



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens
offentliga
utredningar

1969:58

Justitie-
departementet

Sou Ref
1969:58 A

Rättssociologisk undersökning av skadestånds- rätten

SOU

Förberedande utredning av Jan Hellner
Stockholm 1969

Statens offentliga utredningar 1969

Kronologisk förteckning

1. Faktisk brottslighet bland skolbarn. Esselte. Ju.
2. Om sexuallivet i Sverige. Esselte. U.
3. Ny sjuarbetsbetslagslag. Esselte. K.
4. Bostadsrätt. Esselte. Ju.
5. Utsökningsrätt IX. Norstedt & Söner. Ju.
6. Offentliga tjänstemäns bisysslor. Esselte. C.
7. Kungörelseannonsering. Beckman. Ju.
8. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium I. Elevenkät. Esselte. U.
9. ADB inom inskrivningsväsendet. Esselte. Ju.
10. Ny gruvlag. Svenska Reproduktions AB. Ju.
11. Internationell adoptionsrätt. Norstedt & Söner. Ju.
12. Regionmusik. Esselte. U.
13. Förenklad obligationshantering. Esselte. Fi.
14. Filmen - censur och ansvar. Hæggsström. U.
15. Växtförädlingsrätt. Esselte. Jo.
16. Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. Esselte. Fi.
17. Nya mynt. Esselte. Fi.
18. Ett renare samhälle. Berlingska Boktryckeriet, Lund. S.
19. Ny valteknik. Esselte. Ju.
20. Ämbetsansvaret. Norstedt & Söner. Ju.
21. Skogsindustri i södra Sverige. Esselte. I.
22. De svenska hamnarna. Esselte. K.
23. De svenska hamnarna. Bilagor. Esselte. K.
24. Ekonomisystem för försvaret. Svenska Reproduktions AB. Fö.
25. Planering och programbudgetering inom försvaret. Esselte. Fö.
26. Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. Esselte. K.
27. Länsplanering 1967. Esselte. I.
28. Sexualkunskapen i gymnasiet. Esselte. U.
29. Idrott åt alla. Esselte. H.
30. Skogsbeskattningen. Esselte. Fi.
31. Olja i beredskap. Svenska Reproduktions AB. H.
32. Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. Esselte. Jo.
33. Militära tjänstgöringsåldrar. Esselte. Fö.
34. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. Esselte. Fö.
35. Bättre utbildning för handikappade. Esselte. S.
36. Läkemedelsindustrin. Esselte. Fi.
37. Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. Almqvist & Wiksell, Uppsala. U.
38. Yttrandefrihetens gränser. Norstedt & Söner. Ju.
39. Taxe-systemet i Postverkets tidningsrörelse. Esselte. K.
40. Frivilligförsvaret 2. Hemvärnet. Esselte. Fö.
41. Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. Hæggsström. Ju.
42. Skattebrotten. Norstedt & Söner. Fi.
43. Nytt lantmäteri. Svenska Reproduktions AB. C.
44. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II. Lärarenkät. Esselte. U.
45. Fordonsbeskattningen. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.
46. Läkemedelsförsörjning i samverkan. Esselte. S.
47. Mellanskolans ledning. Esselte. U.
48. Vidgad samhällsinformation. Esselte. Ju.
49. Lokaliserings- och regionalpolitik. Esselte. I.
50. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Norstedt & Söner. Ju.
51. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Bilaga 3. Norstedt & Söner. Ju.
52. Narkotikaproblemet. Del III. Samordnade åtgärder. Esselte. S.
53. Narkotikaproblemet. Del IV. Socialmedicinska och kliniska undersökningar. Esselte. S.
54. Kapitalbeskattningen. Norstedt & Söner. Fi.
55. Sjömansbeskattningen. Svenska Reproduktions AB. Fi.
56. Vägplan 1970. Esselte. K.
57. Vägplan 1970. Bilagor. Esselte. K.
58. Rättsociologisk undersökning av skadeståndsrätten. Beckman. Ju.



Statens offentliga utredningar

1969:58

Justitiedepartementet

Rättssociologisk undersökning av skadeståndsrätten

Förberedande utredning av Jan Hellner
Stockholm 1969



Rättssociologisk
undersökning av
skadeståndsrätten

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom beslut den 7 juli 1966 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för justitiedepartementet att tillkalla en sakkunnig för att undersöka möjligheterna att genomföra en rätts-sociologisk undersökning av försäkrings inverkan på skadeståndslagstiftningen och söka utarbeta riktlinjer för en sådan undersökning.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen den 14 juli 1966 professor Jan Hellner såsom sakkunnig. Fil. lic. Jan Jung förordnades den 15 februari 1967 att såsom expert biträda utredningsmannen. Jur. kand. Gunnar Nord förordnades den 29 augusti 1968 att biträda utredningen.

Såsom sakkunniga med motsvarande uppdrag har förordnats i Danmark professor Bernhard Gomard, i Finland jur. dr Tauno Suontausta och i Norge professor Knut S. Selmer. Det nordiska samarbetet har koordinerats av professor Selmer. Överläggningar mellan de nordiska sakkunniga har ägt rum den 11 och 12 november 1966 i Oslo, den 14 mars och den 22 september 1967 i Stockholm samt den 14 och 15 mars 1968 i Kö-

penhamn. Mellan de nordiska sakkunniga har en viss arbetsfördelning skett, så att den svenske utredningsmannen utarbetat en redogörelse för tidigare rättssociologiska undersökningar av ersättningsförhållandena vid personskador — här redovisad såsom bilaga — och den danske sakkunnige gjort en sammanställning av tidigare undersökningar rörande personskador i allmänhet.

Utredningsmannen företog mars—april 1967 en studieresa till USA.

En preliminär delrapport avgavs den 7 juli 1967.

Sedan uppdraget att undersöka möjligheterna att genomföra en empirisk undersökning och söka utarbeta riktlinjer för denna nu slutförts får jag vördsamt överlämna en förberedande utredning om rättssociologisk undersökning av skadeståndsrätten. Den förordnade experten biträder de framställda förslagen.

Stockholm den 12 december 1969

Jan Hellner

Die deutsche Literaturgeschichte ist eine Wissenschaft, die sich mit der Entwicklung der deutschen Literatur beschäftigt. Sie untersucht die Entstehung, den Wandel und die Wirkung von literarischen Werken über die Jahrhunderte hinweg. In der Vergangenheit wurde die Literaturgeschichte oft als reine Beschreibung von Texten angesehen, während sie heute zunehmend auch soziale, kulturelle und politische Kontexte in Betracht zieht. Die Forschungsmethoden haben sich von der reinen Textanalyse hin zu interdisziplinären Ansätzen wie der Literatursoziologie oder der Kulturwissenschaften erweitert. Ein zentraler Aspekt ist die Frage nach der Rolle der Literatur in der Gesellschaft und die Identifizierung von literarischen Bewegungen und Strömungen.

Die deutsche Literaturgeschichte hat eine lange Tradition, die bis in das 18. Jahrhundert zurückgeht. In dieser Zeit wurde die Literatur oft als Spiegelbild der Nation betrachtet, wobei die Rolle des Dichters als nationaler Repräsentant betont wurde. Im 19. Jahrhundert gewann die historische Methode an Bedeutung, wobei Autoren wie Goethe und Schiller in den Mittelpunkt der Betrachtung rückten. Die 20. und 21. Jahrhundert haben die Literaturgeschichte durch neue Theorien wie die Psychoanalyse, die Strukturalismus oder die Postmoderne stark beeinflusst. Diese Ansätze haben dazu beigetragen, die Komplexität von Texten zu entschlüsseln und die Rolle des Lesers in der Literatur zu hinterfragen. Heute ist die deutsche Literaturgeschichte ein dynamisches Feld, das kontinuierlich neue Erkenntnisse über die deutsche Kultur und ihre literarische Produktion liefert.

Innehåll

Kapitel 1 <i>Inledning</i>	7	Kapitel 4 <i>Vissa principiella frågor</i>	27
1.1 Lagförslag och lagstiftning	7	4.1 Skadeståndets funktioner	27
1.2 Nordiska rådets initiativ och rekommendation	8	- 4.2 Administrationen av ersättnings-systemet	30
1.3 Närmare om uppdraget och dess utförande	9	4.3 Reformbehovet och planläggningen av empiriska undersökningar av skadeståndsrätten	31
Kapitel 2 <i>Samband mellan försäkring och skadestånd enligt gällande svensk rätt</i>	11	4.4 Utredningsresurser m.m.	34
- 2.1 Ersättningsformer och försäkringar på den skadelidandes sida	11	Kapitel 5 <i>Planläggningen av undersökningen</i>	36
2.1.1 Personskador	11	5.1 Allmänna riktlinjer	36
2.1.2 Sakskador	15	5.2 Ersättningsförhållandena vid personskador	36
2.2 Försäkringar på skadevällarens sida	15	5.3 Skador genom biltrafik	40
2.2.1 Försäkringar som täcker skador i allmänhet	15	5.4 Administrativa förhållanden	42
2.2.2 Försäkringar som täcker speciella typer av skador	17	5.5 Vissa särskilda skadesituationer	45
2.2.3 Skadestandsregler som direkt påverkas av försäkringsmöjligheten	18	5.5.1 Olycksfall i arbete m.m.	45
2.3 Slutsatser	19	5.5.2 Skador orsakade av barn	46
Kapitel 3 <i>Tidigare undersökningar</i>	20	5.5.3 Skador genom våldsbrott m.m.	46
3.1 Empiriska undersökningar av rättssystemet	20	5.6 Ersättning för invaliditet m. m.	47
- 3.2 Undersökningar av skadeståndsrätten i andra länder	21	5.6.1 Allmänt	47
3.3 Nordiska undersökningar rörande skadestandsreglerna vid trafikskador m. m.	25	5.6.2 Rehabilitering	48
		5.6.3 Bestämmande av förlust genom invaliditet	48
		5.6.4 Kapital och livränta som ersättning för invaliditet	50
		5.6.5 Ersättning för förlust av höga arbetsinkomster	51
		5.7 Preventionen. Skadestandsreglernas förankring i rättskänslan	52
		5.7.1 Skadeståndets preventiva funktion	52

5.7.2 Skadestandsreglernas gen-
 svar i rättskänslan 56

5.8 Sammanfattning 57

**Bilaga Undersökningar rörande ersätt-
 ningssystemet vid personskador,
 särskilt skador till följd av biltra-
 fik och olycksfall i arbete, i USA,
 Canada och England 59**

23 Kapitel 1. Inledning

27 1.1 Bakgrund och syfte

27 1.2 Syftet med undersökningen

30 1.3 Avgränsning av undersökningen

31 1.4 Metod

34 1.5 Avgränsning av undersökningen

35 1.6 Avgränsning av undersökningen

36 1.7 Avgränsning av undersökningen

38 1.8 Avgränsning av undersökningen

40 1.9 Avgränsning av undersökningen

42 1.10 Avgränsning av undersökningen

44 1.11 Avgränsning av undersökningen

46 1.12 Avgränsning av undersökningen

48 1.13 Avgränsning av undersökningen

50 1.14 Avgränsning av undersökningen

52 1.15 Avgränsning av undersökningen

54 1.16 Avgränsning av undersökningen

56 1.17 Avgränsning av undersökningen

58 1.18 Avgränsning av undersökningen

60 1.19 Avgränsning av undersökningen

62 1.20 Avgränsning av undersökningen

64 1.21 Avgränsning av undersökningen

66 1.22 Avgränsning av undersökningen

68 1.23 Avgränsning av undersökningen

70 1.24 Avgränsning av undersökningen

72 1.25 Avgränsning av undersökningen

74 1.26 Avgränsning av undersökningen

76 1.27 Avgränsning av undersökningen

78 1.28 Avgränsning av undersökningen

80 1.29 Avgränsning av undersökningen

82 1.30 Avgränsning av undersökningen

84 1.31 Avgränsning av undersökningen

86 1.32 Avgränsning av undersökningen

88 1.33 Avgränsning av undersökningen

90 1.34 Avgränsning av undersökningen

92 1.35 Avgränsning av undersökningen

94 1.36 Avgränsning av undersökningen

96 1.37 Avgränsning av undersökningen

98 1.38 Avgränsning av undersökningen

100 1.39 Avgränsning av undersökningen

102 1.40 Avgränsning av undersökningen

104 1.41 Avgränsning av undersökningen

106 1.42 Avgränsning av undersökningen

108 1.43 Avgränsning av undersökningen

110 1.44 Avgränsning av undersökningen

112 1.45 Avgränsning av undersökningen

114 1.46 Avgränsning av undersökningen

116 1.47 Avgränsning av undersökningen

118 1.48 Avgränsning av undersökningen

120 1.49 Avgränsning av undersökningen

122 1.50 Avgränsning av undersökningen

124 1.51 Avgränsning av undersökningen

126 1.52 Avgränsning av undersökningen

128 1.53 Avgränsning av undersökningen

130 1.54 Avgränsning av undersökningen

132 1.55 Avgränsning av undersökningen

134 1.56 Avgränsning av undersökningen

136 1.57 Avgränsning av undersökningen

138 1.58 Avgränsning av undersökningen

140 1.59 Avgränsning av undersökningen

142 1.60 Avgränsning av undersökningen

144 1.61 Avgränsning av undersökningen

146 1.62 Avgränsning av undersökningen

148 1.63 Avgränsning av undersökningen

150 1.64 Avgränsning av undersökningen

152 1.65 Avgränsning av undersökningen

154 1.66 Avgränsning av undersökningen

156 1.67 Avgränsning av undersökningen

158 1.68 Avgränsning av undersökningen

160 1.69 Avgränsning av undersökningen

162 1.70 Avgränsning av undersökningen

164 1.71 Avgränsning av undersökningen

166 1.72 Avgränsning av undersökningen

168 1.73 Avgränsning av undersökningen

170 1.74 Avgränsning av undersökningen

172 1.75 Avgränsning av undersökningen

174 1.76 Avgränsning av undersökningen

176 1.77 Avgränsning av undersökningen

178 1.78 Avgränsning av undersökningen

180 1.79 Avgränsning av undersökningen

182 1.80 Avgränsning av undersökningen

184 1.81 Avgränsning av undersökningen

186 1.82 Avgränsning av undersökningen

188 1.83 Avgränsning av undersökningen

190 1.84 Avgränsning av undersökningen

192 1.85 Avgränsning av undersökningen

194 1.86 Avgränsning av undersökningen

196 1.87 Avgränsning av undersökningen

198 1.88 Avgränsning av undersökningen

200 1.89 Avgränsning av undersökningen

202 1.90 Avgränsning av undersökningen

204 1.91 Avgränsning av undersökningen

206 1.92 Avgränsning av undersökningen

208 1.93 Avgränsning av undersökningen

210 1.94 Avgränsning av undersökningen

212 1.95 Avgränsning av undersökningen

214 1.96 Avgränsning av undersökningen

216 1.97 Avgränsning av undersökningen

218 1.98 Avgränsning av undersökningen

220 1.99 Avgränsning av undersökningen

222 2.00 Avgränsning av undersökningen

1.1 Lagförslag och lagstiftning

Efter andra världskrigets slut påbörjades i Norden ett vittsyftande arbete på reform av skadeståndsrätten. I Sverige avgav professor Ivar Strahl år 1950 ett betänkande »Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område» (SOU 1950:16), och motsvarande betänkanden framlades samtidigt i Danmark av professor Henry Ussing och i Norge av høyesterettsadvokat Erling Wikborg. Ett genomgående motiv i dessa utredningar är att det moderna försäkringsväsendet måste utnyttjas för att åstadkomma en ändamålsenlig utformning av ersättningsförhållandena vid person- och sakskador. I stor utsträckning borde skadeståndet t. o. m. helt ersättas med försäkring. I enlighet med förslag i principutredningarna tillsattes till en början kommittéer som skulle utreda stats och kommuns skadeståndsansvar resp. ansvaret för biltrafik. I Sverige avgav bilskadeutredningen år 1957 betänkandet »Trafikförsäkring» (SOU 1957:36), och kommittén angående det allmännas skadeståndsansvar framlade 1958 betänkandet »Skadestånd i offentlig verksamhet» (SOU 1958:43). Till sistnämnda betänkande ansluter sig nära »Försäkringsgivares regressrätt, Förslag av tillkallad utredningsman» (SOU 1958:44). Senare har den s. k. skadeståndskommittén avgivit två betänkanden »Skadestånd I, Allmänna bestämmelser, föräldrars och barns skadeståndsansvar» (SOU 1963:

33) och »Skadestånd II, Arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar m. m.» (SOU 1964:31). 1966 tillsattes en ny skadeståndskommitté (under ordförandeskap av justitierådet Erland Conradi) för att utreda frågor om skadestånd för framtida förlust av arbetsinkomst och om efterlevandes rätt till skadestånd. Denna kommitté bedriver för närvarande sitt arbete. Intet av de framlagda förslagen har ännu föranlett lagstiftning, men arbete berörande bl. a. stats och kommuns ansvar, barns och föräldrars ansvar samt arbetsgivares och arbetstagares ansvar pågår inom justitiedepartementet.

Nu nämnda lagförslag avser centrala skadeståndsrättsliga frågor. Vid sidan därav har förslag framställts och även lett till lagstiftning inom ett specialområde, nämligen skador i följd av atomreaktor drift. Utredningarna »Atomansvarighet I» (SOU 1959:34), »Atomansvarighet II» (SOU 1962:14) och »Atomansvarighet III» (SOU 1966:29) har lett till utfärdande av först en provisorisk atomansvarighetslag, vilken gällde under tiden 1 juli 1960—31 mars 1968, och sedan atomansvarighetslagen 1968, vilken är i kraft sedan 1 april 1968. Miljöskyddslagen 1969 innehåller också viktiga skadeståndsrättsliga regler.

Till speciallagstiftningen på skadeståndsrättens område kan även räknas lagen 1 december 1967 om tillägg till vissa trafiklivräntor (tillkommen på grundval av betänkandet »Värdesäkring av trafiklivräntor»,

SOU 1966:53). Denna har medfört en höjning av ett antal redan utgående livräntor för invaliditet i följd av trafikskador.

Lagstiftning som har en indirekt men därför icke mindre betydelsefull inverkan på skadeståndsrätten har tillkommit rörande socialförsäkring. Främst är att märka lagen 1962 om allmän försäkring, vars 20 kap. 7 § stadgar, att den som äger rätt till ersättning enligt denna lag ej därav är hindrad att göra gällande det anspråk på skadestånd utöver ersättningen som må tillkomma honom, samt att ersättning enligt lagen ej må återkrävas av den som är skyldig att utgiva skadestånd till den ersättningsberättigade. Det nya i denna regel var att regressrätten mot skadeståndsskyldig avskaffades helt. I praktiken innebär detta, att de ekonomiskt betydande förmåner som utgår enligt lagen om allmän försäkring till hela sitt belopp minskar vad som eljest skulle kunna utkrävas från de skadeståndsskyldiga. För yrkesskadeförsäkringens del har motsvarande princip införts genom lag den 15 december 1967 om ändring i lagen 1954 om yrkesskadeförsäkring, vilken i denna del (avseende 51 §) trätt i kraft den 1 januari 1969.

Sammanfattningsvis kan konstateras, att en myckenhet arbete redan nedlagts på reform av skadeståndsrätten i Sverige men att det ännu ej lett till några egentliga resultat i form av lagstiftning. Arbete pågår emellertid med syfte att förbereda proposition till riksdagen. Under den gångna tiden har rätten till ersättning för personskador indirekt starkt påverkats av reformerna inom socialförsäringen, vilka medfört att betydande delar av ersättningsbördan vid personskador lagts på socialförsäringen.

1.2 Nordiska rådets initiativ och rekommendation

Inom Nordiska rådet väckte i augusti 1963 Ingrid Gärde Widemar, Harras Kyttä och Knud Thestrup medlemsförslag om lagstiftning rörande barns skadeståndsansvar (Nordiska rådet, 12:e sessionen 1964, SAK

A 30). Förslaget var närmast föranlett av det tidigare under 1963 framlagda betänkandet »Skadestånd I» (jfr ovan). Förslagsställarna ansåg att de i betänkandet upptagna reglerna om barns skadeståndsskyldighet tog otillräcklig hänsyn till de skadelidandes intressen och föreslog, att man i stället skulle införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för barn. Förslaget remitterades till ett antal myndigheter och organisationer i de nordiska länderna. Dess slutliga behandling uppsköts sedan vid olika tillfällen.

I maj 1964 väckte Ingrid Gärde Widemar, J. O. Söderhjelm, Knud Thestrup och P. B. Thisted-Knudsen ett medlemsförslag om samarbete rörande nordisk skadeståndsrätt (Nordiska rådet, 13:e sessionen 1965, SAK A 29/j). Förslagsställarna hänvisade till de svårigheter som visat sig vid försöken att genomföra tidigare framlagda förslag till lagar om trafikförsäkring och om stats och kommuns ansvar. De hemställde att Nordiska rådet ville rekommendera regeringarna att — innan samarbetet på skadeståndsrättens område fortsattes — för rådet lägga fram en allmän plan för detta samarbete, angivande efter vilka huvudprinciper en kodifiering av skadeståndsrätten borde läggas upp. Även detta förslag remitterades till myndigheter och organisationer, och det blev därefter jämte det nyssnämnda förslaget om barns skadeståndsansvar ytterligare behandlat inom Nordiska rådets organ.

Nordiska rådets juridiska utskott avgav den 27 september 1965 betänkande om båda de nu nämnda medlemsförslagen (se Nordiska rådet, 14:e sessionen 1966, A 11/j). Utskottet anförde bl. a., att lösningen av skadeståndsrättsliga problem genom användande av försäkring, däribland obligatorisk försäkring, under de senaste årtiondena fått ständigt ökad utbredning. Då det i medlemsförslaget väckts fråga om utvidgad användning av försäkring och det av remissyttrandena framgått, att en anordning av ersättningsproblemen efter de i medlemsförslaget anförda principerna skulle bjuda på vanskligheter, däribland av praktisk art, fann utskottet att det skulle vara ändamålsenligt att företaga en undersökning av hur försäk-

ringsinstitutet rent faktiskt har verkat inom de olika ersättningsområden där försäkring har funnit användning. Utskottet rekommenderade därför de nordiska regeringarna att låta företaga en rättsociologisk undersökning om försäkrings inverkan på skadeståndslagstiftningen. Detta förslag antogs av Nordiska rådet vid dess session den 31 januari 1966.

Sommaren 1966 tillkallades i Danmark, Finland, Norge och Sverige sakkunniga som skulle undersöka möjligheterna att genomföra en rättsociologisk undersökning av försäkrings inverkan på skadeståndslagstiftningen och söka utarbeta riktlinjer för en sådan undersökning.

1.3 Närmare om uppdraget och dess utförande

Nordiska rådets rekommendation till de nordiska regeringarna att låta företaga en rättsociologisk undersökning om försäkrings inverkan på skadeståndslagstiftningen är ej begränsad till några speciella frågor. Juridiska utskottet nämnde, såsom exempel på ämnen vilka kunde vara värda att undersökas ej blott med avseende på sin betydelse för ansvarsförsäkring för barn utan mera allmänt, hur den frivilliga eller obligatoriska försäkringen genomförts, vilka praktiska administrativa problem som varit förbundna därmed, vilka utgifter den dragit med sig, vilket inflytande en försäkringsanordning haft på antalet rättsaker, och hur aktsamheten påverkats av existensen av försäkring.

Det uppdrag som Nordiska rådets rekommendation föranlett bör ses i sammanhang med det allmänna arbetet på reform av skadeståndsrätten. Även bortsett från de frågor som närmast lett till Nordiska rådets initiativ finns det utan tvivel ett starkt behov av undersökningar med samhällsvetenskaplig metod av skadeståndsrättens funktion i det moderna samhället. Några allmänna drag må framhållas. Vad som anföres avser svenska förhållanden.

Den svenska skadeståndsrätten har sin grund i regler som infördes genom 1864 års

strafflag, och på denna grund har sedan genom rättspraxis utvecklats ganska komplicerade principer. Lagstiftning har tillkommit på ett antal områden, men den har då varit inskränkt till begränsade ämnen, och något verkligt försök till samordning har aldrig skett. Anledningen till lagstiftningen har vanligen varit, att ersättningsförhållandena vid en viss typ av skador befunnits otillfredsställande, och en skärpning av ansvaret för dessa skador har då skett. Viktiga reformer har, särskilt under senare tid, skett genom införande och utveckling av socialförsäkring. Strävan efter trygghet leder också till att de som hotas av skador i stigande utsträckning själva frivilligt tecknar försäkring för att skydda sig. Inte minst utvecklingen av kollektiva försäkringsformer har medfört ett uppsving för den privata personförsäkringen. Eftersom varje nu nämnd åtgärd — i form av lagstiftning eller genom tecknande av privat försäkring — har ett speciellt syfte och ett med nödvändighet begränsat perspektiv, kan man ej räkna med att det nuvarande systemet av ersättningar skall som helhet vara rationellt och följdriktigt.

Härtill kommer svårigheten att av rättsreglernas innehåll bedöma vilka verkningar som kommer att inträda för skadelidande och skadeståndsskyldiga. Såsom skall utvecklas närmare i det följande, och såsom belyses av ett antal amerikanska undersökningar, är möjligheterna ytterst små att av skadestandsreglerna, sådana dessa framgår av lagstiftning eller av domstolarnas avgöranden, draga några slutsatser om realiteter för skadelidande och skadeståndsskyldiga. Vi vet mycket litet om hur skadestandsreglerna faktiskt fungerar hos oss.

Reformen av skadeståndsrätten kan komma att beröra även andra områden än de som var aktuella när Nordiska rådet tog upp ämnet. Utöver de förslag som utretts av statliga kommittéer har andra krav på reformer framställts, i riksdagen eller i den allmänna debatten. Krav på förändring av skadeståndsrätten har framlagts ej endast i Skandinavien utan även på många håll utomlands. Några av dessa har mer allmän syftning medan andra avser speciella typer

av skador, särskilt skador genom biltrafik. I många länder har ett starkt missnöje med skadeståndsrätten kommit till synes, särskilt som medel att tillgodose behoven av ersättning vid bilskador. Kritiken kan, med de justeringar som betingas av olikheter i detaljer, tillämpas även på de regler om skadestånd vid bilskador som gäller i de nordiska länderna.

Det är även skäl att se den planerade undersökningen som ett led i mer allmänna strävanden att lägga en så säker grund som möjligt för reformer genom lagstiftning. Även i detta avseende kan man märka en internationell tendens, nämligen att kräva empiriskt underlag för reformer av rättsreglerna, i form av rättssociologiska undersökningar.

