsbolaget inte skylla på att pengarna för rehabilitering ”har tagit slut för i år”.

Kritiker av den finländska modellen har pekat på att den inte erbjuder rehabilitering åt alla. Det stämmer att Finland har ett selektivt system. Man satsar på dem som har förutsättningar att rehabiliteras och lyckas i 65 procent av fallen, vilket är en mycket hög siffra.

Personer med små möjligheter att rehabiliteras tas om hand på ett humant och individanpassat sätt. I stället för att ”tvinga” personer med små möjligheter att komma tillbaka på arbetsmarknaden in i kurser och arbetsträning så ger man dem en livränta, en ersättning motsvarande vad de skulle ha tjänat om olyckan inte hade inträffat.

Regering och riksdag bör dra lärdom av Finlands humana system, där det ekonomiska ansvaret är tydligt och klart. Där har försäkringsbolagen drivkrafterna som gör att de handlägger trafikskador och rehabiliteringsärenden snabbt. En svensk försäkringsreform skulle gynna både individen och samhället. Även Sverige kan sätta den skadade i centrum.

Håkan Söderlindh vd FMK

Ola Schönning tidigare chefsjurist på Trafikförsäkringsföreningen