Den följande rapporten söker beakta även nu nämnda synpunkter. De undersökningar som diskuteras är ej inskränkta till de ämnen som Nordiska rådet och dess juridiska utskott särskilt nämnt. Planläggningen diskuteras — inom den begränsade ram som kommer i fråga för denna översiktliga rapport — från både principiell och praktisk synpunkt. Vad beträffar den principiella sidan är det nödvändigt att ägna den rättspolitiska målsättningen stor uppmärksamhet. Några allmänna synpunkter på skadeståndsrättens reformering, jämte en redogörelse för vissa reformförslag i främmande länder, har jag framlagt i en uppsats i Svensk juristtidning 1967 s. 673 ff. Den praktiska sidan av undersökningens planering omfattar dels en översikt över de rättsliga sammanhang som främst bör belysas genom undersökningen, dels diskussion av undersökningsteknik och metodik.

I 2 kap. framlägges en översikt över sammanhangen mellan skadestånd och försäkring, vilken har till syfte dels att visa på hur många olika sätt försäkringsförhållanden för närvarande kan påverka skadestandsreglernas praktiska funktion, dels också att — med tanke på den planerade empiriska undersökningen — kartlägga några juridiska förhållanden som bör beaktas vid en sådan undersökning. Vid den praktiska planläggningen av undersökningar är det av vikt att

utnyttja de erfarenheter i fråga om såväl frågeställning som metodik som vunnits genom liknande undersökningar i andra länder. Genomgången av dessa undersökningar redovisas i en särskild bilaga, och en sammanfattning av resultatens ges i 3 kap. I 4 kap. redovisas vissa allmänna synpunkter på undersökningen. Planläggningen i detalj förutsätter, att man tar hänsyn ej blott till vad man vill veta, utan också till vad man har möjlighet att skaffa kännedom om till rimlig kostnad. En sådan sammanjämkning efter förhållandet mellan mål och resurser fordrar ett nära samarbete med dem som skall utföra de empiriska undersökningarna. Då ett sådant samarbete av kostnadsskäl ej varit möjligt på nuvarande stadium av förberedelsen, måste planläggningen med nödvändighet bli skissartad i motsvarande delar.

I 5 kap. framlägges planerna för en etappvis framgående undersökning. Förslaget går ut på att som en basundersökning utföra en allmän översikt över ersättningsförhållandena vid personskador. Denna undersökning skall klarlägga storleksordningen av de olika problemen, utvisa var reformbehoven ligger, och ge uppslag och indikationer om hur detaljundersökningar kan utföras och om vad som fordras för att dessa skall bli tillräckligt tillförlitliga. Vad beträffar mera speciella frågor, pekas särskilt på behovet av att erhålla närmare kunskaper om ersättningsförhållandena vid bilskador samt av att kunna bedöma administrationskostnaderna vid det nuvarande ersättningssystemet. Ett antal andra ämnen som kan bli föremål för undersökning diskuteras även.

2 Samband mellan försäkring och skadestånd enligt gällande svensk rätt

2.1 Ersättningsformer och försäkringar på den skadelidandes sida

2.1.1 Personskador

Åtskilliga kostnader för personskador bäres av det allmänna på ett sådant sätt att det knappast i praktiken ifrågasättes, att de skulle kunna i efterhand utkrävas av en skadeståndsskyldig. Hit hör i främsta rummet kostnader för sjukhusvård. En skadad person som åtnjuter vård i allmän sal å sjukhus i sin hemort betalar en mindre avgift per dag för vården, och den kostnad för vården som överstiger denna avgift — den mångdubbelt större delen — uttages från skattebetalarna genom sjukhusens huvudmän, i främsta rummet landstingen. Den del som belastar skattebetalarna uppfattas knappast ens som en del av den skadelidandes ekonomiska förlust.

Övriga sjukvårdskostnader ersättes till väsentlig del genom den allmänna sjukförsäkringen, som är en del av den *allmänna försäkringen*. All ersättning som utgår härifrån avräknas på skadestånd utan regress mot skadeståndsskyldig (lag 1962 om allmän försäkring 20 kap. 7 §). Sjukhusvård ersättes ur allmän försäkring (2 kap. 4 §, avseende den del av kostnaden som ej bestrides genom sjukhusens huvudmän enligt vad nyss sades). För läkarvård utgår ersättning med tre fjärdedelar av kostnaden enligt särskild taxa (2 kap. 2 §). Tandläkarvård ersättes också med

tre fjärdedelar när den utgår av vissa särskilda anledningar, till vilka olycksfall regelbundet torde höra (2 kap. 3 §). Även sjukreseersättning kan ersättas enligt särskilda bestämmelser (2 kap. 5 §). Vissa former av behandling av annan än läkare, såsom sjukgymnastik och kortvågsbehandling, ersättes i princip med tre fjärdedelar (2 kap. 6 § och en särskild kungörelse).

Ersättning för förlorad arbetsförtjänst utgår i betydande omfattning genom den allmänna sjukförsäkringen. Vid sjukdom som orsakar nedsättning av arbetsförmågan med minst hälften utgår sjukpenning (3 kap. 7 §). Sjukpenningens storlek bestäms av den sjukpenningklass i vilken vederbörande är inplacerad. Kompensationsgraden är något varierande, högre vid lägre inkomster, lägre vid högre inkomster.

Folkpensionen, som ävenledes utgår enligt lagen om allmän försäkring, ger förmåner som kan komma även dem till del som skadas genom olyckshändelse (5—10 kap.). Förtidspension utgår oberoende av inkomstförhållanden till den vars arbetsförmåga är nedsatt med minst hälften, om nedsättningen kan anses varaktig (7 kap. 1 § 1 st.). Lindrigare invaliditetsgrader berättigar sålunda ej alls till förtidspension. Pensionen utgår utan hänsyn till föregående inkomstförhållanden eller den konkreta förlusten, ehuru de allmänna förutsättningarna för pensionen är anpassade efter tanken att denna skall vara en »kompensation för de försörjningseko-

nomiska konsekvenserna av en sjukdom eller skada» (SOU 1961:29 s. 63). Om nedsättningen i arbetsförmågan icke kan anses varaktig men dock kan antagas bestå under avsevärd tid utgår i stället sjukbidrag (7 kap. 1 § 2 st.). Till förtidspensionen kan barn-tillägg utgå (9 kap. 1 §). Den som är ur stånd att reda sig själv kan få invaliditetstillägg till förtidspension (9 kap. 2 §). Sådant tillägg utgår även i vissa fall till yrkesverksam invalid. Den som är under 16 år (och vissa andra) kan få invaliditetsersättning (9 kap. 3 §).

Till folkpensionen utgår även hustrutillägg och kommunala bostadstillägg som båda är inkomstprövade. Dessa tillägg regleras ej av lagen om allmän försäkring utan av en särskild lag 25 maj 1962, men i skadeståndshänseende behandlas de på samma sätt som folkpensionen, d. v. s. de avräknas på skadestånd utan regress (se denna lag 13 §).

Allmän försäkring omfattar även allmän tilläggspension (11—15 kap.). Vid sådan bestämmes pensionsbeloppet främst av pensionspoängen. Beräkningen av pensionspoäng medför att ålderspensionen kan betraktas som en genom arbete intjänad förmån. Vid förtidspension (för vilken förutsättes att arbetsförmågan är nedsatt med minst hälften) beräknas emellertid pensionspoängen på ett för den pensionsberättigade förmånligare sätt. Även den som ej varit i tillfälle att tjäna in pensionspoäng under ett antal år kan sålunda få full förtidspension. Till äldre personer, som enligt övergångsbestämmelserna ej skulle varit i tillfälle att intjäna full ålderspension, utgår dock ej full förtidspension, och den som ej kan tillgodoräkna sig pensionspoäng för tid före det år, under vilket pensionsfallet inträffat, är ej alls berättigad till förtidspension (13 kap. 1 §). Liksom vid folkpension utgår sjukbidrag om nedsättningen icke kan anses varaktig men kan antagas bestå under avsevärd tid (13 kap. 1 § 2 st.).

Vid dödsfall utgår familjepension ur såväl folkpension som allmän tilläggspension, i senare fallet under förutsättning att försäkrad vid sitt frånfälle var eller skulle ha varit berättigad till tilläggspension (8 kap.

1 § resp. 14 kap. 1 §). Folkpension (men ej tilläggspension) kan utgå ej blott till änka utan även till kvinna som sammanbott med man vid dennes dödsfall, under närmare angivna förutsättningar (8 kap. 2 §). Barnpension kan utgå som folkpension till barn som ej fyllt sexton år (8 kap. 5 §) och som tilläggspension till barn som ej fyllt nitton år (14 kap. 4 §).

Såsom redan nämnts avräknas vad som utgår ur allmän försäkring från skadeståndet utan regressrätt mot den skadeståndsskyldige. Förmånerna ur allmän försäkring fungerar därigenom för de flesta fall där någon lider personskada som ett botten-skydd, vilket å ena sidan gör den skadade mindre beroende av om han har rätt till skadestånd, å andra sidan minskar den skadeståndsskyldiges börda där skadestånd faktiskt utgår. Men försäkringens konstruktion medför dock att detta botten-skydd får åtskilliga luckor. Viktigast är måhända att lägre invaliditetsgrader än 50 % ej ger rätt till förtidspension ur allmän försäkring. Beroendet av intjänade pensionspoäng är även vid förtidspension och familjepension starkt nog för att förmånerna i många fall ej kan fylla uppgiften att täcka de ekonomiska förlusterna. I undantagsfall kan luckorna bli mycket märkbara. Utlänningar som ej är bosatta i Sverige har exempelvis ej något botten-skydd av försäkring. Å andra sidan ger den allmänna försäkring i vissa avseenden bättre förmåner än skadeståndet kan ge, t. ex. genom den värdesäkring som uppstår genom anknytningen till »basbeloppet» och genom att pension till efterlevande utgår helt utan behovsprövning, i undantagsfall även till efterlevande som ej skulle varit berättigade till skadestånd, t. ex. — såsom nyss nämndes — till kvinna som sammanbott med man utan att vara gift med honom.

Yrkesskadeförsäkring är en viktig försäkringsform som ger ersättning vid personskador utöver vad som utgår genom allmän försäkring. Ersättningsberättigade är i princip arbetstagare, ej exempelvis uppdragstagare. Arbetstagarens make är såsom arbetstagare undantagen från skyddet (stundom även hans barn; se lagen om yrkesskadeför-

säkring 4 §). Rätt till ersättning förutsätter i allmänhet att skadan inträffade till följd av olycksfall i arbetet, men finns även vid olycksfall vid färd till eller från arbetsstället, såframt färden föranleddes av och stod i nära samband med arbetsanställningen (6 §). Förmånerna är i flera avseenden bättre än vid allmän försäkring. Även den som blivit invalidiserad till en så låg grad som en tiondel kan få invaliditetspension (16 §). Den som under längre tid är ur stånd att reda sig själv kan erhålla förhöjning av sjukpenning eller livränta med »vårdbidrag» (17 §). Förmånerna till efterlevande är delvis bättre än enligt lagen om allmän försäkring. Numera avräknas all ersättning från yrkesskadeförsäkring från skadeståndet utan att regressrätt uppstår (51 § enligt lydelse av den 15 dec. 1967, vilken trätt i kraft 1 jan. 1969).

För den som är berättigad till ersättning ur yrkesskadeförsäkringen gäller i än högre grad än för den som blott har rätt till ersättning ur allmän försäkring att han åtnjuter ett grundskydd som minskar betydelsen av en eventuell rätt till skadestånd. Yrkesskadeförsäkringens skydd omfattar givetvis i stort sett en mindre krets av personer och en mindre grupp av skador än den allmänna försäkringens. Vissa personer åtnjuter emellertid skydd ur yrkesskadeförsäkring men ej ur allmän försäkring, t. ex. utlänningar som är anställda här utan att vara bosatta i Sverige. Som exempel på en annan skillnad må nämnas att änklings kan få livränta efter skälighetsprövning enligt lagen om yrkesskadeförsäkring (20 § 4 st.). Olikheterna kan delvis förklaras därmed, att yrkesskadeförsäkringen i högre grad än den allmänna försäkringen har karaktär av en med anställningen förenad förmån, betingad bl. a. av att yrkesarbetet ofta erbjuder större risker att lida skada än privatlivet. Ersättningar ur yrkesskadeförsäkring har i större utsträckning än förmåner som utgår ur den allmänna försäkringen karaktär av begränsad ersättning för ekonomisk förlust.

Det finns även möjlighet att teckna frivillig yrkesskadeförsäkring (45—48 §§). Denna behandlas i förhållande till skadeståndsrätten på samma sätt som den obligatoriska

(se NJA 1959 s. 181).

Samordning mellan allmän försäkring och yrkesskadeförsäkring har givetvis betydelse från skadeståndsrättslig synpunkt, eftersom förmånerna från båda försäkringarna avräknas från skadeståndet. Ju större belopp som utgår till den som är berättigad till förmåner ur båda försäkringarna, desto större belopp avräknas även från skadeståndet. Huvudregeln är att pensionsförmånen reduceras med tre fjärdedelar av yrkesskadeersättningens belopp, men här till kommer så vissa specialregler (17 kap. 2 § lagen om allmän försäkring).

Förhållandet mellan å ena sidan allmän försäkring och yrkesskadeförsäkring, å andra sidan skadestånd, påverkas även av mera speciella omständigheter. Vid skadelidandes medvållande till den skada han lidit tillämpas den praxis, att först skadeståndet reduceras med vad som utgår ur försäkringarna och därefter återstoden ytterligare reduceras med den kvotdel som motsvarar medvållandet (se NJA 1965 s. 129). På denna punkt tillämpas sålunda en för de skadelidande ganska oförmånlig princip. En annan speciell fråga rörande förhållandet mellan försäkring och skadestånd uppstår, när pension ur allmän försäkring stiger i takt med »basbeloppet», resp. när värdesäkringstillägg utgår till yrkesskadelivräntor. Med olika rättstekniska medel uppnås, att denna värdesäkring kommer de skadelidande till godo och ej går förlorad för dem genom att även tillägget avräknas på skadeståndet.

För privat *olycksfalls- och sjukförsäkring* gäller helt andra principer om förhållandet till skadestånd än för socialförsäkring.¹ Man får här till en början skilja mellan ersättning med verkliga beloppet för »sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen medfört» och vad som utgår ur s. k. summaförsäkring, i praktiken dagsersättning vid akut sjukdomstillstånd och kapital eller livränta vid invaliditet och dödsfall. De ersättningar

¹ Se Hellner, Bör försäkringsavtalsrätten reformeras? Uppsats utgivna med anledning av Allmänna Brands 125-årsjubileum 1968 (1968) s. 160 ff.

som beräknas efter »verkliga beloppet» avräknas från skadeståndet, och regress finns mot skadeståndsskyldig enligt de principer som anges i 25 § 1 st. försäkringsavtalslagen (se 25 § 2 st. 2 p.), d. v. s. mot den som har strikt ansvar eller gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller uppsåt. I praktiken torde det dock vara sällsynt att försäkringsbolagen utövar regressrätt för sådana belopp. De belopp som utgår ur s. k. summaförsäkring och som närmast motsvarar förlorad arbetsförtjänst påverkar däremot ej skadeståndet (bortsett från vad som må gälla vid dödsfall; jfr nedan om livförsäkring). Regressrätt mot den skadeståndsskyldige är därmed utesluten, eftersom det ej finns någon möjlighet för försäkringsbolaget att inträda i den skadelidandes rätt till skadestånd när denne själv är berättigad att utöva hela skadeståndsrätten.

Vad som sålunda stadgas om summaförsäkring står i skarp kontrast mot vad som gäller vid socialförsäkring, och det rättspolitiska berättigandet av regeln för summaförsäkring kan betvivlas. Även invaliditetspension från SPP kan utgå samtidigt med skadestånd för invaliditet i form av livränta (se NJA 1961 s. 215), och i denna situation är det särskilt påtagligt att det för både skadelidande och skadeståndsskyldig inträder en avsevärd olikhet mellan fall där pensionen utgår ur allmän försäkring eller yrkesskadeförsäkring och fall där den utgår från SPP. Förhållandena blir i stort sett desamma om någon tecknat en s. k. lång sjukförsäkring, vilken likaledes ger ersättning för invaliditet, ehuru villkoren där möjligtvis kan leda till att försäkringspensionen minskas när det samtidigt utgår skadestånd.

Vid sidan av socialförsäkring och privat olycksfalls- och sjukförsäkring finns ytterligare ett betydelsefullt system för ersättning av förlorad arbetsförtjänst, nämligen *sjuklön och pension från arbetsgivare*. Dessa förmåner kan utgå både från stat och kommun och från privata arbetsgivare, och i stället äger arbetsgivaren utöva regressrätt för vad han utgivit till arbetstagaren. Sjuklönen fungerar m. a. o. som ett slags förskott på skadeståndet. Vid pension var rättsläget ti-

digare något mera oklart men sedan ett antal år är det fastslaget, att pensioner behandlas på samma sätt som sjuklön (se NJA 1955 s. 676 I—III). En variant av detta system är att enligt bestämmelse i pensionsreglemente ersättning i form av pension eller sjuklön från arbetsgivaren utgår i form av ett bruttobelopp, från vilket bl. a. även skadestånd avräknas. Staten torde utöva regressrätt för pensioner mot åtminstone vissa skadeståndsskyldiga, men i övrigt synes det ovisst i vilken utsträckning regressrätt faktiskt utövas.

Vid *livförsäkring* är återigen förhållandena särpräglade. Vad som utgår ur sådan försäkring — vare sig som kapitalbelopp vid dödsfall eller som pension till efterlevande — avräknas ej från skadestånd till efterlevande (25 § 2 st. försäkringsavtalslagen), men vid den behovsprövning som i viss utsträckning förekommer vid beräkning av detta skadestånd kan hänsyn tagas även till försäkringsförmåner som tillkommer de efterlevande. Enligt vad som uppgivits brukar man därvid ej taga hänsyn till försäkringsbelopp av mera ordinär storlek, exempelvis ur grupplivförsäkring, medan stora försäkringar beaktas på samma sätt som efterlämnad förmögenhet. Regressrätt saknas vid livförsäkring.

Efterlevandepensioner från arbetsgivare, t. ex. statspensioner till en dödad statstjänstemans änka, avräknas från skadestånd, och arbetsgivaren kan ej utöva regressrätt mot skadeståndsskyldig (se NJA 1960 s. 569).

Sammanfattningsvis kan konstateras, att man vid sidan av varandra finner åtminstone tre helt olika principer för inverkan av försäkring (och motsvarande förmåner som utgår från arbetsgivare) på skadestånd för personskada. Vid all socialförsäkring (och vid pension till efterlevande från arbetsgivare) avräknas förmånerna på skadeståndet utan att regressrätt uppstår; vid sjuklön och invaliditetspension från arbetsgivare avräknas förmånerna med regressrätt; och vid summaförsäkring utgår förmånerna vid sidan av skadeståndet. Man kan lägga märke till att det ofta beror av arbetsgivarens speciella förhållanden vilken typ av förmåner

som utgår, och att det därför också för den skadelidande och den skadeståndsskyldige kan vara närmast en tillfällighet, vilka för-
måner som kommer i fråga.

Slutligen må nämnas, att försäkringar på den skadelidandes sida numera undantagsvis kan täcka även rätt till skadestånd från skadeståndsskyldig. Två försäkringsbolag har, med sinsemellan något olika villkor, förbundet sig att som en del av hemförsäkringen utge ersättning till försäkrad som lidit personskada genom misshandel m. m. och som ej kan utfå skadestånd av den skyldige.

2.1.2 Sakskador

All försäkringsersättning som täcker sakskador avräknas på skadeståndet. Försäkringsgivaren har enligt 25 § 1 st. försäkringsavtalslagen regressrätt mot den som uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke.

Det nämnda stadgandet utgår sålunda från en skillnad mellan fall där den skadeståndsskyldige ansvarar enligt culparegeln och fall där han har strikt ansvar. Gränsdragningen ger upphov till vissa tolknings-svårigheter. Stadgandet är emellertid dispositivt, och det finns sålunda möjlighet att genom bestämmelse i försäkringsavtalet utvidga regressrätten till alla fall där skadeståndsskyldighet uppstår. Det finns också möjlighet för försäkringsbolag att utöva regressrätt, även där sådan rätt saknas enligt lag och villkor, nämligen då överlåtelse skett av skadeståndsrätt från den skadelidande till bolaget efter inträffat försäkringsfall. Vad som gäller beror sålunda ej endast av lagens bestämmelser utan även av försäkringsvilkorens innehåll och praxis beträffande överlåtelser.

Det torde numera ej vara ovanligt att vid brandförsäkring, inbrottsförsäkring och liknande grenar, som vanligen sammanföres i företagsförsäkring, hemförsäkring och liknande s. k. paketförsäkringar, villkoren innehåller bestämmelser som vidgar regressrätten avsevärt i jämförelse med vad lagen

stadgar. I gengäld kan regressrätten vara inskränkt i förhållande till försäkringshavarens familjemedlemmar och anställda.

Vid bilförsäkring förbehåller sig vanligen försäkringsbolagen regressrätt oberoende av grov vårdslöshet och uppsåt mot alla skadeståndsskyldiga med undantag för ägare, förare och brukare. De senare kan utsättas för regresskrav endast under i villkoren särskilt angivna förhållanden, t. ex. att bilen förts under berusning eller av den som saknat giltigt körkort.

Vid sjöförsäkring och annan transportförsäkring torde försäkringsgivarna regelbundet förbehålla sig regressrätt oberoende av grov vårdslöshet och uppsåt gentemot alla skadeståndsskyldiga, sålunda även mot arbets-tagare anställda hos försäkringstagarna.

2.2 Försäkringar på skadevållarens sida

2.2.1 Försäkringar som täcker skador i allmänhet

För *företag, kommuner* m. fl. ingår i allmänhet ansvarsförsäkringen som en del i »företagsförsäkringen», den paketförsäkring som innefattar brandförsäkring, inbrottsförsäkring m. m. Genom detta arrangemang kommer de flesta företagare som vill försäkra sin egendom mot brand o. s. v. vanligen att mer eller mindre automatiskt teckna även ansvarsförsäkring. Möjligt är dock att företagare, som arbetar med ringa och billig kapitalutrustning vilken de saknar anledning försäkra, försummar att teckna ansvarsförsäkring.

Försäkringsvilkoren för företagsförsäkring påverkar såtillvida de skadelidandes möjligheter att utfå skadestånd som de i viss utsträckning ålägger försäkringsgivaren ersättningsskyldighet även för skador för vilka försäkringstagaren ej själv är skadeståndsskyldig. Sålunda täcker försäkringen arbetstagares personliga skadeståndsskyldighet för skador som han vållar i tjänsten, även om arbetsgivaren—försäkringstagaren ej är ansvarig enligt reglerna om principal-

ansvar (eller för eget vållande). Denna utvidgning av försäkringsskyddet avser dock ej skador som arbetstagaren vållar annan arbetstagare.

Å andra sidan innehåller villkoren också ett ej obetydligt antal undantag från försäkringsskyddet. Den praktiska betydelsen härav är för den skadelidande, att hans möjligheter att utfå skadestånd minskar när försäkringsbolaget ej ansvarar, och för den skadeståndsskyldige, att han nödgas erlagga skadeståndet själv i den mån han är i stånd därtill. De flesta sådana undantag enligt försäkringsvillkoren avser saksador, men några har tillämpning även på personskador. En viktig grupp undantag avser vissa skador i kontraktsförhållanden; man kan lägga märke till att undantagen i viss mån motverkar den skadeståndsrättsliga tendensen att i kontraktsförhållanden söka förbättra de skadelidandes ställning genom att skärpa skadeståndsansvaret. Andra undantag avser immissioner vid industriell verksamhet, ras, sänkning eller förskjutning, samt översvämningsskador. Ytterligare en typ av undantag avser att draga gränsen mot andra försäkringar, t. ex. motorfordonsförsäkring och försäkringar som täcker skador i privatlivet.

Ehuru ansvarsförsäkringen primärt är en försäkring tecknad av den som kan drabbas av skadeståndsskyldighet, för att skydda honom häremot, fungerar den såsom redan antytt i praktiken också till de skadelidandes förmån. Detta är i viss mån också erkänt av lagstiftningen om försäkringsavtal; 95 och 96 §§ försäkringsavtalslagen innehåller regler som är avsedda att säkerställa att ersättning som utgår ur ansvarsförsäkring verkligen kommer de skadelidande, ej försäkringstagarna eller deras borgenärer, till godo.

Liksom vid sakförsäkring kan det vid ansvarsförsäkring förekomma, att försäkringsgivare som utbetalat försäkringsersättning vill återkräva ersättningen från skadeståndsskyldig, i detta fall den som jämte försäkringstagaren ansvarar för skadan. På sådant regresskrav är i princip 25 § försäkringsavtalslagen tillämplig, men i praktiken innehåller försäkringsvillkoren regelbundet bestämmelser härom. Tendensen är att regress-

rätten mot skadeståndsskyldiga i allmänhet följer skadeståndsrätten men är starkt inskränkt gentemot försäkringstagarens familj och anställda.

Medan företagsförsäkringen är avsedd för företagare som driver industriell rörelse, hantverk o. d., finns det andra försäkringsformer som avser yrkesverksamhet av annat slag. Som exempel må nämnas affärsförsäkring och lantbruksförsäkring. Under det att villkoren i andra avseenden skiljer sig från dem vid företagsförsäkring, torde de i fråga om ansvarsförsäkring i stort sett överensstämma. Vid lantbruksförsäkring kan emellertid den skyddade personkretsen vara större, genom att den inkluderar även dem som utför arbete för försäkringstagarens räkning vid s. k. arbetsbyte.

Skadeståndsskyldighet för skador som uppstår i *privatlivet* täckes genom i hemförsäkring eller villaförsäkring ingående ansvarsförsäkring. Även vid dessa skador är sannolikheten för att ansvarsförsäkring skall finnas i hög grad beroende av om vederbörande har anledning att teckna brandförsäkring på sin egendom. Man kan antaga att de flesta som äger någon egendom av värde och som därigenom skulle vara solventa för ett icke helt obetydligt skadeståndskrav också har ansvarsförsäkring, medan i gengäld de som är insolventa troligen ofta saknar ansvarsförsäkring. Men detta är en gissning.

Liksom vid företagsförsäkring påverkar försäkringsvillkoren för hemförsäkring möjligheterna att utfå skadestånd i både utvidgande och inskränkande riktning. Skadeståndsskyldigheten för försäkringstagarens make och hemmavarande barn täckes på samma sätt som hans egen; man kan lägga märke till att denna bestämmelse gör den skadeståndsrättsliga uppdelningen mellan föräldrars skadeståndsansvar och barns skadeståndsansvar praktiskt mindre betydelsefull. Beträffande barn går försäkringsansvaret delvis längre än skadeståndsansvaret; barns skadeståndsskyldighet täckes upp till 2 000 kronor utan avseende vid jämkningsmöjligheten enligt skadeståndsrätten. När privatpersoner har arbetstagare (t. ex. hemhjälp) anställda ersättes skador som de vål-

lar i tjänsten ur arbetsgivarnas ansvarsförsäkringar.

2.2.2 Försäkringar som täcker speciella typer av skador

Viktigast bland dessa är *trafikförsäkringen*, vilken regleras av en särskild lag av 1929 och avser skador i följd av biltrafik. I förhållande till de skadelidande är denna försäkring obligatorisk men gentemot de skadeståndsskyldiga, d. v. s. som ansvarsförsäkring, är försäkringen i princip frivillig. I praktiken vill dock försäkringstagarna regelbundet ha även ansvarsmomentet, så att i realiteten är skyddet för de skadeståndsskyldiga lika utbrett som det obligatoriska skyddet för de skadelidande. Försäkringstagaren kan emellertid ha en begränsad självrisk, och bonussystemet medför att han ofta hellre betalar en mindre skada än tar försäkringen i anspråk. Skyldigheten att ha trafikförsäkring gäller numera även mopeder.

Trafikförsäkringen ansluter sig till det särskilda ansvaret för trafik med motorfordon enligt 1916 års lag, ehuru lagen givetvis även täcker det skadeståndsansvar som kan drabba försäkringstagaren enligt allmänna skadestandsregler, främst den allmänna culparegeln. Trafikförsäkringen fyller också funktionen att koncentrera ansvaret för bilskador på en och samma försäkring, genom att den täcker ej blott försäkringstagarens, vanligen ägarens, utan även förarens och brukares, t. o. m. olovlig brukares, skadeståndsskyldighet. Undantagen i försäkringsskyddet avser skada å fordonet, egendom som befordras med fordonet samt person som färdas med fordonet med vetskap om att detta framförs olovligen (3 § 2 st. lagen om trafikförsäkring å motorfordon). Härtill kommer de begränsningar i skyddet som följer av skadestandsreglerna. Viktigast av dessa är att föraren i stort sett helt saknar skydd av trafikförsäkringen å den bil som han för. I stället tecknas ofta en frivillig s. k. förarplatsförsäkring som är en olycksfallsförsäkring vilken ger ersättning vid invaliditet och dödsfall. Förare av kronans bilar har

nyligen erhållit ett motsvarande skydd genom KK om statligt förarskydd 9 maj 1969.

Den skadelidandes skydd genom trafikförsäkringen är, så långt skadeståndsansvaret sträcker sig, mycket gott, genom att inga inskränkningar kan ske genom försäkringsvillkoren, genom att den skadelidande kan kräva försäkringsbolaget direkt samt genom att det finns ett kompletterande skydd vid skador som orsakas genom okända eller oförsäkrade bilar. Sistnämnda skydd är formellt ordnat som en rätt för den skadelidande att kräva vilket koncessionerat trafikförsäkringsbolag som helst på skadestånd (21 § trafikförsäkringslagen), men i realiteten handlägges ärendena av Trafikförsäkringsföreningen.

Regresser från trafikförsäkringen mot försäkringstagare, förare och brukare regleras av trafikförsäkringslagen (20 §), medan regresser mot andra skadeståndsskyldiga i princip följer 25 § försäkringsavtalslagen. Det finns dock bestämmelser i villkoren för bilförsäkring för alla dessa regresser.

Skador som uppstår genom *sjöfart* täckes av olika av redarna tecknade försäkringar. Skadeståndsansvaret på grund av kollisioner med andra fartyg brukar ingå i den s. k. kaskoförsäkringen av fartyg, medan skadeståndsansvar i övrigt, t. ex. för skador på last eller för skador som drabbar besättningen genom olycksfall i arbete, ersättes ur s. k. Protection- and- Indemnity- försäkring, vilken är åtskilligt mindre utbredd. Försäkringsavtalslagens regler om ansvarsförsäkring torde vara tillämplig på dessa försäkringar, men i realiteten har försäkringsvillkoren avgörande betydelse.

För skador genom *luftfart* gäller liknande principer. Det finns speciella försäkringar, vilka i princip är underkastade försäkringsavtalslagen, särskilt dess bestämmelser om ansvarsförsäkring, men på vilka speciella försäkringsvillkor tillämpas. Skador som drabbar passagerare och gods täckes av den s. k. luftbefordringsförsäkringen, medan exempelvis skador som drabbar människor och egendom på marken täckes av ansvarsförsäkring för flygplan.

Till de speciella skadesituationerna kan

också räknas skador genom *atomreaktor-drift*. Här om finns en särskild lag av 1968, vilken bl.a. föreskriver obligatorisk försäkring. De skadelidandes skydd är synnerligen omfattande. Ersättningssystemet bygger på s. k. kanalisering, vilket innebär att skadeståndsskyldigheten koncentreras på koncessionerade innehavare av atomreaktorer, utan möjlighet till regress mot andra skadeståndsskyldiga, och innehavarna är skyldiga att täcka ansvaret genom försäkring. För överskjutande förluster finns statsgaranti.

2.2.3 Skadestandsregler som direkt påverkas av försäkringsmöjligheten

I viss mening måste praktiskt taget alla nu gällande regler om skadestånd på grund av person- och sakskada anses vara påverkade av försäkringsmöjligheten. Man kan nämligen ej gärna tänka sig att det skulle varit möjligt att ålägga så strängt utomobligatoriskt skadeståndsansvar som nu gäller, med högst betydande skadeståndsbelopp, om det ej funnits möjlighet att teckna försäkring som täcker ansvaret. Vad som nu åsyftas är i stället regler, som företer mera direkta spår av att ha utformats utifrån antagandet att försäkring tecknas antingen av den skadelidande eller av den skadeståndsskyldige, eller som eljest är särpräglade av försäkringsförhållanden. Man finner här en provkarta på olikartade regler med begränsad räckvidd.

Ett exempel på en skadestandsregel som *inskränker rätten till skadestånd* därför att det förutsättes, att den skadelidande själv tecknar försäkring, är 3 kap. 24 § 1 st. nyttjanderättslagen, som begränsar hyresgästs skadeståndsskyldighet för brandskada å den förhyrda lägenheten till fall där han själv har varit vållande; utgångspunkten är att en fastighetsägare bör hålla sin byggnad försäkrad mot brand.

En skadestandsregel som *inskränker skadeståndsskyldigheten* i en särskild situation med hänsyn till försäkringsförhållandena på de skadeståndsskyldigas sida, är KF 3 maj 1946 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon som tillhör eller nyttjas av sta-

ten. De flesta bilförare är genom den obligatoriska trafikförsäkringen skyddade mot personlig skadeståndsskyldighet för skador som de vållat. Eftersom kronan saknar trafikförsäkring och förare av dess bilar därför ej åtnjuter försäkringsskydd, har ett motsvarande skydd med ersättningsskyldighet för dem införts genom den särskilda författningen. Skadeståndsskyldigheten för förare av kronans bil inskränkes till fall där föraren gjort sig skyldig till vissa trafikbrott, orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov. Ansvarsbefrielsen avser för övrigt även vissa skador som ej skulle vara täckta av obligatorisk trafikförsäkring utan endast av frivillig försäkring, nämligen skador på den förda bilen.

Exempel på att skadeståndsansvaret skärpes med hänsyn till försäkringsförhållandena finner man i 4 § 2 mom. trafikförsäkringslagen, som ålägger ägare av motorfordon, för vilket trafikförsäkringsplikt ej finns, skyldighet att till skadelidande utge vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren om trafikförsäkring funnits. Om exempelvis någon lider skada när kronans bil brukas av en olovlig brukare, kan han kräva kronan på skadestånd trots att kronan ej ansvarar enligt bilansvarighetslagen, eftersom han i denna situation skulle varit berättigad att erhålla ersättning ur trafikförsäkringen för försäkrad bil.

Några skadestandsregler tillåter en mera skönsmässig prövning av skadeståndets storlek efter försäkringsförhållandena på den skadeståndsskyldiges, kanske också den skadelidandes, sida. Så är fallet med 6 kap. 4 § strafflagen som rör ersättning till efterlevande efter död person (jfr NJA 1946 s. 545). Så är också fallet med 6 kap. 6 § strafflagen som avser barns och sinnessjukas skadeståndsskyldighet (jfr NJA 1949 s. 171, 1960 s. 599). Några ledamöter av HD har ansett sig böra taga hänsyn till möjligheten att teckna ansvarsförsäkring vid bestämmande av om skadeståndsskyldighet bör åläggas (se t. ex. NJA 1959 s. 280, 1966 s. 70). Däremot saknas veterligen belägg för att hänsyn härtill blivit utslagsgivande för be-

dömningen hos majoriteten i Högsta domstolen.

2.3 Slutsatser

Översikten torde, trots att den ej går i detalj, visa att en skadelidandes möjligheter att få ersättning påverkas av försäkringsförhållandena på ett stort antal olika sätt. Många olikheter kan synas fullt motiverade när man ser bestämmelserna isolerade och utgår från primära syften som har ringa beröring med skadeståndsrätten. Men ser man till ersättningssystemet som helhet, måste resultaten anses slumpartade. I några fall uppstår luckor i systemet, i andra fall kumulativ av skydd av likartad karaktär. Några bestämmelser, t. ex. de om försäkringsgivarens regressrätt, synes svåra att motivera från någon rationell synpunkt.

Denna översikt har rört ersättningsreglerna på papperet, således vad som gäller ifall å ena sidan juridiska rättigheter utnyttjas till fullo och ersättning utgår när helst så följer av lagstiftning, rättspraxis och avtal, å andra sidan ersättning ej heller utgår utan att juridisk rätt därtill finns. Man har emellertid inga garantier för att verkligheten motsvarar vad som gäller på papperet, utan tvärtom ger de undersökningar som faktiskt har skett belägg för att bristen på överensstämmelse är stor mellan reglerna på papperet och verkligheten. Detta skall belysas i följande kapitel.

3.1 *Empiriska undersökningar av rättssystemet*

Under senare år har intresset för empirisk forskning rörande rättssystemet av annan karaktär än den traditionella rättsvetenskapen ökat starkt. Man kan därvid skilja mellan rättssociologi i en mera inskränkt och i en vidare betydelse. I den förra meningen avses en vetenskap som till mål och teori-bildning helt eller nära överensstämmer med den allmänna sociologien, och som undersöker de rättsliga normerna från denna vetenskaps utgångspunkter. I mera vidsträckt mening kan med rättssociologi förstås all vetenskap som med samhällsvetenskapliga metoder, huvudsakligen av generaliserande karaktär, sysslar med frågor av betydelse från juridisk synpunkt, utan att vara bunden vid någon särskild teoribildning. Syftet med undersökningar av sistnämnda karaktär är vanligen att lägga en grund för förståelsen och värderingen av rättsliga institutioner i deras huvuddrag, ofta mera speciellt att förbereda lagstiftning. Från den traditionella rättsvetenskapen skiljer sig rättssociologien i denna vidare mening därigenom, att den begagnar ett material av annan typ än den traditionella juridiken och att den främst strävar till att vinna kunskap om hur reglerna fungerar i sina huvuddrag.

Rättssociologi av den senare typen inrymmer många olika slag av undersökningar. Vid några av dem riktas blicken mot de

typiskt rättsliga institutionerna — lagstiftningen, domstolarna, förvaltningen — och deras sätt att fungera. Andra undersökningar avser samhällsinstitutioner, för vilka den rättsliga aspekten ej nödvändigtvis är den centrala men som från samhällets synpunkt utgör betydelsefulla objekt för rättslig reglering. Som exempel kan från familjelivets område nämnas skilsmässa och adoption.

Man kan också draga skiljelinjer allt efter de metoder som begagnas, t. ex. om undersökningen bygger på ett stort material som behandlas med statistisk metod, eller mindre material som behandlas med mindre tekniskt utvecklade och mera common-sensebetonade metoder. Vid den förra typen av undersökning eftersträvas ofta ej så mycket originella eller oväntade resultat som säker och pålitlig kunskap, vilken kan lägga en fastare grund för beslut än den som kan vinnas genom den intuitiva uppfattning eller de gissningar vartill man eljest är hänvisad. Vid den senare typen kan ett huvudsyfte vara att upptäcka tidigare förbisedda sammanhang och synpunkter vilka kan vara relevanta i åtminstone några situationer.

Den undersökning varom nu är fråga bör säkerligen icke falla inom den trängre av de bestämmingar av rättssociologien som nyss gjordes. Möjligt är visserligen att undersöka skadestandsreglernas betydelse från mera allmänt sociologiska synpunkter, t. ex. deras överensstämmelse med allmänt rättsmedvetande och deras betydelse som medel

att påverka handlandet. Men för en ifrågasatt reform av skadeståndsrätten är denna aspekt blott en av flera. Vad beträffar olikheter i metod må här blott framhållas vikten av att vinna så vitt möjligt säkra och pålitliga resultat, vilka kan ligga till grund för lagstiftningsåtgärder.

3.2 Undersökningar av skadeståndsrätten i andra länder

I USA samt i Canada och England har under senare år utförts flera undersökningar av ersättning för personskador. Försäkringens inverkan har ej stått i förgrunden vid någon av undersökningarna, vilka tvärtom är präglade av andra och växlande frågeställningar. Men man får vissa upplysningar om hur ersättningssystemet fungerar allmänt sett, varvid även försäkringsväsendets funktion framskymtar, och delvis belyses också skillnaderna mellan olika ersättningsformer.

Dessa undersökningar redovisas i en särskild bilaga. I det följande skall några sammanfattande slutsatser anföras.

Åtskilliga av de redovisade undersökningarna åsyftar främst att kartlägga, hur det amerikanska *rättegångssystemet* fungerar i vad avser personskador, bl. a. hur många ersättningsanspråk som handlägges av advokater, hur många som går till domstol, hur många som fullföljes ända till dom, hur lång tid det tar innan avgörandet faller vid domstol och hur stor del av skadestånden som tillfaller advokaterna. Resultaten av undersökningarna avspeglar i dessa avseenden specifikt amerikanska förhållanden, och man kan ej vänta sig att finna någon egentlig motsvarighet i den svenska rätten. Däremot kan det vara möjligt att ställa liknande frågor om processernas betydelse vid personskador enligt svensk rätt, trots att de fakta, varom man får upplysning, kan antagas vara helt olika. En fråga som ej alls undersökts för amerikanska förhållanden men som det finns goda skäl att ta upp för svensk rätt är vilken skillnad som beträffande nämnda förhållanden kan finnas mellan

skadestånd och social försäkring resp. privat försäkring.

De amerikanska undersökningar som är mera direkt inriktade på *ersättningsförhållandena*, har till övervägande del haft till föremål skador till följd av biltrafik. Ett par värdefulla undersökningar har också ägnats olycksfall i arbete. Det är ofta rätt oklart, om undersökningarna av bilskador avser att belysa allmängiltiga ersättningsfrågor, vilka exemplifieras vid biltrafik, eller just bilskadornas speciella problem. För den som främst söker förebilder för egna undersökningar spelar dock detta mindre roll. Det är visserligen uppenbart, att det stora antalet olyckor till följd av biltrafik i USA givit impulsen till de undersökningar som företagits, och att ett viktigt bakomliggande syfte varit att förbereda förslag till förbättring av detta ersättningssystem. Men för den utländske iakttagaren är det säkerligen mest lönande att uppfatta undersökningarna som avseende frågor som kan uppstå vid personskador i allmänhet.

Det helt dominerande spørsmålet i dessa amerikanska undersökningar har varit, när ersättning utgår till de skadelidande och hur ersättningen i så fall förhåller sig till förlusten.

Den första frågan har kunnat besvaras utan större svårighet, eftersom det vanligen är lätt att fastställa, *vilka skadelidande som erhåller någon ersättning*. Det framgår tydligt av praktiskt taget samtliga undersökningar, att skadestånd ej utgår i alla de fall där en person lider personskada, och detta uppfattas stundom som en svaghet i systemet. Förhållandet står emellertid uppenbarligen i överensstämmelse med skadeståndsreglernas utformning; reglerna syftar endast till att ersättning skall utgå i de fall där vålande hos den skadeståndsskyldige eller någon liknande omständighet föreligger. Vill man kritisera skadeståndsreglerna därför att de ej ger ersättning i samtliga fall av ekonomisk förlust genom exempelvis bilskada, måste man därför också anför någon annan grund för dem än den som motsvarar deras nuvarande utformning i USA och för den delen även i Sverige. Förhållandena är

andra vid olycksfall i arbete, och på detta område finns det grund för att såsom förut-sättning för bedömningen antaga, att syste-met bör ge ersättning till alla skadelidande.

Över hela området är det likväl av stort värde att veta i hur många och i vilka fall ersättning utgår och vilka faktorer som inverkar vid sidan av reglernas innehåll. Cheits, Hunting & Neuwirths samt Lindens undersökningar pekar bl. a. på att skade-ståndet kan vara i viss mån särpräglat genom att det förutsätter, att ett krav fram-ställes, något som åtminstone när kravet måste baseras på motpartens vållande kan fordra övervinnande av ett visst psykiskt motstånd från den skadelidandes sida (och i de fall som Cheit diskuterar, d. v. s. olycks-fall i arbete, även fordra beaktande av ris-ken att en arbetstagare blir avskedad eller ej blir återanställd). Om emellertid krav fram-ställes, förefaller åtminstone vid mindre ska-dor möjligheten att skadestånd utgår vara större i Amerika än man skulle vänta sig enbart på grund av rättsreglernas innehåll. Värderingen av de skadelidandes benägen-het att framställa krav växlar till synes. Stor benägenhet betraktas ofta som stark »claims consciousness» och då som ett ont som bör motarbetas; svag benägenhet uppfattas å andra sidan som ett tecken på att skade-standsreglerna är ineffektiva som medel att bereda de skadelidande ersättningar.

Mera allmänt formulerat har man här problemet, i vilken utsträckning de skadeli-dande faktiskt kommer i åtnjutande av de ersättningar vartill de enligt lagregler eller rättspraxis skulle vara berättigade. Även på detta område kan en jämförelse mellan ska-destånd och socialförsäkring vara instruktiv. De amerikanska undersökningarna har emel-lertid i allmänhet ej ägnat mycken uppmärk-samhet åt denna sida. Lindens undersökning visar dock, att man i provinsen Ontario i Canada lyckats befria dem som lider skador genom biltrafik (och förmodligen även andra skadelidande) från att själva nödgas be-strida de direkta kostnaderna för sjukhus-vård. Man kan antaga att även i Sverige, i enlighet med vad rättsreglerna ger vid han-den, kostnaderna för sjukhusvård ej drabbar

de skadelidande. Men såsom generellt pro-blem är det mera ovisst, i vilken utsträck-ning de som lider skador faktiskt uppbär de förmåner vartill de är berättigade, och om det därvid föreligger någon skillnad mellan skadestånd och försäkringsförmåner.

Den andra frågan, nämligen *hur ersät-ningarna förhåller sig till förlusterna*, har varit mycket svårare att besvara vid de ame-rikanska undersökningarna. Det kan vara praktiskt vanskligt att i efterhand avgöra, exakt hur mycket som utgått i ersättning. Men framför allt är det ovisst hur man skall bestämma förlustens storlek, särskilt i vad avser bestående arbetsförmåga och döds-fall. Olika metoder har kommit till använd-ning. Några författare (t. ex. Morris & Paul) nöjer sig med att söka fastställa »the tangi-ble loss» el. dyl.; jämförelsen med skade-stånden blir då missvisande eftersom dessa avser att ersätta även annan förlust. Andra författare (t. ex. Cheit och Conard) ger komplicerade bestämmingar av den ekono-miska förlusten, delvis baserad på statistiska beräkningar av framtida inkomstutveckling. Bestämningarna förefaller väl godtyckliga och resultaten lämpar sig ej för en jämfö-relse med utgående ersättningar, vilka be-stämnes efter helt andra normer. Linden har genom att låta en advokat beräkna, på grundval av skadeakterna, vilka belopp en domstol kunde förväntas utdöma under om-ständigheterna, skapat en om också osäker utgångspunkt för en jämförelse med de ersättningar som faktiskt utgick. Morgan och hans medförfattare begagnade återigen en helt annan metod, nämligen att undersöka om de skadades (resp. vid dödsfall de efter-levandes) levnadsstandard påverkats av ska-dorna.

En amerikansk iakttagelse, som säkerligen har sin giltighet i många länder, är att so-cialförsäkringar jämte den skadelidandes pri-vata försäkringar ger ersättningar som även vid bilskadorna beloppsmässigt kan jämfö-ras med dem som skadestånden ger. Conard beräknade att 55 % av de totala ersättning-arna vid bilskador utgöres av skadestånd, medan de skadelidandes egna försäkringar ger 38 % (och andra ersättningsformer, där-

ibland »social security», sammanlagt ger 7 %)¹. Linden beräknade de sammanlagda skadestånden inom området för sin undersökning till 5 355 000 dollar och andra ersättningar än skadestånd till 3 347 000 dollar.² Proportionerna befinner sig emellertid i ständig förskjutning, och i andra länder är de säkerligen helt andra. Slutsatsen, att man ej kan bedöma skadeståndet isolerat som ersättningsform vid personskada, är emellertid överväldigande väl bestyrkt.

En ganska allmän iakttagelse vid de amerikanska undersökningarna synes vara, att de som lider mindre skador är bättre tillgodosedda i förhållande till sina förluster än de som lider större skador. Orsakerna härtill har diskuterats av flera författare; förklaringsvärde kan knappast bedömas utan att man vet, huruvida samma iakttagelse kan göras även i andra länder än USA och Canada. Men även själva det uppgivna sakförhållandet låter sig diskuteras. Här framträder den nyss nämnda omständigheten, att särskilt förluster genom bestående arbetsoförmåga och genom dödsfall är mycket svåra att bestämma. Felkällorna är med andra ord särskilt stora just vid de svåra skadorna. I många fall torde de ekonomiska förlusterna genom dödsfall och invaliditet ha bestämts på ett sätt som leder till större beräknade förluster än skadeståndsreglerna syftar till att ersätta. Det är då ej mycket att förvåna sig över att skadestånden också kommer att understiga dessa förluster. I sammanhanget kan man emellertid också konstatera, att gängse uppgifter om de enorma skadestånd för personskada som utgår i USA måste hänföra sig till undantagsfall; påfallande är den nästan absoluta frånvaron av sådana ersättningar i samtliga tillgängliga undersökningar.

I allmänhet har ingen hänsyn tagits till de s. k. *psykiska (ideella) förlusterna*, och detta är särskilt väl förklarligt vid ersättnings-system där det vanligen är omöjligt att särskilja ersättning för sveda och värk eller för lyte och men från annat skadestånd. På flera olika sätt framskyntar, att det anses vara skadeståndets uppgift att ge, förutom ersättning för den direkta ekonomiska för-

lusten, »a little gravy». I vilken utsträckning skadeståndet faktiskt fyller dessa funktioner har visat sig särskilt svårt att fastställa.

Ett i många länder diskuterat spörsmål rör *förhållandet mellan kapitalersättning och livränta* vid invaliditet. Ehuru detta varit föremål för några undersökningar i USA måste det dock konstateras, att undersökningarna ej ger några generella resultat av betydelse. De bestyrker framför allt, att ett system som föranleder de skadade till att träffa sitt val på dåliga grunder, särskilt att välja ett i och för sig otillräckligt kapitalbelopp därför att livräntorna ej räcker till för stundens behov, leder till olyckliga konsekvenser. Däremot kan man ej draga nämnda slutsatser för bedömningen om företrädena hos de olika ersättningsformerna när förutsättningarna för valet i och för sig är goda, d. v. s. den skadelidande ej av yttre omständigheter tvingas att godtaga kapitalbelopp. Ännu mindre kan någon slutsats dragas för de fall, där den skadelidande själv ej kan välja mellan de båda alternativen utan avgörandet träffas av domstol eller lagstiftare.

Ersättningssystemet vid bilskador, särskilt skadeståndet, har ofta *kritiserats* i USA, framför allt för dess bristande förmåga att ge ersättning vid stora förluster. Man kan likväl konstatera, att de som faktiskt erhållit skadestånd oftare förklarar sig nöjda än uttryckt direkt missnöje. Även om dessa siffror mest speglar opinionen hos det flertalet, som lider mindre förluster och som får jämförelsevis god ersättning, tyder de på att de starka reformbehoven ligger inom en förhållandevis liten grupp av skador.

Försäkringens inverkan på skadeståndets funktion är redan något berörd i vad avser försäkring på den skadelidandes sida. Försäkring på skadevållarens sida har, enligt vad som framgår av samtliga undersökningar som berört detta ämne, avgörande betydelse för de skadelidandes utsikter att

¹ Conard m. fl., *Automobile Accident Costs and Payments* (1964) s. 147.

² Linden, *The Report of the Osgoode Hall Study* (1965) s. VII:1.

erhålla skadestånd. I det helt övervägande antalet fall utgår skadestånd från ansvarsförsäkring och belastar sålunda ej den skadeståndsskyldige själv utan det kollektiv av försäkringstagare som bidrager till denna försäkring.¹ Även på denna punkt är det givetvis vanskligt att draga slutsatser från ett rättssystem till ett annat, men det må dock framhållas att förekomsten av obligatorisk trafikförsäkring för bilister bör vara ägnad att öka den andel som utgår från försäkringsbolag. En sida av ansvarsförsäkringens inverkan som till synes kunnat undersökas närmare, är i vilken utsträckning låga skadestånd i förhållande till förlusterna är att tillskriva låga försäkringsbelopp för ansvarsförsäkring.

En jämförelse mellan skadestånd i traditionell mening och andra ersättningsformer, särskilt försäkringar på den skadelidandes sida och olycksfalls- eller sjukförsäkring tecknad till förmån för skadelidande av någon tredje man som orsakat skadan, ingår mera sällan i de amerikanska undersökningarna, och såtillvida är dessa mindre ägnade att belysa det spörsmål som från skandinavisk synpunkt kanske framstår som huvudproblemet. Särskilt i USA vid den tid, som de refererade undersökningarna avsåg, hade socialförsäkringen så ringa ambition att täcka hela förlusten, att det är självklart att den ej ens för de typer av skador för vilka den är välutvecklad (t. ex. workmen's compensation) lyckades därmed.

De amerikanska undersökningarna belyser emellertid en annan olikhet mellan den typiska socialförsäkringen och det typiska skadeståndet, som är av vikt vid en jämförelse mellan dem. Skadeståndet är regelbundet en »skräddarsydd» ersättningsform, som syftar till att täcka den individuella förlusten. Det uppstår därför ofta meningsskiljaktigheter mellan parterna på ett stort antal punkter, vilket i sin tur ger upphov till förhandlingar och kompromisser mellan skadelidande och ersättningskyldig. En av Cheits iakttagelser var, att samma företeelse uppträtt vid workmen's compensation och där medfört tvister och otillräckliga ersättningar. Huruvida skadeståndets individualiserade utformning be-

fordrar kompromisser och uppgörelser utan närmare anknytning till rättsreglerna, är en fråga som synes kunna undersökas mera generellt med avseende på andra rätts-system.

Särskilt Conard har ägnat uppmärksamhet åt olikheterna mellan skadestånd och andra ersättningsformer i vad avser *proportionen mellan de belopp som kommer de skadelidande till godo och hela kostnaden för ersättningsformen*. Hans slutsats var att förbättring av skadestånden är det dyraste sättet att förbättra ersättningen för dem som lider skada genom biltrafik. Detta är uppenbarligen ett huvudargument för hans mening, att man bör understödja försäkringar som ej särskilt gäller skador genom biltrafik. Den nyss berörda skillnaden mellan »skräddarsydda» och standardiserade ersättningsformer framträder särskilt däri, att de förra har en tendens att ge mindre nettoersättningar i förhållande till kostnaderna än de förra.

Möjligheterna att verkställa en jämförelse mellan olika ersättningsformer beror till stor del av om man kan observera sådana olika ersättningsformer sida vid sida av varandra. Cheit hade en sådan möjlighet, genom att workmen's compensation i USA ej gäller vid vissa särskilda verksamheter (bl. a. ej vid de federala järnvägarna), och hans slutsatser beträffande de olika ersättningsformerna har därför ett särskilt intresse. När han finner workmen's compensation vara överlägsen som ersättningsform är det dock under förbehåll, att den reformeras så att den ger bättre ersättningar och framför allt bättre understöder rehabiliteringen av de skadelidande.

Sakskadorna har kommit helt i bakgrunden vid de amerikanska undersökningarna, och de har beaktats huvudsakligen när de

¹ Keeton & O'Connell har gjort en sammanställning från olika undersökningar av de skadelidandes möjligheter att få ersättning helt eller delvis när försäkring finns och när försäkring saknas. Se Basic Protection for the Traffic Victim (1965) s. 61—64. Ehuru uppgifterna torde vara osäkra i detaljer, framträder dock en klar enhetlighet i den tendens som angivits i texten.

uppstått samtidigt med personskada. Sambandet på ersättningsidan är då uppenbart. Ersättning för en skadad bil kan användas för att betala kostnader som beror av personskada, och omvänt kan en skadelidande anse sig tvungen att använda det belopp som han får för sin personskada för att anskaffa en bil som han måste ha för sitt arbete.

3.3 Nordiska undersökningar rörande skadeståndsreglerna vid trafikskador m. m.

I Norden saknas veterligen helt undersökningar av den typ som de nu berörda amerikanska arbetena representerar. Vissa detaljfrågor har dock blivit föremål för studier som åtminstone kan ligga till grund för uppställande av hypoteser, och några sådana studier må här nämnas. I samband med en utredning om reform av trafikförsäkringen skedde en undersökning av de ändringar i premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen som kunde beräknas bli erforderliga om vissa reformer genomfördes. Undersökningen ger vissa uppgifter om trafikförsäkringsskador under 1953 som avvecklats senast under 1955.¹ — Bertil Bengtsson har förebragt ett material som tyder på att försäkringsbolagen (eller åtminstone vissa försäkringsbolag) vid skador i privatlivet i några men ej alla situationer är benägna att utbetala mindre ersättningar även när det är klart att juridisk skadeståndsskyldighet saknas.² Intressant är bl. a., att tendensen ej särskilt väl överensstämmer med de åsikter som uttalas i diskussionen bland ledande försäkringsjurister. — I en skadeståndsrättslig utredning ingår en undersökning av den sannolika kostnaden, i form av ökade premier för ansvarsförsäkring, av en ifrågasatt utsträckning av principalansvaret vid olycksfall i arbete. Undersökningen antyder dels att olycksfall i arbete står för en jämförelsevis betydande del av företagens allmänna kostnader för ansvarsförsäkring (bortsett från bilförsäkring), dels att dessa kostnader som helhet dock utgör blott en mindre del av företagens sammanlagda kost-

nader på grund av sjukdom och arbetsoförmåga som drabbar deras anställda.³ — En mindre undersökning av försäkringsbolagens utövande av regressrätt antyder, att exempelvis vid brandförsäkring försäkringsbolagen sällan utövar de möjligheter till regress mot skadeståndsskyldiga som de må ha på papperet.⁴

Undersökningar av trafikskador utan särskild syftning på ersättningsförhållandena är mycket talrikare och har utförts med annan vetenskaplig ambition än de nyssnämnda. I Sverige har sålunda under senare år företagits ett antal undersökningar främst av uppgifter som varit tillgängliga i offentlig statistik. K. O. Feldt har undersökt »Vägetrafikolyckornas kostnader» (Statens trafiksäkerhetsråd, meddelande 7, 1958). Metodiken vid denna undersökning och vissa resultat har utnyttjats vid senare undersökningar av liknande ämnen. Vid Statens väginstitut har P. O. Roosmark och R. Fräki gjort en undersökning »Antal trafikolyckor, deras kostnader och de polisrapporterade olyckornas representativitet, år 1964» (Statens väginstitut, specialrapport 60, 1968). Ett huvudsyfte med sistnämnda undersökning har varit att utröna representativiteten av de trafikolycksfall som anmälts till polisen och försäkringsbolagen. För detta ändamål genomfördes bl. a. en intervjuundersökning, vars resultat kunde jämföras med den tillgängliga statistiken. Man fann att under 1964 ungefär 200 000 olyckor, eller närmare hälften av samtliga inträffade, ej anmälts till vare sig polis eller försäkringsbolag. Det material som inflyter i den officiella statistiken visade sig i flera avseenden vara missvisande. Andelen olyckor där endast ett fordon varit inblandat (»singelolyckor») var exempelvis för landsbygden avsevärt högre än enligt den officiella statistiken (närmare 60 % mot 30 %). Även i övrigt ger under-

¹ Se SOU 1957:36 s. 148 ff.

² Bertil Bengtsson, Skadestånd vid sport, lek och sällskapsliv (1962) s. 215 ff., 261 ff.

³ Se SOU 1964:31 s. 114 ff.

⁴ Se Hellner i Skadeståndsrättsliga spørsmål (Försäkringsjuridiska föreningens publikation nr 10, 1953) s. 31 ff.

sökningen åtskilliga iakttagelser och uppslag av värde även för skadeståndsrättsliga frågor. Vid Nationalekonomiska institutionen vid Göteborgs universitet har Bengt Mattsson utfört en undersökning om »Vätrafikolyckornas samhällsekonomiska kostnader» (utgiven som rapport nr 116 från Statens trafiksäkerhetsråd, 1968). Syftet är här att beräkna de samhällsekonomiska kostnaderna av vätrafikskadorna, och bl. a. ersättningsarna vid skador på fordon har begagnats för att få ett mått på kostnader för dessa skador. Vid Sociologiska institutionen vid Uppsala universitet har Sonja Calais och J. O. Josephson framlagt »Trafikskador, en undersökning av invalidiserades återinträde i arbetslivet» (stencilrad rapport 1967). Undersökningen omfattar också vissa beräkningar av inkomstbortfallet i förhållande till medicinsk invaliditetsgrad.

Fortlöpande undersökningar av omständigheterna vid trafikolyckor utföres på flera håll, bl. a. av Gatukontoret i Stockholm och av polismyndigheterna.

Det har även i Norden utförts några mindre undersökningar av invalidiserades inkomstförhållanden. Dessa talar i riktning mot att de som drabbas av invaliditet av lägre grad ofta har oförminskade inkomster efter skadan. En dansk undersökning har återgivits i Förhandlingarna vid det 23 nordiska juristmötet 1963, bilaga VIII s. 13 ff.

Av betydande intresse, även för skadeståndsrätten, är de undersökningar som utförts rörande handikappades levnadsförhållanden, eftersom de som invalidiserats genom olycksfall till åtminstone väsentlig del ingår i denna grupp. En finländsk undersökning »Utkomsten för åldringar och invalid» finns endast publicerad på finska men torde innehålla åtskilliga uppgifter som belyser bl. a. de olikheter i invaliders ställning som beror av om de lever i familj eller är ensamma, om de lever i staden eller på landet. Mycket omfattande är det danska Socialforskningsinstitutets undersökning »Fysisk handikappade i Danmark» (Socialforskningsinstitutets publikationer 15, 16, 18, 22, 26), ej minst genom vad den utvisar om olikheter i anpassning. Även un-

dersökningar av fattigas levnadsförhållanden — bland vilka särskilt må nämnas Gunnar Inghes, »Fattiga i folkhemmet» (1960) — förtjänar uppmärksammas, ej blott därför att invaliditet efter olycksfall är med bland de undersökta faktorerna utan även därför att dessa undersökningar, liksom handikappundersökningarna, pekar på betydelsen av andra faktorer än de som vanligen beaktas vid utmätande av skadestånd för en persons möjlighet att anpassa sig efter ett socialt trauma sådant som en skada.

Indirekt intresse för förevarande ämne har en undersökning som utförts av Per Kempe vid Sociologiska institutionen vid Stockholms universitet om »De försäkrades åsikter om de allmänna försäkringskassorna och den allmänna försäkringen» (1968). Undersökningen avsåg att utröna, hur allmänheten erhåller sina kunskaper om allmän försäkring och hur den tar kontakt med försäkringskassorna. Undersökningen visar bl. a. att benägenheten är stor att lita till personliga besök hellre än att ta del av trycksaker, skriva eller göra förfrågningar per telefon.

I övrigt får beträffande undersökningar av närliggande frågor hänvisas till den danske sakkunniges, professor Gomard, rapport, i vilken en utförlig översikt, berörande även andra länder än de skandinaviska, skall ingå.

Det må slutligen nämnas, att under arbetet med denna rapport åtskilliga andra uppgifter har insamlats vilka bör kunna komma till nytta vid mera systematiska empiriska undersökningar.

4.1 Skadeståndets funktioner

En undersökning som avser att lägga en grund för eventuella reformer av skadeståndsrätten måste utgå från en uppfattning om de funktioner som skadestandsreglerna fyller. Man bör genom undersökningen söka belysa, om och hur dessa funktioner kan förbättras, antingen genom att skadestandsreglerna förändras eller genom att samhället i stället satsar mera på någon annan anordning, vilken fyller dessa funktioner på ett bättre sätt. Social försäkring och privat person- eller sakförsäkring utgör exempel på sådana anordningar som kan tänkas träda i stället för skadeståndet i större eller mindre utsträckning.

Rörande skadestandsreglernas funktioner och besläktade ämnen kan jag hänvisa till en tidigare nämnd uppsats i Svensk juristtidning 1967 s. 673 ff., vilken också innehåller talrika hänvisningar till annan litteratur. I det följande skall blott några sammanfattande synpunkter redovisas.

Som skadeståndets primära funktion betraktas ofta att det ger *ersättning för förlust*. Den skadelidande erhåller en summa pengar som motsvarar den ekonomiska förlust som han lidit, och ekonomiskt antages han därigenom komma i samma läge som om skadan ej inträffat. Förutsättningarna för skadestånd implicerar emellertid, att denna form av ersättning ej skall utgå i alla fall där en person lidit förlust genom

skada. Det måste finnas en skadeståndsskyldig som kan åläggas att betala skadestånd. Skadeståndet skiljer sig sålunda t. ex. från rätten till ersättning för sjukhuskostnader ur allmän sjukförsäkring, eftersom denna i princip är helt oberoende av hur behovet av sjukhusvård uppstått. Man kan vid en empirisk undersökning antingen taga begränsningen i skadeståndets ersättande syfte för given och blott studera, hur den ersättande funktionen fylls i de fall där det finns rätt till skadestånd. Eller man kan välja ett vidare perspektiv och fråga, hur skadeståndet fyller den ersättande funktionen om man tar hänsyn till samtliga fall där skada uppstår, kanske t. o. m. till samtliga fall där någon form av sjukdom eller arbetsoförmåga uppstår. För det ändamål som här är aktuellt synes det nödvändigt att anlägga det vidare perspektivet. Särskilt om man vill se skadeståndet som en del av ett större ersättningssystem, eller jämföra skadeståndet med andra ersättningsformer, kan man ej begränsa sig till de fall där nu rätt till skadestånd finns. Man har också skäl att ställa frågan, vilken grund det finns för att bibehålla de olikheter som visar sig i ersättningshänseende mellan olika situationer. Är det exempelvis rimligt att den som lider skada genom biltrafik skall ha bättre ersättning än den som skadas genom att han faller omkull i sitt badkar, för att begagna ett i amerikansk diskussion ofta använt exempel (»the bathtub argument»)? Det är visser-

ligen tvivelaktigt om en sådan fråga kan besvaras ens huvudsakligen genom anförande av empiriskt material. Men det måste vara värdefullt att ha någon kunskap om hur stor skillnaden faktiskt är mellan olika situationer, bl. a. huruvida de skadeståndsrättsliga olikheterna kompenseras av andra faktorer. Och eftersom ett motargument mot »the bathtub argument» har varit, att samhällets resurser ej förslår till att täcka alla förluster genom olycksfall, måste det vara av värde att veta något om problemets storleksordning.

Nära sammanhang med den ersättande funktionen, och framför allt med den nyssnämnda begränsningen i skadeståndets ersättande syfte, har skadeståndets verkan att *överflytta förlusten* till någon annan än den skadelidande, nämligen den skadeståndsskyldige. Betydelsen härav framgår om man jämför skadeståndet med den ersättning som utgår ur en av den skadelidande bekostad försäkring, t. ex. brandförsäkring. Brandförsäkringen ger inom det område, som den täcker, ersättning på samma sätt som skadeståndet inom sitt (dock med den ej oväsentliga skillnaden att det är större säkerhet att brandförsäkringsersättningen utbetalas om de juridiska förutsättningarna föreligger än att skadeståndet utbetalas). Men vid brandförsäkring får den skadelidande stå för kostnaden själv, genom att han betalar premierna för försäkringen. Vid skadestånd drabbas kostnaden däremot den skadeståndsskyldige, ofta även i detta fall i den formen att han betalar premier, nämligen för ansvarsförsäkring. Hur förlustöverflyttningen sker vid skadeståndet kan emellertid ej alltid avgöras på så enkelt sätt som genom att konstatera att det finns en skadeståndsskyldig för vars räkning skadeståndet utbetalas. Ovan under 2.2 berördes hur skadeståndet påverkas av försäkring på den skadeståndsskyldiges sida, och det framgick att ofta någon som formellt ej är skadeståndsskyldig bekostar den försäkring ur vilken skadeståndet utgår, t. ex. när skador som barn orsakar ersättes ur föräldrarnas ansvarsförsäkring. Vad som här inträffar motsvarar väsentligen vad som ibland kallas för »kanalisering»

av skadeståndsansvaret, och som inom lagstiftningen genomförts mest konsekvent vid atomansvaret.

Förlustöverflyttningen är emellertid ej alltid fullbordad genom att skadeståndet erlægges. Den som bekostar skadeståndet kan stundom kasta över kostnaden på andra, genom att dessa får betala ett högre pris för varor eller tjänster. Om tillverkaren av kosmetiska medel får bära kostnaden av skadestånd till några personer som skadas genom att de är allergiska mot medlen och tillverkaren ej varnat för risken, är det möjligt att han sedan kan kasta tillbaka denna kostnad på köparna i form av förhöjt pris. I så fall kommer kostnaderna för skadorna att fördelas på samtliga köpare, i stället för att bäras av de individer som drabbas av skadorna.

Skadeståndets verkan att flytta över förluster anses ofta särskilt betydelsefull från ekonomisk synpunkt, därför att förluster genom skador kan placeras på den part som orsakar skadorna. Denne nödgas räkna med dem som en kostnad i sin verksamhet, vilket i sin tur kan verka bestämmande på det sätt på vilket han driver denna verksamhet (jfr nedan om preventionens olika former).

Det vore givetvis av intresse att kunna belysa även sistnämnda mekanism, särskilt som argument baserade på den spelar en ej obetydlig roll i diskussionen om den lämpliga utformningen av t. ex. regler om ansvar för skador genom skadebringande egenskaper i sålt gods och om skador genom biltrafik. Det kan emellertid vara svårt att uppnå resultat vilkas säkerhet och användbarhet står i proportion till kostnaden.

Som en ytterligare funktion hos skadeståndsreglerna kan man räkna, att genom att skadestånd utgår den förlust som drabbat den skadelidande »pulvriskas», d. v. s. i stället för att belasta honom ensam fördelas den på ett stort antal personer, vanligen genom att skadeståndet erlægges av ett försäkringsbolag som uppburit premier från sina försäkringstagare. Skadeståndet blir i detta fall något som påverkar premiekostnaden för ansvarsförsäkring. Denna pulvriskande funktion förutsätter vanligen att det

är ett försäkringsbolag, ej den skadeståndsskyldige personligen, som utger skadeståndet. Pulvrising kan emellertid också ske t. ex. genom att staten utger skadestånd, eftersom förlusten då fördelas bland skattebetalarna och dem som i övrigt bidrar till statens inkomster.

Skadeståndet är givetvis ej den enda möjligheten att uppnå pulvrising av förlust; tvärtom är försäkring på den skadelidandes egen sida ett väl så effektivt medel att nå denna verkan. Härtill kommer att skadeståndet i vissa fall kan omintetgöra en pulvrising som eljest skulle inträda, t. ex. om skada genom brand ersatts av ett brandförsäkringsbolag och detta sedan återkräver skadeståndet från den skadeståndsskyldige personligen genom regresskrav.

Eftersom det får betraktas som ett viktigt önskemål att uppkommande stora förluster genom pulvrising blir lättare att bära än om den skadelidande ensam skulle drabbas av dem, finns det också goda skäl att empiriskt studera hur skadeståndet fungerar i detta avseende. Man kan t. o. m. gå så långt som till att påstå, att de nuvarande skadestandsreglerna måste anses olämpliga om man ej kan utgå från att åtminstone de stora skadestånden i flertalet fall bestrides ur försäkring. De uppgifter som förekommer i amerikanska undersökningar visar att i där undersökta förhållanden skadeståndet i det helt övervägande antalet fall utgår ur försäkring. Möjligheterna att fastställa, hur därmed förhåller sig i Sverige, torde vara goda, eftersom det viktigaste blir att utrona vem som faktiskt utger skadestånden.

Inte minst i svensk diskussion har man ofta som en viktig funktion hos skadeståndet nämnt, att det verkar *prevenerande mot skador*. De som kan bli skadeståndsskyldiga undviker sådant handlande som ger upphov till skador eller vidtager åtgärder som förhindrar skador. Man har försökt att på grundval av kända drag i skadeståndets utformning teoretiskt fastställa, hur det motsvarar ett prevenerande syfte. Man har också skilt mellan olika sätt på vilka skadeståndet kan verka prevenerande, t. ex. genom att direkt avskräcka från handlande

som medför skadeståndsskyldighet, genom att i det allmänna rättsmedvetandet inprägla, att handlingar som medför skadeståndsskyldighet är förkastliga och därför bör undvikas, eller genom att kostnaden för skadeståndsansvaret inverkar på den som fattar beslut om och på vilket sätt han skall ge sig in på en verksamhet som kan ådraga honom skadeståndsskyldighet, t. ex. en verksamhet som medför obehag för omgivningen. För sistnämnda verkan begagnas i amerikansk litteratur termen »general deterrence».

Det göres också ofta gällande, att den preventiva funktionen är något som utmärker skadeståndet mer än övriga ersättningsformer. Även om socialförsäkring, eller olycksfallsförsäkring tecknad till skadelidandes förmån t. ex. av bilägare, skulle kunna visas vara från ersättningssynpunkt, kanske också i fråga om förlustöverflyttande och pulvriserande verkan, överlägsen skadeståndet, har enligt denna mening skadeståndet dock den fördelen, att det i högre grad verkar skadeförebyggande. Eftersom prevention mot skador vanligen är att föredraga framför att ge t. o. m. goda ersättningar till dem som lider skadorna, påkallar denna sida stor uppmärksamhet. En vanlig uppfattning är också, att ej varje form av skadestånd har samma förmånliga verkan från preventionssynpunkt, utan att denna verkan särskilt kännetecknar skadeståndet enligt culparegeln, eftersom när ett vårdslöst handlande åtföljes av skadeståndsskyldighet, detta fungerar som ett understrykande av att handlandet som sådant ogillas och därför bör undvikas.

Medan ingen torde vilja bestrida, att det ofta förekommer, att skadeståndsansvaret har en prevenerande verkan, är det desto svårare att avgöra, om denna verkan gör sig gällande mera allmänt. Åtskilliga rättsvetenskapsmän har på senare tid uttryckt sin skepsis mot tanken att skadeståndet generellt har en betydelsefull prevenerande verkan i det moderna samhället.

Den vikt som särskilt i den skandinaviska diskussionen tillmätts den prevenerande effekten och meningsskiljaktigheterna härom gör det önskvärt att i en rättsociologisk un-

dersökning taga upp också denna sida. Man vill gärna kunna stödja sig på verklig kunskap, ej blott som hittills på allmänna erfarenheter och resonemang. Men det måste samtidigt erkännas, att de metodiska och praktiska problemen blir särskilt stora vid en undersökning av preventionen, i jämförelse med dem som visar sig vid enklare undersökningar av t. ex. den ersättande verkan. I de hittills utförda amerikanska undersökningarna har man, i den mån man ej helt förbigått preventionens betydelse, endast i ringa utsträckning undersökt förhållanden som kan belysa denna och ej gjort något försök att sammanfatta resultaten i slutsatser. Å andra sidan finns det kanske också möjligheter att utnyttja erfarenheter från kriminologien och från beteendevetenskaperna när det gäller att undersöka skadeståndets preventiva verkan.

Till de praktiska möjligheterna att undersöka skadeståndets preventiva effekt blir det anledning återkomma senare, vid diskussionen av planerade undersökningar (nedan 5.7.1).

Till skadeståndets funktioner kan man måhända också räkna den att *tillfredsställa rättskänslan*, genom att den skadelidande erfar en känsla av upprättelse när han erhåller skadestånd, genom att utomstående uppfattar erläggande av skadestånd som en form av skipande av rättvisa, och kanske t. o. m. genom att den skadeståndsskyldige själv erfar en känsla av moralisk tillfredsställelse när han gottgör den skadelidande. Även dessa verkningar har, i likhet med preventionen, ansetts utmärka skadeståndet, och särskilt skadeståndet enligt culparegeln, mer än andra ersättningsformer. Å andra sidan kan det också tänkas, att ett stort skadestånd som utkräves av en skadeståndsskyldig i små ekonomiska omständigheter anses strida mot rättskänslans krav, eller att en rätt till skadestånd som stannar på papperet anses utgöra ett bevis på samhällets oförmåga att skapa effektiv rättvisa.

Även dessa verkningar kan bli föremål för en rättssociologisk undersökning. Denna får då sin särskilda prägel av att uppgiften blir att söka fastställa attityder hos olika

kategorier av berörda parter och hos allmänheten, ej att studera de mera påtagliga samhällsverkningar som åsyftats med tidigare nämnda funktioner. Klart är att undersökningar av denna typ erbjuder särskilda metodiska problem och felkällor. En undersökning av andra verkningar av skadeståndsreglerna, vilken klagör exempelvis om skadestånden erlägges av de personer som varit vållande, och om fattiga personer tvingas utge höga belopp, kan också ge material för en bedömning av hur det förhåller sig med de fakta som antages påverka rättskänslan.

I de amerikanska undersökningarna har man ej sällan ställt frågor till skadelidande, i något fall även till skadeståndsskyldiga, för att utröna deras reaktioner på de situationer vari de varit invecklade. Dessa undersökningar har emellertid ej varit särskilt inriktade just på rättskänslans utslag utan lika mycket på reaktioner som har mera triviala och egoistiska grunder. Detta är särskilt tydligt när man sökt utröna förekomsten av »claims consciousness». Någon undersökning av attityderna hos den allmänhet som ej själv kommit i beröring med skadeståndskrav har veterligen ej utförts.

4.2 Administrationen av ersättningssystemet

Vid en undersökning av skadeståndsrättens roll i samhället har man också skäl att fästa sig vid hur skadeståndskraven administreras av domstolar, nämnder, försäkringsbolag o. s. v., med de konsekvenser detta har för skadelidande, skadeståndsskyldiga och andra. Även på denna punkt bör man se skadeståndsrätten som en del av ett större system, i vilket den samverkar med socialförsäkring, privat försäkring och andra ersättningsformer.

Såsom framgår av översikten i bil. 1 har i USA de processuella frågorna väl så ofta stått i centrum för undersökningarna som de rena ersättningsfrågorna. Detta sammanhänger uppenbarligen med särpräglade drag i den amerikanska processen, till vilka motsvarighet saknas i våra förhållanden, och med att civilprocessen har utgjort ett viktigt

föremål för diskussionen om behovet av reform av rättsväsendet. Även hos oss finns emellertid många sidor av administrationen av skadeståndskrav som förtjänar uppmärksamhet.

Några sidor härav har beröring med funktioner som nyss berördes. Den tid det tar innan ersättning utbetalas, den kunskap om ersättningssystemet och den energi vid framställande av krav som fordras för att ersättning skall utgå, är ämnen som har nära beröring med den ersättande funktionen i allmänhet. Till sättet för fullgörande av denna funktion kan också räknas inverkan av att ett skadeståndskrav går till behandling av domstol i stället för att bli föremål för uppgörelse utan rättegång. Domstolens bedömning och den publicitet denna kan medföra har ibland nämnts såsom för preventionen betydelsefulla omständigheter. För att kunna bedöma dessa frågor är det bl. a. av vikt att veta, vilken andel av skadeståndskrav av olika typer som går till domstolarna, hur behandlingen där sker, och vilka skillnader i handläggning som visar sig mellan ärenden som går till domstolarna och övriga.

Om man såsom nyss nämntes ser skadeståndsrätten som en del av ersättningssystemet i dess helhet, har man anledning att göra jämförelser av olika slag med dels privat försäkring på den skadelidandes sida, dels socialförsäkring. Vilka faktiska olikheter i fråga om krav på ersättning och i handläggning av sådana krav visar sig exempelvis vid en jämförelse mellan skadeståndskraven, som går till allmän domstol, och kraven på ersättning ur socialförsäkring, vilka handlägges i helt annan ordning? Hur påverkar dessa olikheter de skadelidandes möjlighet att få ersättning ur de olika systemen? Några motsvarande frågor har för amerikanska förhållanden undersökts av Cheit och andra av Adams; liknande spörsmål rörande sociala förmåner är i Danmark föremål för en undersökning av Socialforskningsinstitutet.

På något längre sikt kan man fråga, hur olika ersättningsformer förhåller sig med avseende på kostnaderna för administration

i jämförelse med de belopp som kommer de skadelidande till godo, och ytterligare, hur kostnaderna påverkas av att ersättningssystemet har så många komponenter. Ovan (under 3.2) nämndes den av Conard framförda meningen, att en förbättring av skadeståndsskyddet vid bilskador är det dyraste sättet att hjälpa biltrafikens offer, eftersom av de premier som betalas för trafikförsäkring endast en mindre del slutligen kommer de skadelidande till godo, medan de ersättningar som kommer från de skadelidandes egna försäkringar i allmänhet kostar mycket mindre i administration. Det finns skäl att ställa och söka besvara motsvarande frågor för svenska förhållanden.

I viss utsträckning torde det vara möjligt att kombinera undersökningar av nu antytt slag med dem som tidigare nämntes och som avser att belysa skadestandsreglernas funktion. Om man exempelvis undersöker, på vilka olika sätt en skadelidande får ersättning, får man också ett visst mått på betydelsen av olika ersättningskällor. Det bör också finnas vissa möjligheter att bedöma, hur samma ärende handlagts såsom skadeståndsfall resp. socialförsäkringsfall. Men i många delar, särskilt vad avser en jämförelse mellan ersättningssystemens administration, skulle säkerligen särskilda undersökningar erfordras.

4.3 Reformbehovet och planläggningen av empiriska undersökningar av skadeståndsrätten

Bakgrunden till det önskemål om utförande av en rättssociologisk undersökning som framställt av Nordiska rådet har skildrats ovan i 1 kap. Det framgår därav att önskemålet har direkt beröring med arbetet på en reformering av den skandinaviska skadeståndsrätten. I det följande skall sambandet mellan reformarbetet och den planerade rättssociologiska undersökningen diskuteras mera principiellt.

Den nuvarande skadeståndsrätten bygger till stor del på principer som härrör från 1800-talet. Dessa principer har således till-

kommit under en tid med helt andra ekonomiska och sociala förhållanden än de nuvarande; bl. a. saknades då nästan helt det samband mellan försäkring och skadestånd som skildrats i 3 kap. Principerna utgår från de tidigare realistiska men nu verklighetsfrämmande antagandena, att skadeståndet är den förnämsta källan för ersättningar till de skadelidande och att skadestånden utges av de skadeståndsskyldiga personligen.

Skadeståndsrätten har visserligen varit föremål för ett ganska stort antal vetenskapliga arbeten i Skandinavien, däribland Sverige. Men arbeten av detta slag ger oss ej möjlighet att sluta oss till hur ersättningsystemet med alla dess komponenter verkar i praktiken. Genom dessa arbeten kan man visserligen få besked om när enligt huvudreglerna rätt till skadestånd finns, och man kan även få synpunkter på bedömningen av ett ej ringa antal av de frågor som kan bereda domstolar och andra som skall bedöma praktiska ersättningsfrågor tvekan. Men en helt annan sak är vad detta ersättningsystem innebär för dem som drabbas av skada eller som blir skadeståndsskyldiga. Vi vet exempelvis ej, hur antalet av de fall där rätt till skadestånd finns förhåller sig till hela antalet skador, vi vet ej vilken ekonomisk betydelse det har för skadelidande i genomsnitt att skadeståndet kan reduceras på grund av medvållande, vi vet ej om skadestånden faktiskt erlaggs i de fall där rätt därtill finns, vi vet visserligen att ersättning från socialförsäkring enligt nu gällande regler skall avräknas från skadeståndet men vi vet ej i hur många fall resp. skadestånd och socialförsäkringsersättning utgår eller hur beloppen av dessa förhåller sig till varandra. Exempelen på vad vi ej vet kan med lätthet utökas. Framför allt saknar vi all kunskap om helhetseffekten av systemet.

De amerikanska undersökningarna har visat olikheten mellan undersökningar av skadeståndsreglerna av traditionell rättsvetenskaplig typ och undersökningar företagna med samhällsvetenskaplig metod. Även om de faktiska förhållandena må vara helt olika i USA och i Sverige, kvarstår dock skillnaden mellan de fakta som framkommer

vid de olika typerna av undersökningar.

De domstolsavgöranden som publiceras i rättsfallssamlingarna ger visserligen besked om vad som hänt i några särskilda situationer där skada inträffat och skadestånd krävts. Men eftersom de avser att ge kunskap om hur bedömningen skett i tveksamma fall, som gått till domstolarna, är de föga ägnade att göra tjänst som stickprov bland skadefallen och ge stöd för generella påståenden om hur ersättningsystemet fungerar i normalfallen.

Dessa förhållanden motiverar i och för sig en empirisk undersökning av hur skadeståndsreglerna fungerar. Från rent vetenskaplig synpunkt är det givetvis av värde att erhålla kännedom om realiteterna på detta område. Från statsmakternas synpunkt kan andra skäl ha större vikt. Antaganden om skadeståndsreglernas verkningar ligger redan nu mer eller mindre öppet till grund för domstolarnas domar och den allmänna diskussionen i skadeståndsfrågor. Eftersom skadeståndsrätten i stor utsträckning utvecklats genom domstolarnas verksamhet och detta, i varje fall i den mån ej en genomgripande lagstiftning kommer till stånd, får antagas fortsätta, måste det vara ett viktigt önskemål att ge argumenten en bättre täckning än allmänna spekulationer och försök att utnyttja en fragmentarisk erfarenhet.

Därjämte, och detta är kanske viktigast, kan en rättsociologisk undersökning utvisa var reformbehoven ligger och ge anvisningar om hur de skall kunna avhjälpas. Möjligt är att en undersökning ger till resultat, att det nuvarande systemet i stort sett fungerar tillfredsställande och att blott mindre reformer fordras. Vår avsaknad av empiriska kunskaper medför bl. a. också, att vi ej kan utesluta denna möjlighet. Men vad som anförts i det föregående om skadeståndsrätterns utveckling, framför allt om de jämförelsevis sent tillkomna sambanden mellan skadestånd och försäkring vilka måste antagas starkt påverka skadeståndsreglernas verkningar, gör dock ett sådant antagande ganska osannolikt. Det kan ej uteslutas att det försiggår ett samhällsekonomiskt slöseri genom att man upprätthåller ett antal otill-

räckligt samordnade ersättningssystem vid sidan av varandra. Mycket allmänt syftande reformförslag, bl. a. att i stor utsträckning ersätta skadestånd för personskada med socialförsäkring, har som bekant framställts och vunnit allt större beaktande i den moderna debatten. En undersökning av skadeståndsreglernas nuvarande sätt att fungera bör tjäna till att belysa värdet av sådana reformförslag.

Mindre långtgående reformförslag är emellertid också aktuella. Förekomsten på en gång av genomgripande och av mindre långtgående förslag till förändringar inverkar givetvis på uppläggningsen av en rätts-sociologisk undersökning. Även behovet av mindre reformer och utformningen av de regler, som kan bli resultat av sådana, kan bära belysas genom empiriska undersökningar. I diskussionen har ofta tanken framträtt, att förslag om radikala reformer ej bör få lägga hinder i vägen för utförandet av mera näralliggande förbättringar. Med denna utgångspunkt kan det synas naturligt att även vid empiriska undersökningar främst inrikta sig på vad som kan vara nyttigt för de mindre reformer som anses vara aktuella.

Avvägningen mellan vad som fordras för att tillgodose å ena sidan radikala, å andra sidan mera moderata reformförslag fordrar emellertid noggrant övervägande. Det är tveksamt om det lönar sig att lägga ned tid och krafter på mindre reformer om dessa endast medför mindre förbättringar i ett system, som är olämpligt som helhet och därför så snart som möjligt bör reformeras radikalt. Det stannar emellertid ej härvid. Sådana mindre reformer kan t. o. m. tänkas vara skadliga, genom att de visserligen tillgodoser några önskemål om förbättring men samtidigt förstärker de allmänna svagheter-na i det nuvarande systemet. Det kan erinras om Conards tidigare återgivna uttalande, att en förbättring av rätten till skadestånd vid bilskador i USA är det dyraste sättet att hjälpa biltrafikens offer, eftersom av skadestånden jämförelsevis små belopp kommer de skadelidande till godo. Samme författare har i annat sammanhang, med

anledning av förslagen att underlätta att skadeståndskrav kan prövas av domstolar, framhållit, att även en jämförelsevis ringa ökning av andelen av skadeståndskrav som går till domstolarna skulle betydligt öka bördan för de redan hårt arbetstygda amerikanska domstolarna. Som exempel på andra frågor av samma typ kan nämnas, att innan man bestämmer om det bör utgå kapitalersättning eller livränta vid lägre invaliditetsgrader, det är skäl att bilda sig en uppfattning om och när det verkligen föreligger behov av skadestånd för invaliditet i sådana fall.

Det torde vara väl optimistiskt att tro, att en och samma undersökning, utan att bli mycket omfattande och kostnadskrävande, skall kunna ge svar både på frågan om det lönar sig att göra detaljreformer och på frågan hur dessa i så fall bör ske. Man får snarare tänka sig en kombination av undersökningar. En allmän undersökning av ersättningssystemet kan ge en bas för arbetet samt ge uppslag för en bedömning av lämpliga detaljreformer och av det sätt på vilket dessa kan belysas genom empiriska undersökningar. Den kan också, såsom senare skall utvecklas, öka säkerheten av de slutsatser som kan dragas av speciella undersökningar och därmed också värdet av dessa. Man kan däremot icke invända, att det av kostnadsskäl är lämpligt att nöja sig med undersökningar som belyser de mindre reformerna. Kostnaden av en på längre sikt olämplig reform ökas om den skall förberedas genom en empirisk undersökning, och reformen kan få ett falskt sken av rationalitet om den är grundad på undersökningar, vilka ej tar hänsyn till djupare liggande problem. Det är föga lämpligt att noggrant undersöka t. ex. en reforms verkningar på de skadelidandes möjligheter att erhålla ersättning men stanna på gissningsstadiet i vad avser kostnaderna för administrationen av ersättningarna. Risken för att man ådrar sig onödiga kostnader är därför troligen större om man underlåter att utföra en grundläggande undersökning.

De empiriska undersökningarna måste i varje fall sättas i direkt samband med tänkta

reformer av skadeståndsrätten för att kunna ge material som är användbart för sådana syften. Ett par i och för sig omsorgsfullt och skickligt genomförda amerikanska undersökningar av skador genom biltrafik synes ha fått mindre praktisk betydelse för framtida reformer genom att det ej ingått i uppläggningsen att ge underlag för bedömningen av några konkreta reformförslag. Undersökningen torde därför få gå fram etappvis. En första etapp bör belysa den allmänna frågan om det föreligger reformbehov och vilka dessa i så fall är, och senare etapper får belysa hur dessa reformer i så fall skall utföras.

Av det sagda följer också, att planläggningen av undersökningen måste ske i nära samarbete med dem som har att bestämma om reformer på området. Att belysa sådana drag i ersättningssystemet och verkningar därav som kan antagas vara helt utan betydelse för skadeståndsrättens utveckling är från de synpunkter, som nu är aktuella, av mindre värde. Rättspolitiska, eller rent politiska, överväganden måste således i stor utsträckning få verka styrande på planläggningen. Därmed är dock ej sagt att planläggningen skulle erfordra vetenskapliga förberedelser endast på det rent undersöknings-tekniska stadiet. Ett studium av rättsreglerna sådana de framträder i lagregler och domstolsavgöranden utgör — trots att det såsom tidigare sagts ej ger någon kunskap om hur ersättningssystemet fungerar för skadelidande och skadeståndsskyldiga i allmänhet — dock en källa för bedömning av reformbehoven, och det ger därigenom uppslag för empiriska undersökningar. Det må erinras om att kraven på reform av skadeståndsrätten till stor del — ehuru långt ifrån uteslutande — har framkommit från specialister på skadeståndsrätt, vilka funnit att de nuvarande skadeståndsreglerna är otillfredsställande på längre sikt och tvingar till subtila men ganska meningslösa gränsdragningar inom ett av den historiska utvecklingen bestämt område. Vid sidan härav kan behovet av empiriska undersökningar manifesteras på många sätt. Enbart den omständigheten att betydande reformkrav har framställts

utgör ett viktigt skäl för att om möjligt genomföra undersökningar som belyser värdet av de föreslagna reformerna.

4.4 Utredningsresurser m. m.

Planläggningen av en undersökning måste också med nödvändighet influeras av de resurser som står till förfogande för utförande av eventuella utredningsuppdrag. Den amerikanska »Michigan Study» (utförd av A. F. Conard, J. N. Morgan m. fl.) hade ej kunnat genomföras om ej till förfogande stått resurserna vid en forskningsinstitution sådan som University of Michigan's »Survey Research Center», med tillgång till skolad personal och stor sakkunskap i planläggning och utförande av samhällsvetenskapliga undersökningar.

Förhållandena i de nordiska länderna är på denna punkt något olikartade. Danmark har i sitt »Socialforskningsinstitut» en forskningsinstitution som besitter en betydande erfarenhet av empiriska undersökningar av sociala förhållanden, utförda främst med intervjuer av stora stickprov av befolkningen. I Norge har »Instituttet for retts sosiologi og forvaltningslære» utfört viktiga rättssociologiska och rent sociologiska forskningar, som emellertid avsett ämnen vilka ej har särskilt nära beröring med det nu aktuella. Sverige har i Statistiska centralbyråns utredningsinstitut en förhållandevis stor forskningsinstitution, som specialiserat sig på intervjuundersökningar av representativa befolkningsurval och som har tillgång till högt kvalificerade experter på olika sidor av sådana undersökningar. Utredningsinstitutet kan taga en mer eller mindre aktiv del i planläggningen och utförandet av de undersökningar vari det medverkar.

Det ligger nära till hands att man i varje land utnyttjar de utredningsresurser som där står till buds. För Sveriges vidkommande betyder detta bl. a. att man bör utnyttja den sakkunskap som Statistiska centralbyråns utredningsinstitut erbjuder. Av särskild vikt är att intervjuundersökningar

kan kombineras med utförandet av andra uppdrag som institutet åtager sig.

Det är också möjligt att göra en uppdelning av undersökningarna mellan de nordiska länderna, så att varje land utnyttjar de resurser som står till buds där och de särskilda förhållanden som gynnar en undersökning. Nyligen genomförd lagstiftning i ett land kan skapa förutsättningar för undersökningar av speciella frågor. Som exempel kan nämnas att i Finland år 1968 genomförts en förbättring av förarens skydd av trafikförsäkring, och detta kan motivera en särskild undersökning av verkningarna härav, vilken blir av värde även för de övriga nordiska länderna. Frågan får övervägas i framtiden.

Möjligheterna att vinna kunskap genom *tillgänglig statistik och andra redan samlade uppgifter* har ej berörts tidigare. Företagna undersökningar har visat, att det finns en myckenhet statistik som indirekt på olika sätt kan belysa hithörande frågor, men ej någon ur vilken man får upplysningar av direkt relevans för ändamålet. Statistiken kan emellertid i många fall, i förbindelse med särskilt insamlade uppgifter, möjliggöra slutsatser av betydelse. Vad beträffar de uppgifter om inträffade skador som samlats t. ex. i försäkringsbolagens arkiv och i deras statistik, måste det konstateras att de ej utan avsevärt arbete kan utnyttjas för det ändamål varom nu är fråga. Uppgifterna samlas för helt andra syften och är strikt begränsade till vad som fordras för dessa. Primärmaterialet är ofta svårtillgängligt och kan ej begagnas utan avsevärda arbetsinsatser.

5.1 Allmänna riktlinjer

I det följande skall först diskuteras och motiveras de undersökningar som synes särskilt angelägna. Dit hör främst en allmän studie av ersättningsförhållandena vid personskador. Härtill ansluter sig en specialundersökning av skador genom biltrafik samt en undersökning av de administrativa förhållandena vid ersättning av personskador.

Därefter skall vissa andra undersökningar nämnas, vilka anses böra komma i andra hand eller från vilka man, åtminstone tills vidare, bör helt avstå. Bedömningen är här mera obestämd. Anledningarna till graderingen är flera. Undersökningarna kan böra beslutas och planeras med ledning av resultaten av de i första hand ifrågakommande. De bör kanske sättas in i andra sammanhang än de skadeståndsrättsliga. Reformplaner kan vara mindre aktuella. Det kan vara svårt att utan stor kostnad komma till resultat av den karaktär att de kan inverka på praktiskt reformarbete. Några frågor har underordnad betydelse. Till nu avsedda grupp hör bl. a. undersökningar av vissa särskilda skadetyper, t. ex. skador orsakade av barn samt olycksfall i arbete. Vidare hör hit beräkning av ersättning för invaliditet. Dit hör också speciella sidor av skadeståndsreglernas funktion, t. ex. preventionen. Om man vill skjuta någon här avsedd undersökning i förgrunden och företaga den på ett

tidigt stadium, kan så ofta ske utan praktisk olägenhet. Delvis kan nu avsedda undersökningar kombineras med, eller förberedas genom, de undersökningar som anses böra komma i första hand. Av dessa skäl bör frågorna beaktas redan i inledningsskedet.

Utöver här nämnda projekt kan givetvis åtskilliga andra komma i fråga och böra övervägas, beroende ej minst på de resultat som kan framkomma vid basundersökningen.

Det ingår ej i uppdraget att ta ställning till principfrågorna om skadeståndsrättens framtida reformering. I viss utsträckning blir det dock nödvändigt att komma in på de sannolika reformbehoven, eftersom dessa måste påverka planeringen av arbetet. Det må hänvisas till det tidigare (under 4.3) sagda.

5.2 Ersättningsförhållandena vid personskador

Personskadorna måste säkerligen komma i första rummet vid undersökningarna. De är ekonomiskt och socialt betydelsefulla, de står i centrum för debatten, och förhållandet mellan skadestånd och försäkring är särskilt aktuellt vid dem. De bildar också ett material av sådan homogenitet att det kan undersökas med någon utsikt att vinna generella resultat. Sakskadorna är mer disparata. De inkluderar så olikartade situationer som å ena sidan kollisioner mellan

fartyg, å andra sidan skador på husgeråd i hemmen.

En huvuduppgift bör vara att kartlägga *ersättningsförhållandena* vid personskador. I amerikanska undersökningar har man — förutom vid de processuella aspekterna — lagt den helt övervägande vikten vid denna sida. Man har sett skadorna som något som ger upphov till ersättningsbehov och undersökt hur dessa behov har fyllts. Detsamma måste gälla här. Man kan ej gärna tänka sig att det skulle vara berättigat att exempelvis i första hand undersöka skadeståndets preventiva effekt, helt bortseende från frågan om de skadelidandes förluster blir ersatta eller ej.

Skadeståndets roll för vad här kallats *förlustöverflyttning* och *pulvrisering av förlusterna* ansluter sig så nära till dess betydelse i ersättningshänseende, att denna roll till väsentliga delar kan studeras på samma gång som ersättningen. Däremot måste, av skäl som anförts tidigare, den administrativa behandlingen av ersättningsanspråken, skadeståndets preventiva funktion samt skadestandsreglernas gensvar i rättskänslan väsentligen undersökas självständigt. Det blir därför en särskild fråga, i vilken omfattning undersökningar av dessa ämnen bör komma till stånd.

Mycket talar för att den grundläggande undersökningen bör ske genom att för ett stickprov av befolkningen undersöka, vilka personskador (inklusive dödsfall) som förekommit under en begränsad tidrymd och hur de ersatts. Undersökningar av liknande typ har företagits i USA och Canada men har i allmänhet blott avsett ersättningsförhållandena vid bilskador. De undersökta fallen har då utvalts med ledning av tillgängliga uppgifter om skador vid biltrafik. Eftersom vid den nu planerade undersökningen det ej — åtminstone i första hand — är fråga om att koncentrera sig på skador genom biltrafik, är det naturligt att i stället inrikta sig på undersökning av ett representativt urval av befolkningen som helhet. Detta tillvägagångssätt överensstämmer med de råd som experter i Sverige och utlandet givit.

Tekniskt finns det möjlighet att undersöka ett urval bland befolkningen genom att utnyttja Statistiska centralbyråns resurser, eventuellt i samband med någon annan av denna institution företagen undersökning. De undersökningar av liknande slag som hittills företagits på stickprov utvalda ur befolkningen (i Sverige särskilt Roosmarks och Fräkis undersökning) talar för att man kan finna ett tillräckligt antal skador på detta sätt. Vad beträffar möjligheterna att draga slutsatser av intervjuer med de i stickprovet ingående individerna samt att fullfölja dessa med inhämtande av uppgifter från annat håll, synes de amerikanska undersökningarna ge vid handen att metoden leder till tillfredsställande resultat. Särskilt kan Lindens studie — i vilken denne utnyttjade erfarenheter från Conards undersökning men gjorde vissa förenklingar — anföras som exempel på att det är möjligt att utan överväldigande kostnader genom intervjuer skaffa kännedom om väsentliga delar av skadestandsreglernas funktion. Men för att uttala sig härom med någon säkerhet fordras en provundersökning, som kan belysa denna och andra undersökningstekniska frågor och som också bör räknas till planläggningen av arbetet. Eftersom en sådan provundersökning ännu ej kunnat komma till stånd, är förslaget även på denna punkt endast preliminärt.

Den planerade undersökningen åsyftar ej i första hand att ge någon exakt kvantifierad kunskap om olika typer av skador och ersättningsförhållandena vid dem, utan att skapa en för praktiska ändamål tillräckligt tillförlitlig bild av fördelningen av skador och av ersättningsförhållandena. Man vill veta, vilka olikheter som visar sig mellan exempelvis trafikolyckor, olycksfall i arbete och olycksfall i hemmen. Från skadeståndsrättslig synpunkt är en primär fråga, hur stor andel av olika typer av skador som föranleder framgångsrika skadeståndskrav. Man kan härom förmoda att exempelvis vid skador i hemmen det är sällsynt att skadestånd utgår, medan det är vanligt att så sker vid skador till följd av biltrafik. Man bör också söka skaffa någon kännedom om

huruvida exempelvis skador orsakade av barn är någon betydande skadetyper och hur skadestånd utgår vid dem, och huruvida vid olycksfall i arbete de fall där skadestånd utgår från arbetsgivaren är en betydande grupp i förhållande till hela antalet fall. Av lika stor vikt är att få en bild av i vilken utsträckning ersättning utgår från olika håll — ur socialförsäkring, privatförsäkring, som sjuklön, skadestånd o. s. v. — och hur beloppen förhåller sig till varandra.

Någon vill kanske göra gällande att det är möjligt att skaffa kännedom om många av de förhållanden som åsyftas på enklare sätt. Betydelsen av skador orsakade av barn skulle exempelvis kunna undersökas genom att studera vilken andel dessa utgör bland de skador försäkringsbolag reglerar från ansvarsförsäkring. Men de uppgifter som man kan erhålla på detta sätt är mycket osäkrare. Det torde vara praktiskt omöjligt att ens på grundval av material från flera försäkringsbolag avgöra, om den där förekommande frekvensen av skador orsakade av barn är representativ för svenska förhållanden, särskilt om hänsyn tas även till barn vilkas föräldrar saknar ansvarsförsäkring. Beträffande skador genom biltrafik får numera anses klarlagt att såväl polisens som försäkringsbolagens statistik är behäftad med allvarliga fel som mätare av frekvensen av olika typer av skador. Risk för motsvarande fel torde finnas vilket specialmaterial man än utväljer. Eftersom en uppgift är att ersätta allmänna antaganden med någorlunda säker kunskap, är denna synpunkt viktig. Härtill kommer, med den utgångspunkt som redovisats här, att när syftet är att jämföra ersättningsförhållandena vid olika skador man måste ha material från olika områden och möjligheter till sammanställning av detta.

En företagen större undersökning kan emellertid göra det möjligt att bedöma tillförlitligheten i ett speciellt, efter andra synpunkter utvalt material när man vill undersöka särskilda frågor. Vet man exempelvis, vilken proportion personskador orsakade av barn utgör bland skador i ett slumpmässigt urval av befolkningen som helhet, kan man

bättre bedöma tillförlitligheten av ett material av motsvarande skador som härrör t. ex. från försäkringsbolags verksamhet. Man kan också bättre utnyttja offentlig statistik o. d. Häri ligger en icke ringa del av värdet av den föreslagna undersökningen.

Vad beträffar andra sidor av undersökningstekniken må nämnas, att den direkta kontakten med de skadelidande bör ge tillgång till flera och bättre upplysningar om ersättningar från olika håll än om man är hänvisad exempelvis till de uppgifter som försäkringsbolagen har tillgängliga och registrerar för sina speciella syften. Vad kostnadssynpunkten angår må nämnas, att kostnaden för ett stort antal mindre undersökningar, vilka bl. a. måste planläggas och bearbetas med särskild tanke på att uppnå ett slag av representativitet som urvalsmetoden ej befördrar, snabbt springer i höjden.

Det finns en annan synpunkt som också förtjänar övervägas. Man kan vilja koncentrera sig på de svårare skadorna, med den motiveringen att dessa fordrar mest uppmärksamhet ur lagstiftningssynpunkt. Det kan då ifrågasättas, om man ej kunde erhålla bättre uppgifter t. ex. genom försäkringskassorna eller från sjukhusen, dit man kan förmoda att samtliga svårare olycksfall kommer. Ätminstone i Sverige — förhållandena kan vara olika i andra länder — torde emellertid stickprovstekniken vid sjukhusundersökningar bereda särskilda problem, och felkällorna är betydande. De uppgifter som finns tillgängliga i sjukhusmaterialiet är utvalda efter helt andra synpunkter än för att kunna ge svar på de frågor som är aktuella här. Härtill kommer så andra skäl. För en bedömning av skadeståndssystemets sätt att fungera är de mindre skadorna av icke ringa betydelse. Om man exempelvis vill göra gällande, att de små skadorna ersätts bättre än de stora, eller att proportionsvis stora kostnader går åt för att reglera småskador, måste man givetvis ha kännedom om dessa.

Vid en sådan undersökning som nu antytts tvingas man avväga önskemålen om information mot kostnaden. Såsom exempel på de begränsningar som betingas härav kan

nämnas de juridiska faktorernas betydelse. Skadeståndsreglerna är som bekant starkt differentierade, och man kan därför ej räkna med att en allmän undersökning skall belysa mer än några huvuddrag i den skadeståndsrettsliga bedömningen. Man kan ej gärna tänka sig att erhålla någon tillförlitlig kunskap om möjligheten att få ersättning för en bilpassagerare som medföljer en förare som han vet vara berusad eller för den som skadas av en skenande häst, för att taga ett par godtyckligt valda exempel. Något liknande gäller om försäkringsförhållandena. Översikten i 2 kap. visar att försäkring kan inverka på en mångfald olika sätt på skadeståndsreglernas verkningar, och även i detta avseende gäller att man ej kan räkna med mer än att några huvuddrag blir belysta. Det är ej nödvändigt att i detta sammanhang gå in på närmare överväganden om hur undersökningen bör läggas upp, trots att icke minst tidigare amerikanska undersökningar ger åtskilligt stoff för en diskussion av ämnet.

Ett problemkomplex vars betydelse skymtar i det föregående — särskilt i 3 kap. — är hur man skall bestämma de skadelidandes förluster för att sedan kunna avgöra till vilken del dessa förluster blivit ersatta. Det torde knappast vara någon överdrift att påstå, att detta vid många undersökningar varit på en gång huvudproblemet och den tekniskt mest krävande uppgiften. Värdet av de slutsatser som man dragit av undersökningarna, nämligen att skadestånden är helt otillfredsställande som medel att ersätta dem som lider svåra förluster, beror av att metoden för fastställande av förlust är tillräckligt tillförlitlig. Även om detta ämne gäller emellertid, att det ej är lämpligt att nu diskutera närmare hur undersökningen bör läggas upp, trots att åtskilligt material har insamlats som hänför sig till denna fråga. Det blir dock anledning att återkomma till vissa sidor på tal om specialundersökningar av ersättning för invaliditet (5.6).

Det nämndes tidigare att det är önskvärt att belysa också skadeståndets förlustöverflyttande och pulvriserande funktioner. Detta kan ske genom att man undersöker var-

ifrån ersättningarna härrör. I många fall får man därigenom direkt besked; det är väl känt exempelvis hur allmän försäkring fungerar i detta avseende. Förlustöverflyttningen och pulvriseringen genom *skadeståndet*, som ju står i förgrunden för undersökningen, kan däremot ofta ej studeras utan att det inhämtas mera speciella uppgifter, nämligen om vem som utgivit skadeståndet och i förekommande fall vilken försäkring som tagits i anspråk. Regresser från försäkringsbolagen torde vara jämförelsevis sällsynta vid personskador (exempel på fall där regressrätt finns är att en bilförare orsakat skadan med grov vårdslöshet och att trafikförsäkringsbolaget, som ersatt den skadade, vill återkräva skadeståndet av honom). Även om det i och för sig vore önskvärt att studera, i vilken utsträckning regress utövas, är det föga sannolikt att materialet skall vara tillräckligt omfattande för att tillåta några slutsatser härom.

En undersökning av ersättningsförhållandena vid personskador kan kombineras med en undersökning av de skadelidandes reaktioner på den situation vari de försatts genom skadan. Sådana undersökningar har Conard och Linden utfört. För ändamålet kan man till de skadelidande ställa frågor om hur de upplevt sin situation. Men det måste dock fasthållas, att man ej därav kan dra några nämnvärda slutsatser om huruvida exempelvis skadeståndet uppfattas som rättvis gottgörelse för liden oförrätt el. dyl.

I den mån kontakt tas med skadeståndsskyldiga kan man också söka skaffa uppgifter som belyser skadeståndets preventiva funktion. Det torde i så fall närmast bli den individualpreventiva effekten, d. v. s. inverkan på den skadeståndsskyldiges eget fortsatta handlande, som kan bedömas.

I den händelse att ej alla nu nämnda sidor kan studeras, får man avväga vilka som bör få företräde vid undersökningen.

Det förutsättes att de resultat som framkommer genom den skisserade undersökningen blir föremål för noggrann bearbetning. Denna bör syfta både till att fastställa, med vilken säkerhet olika slutsatser kan dras, och till att på grundval av det empi-

riska materialet värdera skadestandsreglerna från de synpunkter som tidigare antytts. Därvid är det av vikt att man begagnar även den kunskap som erhålles genom ett studium av det rent juridiska materialet. Ej minst med tanke på eventuella reformer är en ingående analys oundgänglig.

5.3 Skador genom biltrafik

Det fortsatta arbetet får i hög grad bero av resultatet av den nyss skisserade undersökningen — liksom sättet för dennas genomförande antagits bero bl. a. av utfallet av en mindre provundersökning — och såtillvida blir planerna för fortsättningen mer hypotetiska. Möjligt är att den inledande undersökningen kan direkt peka på reformer som bör vidtagas, exempelvis genom att ge vid handen att rätten till skadestånd är en alltför slumpmässigt uppträdande förmån för att ge från samhällets synpunkt tillfredsställande ersättningar, även när man utgår från att de grundläggande ersättningsbehoven fylls genom socialförsäkring. Mera sannolikt är dock att det fordras undersökningar av särskilda ämnen. Det synes rimligt, på grundval av vad man nu kan förmoda, att räkna med att den inledande basundersökningen kan utvisa, att för personskador skadeståndet numera har en begränsad betydelse som ersättningskälla, med vissa undantag vilka undersökningen skall belysa. Ett sådant undantag är troligen skador genom biltrafik, ett annat (dock mera ovisst) är svårare personskador i allmänhet.

Om detta antagande besannas synes det vara skäl för att utföra en specialundersökning av bilskadorna, så att ersättningsförhållandena på detta område blir bättre belysta. Det är även möjligt att företaga en sådan specialundersökning som en del av basundersökningen, genom att man skaffar fler och noggrannare uppgifter om de skador som faller inom specialområdet. Ekonomiskt utgör bilskadorna en högst betydande skadegrupp, och frekvensen av svåra skador är stor. Även av detta skäl är bilskadorna lämpade att undersökas, såsom en

fördjupning av den översiktliga basundersökningen på en viktig punkt. En studie av bilskadorna skulle också möjliggöra en jämförelse med vad som framkommit i andra länder, eftersom enligt vad tidigare nämnts de amerikanska undersökningarna särskilt inriktats på dessa skador.

Såsom ytterligare ett viktigt skäl tillkommer det sannolika behovet av reform av lagstiftningen rörande ersättningar vid trafikskador. Ett förslag till lag härom (Trafikförsäkring, Bilskadeutredningens betänkande) avgavs 1957 (SOU 1957:36) men föranledde ej lagstiftning. Senare har bl. a. i Europarådets regi ett internationellt arbete försiggått på reform av ersättningsystemet vid trafikskador. Man torde våga utgå från att en reform ganska snart aktualiseras ånyo.

Internationellt sett har kritiken av skadestandsreglerna under senare år koncentrerats på ersättningsförhållandena vid skador genom biltrafik. Ett stort antal förslag till radikala reformer har framlagts i olika länder. Bland dessa må nämnas de som framlagts av Keeton & O'Connell¹ och av Conard² i USA, av särskilda kommissioner i Nya Zeeland³ och i British Columbia (Canada)⁴, samt av Tunc i Frankrike⁵, Street i Storbritannien⁶ och Eike von Hippel i Västtyskland⁷. Diskussionen fortsätter med stor livlighet; bl. a. arbetar i USA en av kon-

¹ Keeton & O'Connell, *Basic Protection for the Traffic Victim* (1965); jfr även *Protection for the Traffic Victim: The Keeton—O'Connell Plan and its Critics* (The Institute of Continuing Legal Education, Ann Arbor, 1967).

² A. F. Conard, *The Economic Treatment of Automobile Injuries*, *Michigan Law Review* Vol. 63 (1964) s. 279 ff.

³ *Royal Commission of Inquiry: Compensation for Personal Injuries in New Zealand*, ref. i *Modern Law Review* Vol. 31 (1968) s. 544 ff.

⁴ *British Columbia: Royal Commission on Automobile Insurance, Report of the Commissioners*, July 30, 1968 (1968).

⁵ A. Tunc, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation* (1966).

⁶ D. W. Elliott & Harry Street, *Road Accidents* (1968), kap. 9.

⁷ E. von Hippel, *Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen* (1968).

gressen tillkallad kommission på att söka finna en lösning av ersättningsproblemen vid bilskador, och man söker därvid att tillgodogöra sig erfarenheter från hela världen¹.

Reformförslagen skiljer sig avsevärt sinsemellan, och delvis beror de på nationella särdrag i skadeståndsrätten och de processuella reglerna. I hög grad gäller detta USA. Men till väsentlig del beror reformförslagen på svagheter som är gemensamma för nästan alla rättssystem och som i stort sett utmärker även de skandinaviska. Detta bestyrkes f.ö. av att förslagen i så stor omfattning härrör från länder som ej uppvisar de amerikanska särdragen.

Bland mera allmänna svagheter i skadestandsreglerna för bilskador brukar särskilt framhållas det dåliga skydd som föraren åtnjuter (på denna punkt har i Finland inträtt en förbättring 1968). Vidare leder reglerna ofta till subtila avvägningar av skuldförhållandena vid skadornas uppkomst. Detta gäller ej endast de rättssystem som bygger på culpaansvar (eller på presumerad culpa) utan även de som har strikt ansvar, eftersom vid bedömningen av skadelidandes medverkan och ansvarsfördelningen vid kollisioner skuldfrågor uppstår. Reglerna om skadelidandes medverkan begränsar också ofta rätten till ersättning avsevärt. De höga kostnaderna för administrationen är en annan källa till missnöje.

Vad beträffar svenska förhållanden kan man redan vid ett studium av lagreglerna och av rättspraxis finna, att det är sannolikt att det finns grund för kritik av detta slag. Särskilt förtjänar bristerna i förarens skydd att uppmärksammas. En mycket betydande andel av personsador genom biltrafik drabbar förarna. Men ej blott saknar föraren rätt till ersättning ur den egna bilens trafikförsäkring. Han är dessutom särskilt illa ställd vid kollision med annan bil. Han kan visserligen få skadestånd ur den andra bilens trafikförsäkring, men därvid riskerar han nedsättning eller förlust av rätten till skadestånd på grund av sitt eget medvållande (och i vissa fall t. o. m. om han ej lyckas styrka att han själv är fri

från vållande). Förklaringen till detta och andra liknande förhållanden är uppenbarligen, att när reglerna om skadeståndsskyldighet vid bilskador tillkom, man tänkte sig att skadeståndet utgjorde en ersättning som en skadevållare ålades utgiva, medan det nu är fråga om ersättning ur en obligatorisk trafikförsäkring.

Man kan vidare förmoda, att ersättningskyddet vid trafikskador är otillfredsställande även i vad avser fotgängare. I refererade rättsfall finner man vanligen att fotgängare som skadas genom påkörning av bil får reducerat skadestånd (eller alls intet skadestånd) på grund av medvållande (undantag bör dock göras för skador som drabbar barn). Visserligen utgör de rättsfall som återfinns i rättsfallssamlingarna säkerligen ej ett representativt urval bland alla de fall där fotgängare skadas och kräver skadestånd, eftersom när försäkringsbolaget är villigt att betala fullt skadestånd det ej uppstår process och fallet ej kommer till synes i rättsfallssamlingarna. Men förhållandet förtjänar dock att uppmärksammas.

Detta är ej platsen att närmare diskutera behovet av en reform av ersättningarna för bilskador. Avgörande är emellertid att kritiken till väsentlig del avser sådant som kan och bör undersökas empiriskt. Man kan ej utesluta att, trots de svagheter som förefaller bestå om man ser till reglerna på papperet, den faktiska situationen är bättre. Vissa utländska undersökningar, särskilt Lindens, pekar i riktningen att olikheterna i ersättning för olika kategorier trots allt är mindre än vad man skulle kunna tro om man blott kände till skadestandsreglerna. Utom socialförsäkringen spelar frivillig försäkring en betydande roll. Såsom tidigare nämnts (2.2.2) finns en särskild olycksfallsförsäkring för förare, kallad förarplatsförsäkring, som är mycket utbredd. Den ger ersättning endast vid invaliditet och döds-

¹ Ett förberedande arbete redovisas i Report of American Insurance Association's Special Committee to Study and Evaluate Keeton—O'Connell Basic Protection Plan and Automobile Accident Reparations (September 9, 1968).

fall, och försäkringsbeloppen understiger avsevärt vad skadestånden kan uppgå till vid stora förluster. Det är likväl svårt att avgöra, hur skyddet för förarna fungerar. Ej heller betydelsen av begränsningarna i fotgängares skydd kan bedömas utan stöd av empiriska undersökningar. Det kan därjämte uppmärksammas, att i 1957 års förslag till reform av trafikförsäkringen såväl bristerna i förarens skydd som betydelsen av skadelidandes medvållande diskuterades (se SOU 1957:36 s. 45 ff., 55 ff.). De meningsskiljaktigheter som då framkom bestyrker starkt behovet av verklig kunskap.

Även den undersökning som nu avses skulle väsentligen avse ersättningsförhållandena, och metoden blir därför ungefär densamma som vid den inledande basundersökningen. Men den bör troligen mera inriktas på de juridiskt relevanta faktorerna. Det är av vikt att söka klargöra, om det finns några betydande skillnader i ersättningshänseende mellan förare, passagerare och fotgängare, och vilken roll skadelidandes medvållande spelar. Det är också av intresse att söka konstatera försäkringarnas, kanske särskilt yrkesskadeförsäkringens, betydelse för trafikskadorna.

Det bör också vara möjligt att mera ingående studera de *svåra* skadorna genom biltrafik. Skulle materialet uppvisa både fall där fullt skadestånd utgår och fall där intet skadestånd alls utgår, skulle man också kunna bedöma skadeståndets betydelse som ersättningsfaktor vid svåra skador bättre än den inledande undersökningen antas möjliggöra.

Den närmare planeringen bör emellertid ske på grundval av erfarenheterna från den tidigare undersökningen.

5.4 Administrativa förhållanden

Såsom redan nämnts under 4.2 utgör en utredning av det sätt på vilket ersättningsanspråken handhas en viktig komplettering till kartläggningen av ersättningsförhållandena. Hur sådana ärenden handläg-

ges är viktigt för de skadelidande, som är beroende därav för att utfå ersättning. Men det berör också allmänna samhällsintressen, eftersom det är ett önskemål att de belopp som åtgår till ersättningsystemen i så stor utsträckning som möjligt kommer de skadelidande till godo och ej uppslukas av administrationskostnader.

En undersökning av administrationen synes därför böra få hög prioritet bland undersökningsprojekten, särskilt om reformer övervägs. Förändringar som förbättrar ersättningsförhållandena men som drar med sig höga administrativa kostnader bör undvikas. Detta gäller inom området för skadeståndsrätten, t. ex. om man överväger att ge även bilförare samma rätt till ersättning ur trafikförsäkring som passagerare, såsom aktualiserats genom den finska reformen och som kan ifrågasättas även för Sverige. Det gäller även om man ifrågasätter administrativa påbyggnader på skadeståndsreglerna, t. ex. genom att införa obligatorisk ansvarsförsäkring på nya områden. Men hänsyn till administrationskostnaderna påverkar särskilt frågan om man bör tänka sig en utveckling genom förstärkt socialförsäkring i stället för att utvidga rätten till skadestånd.

Vissa sidor av hur administrationen av ersättningar ter sig från de skadelidandes sida bör ha framträtt redan genom basundersökningen, t. ex. hur ofta krav på skadestånd framställes, huruvida advokat anlitas, hur ofta det förekommer att skadeståndskrav går till domstol, när skadeståndet utbetalas i förekommande fall, o. s. v. Man bör också ha viss möjlighet att på denna punkt jämföra skadeståndet med ersättning som utgår ur allmän försäkring eller ur den skadelidandes egen privata försäkring.

Undersökningar som mera direkt åsyftar att klarlägga administrativa förhållanden bör inriktas på försäkringsbolagens praxis, domstolarnas roll vid bedömningen av skadeståndsanspråk, motsvarande frågor rörande ersättning ur annan försäkring, särskilt socialförsäkring, kontrollen över obligatoriska försäkringar, samt kostnadssidan.

Eftersom den övervägande delen av skadeståndsanspråk antas stanna hos försäk-

ringsbolagen och ej föras vidare till domstol, är det av vikt att studera bolagens praxis. Bland frågor på vilka en undersökning av denna praxis kan inriktas må följande nämnas, utan anspråk på att uppslagen vid en närmare jämförelse skall visa sig värda att fullföljas. Vilken betydelse har detaljerna i skadeståndsrätten, t. ex. skillnaden mellan »rent strikt ansvar» och culpaansvar, för den ekonomiska bördan av skadeståndsansvar? Frågan torde kunna besvaras åtminstone till någon del genom ett studium av principerna för tariffiering av ansvarsförsäkringen och trafikförsäkringen. — Kritiker av skadeståndsrätten framhåller ofta, att skadestånden i princip är »skräddarsydda» ersättningar och därför dyra att administrera (jfr ovan 3.2). De faktiska förhållanden som ligger bakom detta påstående kan behöva undersökas. — Inflytandet av domstolarnas praxis på handläggningen av ärenden, som ej går till domstol, bör utforskas. Det vore av särskilt intresse att veta, om de diskrepanser mellan rättspraxis och försäkringspraxis som Bertil Bengtsson funnit inom ett specialområde (jfr ovan 3.3) utgör en isolerad företeelse eller har motsvarigheter på andra fält. — En viktig specialfråga rör betydelsen av verksamheten hos de nämnder (Trafikförsäkringsanstaltens nämnd, Ansvarighetsförsäkringens personskadenämnd) som avser att säkerställa en enhetlig behandling av frågor om invaliditetsersättning. Denna verksamhet bör ses i sammanhang med hur bolagen handlägger ärendena.

Vad beträffar domstolarnas befattning med skadeståndsmål torde man redan av rättsstatistiken kunna erhålla uppgifter som kan begagnas för att klarlägga skadeståndsmålen inverkan på de allmänna domstolarnas arbetsbörda. Andra frågor, vilka behöver studeras särskilt, avser hur lång tid processerna varar, hur hänskjutandet till process påverkar skadeståndskravens behandling i övrigt, samt vilka kostnader som processerna åsamkar de skadelidande. Det allmänna problemet är vad den större säkerhet i bedömningen, som domstolsbehandling kan väntas medföra, kostar i fråga

om tidsutdräkt, besvär för de skadelidande, o. s. v.

Beträffande ersättning från socialförsäkring och från privat olycksfalls- och sjukförsäkring kan motsvarande frågor ställas. Hur sker handläggningen av ärenden om ersättningskrav och hur ingående är bedömningen av förutsättningarna? Vilken roll spelar möjligheten att överklaga beslut till högre instans? Vilka garantier finns för att enhetlighet i behandlingen av likartade fall upprätthålles?

Viktiga men också svårundersökta frågor uppstår vid en jämförelse mellan ersättningssystemen. Vilka olikheter i handläggning och bedömning visar sig om en ersättningsfråga uppträder i form av en tvist om skadestånd och när den handlägges som ett krav på ersättning ur socialförsäkring? Möjligheten att hänskjuta en tvist till allmän domstol uppfattas som en rättssäkerhetsgaranti, och från denna synpunkt kan det vara av värde att söka fastställa, hur resp. skadeståndskrav och krav på ersättning från socialförsäkring förhåller sig med avseende å exempelvis avgörandenas betydelse för individen och rätts- och sakfrågornas svårighetsgrad. För att en jämförelse skall vara givande fordras kanske att skadeståndskraven följes från det att de kommer till försäkringsbolag till dess slutlig dom faller, och att anspråk på ersättning från socialförsäkring på samma sätt följes från det anspråken först framställles till dess att det slutliga avgörandet faller. Speciella undersökningar härav kan måhända företagas i samband med antingen den inledande basundersökningen eller den speciella undersökningen av bilskador.

Den undersökning som nu nämnts kan ej genomföras genom intervjuer med ett befolkningsurval utan får en annan karaktär, eftersom den avser att klarlägga hur domstolar, myndigheter och försäkringsbolag handlägger processer och ärenden. Mycket kan troligen inhämtas genom studium av material som finns i skrift; annat torde fordra att arbetsrutinen i berörda institutioner följes genom systematiska undersökningar. Som förebild synes kunna begag-

nas vissa utredningar som utförts i andra länder, t. ex. i USA samt i British Columbia (Canada).

En särställning både i fråga om uppläggnings- och undersökningen och problemställningen intar *kostnadssidan*. Olikheterna i administrationskostnader för socialförsäkring, privat olycksfalls- och sjukförsäkring samt de försäkringsformer som ansluter sig till skadeståndet, främst trafik- och ansvarsförsäkring, hör till de ofta debatterade frågorna. I nästan alla förslag till reform av trafikförsäkringen anföres, att man räknar med att reformerna skall medföra förbättrade ersättningar till oförändrade eller minskade premiekostnader, och detta betecknas som en av de viktigaste fördelarna med förslagen. Erfarenheterna från Saskatchewan i Canada, där man sedan länge har ett system med begränsade ersättningsbelopp, brukar anföras som stöd. Motståndare till förslagen bestrider emellertid ofta att kostnaderna blir lägre, och betydelsen av erfarenheterna från Saskatchewan förringas med påståendet att förhållandena där är särpräglade och ej motsvarar dem i utpräglat industriella samhällen.

En undersökning av kostnadssidan bör stå under ledning av en företagsekonomiskt skolad forskare. Problemen torde vara betydande. Exempelvis måste man uppmärksamma, att kostnaderna för reglering av personskador ur exempelvis trafikförsäkring till stor del är gemensamma med dem för reglering av sakskador, något som försvårar en jämförelse med kostnadsnivån i socialförsäkring vilken avser enbart personskador.

Uppläggnings- och undersökningen måste emellertid också bero av sambandet med reformplanerna. Även vid en bedömning av administrationens kostnader är den karakteristiska kombinationen av ersättningsystem en faktor av största betydelse. Rättsystemet innehåller tre regelkomplex för obligatorisk ersättning av personskador, nämligen reglerna om allmän försäkring, yrkesskadeförsäkring och skadestånd. Eftersom allmän försäkring och yrkesskadeförsäkring numera är nära samordnade, kan

situationen från administrativ synpunkt beskrivas så, att dessa två försäkringar bildar ett system med två nivåer, en för skador i allmänhet (och annan sjukdom och arbetsoförmåga) och en för yrkesskador. Skadeståndssystemet är ett i förhållande till socialförsäkringen helt självständigt system, med egna förutsättningar för rätt till ersättning, egna principer för beräkning av ersättningarna, egna metoder för finansiering, egen administration av såväl tecknande av försäkring som skadereglering, o. s. v. Här till kommer så systemet av frivilliga försäkringar på den skadelidandes sida, d. v. s. livförsäkring, pensionsförsäkring, olycksfallsförsäkring, sjukförsäkring o. s. v.

Vid en ifrågasatt reform av skadeståndsrätten måste man ta ställning till frågan, om det är rimligt att upprätthålla tre nivåer för obligatoriska ersättningar av personskador. Denna fråga motsvarar nära den som Strahl ställde i sitt ofta debatterade förslag till reform av skadeståndsrätten och som på liknande sätt ställts i andra länder, närmast med sikte på skador genom biltrafik. Frågan skall ej diskuteras här; det må blott sägas att även om man anser att det finns skäl att ha mer än en nivå för obligatorisk ersättning, med hänsyn till de olika sätt på vilka sjukdom och skador inträffar, det är möjligt att två nivåer kan vara tillräckligt, särskilt som systemet ändå alltid måste kompletteras med frivilliga försäkringar på den skadelidandes sida. Den planerade undersökningen av ersättningsförhållandena kan förmodas ge kunskaper som kan begagnas för att bedöma detta ämne.

Den sida som nu är aktuell är emellertid en annan, nämligen inverkan i kostnads-hänseende av att ett och samma skadefall kan bli föremål för skadereglering på så många olika håll. Antag att en person blir påkörd och skadad av en bil på väg till sitt arbete. Han kan då vara berättigad till ersättning enligt lagen om allmän försäkring, enligt lagen om yrkesskadeförsäkring (eftersom skadan utgjorde ett s. k. färdolycksfall), från en privat olycksfallsförsäkring, från arbetsgivaren (t. ex. som sjuklön eller

förtidspension), eller från skadeståndsskyldig, d. v. s. i praktiken från det trafikförsäkringsbolag vari den bil som skadade honom var försäkrad. Är det nödvändigt och lämpligt att samma skada blir föremål för utredning, bedömning och utbetalning från så många olika håll? Finns det ej möjlighet att spara administrationskostnader genom bättre samordning mellan systemen?

Sammanfattningsvis kan sägas, att det finns en parallell mellan de administrativa och de ersättningsrättsliga frågorna. Genom att det förekommer ett antal olika ersättningsystem, vilka i stort sett utvecklats oberoende av varandra, inträder dels olikheter i rätten till ersättning beroende på de omständigheter under vilka skadan inträffade, och dels olikheter i administrationen av ersättningarna, med åtföljande verkningar beträffande kostnaderna och risk för dubbelarbete. Överväger man en reform bör man skaffa empiriskt material rörande båda dessa sidor, så att en samlad bedömning blir möjlig.

5.5 Vissa särskilda skadesituationer

Såsom angavs ovan under 5.1 skall nu ett antal särskilda ämnen för undersökningar diskuteras, utan bestämt ställningstagande till spörsmålet, om och när sådana undersökningar bör företagas.

5.5.1 Olycksfall i arbete m. m.

Redan på grund av sin allmänna betydelse som skadetyper inom området för personskador kan olycksfall i arbete komma i fråga som undersökningsobjekt. Ett annat skäl för att studera dessa skador är att olikheten mellan ersättningsnivåerna framträder särskilt tydligt vid dem (genom att allmän försäkring, yrkesskadeförsäkring och skadeståndsskyldighet förekommer som ersättningsformer vid sidan av varandra). I diskussionen har framhållits, att den särskilda risk som är förenad med åtskilliga slag av yrkesarbete motiverar ett bättre ersättnings-

skydd än som fordras exempelvis i privatlivet. Från rättspolitisk synpunkt har man anledning att diskutera, om det är lämpligt att ha både yrkesskadeförsäkring och skadeståndsskyldighet för arbetsgivare vid sidan av varandra. I många länder — exempelvis i Norge — är arbetsgivarna i stort sett befriade från skadeståndsskyldighet vid skador som ersättes genom den särskilda försäkringen. Det kan därför vara av intresse att mera fullständigt än som kan ske genom den allmänna basundersökningen studera, hur stora olikheterna är mellan de fall där den skadelidande är hänvisad till yrkesskadeförsäkring och de fall där han dessutom har rätt till skadestånd.

Ser man på lagstiftningssituationen är emellertid behovet av utredning på detta område mindre framträdande. Lagen om yrkesskadeförsäkring har nyligen varit föremål för översyn (lag den 15 december 1967). Lagstiftning väntas inom en förhållandevis nära framtid för vissa viktiga frågor om arbetsgivarens skadeståndsskyldighet vid skador som drabbar arbetstagare, närmare bestämt i form av en utvidgning av principalansvaret i förhållande till vad som nu gäller.

Om man med hänsyn härtill ej anser en mera omfattande undersökning av ersättningsförhållandena vid olycksfall vid arbete motiverad, kan det dock vara skäl att företaga vissa mindre undersökningar som har till syfte att följa upp verkningarna av de skadeståndsrättsliga reformerna. Man kan söka konstatera, om reformen av principalansvaret haft en inverkan på premiekostnaden för företagens ansvarsförsäkringar som ungefärligen motsvarar vad som antogs vid utredningen (jfr SOU 1964:31 s. 114 ff.). Det vore också av värde att utröna, om samma reform medfört någon betydande förbättring av ersättningsförhållandena vid olycksfall i arbete, gärna också att jämföra förändringen av premiekostnaden med förbättringen av ersättningsförhållandena.

Eftersom en undersökning av sistnämnda typ torde förutsätta, att man jämför förhållandena före och efter reformen, kan det

vara skäl att på ett jämförelsevis tidigt stadium ta ställning till frågan om den bör komma till utförande.

5.5.2 Skador orsakade av barn

När skadeståndsrätten blev föremål för initiativ inom Nordiska rådet kom skador orsakade av barn i blickpunkten. Även senare har de svenska reglerna om dessa skador utsatts för kritik (se särskilt Stina Sandels, *Små barn i trafiken*, 1968, och i *Svensk juristtidning* 1969 s. 522 ff.). Man kan urskilja två linjer som kan synas vitt skilda men som dock förenas i ett enhetligt reformkrav, nämligen dels att de nuvarande reglerna leder till att skadelidande får otillräcklig ersättning när barn orsakat skador, dels att reglerna på psykologiskt orealistiska grunder lägger ansvar på barnen för vårdslöshet, särskilt i trafik. Den gemensamma konklusionen är att man i stället bör införa en obligatorisk försäkring som ger skadelidande ersättning, utan att det behöver bedömas huruvida det handlingssätt som lett till skada är klandervärt eller sådant att barnet bort undvika det.

Avsikten är att den planerade allmänna basundersökningen av personskador skall ge en indikation om förekomsten av skador orsakade av barn och därigenom om storleksordningen av problemet. På liknande sätt bör en undersökning av försäkringsbolagens praxis vid handläggningen av skadeståndsärenden ge upplysningar som är av värde också för att bedöma dessa speciella skador. Men eftersom den förra undersökningen antas endast omfatta personskador ger den inga uppgifter om sakskadorna. Det är därför önskvärt att man även på annat sätt studerar ersättningarna vid av barn orsakade skador.

Eftersom debatten främst rört ett förslag att ersätta den nuvarande frivilliga ansvarsförsäkringen med obligatorisk försäkring, synes det finnas skäl att utföra en särskild undersökning av hur skaderegleringen inom försäkringsbolagen av skador orsakade av barn för närvarande fungerar. Man kan därvid söka utrona, exempelvis i vilken

utsträckning en bedömning av hur barnet borde ha handlat förekommer i försäkringsbolagens praxis. Basundersökningen bör göra det möjligt att bedöma, om en undersökning som blott avser vissa särskilda försäkringsbolags praxis kan vara tillräckligt tillförlitlig för att motivera allmänna slutsatser.

Förslag att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring ger även upphov till frågor om försäkringen skall täcka uppsåtliga handlingar samt skadegörelse och småstöldar som kan förmodas vara begångna av okända barn. Eftersom åtminstone sistnämnda skador ej kan förekomma vare sig i den allmänna basundersökningen eller i en undersökning av försäkringsbolagens praxis torde särskilda metoder få tillgripas. Det kan finnas möjlighet att utnyttja redan utförda undersökningar av ungdomars kriminalitet eller att eventuellt lägga in särskilda moment i sådana undersökningar. Detta fordrar kontakt med dem som bedriver forskning inom kriminologien och närliggande områden.

Andra frågor som kan föranledas av förslag om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring vid skador orsakade av barn torde ej kunna studeras empiriskt utan att man har mera konkreta förslag om vad lagstiftningen bör innehålla.

5.5.3 Skador genom våldsbrott m. m.

Under senare år har ersättningsförhållandena vid personskador orsakade genom brott, särskilt våldsbrott, varit föremål för motioner i riksdagen (se härom bl. a. Första lagutskottets utlåtande 44/1968) och debatt i pressen. Man har framhållit att skyddet för den personliga integriteten tillhör rättssamhällets angelägnaste uppgifter, och man har påtalat bristerna i de nuvarande ersättningsreglerna. Där skadegöraren icke kan påträffas kan något skadestånd ej dömas ut, och ett utdömt skadestånd kan vanligen ej indrivras. I andra länder har man vidtagit åtgärder för att förbättra de skadelidandes skydd. I Nya Zeeland finns en lagstadgad rätt till ersättning från det

allmänna i sådana fall, och bl. a. i Storbritannien utbetalas ersättningar efter en skönsässig prövning.

Bland dem som är utsatta för att skadas genom våldsbrott utgör polismän en betydande grupp, och deras rätt till ersättning har likaledes nyligen varit föremål för motioner i riksdagen (se härom Första lagutskottets utlåtande 43/1968). Riksdagen har understrukit angelägenheten av att detta spörsmål snarast får sin lösning.

En typ av skador, som i mycket kan bedömas efter samma synpunkter som våldsbrotten, och som likaledes varit föremål för debatt under senare tid, är skador som vållas av utskrivna interner, rymlingar och överhuvud personer som gjorts till föremål för anstaltsvård eller för samhällsinspanden i övrigt. Dessa skador är föremål för utredning inom justitiedepartementet.

De empiriska undersökningar som tidigare diskuterats torde endast i ringa utsträckning kasta ljus över nu berörda skadestandsfrågor. Den allmänna översikten kan visserligen ge något underlag för en bedömning av hur allvarligt det är för den enskilde skadelidande att drabbas av en skada för vilken skadestånd ej utgår. Men det bör genast framhållas att detta ej möjliggör några bestämda legislativa konklusioner på nu ifrågavarande område. Dels är risken för skada genom våldsbrott troligen mycket ojämnare fördelad än risken för personskador i allmänhet (i varje fall än risken för sådana personskador som endast medför rätt till förmåner ur allmän försäkring). Dels kan man göra gällande, att samhället har ett särskilt ansvar för medborgarnas skydd vid rättskränkningar som kan betraktas som en del av samhällskostnaden för åtgärder mot kriminaliteten, inklusive anstaltsvård av brottslingar m. m. Det synes därför berättigat att sätta nu avsedda skador — kanske även vissa andra som inträffar genom brott mot vilkas följder den enskilde har svårt att skydda sig — i en särställning.

De undersökningar varom nu blir fråga synes därför ej böra bli beroende av att erfarenheter föreligger från de mera all-

männa undersökningarna, och metoden torde ej behöva vara densamma. Det kan kanske vara tillräckligt att utnyttja det material som redan existerar på grund av utbetalningar i administrativ väg till skadelidande. Även erfarenheterna hos de försäkringsbolag som meddelar försäkring vilken täcker rätt till skadestånd bör vara av värde.

En forskningsuppgift som närmast hör hemma inom kriminologien är att utröna, i vilken utsträckning de som ådömts skadestånd på grund av brott faktiskt utger sådana skadestånd, och som den motsatta sidan av samma förhållande, om och när de som tilldömts skadestånd erhåller sådant.

Även om nu diskuterade undersökningar har begränsade beröringspunkter med de mera allmänna undersökningar som tidigare diskuterats, är det dock önskvärt att utnyttja erfarenheterna ömsesidigt. Skador genom misshandel kan måhända inom ett begränsat område belysa konsekvenserna av personskador i allmänhet.

5.6 Ersättning för invaliditet m. m.

5.6.1 Allmänt

De svåra personskadorna kräver särskild uppmärksamhet även ur skadeståndsrättens synvinkel. Man kan, såsom tidigare antytts, räkna med att den allmänna basundersökningen kommer att visa, att skadestandsreglerna har större betydelse vid svåra skador än vid andra, d. v. s. att just vid dessa skador rätten till skadestånd är en särskilt värdefull förmån och avsaknaden av sådan rätt en svår motgång. Vid de empiriska undersökningar av skadestandsreglernas sätt att fungera som skett i andra länder, och vid de förslag till reformer som framställts, har vanligen också de allvarliga personskadorna stått i förgrunden. Reformförslagen har visserligen ofta varit inriktade på att tillgodose de omedelbara ersättningsbehoven, vilka uppträder även vid jämförelsevis lindriga skador, men avsikten därmed har delvis varit att föra undan dessa skador

från det skadeståndsrättsliga systemet, så att en större del av dettas resurser kan ägnas åt de svåra skadorna. När bilskadorna har varit föremål för reformförslag, har ett bidragande skäl varit att man genom en sådan reform kan tänkas förbättra situationen just vid en betydande grupp av allvarliga skador.

Den tidigare (ovan 5.3) rekommenderade undersökningen av skador genom biltrafik skall bl. a. ha till uppgift att belysa de svåra skadorna. Särskilt när det gäller verkningar på lång sikt av dessa skador, vid invaliditet och dödsfall, uppstår speciella problem för uppläggnings- och undersökningarna, delvis av metodkaraktär. Vare sig verkningarna på längre sikt behandlas särskilt eller som en del av undersökningen av trafikskador, blir man nödsakad att ta hänsyn till problemen. Dödsfallen skall ej diskuteras nu, utan blott invaliditeten.

5.6.2 Rehabilitering

Det råder numera allmän enighet om att när en person drabbas av en svår personskada, ett första önskemål är att åstadkomma rehabilitering. Detta avspeglas också i åtskilliga amerikanska undersökningar av ersättningsförhållandena vid personskador. När kritik har riktats mot den amerikanska rätten på grundval av undersökningarna (av Cheit, Conard, Morgan m. fl.) har den ofta gått ut på att ersättningarna otillräckligt medverkar till rehabilitering, exempelvis därför att ersättningarna vid svåra skador (som föranleder långa förhandlingar eller process) utbetalas alltför sent, eller därför att den skadelidande ofta kan få ett större skadestånd om han, såvitt framgår, vid tiden för dettas bestämmande ej är rehabiliterad.

Även en svensk undersökning synes böra utgå från denna grundläggande värdering. Vid den tidigare skisserade undersökning som avser administrationen av ersättningsanspråken, däribland nämndernas verksamhet, bör rehabiliteringen såvitt möjligt uppmärksammas. Även vid en eventuell undersökning av svårare skador bör skadestån-

dets betydelse för rehabiliteringen bli föremål för särskilt studium. Ej blott den positiva sida som består däri, att bättre ersättning bör ge bättre möjligheter till rehabilitering, utan även en eventuell negativ sida bör observeras. Dit hör bl. a. det ofta debatterade spörsmålet, om s. k. räntenevros är vanliga, d. v. s. om den person som är berättigad till en livränta därigenom kommer i en psykologisk situation som hindrar att han återgår till sitt arbete.

5.6.3 Bestämmande av förlust genom invaliditet

Vid de undersökningar som företagits — och i detta fall kan hänvisas ej blott till de amerikanska undersökningar som här ofta åberopas utan även exempelvis till en ovan under 3.3 omnämnd dansk undersökning av invalidiserades inkomstförhållanden — har man ej sällan funnit, att de som drabbas av mindre svår invaliditet ej lider någon bestående förlust av inkomst. De återgår ofta till samma arbete som före skadan och uppstår samma inkomst. I många fall erhåller de likväl ersättning för invaliditet. Man har då gjort gällande, att den ersättning som utgår strängt taget ej är erforderlig, och att detta belastar ersättningsystemet med onödiga kostnader och därigenom också försvårar utgivandet av tillräckliga ersättningar till dem som verkligen är i behov av sådana.

Häremot har emellertid invänts, att man ej kan draga några säkra slutsatser av vad som vid sådana undersökningar konstaterats vid ett enda tillfälle mer eller mindre kort tid efter en skada. Den som lidit en skada med bestående konsekvenser löper enligt detta resonemang, även om följderna är jämförelsevis obetydliga, större risk än andra att förlora sitt arbete om det blir brist på arbetstillfällen, och han har svårt att finna ny anställning i händelse av arbetslöshet.

Bland de amerikanska undersökningarna synes särskilt Cheits utvisa, att det ej finns något enhetligt samband mellan graden av

invaliditet och förlusten av arbetsinkomst. Även om i allmänhet de som drabbas av lindrigare invaliditet upprätthåller sin arbetsinkomst och de som drabbas av svårare invaliditet förlorar den, finns det i hans undersökning åtskilliga fall av ringa invaliditet med stor förlust av arbetsinkomst, och t. o. m. några fall av svår invaliditet med bibehållen arbetsinkomst. Det danska Socialforskningsinstitutets undersökningar av levnadsförhållanden hos handikappade — vilka ej kan antas nämnvärt avvika från den specialgrupp som de genom skador invalidiserade utgör — pekar i samma riktning. I den mån ringa handikapp leder till bestående inkomstbortfall får den sociala bakgrunden betraktas som huvudorsak. I övrigt tyder de danska undersökningarna på att ju sämre utbildning och ju sämre allmän social anpassning en handikappad från början har, desto större är sannolikheten för att handikappet skall leda till bestående inkomstförlust. Även om många klarar sig bra lider därför de sämst lottade svåra förluster. Härmed kan sammanställas att i Sverige Gunnar Inghe i sin undersökning om »Fattiga i folkhemmet» (1960) understrekar betydelsen av den »multipla kausaliteten», d. v. s. fattigdomen kan vanligen ej föras tillbaka på en enda orsak utan måste förklaras genom ett sammanträffande av olika omständigheter, varav inträffad kroppsskada kan vara en. Liknande iakttagelser har andra gjort.

Vad nu anförts kan tyckas motivera, att man för att förbättra bestämmandet av skadestånd för invaliditet företar en grundlig undersökning av levnadsförhållandena hos personer som invalidiserats genom personskada. En sådan slutsats är dock diskutabel. Många av de omständigheter som kan framkomma genom undersökningen är av den karaktär att de ej nu är relevanta vid en juridisk bedömning för beräkning av skadestånd och knappast kan bli relevanta i framtiden. Särskilt gäller detta utvecklingen av den skadades ekonomiska förhållanden på lång sikt. I varje fall om man bibehåller nuvarande huvudprinciper för bestämmande av skadestånd, kan man ej

under så lång tid anpassa ersättningen efter den skadades personliga förhållanden vid varje särskild tidpunkt som skulle bli fallet om man tog full hänsyn till alla individuella omständigheter.

Man kan också betvivla att en djupgående undersökning av invaliditetens konsekvenser på lång sikt hör hemma i ett studium av skadeståndsrätten eller av systemet för ersättning av inträffade skador. Den hör snarare hemma i en allmän undersökning av handikappades levnadsförhållanden eller av social missanpassning. M. a. o., en ifrågasatt reform av skadeståndsrätten ger en alltför snäv infallsvinkel för att undersöka detta vidsträckt problemkomplex, vilket berör några av socialförsäkringens och socialrättens viktigaste frågor. I bakgrunden skyntar den stora principfrågan, i vilken utsträckning sociala hjälpåtgärder och sociala förmåner skall vara beroende av ett styrkt behov i det enskilda fallet eller av att mera abstrakt formulerade förutsättningar är för handen.

Slutsatsen är sålunda, att det ej är lämpligt att inom ramen för en undersökning av skadeståndsrätten utreda invaliditetens konsekvenser på lång sikt, trots frågans stora allmänna betydelse eller kanske snarare på grund av denna. En sådan utredning fordrar — såsom framgår av det danska Socialforskningsinstitutets undersökningar — en mycket stor insats av forskningsresurser och arbete, och den skadeståndsrättsliga aspekten blir av underordnad betydelse. Det vore visserligen från skadeståndsrättens synpunkt värdefullt, om en undersökning komme till stånd, men sin ojämförligt största betydelse skulle denna ha för socialförsäkringen.

Det kan emellertid vara skäl att vidtaga begränsade undersökningar, vilka utgår från de förutsättningar under vilka skadeståndsrätten måste arbeta. En sådan förutsättning är att definitiva beslut om ersättningens storlek ej kan uppskjutas mer än en begränsad tid efter skadans inträffande och måste bygga på omständigheter som då är kända. En skadeståndsrättslig undersökning kan därför lämpligen i första hand

avse, hur förlust och ersättning förhåller sig till varandra vid en tidpunkt som ligger något senare än den när skaderegleringen skett men dock tillräckligt nära för att undersökningen skall möjliggöra en viss kontroll av hur ersättningen faktiskt fungerar. En sådan målsättning synes ha förekommit vid vissa av de amerikanska undersökningarna, ehuru den ofta ej kunnat fullföljas därför att skaderegleringen dragit längre ut på tiden än man räknat med vid undersökningarnas planering. Det kan också vara skäl att gå ett steg längre än till att blott undersöka inkomstförhållanden, genom att även utreda hur de skadades levnadsförhållanden påverkats, eftersom invaliditetens verkningar ej alltid elimineras av att samma penningbelopp som före skadan står till de skadades förfogande.

Nära sammanhang med den nu berörda allmänna frågan om invaliditetens verkningar i form av inkomstbortfall och förändrade levnadsförhållanden har spörsmålet, i vilken utsträckning skadestånd vid invaliditet täcker eller bör täcka sådana förluster som ligger på gränsen mellan ekonomisk och ideell skada. Till denna typ kan räknas minskad rörelseförmåga, behov av särskild vård, beroende av andra människor, oförmåga att tillgodogöra sig de glädjeämnen som står friska personer till buds, o. s. v. Gränsen mellan ekonomiska och ideella skador är särskilt svår att dra i ett samhälle där fritiden och dess sysselsättningar är en högt skattad förmån. Härtill kommer så den rent ideella skadan av t. ex. fysiska smärtor. Om man anser att vid beräkning av skadestånd för invaliditet även andra konsekvenser än de rent ekonomiska bör beaktas, är det synnerligen önskvärt att man får ett verklighetsunderlag för bedömningen. Vad som sker för närvarande är ej helt klart; de jämförelsevis höga ersättningarna vid lägre invaliditetsgrader motiveras ibland med att de täcker förluster av nu nämnt slag. Men mot detta kan anföras, att sådana förluster kan förmodas i minst lika stor utsträckning uppstå vid högre invaliditetsgrader, där skadestånden helt erfordras för att täcka inkomstbortfall och

ej ger utrymme för någon ersättning av ideell skada. Bristen på empirisk kunskap ger utrymme för efterhandskonstruktioner, och redan med hänsyn till nu tillämpad praxis vore det av värde med en utredning. Vid lagstiftning om skadestånd accentueras ytterligare behovet av verklighetsunderlag för bedömningen.

De frågor som nu nämnts och andra därmed sammanhörande kan måhända tas upp som ett led i en undersökning av skador genom biltrafik (jfr ovan 5.3). Om en undersökning mera direkt inriktad på svårare skador blir nödvändig, bör frågorna tas upp i denna. Vad beträffar sambandet med reformplaner har betydelsen för den nuvarande skadeståndsrätten redan berörts. Vill man infoga de nämnda undersökningarna i en mera fullständig utredning av skadeståndets plats i ersättningssystemet, blir den kanske mest framträdande aspekten, hur beräkning av skadestånd fungerar i jämförelse med bestämmande av förtidspension inom allmän försäkring och yrkesskadelivränta inom yrkesskadeförsäkringen.

5.6.4 Kapital och livränta som ersättning för invaliditet

Ett i många länder diskuterat spörsmål är om skadestånd för invaliditet bör utgå såsom kapital eller såsom livränta. I några länder (bl. a. Danmark och Norge) utgår sådant skadestånd regelbundet i form av kapital; i andra länder, däribland Sverige, är livränta den gängse formen för kompensation vid andra grader av invaliditet än de lägsta. Det vore därför värdefullt med en undersökning som kan kasta ljus över hur valet mellan dessa ersättningsformer bör ske.

Det erfarenhetsmateriel som står till buds i Sverige är emellertid präglad av de rättsregler som nu gäller. I viss utsträckning kan livränta som utgår ur trafikförsäkring utbytas mot kapitalbelopp, antingen redan vid fastställandet av invaliditetsersättningen, eller också senare, efter det livräntan utgått en viss tid. I båda fallen hänskjutes ärendet regelbundet till Trafikförsäkringsanstaltens

nämnd. Om livränta fastställts av domstol, kan utbyte blott ske med tillstånd av Försäkringsinspektionen, som då vanligen inhämtar yttrande från Trafikförsäkringsanstaltens nämnd. Även livräntor som utgår ur yrkesskadeförsäkring kan utbytas mot kapitalbelopp, i detta fall efter prövning av Försäkringsrådet. Vid såväl trafiklivräntor som yrkesskadelifvräntor medges utbyte blott efter riktlinjer som återfinns i motiven till en ändring 1948 av den då gällande 6 § lagen om försäkring för olycksfall i arbete. En undersökning av hur ersättningarna fungerat i de fall där utbyte medgivits — eventuellt efter en jämförelse med fall där livränta utgått — ger sålunda ej något generellt besked om hur kapitalersättningar fungerar utan utgör snarast ett slags kontroll av riktigheten av den bedömning som myndigheter resp. nämnd gjort. En mycket begränsad sådan kontroll har vid olika tillfällen skett genom att Försäkringsrådet låtit inhämta upplysningar om fall där utbyte skett efter tillstånd av rådet.

Bortsett från de svagheter som det i Sverige tillgängliga materialet utvisar, synes en undersökning av ämnet erbjuda ej oväsentliga svårigheter. Detta framträder i den av Morgan m. fl. företagna studien från USA avseende »workmen's compensation». Till de faktiska omständigheter som dessa haft att beakta kan för svenska förhållanden läggas inverkan av att i många svenska fall utbytet antingen blott avser en del av livräntan, eller avser ur skadestånd utgående livränta som kompletterar yrkesskadelifvränta o. d., vilken utgår oberörd av utbytet. De många former av ersättning som förekommer i Sverige inverkar m. a. o. även i detta fall. Det kan också observeras, att en mindre livränta (eller ett mindre kapital) i Sverige kan motsvara antingen fullt skadestånd för en lägre grad av invaliditet eller på grund av medvållande reducerat skadestånd vid en högre grad av invaliditet. A priori synes det ej uteslutet att denna olikhet kan inverka på ersättningsformernas funktion.

Betingelserna för en undersökning av detta slag kan därför befaras vara gynnsam-

ma om man ställer anspråk på att den skall ge så exakta resultat att den kan inverka på bedömningen av ett lagstiftningsärende. Möjligt är att förutsättningarna för en undersökning är gynnsammare i andra länder, särskilt Danmark och Norge, och att man därför bör söka utnyttja studier som kan utföras där.

Förhållandet mellan kapital och livränta som ersättningsformer är för närvarande under utredning av Skadeståndskommittén (ordförande justitierådet Erland Conradi), och det är möjligt att en undersökning ej kan utföras i sådan tid att dess resultat kan påverka ställningstagandet i detta lagstiftningsärende. Även denna omständighet måste givetvis tagas i beräkning vid ett beslut om en undersökning bör komma till stånd.

5.6.5 Ersättning för förlust av höga arbetsinkomster

Sedan åtskillig tid diskuteras i Norden begränsning av ersättning för förlust av arbetsinkomst på grund av personskada till ett »borgerlig jevn mål». Medan det står utom tvivel att i Danmark och Norge någon sådan form av begränsning tillämpas, är — åtminstone vad gäller Danmark — meningarna delade om innebörden i denna begränsning. För Sverige har Strahl i sin många gånger omnämnda utredning från 1950 förordat att man bör tillämpa en motsvarande begränsning. I olika lagstiftningsärenden — bl. a. i direktiven till den nyssnämnda Skadeståndskommittén — har en sådan begränsning också berörts.

Ej minst på grund av den betydelse som tillagts denna fråga i den skadeståndsrättsliga debatten synes det önskvärt att utreda dess faktiska bakgrund. Detta gäller bl. a. de minskningar i kostnaden för trafikförsäkring och ansvarsförsäkring som kan stå att vinna genom en begränsning av rätten till ersättning för förlust av höga arbetsinkomster. Det kan vara lämpligt att därvid skilja mellan å ena sidan en begränsning som endast avser bestående arbetsoförmåga (såsom synes vara fallet i Danmark och Norge) och å andra sidan en begränsning

som gäller även övergående arbetsförmåga. Medan det förra slaget av begränsning kan antagas ha blott ringa effekt på premienivån, kan en begränsning av det senare slaget ha större ekonomisk betydelse. Vad som ovan under 5.6.3 nämndes om sambandet mellan utbildning och inkomstförlust på grund av invaliditet motiverar, att man också beaktar att de som har intellektuellt arbete i större utsträckning trots skadan behåller sina inkomster och därför ej lider någon förlust som behöver gottgöras.

En undersökning av detta slag torde väsentligen röra kostnaden för olika försäkringar. Den blir därför i huvudsakliga delar fristående från dem som avser ersättningsförhållandena, men kan måhända ingå som ett led i en undersökning av försäkringsbolagens tarifferingspraxis (jfr ovan 5.4).

5.7 *Preventionen. Skadestandsreglernas förankring i rättskänslan*

5.7.1 Skadeståndets preventiva funktion

Eftersom skadeståndsansvarets roll vid preventionen mot skador är ett livligt debatterat ämne och meningarna bryter sig skarpt, vore det värdefullt att prestera en grundlig rättsociologisk undersökning härav. Försäkringens inflytande på aktsamheten har också speciellt nämnts bland de verkningar som borde utforskas genom den planerade undersökningen (jfr ovan 1.3). Uppgiften är emellertid, såsom tidigare framhållts, synnerligen vansklig. Det är säkerligen bäst att på ett tidigt stadium söka precisera, hur stora ambitioner man kan våga ha.

Enligt vad som antas i teorin (jfr ovan 4.1) kan preventionen verka på många sätt, exempelvis genom avskräckning, moralbildning och »general deterrence» (d. v. s. den ekonomiska verkan som bördan av skadeståndsansvar utövar på företags och enskildas handlande i valsituationer). En undersökning som belyser en viss form av prevention, t. ex. avskräckning, löper därför

risk att mötas av kritiken, att en annan, icke undersökt form är den väsentliga. Man måste därför ofta precisera, vilken form av prevention som man avser att belysa. Några författare har en uppfattning om preventionen som gör det nästan omöjligt att undersöka den empiriskt, nämligen att preventionen verkar på mycket lång sikt och att ett försvagande av skadestånds- (och i ändå högre grad av straff-) sanktionen därför i längden kan medföra allvarliga följder, vilka ej kan upptäckas genom att konstatera vad som inträffat kort tid efter det att sanktionen försvagats. Denna typ av verkan måste säkerligen lämnas utanför. Man kan knappast räkna med att det skall vara möjligt att vare sig styrka eller motbevisa en sådan uppfattning med acceptabel säkerhet.

Det är säkerligen också en alltför långt driven ambition att söka uppställa satser av generell karaktär, d. v. s. som är tillämpliga på olika typer av skador, vid olika utformning av ansvaret och under olika samhällsförhållanden. Det är möjligt att preventionsverkningarna skiljer sig starkt vid olycksfall i arbete och vid trafikskador, vid skadebringande egenskaper i sålt gods och vid skador genom sport och idrott, för att nämna några exempel vilka kanske i sin tur behöver nyanseras. Det är likaledes möjligt att det stränga skadeståndsansvaret vid ärekränkning i anglo-amerikansk rätt har en betydande preventiv verkan, vartill motstycke saknas i svenska förhållanden. Man får därför inskränka sig till att söka studera preventionsverkan vid vissa utvalda typer av skador och ansvar, och man bör ej göra sig förhoppningar om att kunna lägga iakttagelserna till grund för mer än mycket begränsade generaliseringar.

Preventionen genom skadeståndsskyldighet är starkt beroende av skadeståndsskyldighetens samverkan med andra faktorer. Försäkring på den skadelidandes sida kan praktiskt sett eliminera rätten till skadestånd eller överföra den till försäkringsbolag, och försäkring på den skadeståndsskyldiges sida kan befria denne från skyldighet att i det konkreta fallet utge skadestånd eller för-

ändra denna skyldighet. Åtskilliga faktorer utesluter därjämte att skadestandsreglernas preventiva verkan uppträder isolerad. I många, kanske de flesta fall där skadeståndet kan antagas verka prevenerande, fungerar också andra påtryckningsmedel, t. ex. straff för vårdslöshet eller för den som framkallar fara för skada, administrativ kontroll, risk för avskedande för den som varit vårdslös. Det finns också faktorer som direkt uppmuntrar till aktsamhet, t. ex. premielättnader för försäkring när skada ej inträffat. Utomrättsliga faktorer bidrar också, kanske särskilt när det gäller personskador. Obehaget av att orsaka en annan person kroppsskada kan förmodas vara en starkt prevenerande faktor, även där skadan ej medför skadeståndsskyldighet. Ofördelaktig publicitet, med åtföljande konsekvenser, kan likaledes vara ett skäl att söka undvika skador. Risken att själv lida skada är i många situationer, t. ex. i biltrafik och vid deltagande i farofyllt arbete, det kanske viktigaste incitamentet till försiktighet.

Samtidigt kan skadestandsreglerna indirekt ha betydelse för andra sanktioner, vilka kanske har större betydelse för preventionen. Ett exempel som Conard anför är, att om den som skadas av en bilist har rätt till skadestånd blott vid bilistens vårdslöshet, han har en anledning till polisanmälan, vilken eljest saknas. Polisanmälan kan utlösa en för preventionen effektivare sanktion än skadeståndet. Ehuru exemplet ej är odiskutabelt, illustrerar det dock tankegången. Skadeståndets roll är enligt denna bl. a. att ge den skadelidande ett eget intresse av att sätta det statliga sanktionssystemet i verksamhet.

Denna samverkan mellan olika faktorer försvårar ofta effektivt ett studium av skadeståndets roll. Man måste räkna med att resultat som kan framkomma vid undersökningar av skadeståndsansvar och skadefrekvens ofta kan förklaras med andra omständigheter än skadeståndsansvaret och därför blir av ringa värde. Ett par exempel må anföras. Eftersom i Norge arbetsgivare ej blir skadeståndsskyldig på grund av att

han vårdslöst orsakar olycksfall i arbete, medan arbetsgivaren blir det i Sverige, skulle en jämförelse mellan Norge och Sverige kunna tänkas belysa skadestandsreglernas preventiva verkningar vid olycksfall i arbete. Men man kan förutse, att vilket än resultatet blir av en sådan jämförelse, det skulle vara möjligt att anföra många omständigheter som kan förklara det, utöver den att skadeståndsansvaret har resp. saknar preventiv betydelse. Och om exempelvis införande av rent strikt ansvar vid biltrafik åtföljes av ökat antal konstaterade skador av biltrafik (såsom torde ha varit fallet i Finland), ligger det säkerligen närmare till hands att förklara detta med att frekvensen av framställda skadeståndskrav har ökat, till följd av de bättre möjligheterna att er-hålla ersättning, än med att antalet skador har stigit till följd av att aktsamheten har minskat.

Slutsatsen härav är, att så länge man blott av mera allmänt intresse för skadeståndets funktioner frågar efter dess preventiva verkan man får nöja sig med *dels* begränsade undersökningar av samband mellan skadeståndsansvar och skadefrekvens i de fall där omständigheterna är gynnsamma för en sådan undersökning, *dels* studier av förhållanden som har ett mera indirekt samband med preventionen och som är lättare åtkomliga för utredning. Väcker det förslag om reformer av något slag, bör man utföra de undersökningar som motiveras härav. Förslagen kan tänkas gå både i positiv och i negativ riktning, d. v. s. både i riktning att mera utnyttja skadeståndet för preventiva syften och att inskränka skadeståndet för att bättre tillgodose behoven av ersättning och underlätta administrationen.

Bland undersökningar som mera direkt tar sikte på *samband mellan skadeståndsskyldighet och skadefrekvens* kan nämnas sådana som avser den individualpreventiva effekten. Syftet med dessa blir att fastställa, om den som ådragit sig skadeståndsskyldighet i fortsättningen visar större aktsamhet än tidigare eller eventuellt avhåller sig från verksamhet som kan medföra skadestånd-

skyldighet. Måhända kan sådana undersökningar ingå i eller kombineras med undersökningar av s. k. »accident proneness», d. v. s. om vissa personer har särskilt stor benägenhet att skada sig själva och andra. Förekomsten av »accident proneness» har nämligen anförts som en omständighet vilken talar mot att skadeståndsskyldighet i större omfattning påverkar aktsamheten.

Förändringar av skadestandsreglerna kan motivera undersökningar av den eventuella effekten på aktsamheten. Det kan sålunda komma i fråga att studera huruvida den planerade skärpningen av arbetsgivarens principalansvar vid olycksfall i arbete medför någon minskning i antalet sådana olycksfall. Av nyss anförda skäl är det dock anledning att hysa viss pessimism om möjligheten att komma till tillförlitliga resultat.

Vill man undersöka *omständigheter, som har ett mera indirekt samband med preventionen*, kan man exempelvis studera, vilken kännedom det finns bland allmänheten eller speciella medborgarskikt om skadestandsreglerna och riskerna att ådraga sig skadeståndsskyldighet. Här uppstår dock nya svårigheter. Om exempelvis föräldrar tror sig ansvara för skador som deras barn orsakar, oavsett om de själva varit vållande eller ej, är därmed ej sagt att preventionsverkan skulle vara en annan än om de hade en riktigare uppfattning om rättsreglerna. Kännedom om risken att ådraga sig skadeståndsskyldighet behöver ej medföra ökad aktsamhet utan t. ex. blott att vederbörande tecknar ansvarsförsäkring eller friskriver sig från ansvar. Okunnighet om risken behöver ej heller betyda att skadeståndet saknar preventiv verkan; åtminstone enligt vad som antas av vissa rättsvetenskapsmän kan preventionen på olika sätt verka utan att skadestandsreglerna behöver vara kända i sina enskildheter.

Några frågor som berör preventionen kan studeras redan i samband med — eller som en påbyggnad på — undersökningar som i främsta rummet avser ersättningar till skadelidande. Såsom tidigare antytts kan man genom att fastställa, vem som faktiskt utgör skadestånden, få ett verklighetsunderlag för

bedömningen av skadeståndskravens börda för de skadeståndsskyldiga. Intervjuer med de skadeståndsskyldiga kan ytterligare belysa sakförhållanden som kan användas vid bedömningen av den preventiva effekten. Conard har i USA utfört en sådan undersökning, vilken visar att de skadeståndsskyldiga ofta hade mycket ringa kännedom om skadeståndskravens handläggning. Denna betraktades som försäkringsbolagens angelägenhet. Vid en undersökning av försäkringsbolagens handläggning av skadeärenden kan mera speciella ämnen, sådana som behandlingen av föräldrarnas skadeståndsansvar för skador orsakade av barn, uppmärksammas från preventionssynpunkten. Eftersom det ofta antas, att skadestånd enligt culparegeln skulle ha en särskilt markerad preventiv effekt, kan det vara skäl att vid ett studium av försäkringsbolagens praxis söka fastställa, vilken roll vållande frågor spelar dels när skadelidande framställer krav, dels när bolagen handlägger ärendena.

Ytterligare en möjlighet är att inrikta sig på särskilda grupper av personer, t. ex. dem som inom företagen är ansvariga för arbetarskydd, och genom intervjuer eller på annat sätt söka utröna, vilken roll skadestandsreglerna spelar i deras verksamhet. Man kan också studera det utrymme skadeståndsansvaret har vid undervisning och prov för erhållande av körkort, vid meddelande av trafik kunskap i skolorna och vid annan verksamhet som avser att speciellt inpräglade vikten av aktsamhet i trafiken. Även ett studium av tidningarnas behandling av skadefall och skadeståndskrav kan tänkas bidra till att belysa förutsättningarna för skadeståndets preventiva funktioner.

Det är emellertid möjligt att den för diskussionen och framtida reformer värdefullaste insatsen kan ske genom att man undersöker *verklighetsunderlaget för de argument som brukar anföras i den skadeståndsrättsliga diskussionen*. Eftersom vissa regler motiveras enbart eller huvudsakligen genom sin preventiva verkan, kan det vara av värde att beträffande sådana regler

undersöka förutsättningarna för att de skall spela en roll för preventionen. Om t. ex. regressrätt för försäkringsbolagen rekommenderas som medel för att tillgodose preventionen, bör det vara av värde att konstatera, i vilken utsträckning regresser faktiskt utövas. Om skadeståndsansvar vid grov vårdslöshet rekommenderas i preventionens intresse, bör man likaledes kunna pröva rekommendationens värde genom att fastställa, hur vanligt det är att vårdslöshet betecknas som grov och föranleder skadeståndsskyldighet. Skadeståndet kan då också sammanställas med de andra påföljder och konsekvenser av skadan som inträder samtidigt. Även mot sådana undersökningar kan visserligen invändas, att den preventiva verkan ej behöver bero enbart av den faktiska frekvensen utan lika mycket av andra omständigheter, t. ex. hur själva tillvaron av ifrågavarande föreskrifter inverkar på handlandet. Men man kommer dock ett stycke på väg från den rena spekulatiöns område.

Särskilt som skadeståndet i så stor utsträckning samverkar med andra påföljder synes en lämplig undersökningslinje vara att *samtidigt studera skadeståndet och dessa andra påföljder*. Undersökningarna bör då inriktas på att analysera hur icke önskade handlingssätt motarbetas i olika situationer, varvid sannolikheten för skadeståndssanktionen och dess kännbarhet kan ställas i relation till motsvarande förhållanden beträffande andra påföljder av handlandet. Vill man exempelvis undersöka den preventiva verkan av skadeståndsskyldighet vid rattfylleri, kan man söka fastställa, hur ofta det inträffar att en rattfyllerist råkar ut för skadeståndsskyldighet och på vilket sätt denna skyldighet träffar honom, samt jämföra detta med de övriga påföljder vilka hans handlande kan draga med sig. Det sagda innebär att en undersökning av skadeståndsansvarets verkan bör ingå som ett led i en större undersökning av påföljderna av rattfylleri. Liknande undersökningar kan komma i fråga beträffande skador genom biltrafik i allmänhet, beträffande olycksfall i arbete, och beträffande andra typer av

skador som har den karaktär och betydelse att preventionen mot dem är särskilt viktig.

Sådana undersökningar har också den fördelen, att man får möjlighet att studera, huruvida skadeståndet är en lämplig metod för preventionen med hänsyn tagen även till storleken av de belopp som utgår, effektivitet gentemot både fattiga och rika, eventuella biverkningar i den formen att den skadeståndsskyldige söker undandra sig ansvaret med åtföljande konsekvenser för de skadelidande, o. s. v. Som komplettering fordras också studier av effektiviteten av sanktioner som medel att motverka skador, generellt sett, i jämförelse med andra metoder.

Utifrån antagandet att preventionen i det moderna samhället fungerar bl. a. genom att *inverka på kostnaden för ansvarsförsäkring* samt att det gäller att placera skadeståndsskyldigheten på lämpliga kostnadsbärare, vore det värdefullt att undersöka hur olika skärpningar av ansvaret kan påverka kostnaden för försäkring i olika situationer, t. ex. hur skadeståndsansvar för tillverkare vid skadebringande egenskaper i det tillverkade godset kan inverka på tillverkningsmetoder och benägenheten att i marknaden sända ut okontrollerade exemplar eller oprövade nya produkter. Det är emellertid också möjligt att sådana spörsmål väsentligen endast kan analyseras mera teoretiskt, varvid i lyckligaste fall hypoteserna kan prövas mot verkligheten på enstaka punkter.

En undersökning som särskilt avser skador genom biltrafik bör också ta sikte på *bonussystemets* inverkan på frekvensen av olika typer av skador. Det är möjligt att detta ämne bör tas upp som ett led i studiet av försäkringsbolagens tarifiering av olika försäkringar.

Angelägenhetsgraden av dessa och övriga tänkbara undersökningar synes i hög grad böra bedömas efter möjligheten att kombinera dem med andra. I många fall kan knappast skadeståndet ensamt motivera att en komplicerad och dyrbar forskningsapparat sättes igång, utan utslagsgivande måste vara att man överhuvud anser preventionen

mot en särskild typ av skador vara värd ett studium. Detta gäller särskilt rattfylleri, vårdslöshet i trafik och andra nyss nämnda skadetyper. När undersökningar av andra sanktionsformer skall företagas, bör det därför tillses att även skadeståndspåföljden beaktas.

5.7.2 Skadestandsreglernas gensvar i rättskänslan

Mycket av vad som sagts om preventionen kan tillämpas också på undersökningar av skadestandsreglernas gensvar i rättskänslan. Detta gäller ej minst svårigheten att komma till pålitliga resultat.

Om man tar kontakt med skadelidande och skadevällare för andra ändamål kan man också utfråga dem om deras reaktioner på skadefallen. Men dessa reaktioner utgör endast till en del — vilken förmodligen ej kan särskiljas från övriga komponenter — ett uttryck för rättskänslan.

Vill man skaffa kännedom om vad den allmänhet, som ej själv är invecklad i aktuella skadesituationer, anser om rättvisan av skadestandsreglerna, finns visserligen möjligheter till opinionsundersökningar enligt välkända metoder. Men de speciella problemen är ej obetydliga och kan vara en förklaring till att sådana undersökningar veterligen ej företagits tidigare. Reaktionen kan vara helt olika beroende på om frågor ställs in abstracto eller om de avser mera konkreta situationer, och i senare fallet beroende på de detaljer som vederbörande äger kännedom om eller föreställer sig. Om man t. ex. frågar huruvida det anses rättvist att ett sju års barn, som i trafiken vållar att en vuxen cyklist kör omkull och skadar sig, blir skyldig att utge ersättning, är det mycket möjligt — och enligt många mening sakligt rimligt — att svaret blir olika beroende på om ersättningen antas skola bekostas av barnet personligen när det småningom växer upp och får inkomster, eller om den skall utges omedelbart av ett försäkringsbolag på grund av ansvarsförsäkring som gäller till barnets förmån. Vill man ta hänsyn även till dylika omständig-

heter står man inför det särskilda problemet, att även de som känner väl till skadeståndsrätten måste erkänna att de saknar tillräcklig kännedom om hur den fungerar som helhet. Hur skall man då kunna begära att allmänheten skall kunna ha så mycket kännedom därom att den kan bilda sig en uppfattning om rättvisan i systemet?

Men även om reaktionerna är tämligen säkert fastställda, kan de stundom antas bero på om reglerna tillhör den gällande rätten eller ej. Det antas nämligen ofta, att uppehållandet av rättsregler påverkar uppfattningen av vad som är rättvist, och exempel som bestyrker detta finns även inom skadeståndsrätten. Sålunda uppges ofta från länder, där arbetsgivaren ej blir skadeståndsskyldig vid olycksfall i arbete, även om han genom vållande orsakat skadan, att detta är accepterat av rättskänslan (även motsatta uppgifter förekommer dock). I Sverige däremot, där arbetsgivaren bär skadeståndsansvar vid vållande till olycksfall i arbete, sägs emellertid att detta motsvarar rättskänslans krav. Om dessa antaganden skulle bestyrkas, uppstår spörsmålet om man bör ta hänsyn till den sannolika förklaringen. Detta är ej enbart en undersökningsteknisk fråga utan beror i hög grad av skälet till att man vill känna till allmänhetens uppfattning. Om avsikten är att lägga en grund för en reform som anses vara nyttig, är måhända det väsentliga ej allmänhetens uppfattning om det nuvarande systemet utan hur ett nytt system skulle mottagas. Men eftersom erfarenheten lärt oss, att reformer som mötts av stort motstånd ofta accepteras allmänt efter en kortare tid, blir bedömningen vanskelig.

Ser man problemen de lege ferenda, är det emellertid också befogat att mera differentiera mellan olika sidor av vad som i skadeståndet antas motsvara rättskänslan. Å ena sidan har man dess verkan för skadevällaren. Vill man undersöka den allmänna uppfattningen härom, borde man inrikta sig på om allmänheten anser att den som varit vårdslös bör råka ut för en näpset och om skadeståndet i så fall är lämpligt som sådan. Å andra sidan har man verkan

för den skadelidande, och frågan blir då huruvida den som råkat ut för skada under olika omständigheter (uppsåt eller grovt vållande hos en skadevållare, mindre grad av vållande, skada till följd av biltrafik utan vållande o. s. v.) enligt rättsmedvetandet bör vara berättigad till full ersättning för sin ekonomiska förlust, kanske också till någon form av ideellt skadestånd, oavsett om beloppet utgår från den skadeståndsskyldige eller från ett försäkringsbolag.

En undersökning av allmänhetens uppfattning om rättvisan i skadestandsreglerna möter således många fallgropar, och värdet förefaller rätt tvivelaktigt. Det är emellertid ej nödvändigt att nu taga ståndpunkt i frågan, om en sådan undersökning bör komma till stånd och hur den bör läggas upp. Den måste säkerligen utföras fristående i förhållande till andra undersökningar, och det finns möjlighet att senare överväga, med utnyttjande av allmänna rön om undersökningar av rättsmedvetandet i andra avseenden, vad som bör studeras.

5.8 Sammanfattning

I första hand förordas en *allmän undersökning av ersättningsförhållandena vid personskador* (se närmare ovan 5.2). Det kan ej förutsägas om en sådan undersökning kan ge resultat som direkt kan indicera om lagstiftning är önskvärd; vore det klart vilka beslut som blir motiverade vore arbetet onödigt. Den allmänna undersökningen synes i varje fall nödvändig om man vill lägga en empirisk grund för reformer av skadeståndsrätten. Skälen härför har redovisats ovan (4.2—3, 5.2). Undersökningen synes ej erfordra någon precisering av reformplaner; tvärtom är en uppgift att möjliggöra en bedömning av vilka reformer som kan vara påkallade.

Beroende bl. a. på de resultat som kan framkomma av denna allmänna undersökning, synes det sannolikt att en undersökning av ersättningsförhållandena vid *bilskada-*

ror bör ske som nästa led (se 5.3). Eventuellt kan en sådan utföras som en del av den nyssnämnda basundersökningen. Anledning till att utföra en sådan undersökning ligger bl. a. däri, att man kan räkna med att en reform av ersättningssystemet vid bilskador ganska snart blir aktuell. Det nuvarande systemet har utsatts för kritik, och ett förslag som framlades för ett tiotal år sedan föranledde ingen lagstiftning.

Studiet av ersättningsförhållandena vid olika typer av skador bör kompletteras med en undersökning av *administrationen av ersättningsarna och av kostnaderna härför* (se 5.4). Denna undersökning får annan karaktär än de båda förstnämnda; den kommer att fordra ett studium av försäkringsbolags, domstolars och myndigheters sätt att handlägga ärenden.

Härutöver diskuteras ett antal andra undersökningar som kan ifrågakomma, antingen såsom särskilda projekt eller såsom utvidgningar av de tidigare nämnda undersökningarna, men som likväl ej anses böra komma i första hand. Till denna grupp hör *dels* vissa särskilda typer av skador (olycksfall i arbete 5.5.1, skador orsakade av barn 5.5.2, skador genom våldsbrott m. m. 5.5.3), *dels* vissa frågor om ersättning för invaliditet (rehabilitering 5.6.2, bestämmande av förlust genom invaliditet 5.6.3, kapital och livränta som ersättningsformer 5.6.4, ersättning för förlust av höga arbetsinkomster 5.6.5), *och dels* slutligen skadeståndets preventiva effekt samt skadestandsreglernas förankring i rättskänslan (5.7). Skäl till att på ett tidigt stadium överväga dessa projekt ligger bl. a. däri, att de kan böra kombineras med eller förberedas genom tidigare nämnda undersökningar. Även andra undersökningar än de här nämnda kan givetvis komma i fråga.

Planernas närmare konkretisering beror ej endast av de reformbehov som kan vara aktuella utan även av undersökningstekniska förhållanden och av kostnaderna. Sistnämnda omständigheter måste diskuteras och planläggas i samarbete med den institution som antas företa åtminstone det väsentliga utredningsarbetet, d. v. s. Statistiska

centralbyråns utredningsinstitut. Planläggningen, vilken även inkluderar en provundersökning, utgör en väsentlig del av arbetet.

There are two things which I am confident that I can do very well: one is an introduction to any literary work, stating what it is to contain, and how it should be executed in the most perfect manner; the other is a conclusion showing from various causes why the execution has not been equal to what the author promised to himself and to the publick.

Samuel Johnson

Bilaga

Undersökningar rörande ersättningssystemet vid personskador, särskilt skador till följd av biltrafik och olycksfall i arbete, i USA, Canada och England

I USA har under senare år företagits ett antal undersökningar om ersättningssystemet vid personskador. Ändamålen har varit olika, men i förgrunden har två betydande samhällsproblem stått: lämpligheten av det nuvarande rättegångssystemet som medel för rättslig kontroll av ersättningarna vid personskador, samt berättigandet av de nuvarande skadestandsreglerna vid olycksfallen till följd av biltrafik, vilka är talrika och ofta svårartade. Även från Canada och England finns några undersökningar av motsvarande ämnen.

Dessa undersökningar kommer nu, i den mån de varit tillgängliga, att redovisas relativt utförligt, eftersom syftet är att kunna utnyttja såväl uppslag som erfarenheter för planläggning av undersökningar här.

Processuella synpunkter på ersättningskraven

I stor utsträckning har de amerikanska undersökningarna av personskador inriktats på de processuella sidorna av ersättningskraven. Jurysystemets berättigande har ställts under debatt, det har framställts klagomål över att processer om skadestånd är dyra och tar lång tid, det har sagts att en stor del av skadestånden hamnar i advokaternas fickor som arvoden, o. s. v. Ett skäl till att just ersättning för personskador uppmärksammats när processuella spörs-

mål stått i förgrunden är, att dessa skador ger ett jämförelsevis stort och homogent material av fall på vilka man kan studera vem som framställer krav, vem som vänder sig till advokater, hur lång tid processerna tar, o. s. v. Vad som framkommer om ersättningarnas ursprung och förhållande till förlusterna blir då snarast en biprodukt av undersökningarna av hur processen fungerar. Materialet är ofta utvalt helt enkelt på den grund att det varit jämförelsevis lättillgängligt.¹

M. Rosenberg och M. Sovern har utfört en undersökning om »Delay and the Dynamics of Personal Injury Litigation» (*Columbia Law Review*, vol. 59, 1959, s. 1115—1170; omtryckt i *Dollars, Delay and the Automobile Victim*, 1968, s. 79 ff.). Temat framgår av den första meningen i uppsatsen: »Delayed justice is one of man's stubborn maladies.» Syftet är i första hand att undersöka, vilka tvister som upptar domstolarnas tid, som en förutsättning för att framställa förslag till förbättrade processmetoder (se s. 1117). Detta leder till en undersökning av rättegångar om personskador. Sådana är särskilt talrika i New York City, och för detta distrikt finns också tillgång till uppgifter om tvister på grund av

¹ En allmän undersökning av tidsutdräkten i den allmänna civilprocessen är A. L. Levin och E. A. Wolley, *Dispatch and Delay: A Field Study of Judicial Administration in Pennsylvania* (1961).

personskada. För att en viss kontroll över advokatarvodet vid krav på ersättning för personskada skall kunna upprätthållas, är nämligen advokater i Manhattan och Bronx skyldiga att lämna uppgifter om mål och ärenden rörande personskada. Dessa uppgifter har lämnat huvudmaterialet för undersökningen. För att på grundval av dessa uppgifter ernå generella siffror för krav på grund av personskada i staden New York har emellertid rätt omfattande kompletteringar och extrapolationer skett, varpå siffrorna expanderats.

Undersökningen är koncentrerad på sådana frågor som vilken tid som förflyter från det skada uppstår till dess ersättning utgår, och hur de fall som går till domstol skiljer sig från dem vid vilka uppgörelse sker utan medverkan av domstol. Det visar sig bl. a., att ju större förlusten och därmed också tvisteföremålet är, desto längre tid tar processerna. I de fall där advokat anlitas är skadestånden högre än i dem där den skadelidande driver sitt krav utan advokat-hjälp.

Samma material som Rosenberg och Sovern begagnade ligger till grund för en undersökning av *M. A. Franklin, R. H. Chanin och I. Mark*, »Accidents, Money and the Law: A Study of the Economics of Personal Injury Litigation» (Columbia Law Review vol. 61, 1961, s. 1—29; omtryckt i Dollars, Delay and the Automobile Victim, s. 27 ff.). Materialet är visserligen kompletterat i några avseenden (bl. a. med en »spot check» som skulle visa om tendenserna under tiden efter 1957, som är det år som huvudundersökningen avsåg, kvarstod under 1959). Bland de bäst säkerställda resultaten är att de honorar, som utgår till de skadelidandes ombud i staden New York, genomsnittligt utgör 36 % av de bruttobelopp som utbetalats som skadestånd.

I samband med sin omfattande studie över jury-systemet i USA (»the Chicago jury project») har *H. Zeisel, H. Kalven och B. Buchholz* gjort en undersökning om »Delay in the Court» (1959). Denna är ej begränsad till personskador, men dessa kommer i förgrunden genom att vid den

domstol som undersöktes, Supreme Court of New York County, praxis var att låta alla andra tvistemål få företräde framför rättegångar om skadestånd för personskada (se a. a. s. 7). Som förff. framhåller ger detta upphov till illusionen, att tvister om skadestånd förorsakar processer med långa dröjsmål. För rättegångar för personskada, för vilka företrädesrätt ej beviljades, var tiden från det talan väcktes till dess dom föll genomsnittligt 39 månader, medan om företrädesrätt beviljades den genomsnittliga tiden var 16 månader (se s. 46). Det framgår också, att dröjsmålen med rättegångar för personskada var särpräglade för just denna domstol.

Ett avsnitt som har mera direkt intresse för skadeståndsrätten rör »claim consciousness» (kap. 20). Anledningen till att förff. tar upp detta ämne säges vara, att en minskning av »claim consciousness» också skulle medföra en minskning av antalet krav som föres till domstol. Några siffror förefaller ge vid handen, att antalet krav på ersättning för skada till följd av biltrafik är särskilt stort i vissa distrikt, särskilt i New York City. Det påvisas emellertid, att dessa siffror är osäkra och ej tillåter säkra slutsatser. För att nå säkrare resultat jämför förff. krav på grund av bilolyckor med krav på grund av personskador som drabbar kunder i butiker, och det framträder då en viss tendens, att städer som har hög frekvens av krav på grund av bilskador också har hög frekvens av krav på grund av skador lidna i butiker, något som tyder på att i dessa städer det finns en generellt hög benägenhet att framställa krav på grund av personskada.

R. B. Hunting och G. S. Neuwirth, »Who Sues in New York City? A Study of Automobile Accident Claims» (1962) är ytterligare en studie över krav på grund av personskador i New York City. Även här var olägenheterna med dröjsmål och möjligheten att det existerar olikheter beträffande »claims consciousness» ett motiv för beslutet att göra en undersökning. Den frågeställning som lades till grund för undersökningen blev emellertid, vad som över

huvud förmår folk att anställa talan när de står inför ett val att göra detta eller ej. Undersökningen utfördes genom intervjuer med ett stickprov av personer som lidit skada genom biltrafik. De myndigheter som registrerar sådana skador skiljer mellan åtta olika typer efter skadornas svårighetsgrad, och denna undersökning begränsades till personer som lidit de lindrigaste skadorna, eftersom det ansågs att de som ingick i denna grupp befann sig i en särskilt utpräglad valsituation när de skulle bestämma sig för om krav skulle anställas eller ej.

De frågor som ställdes vid intervjuerna avsåg både de faktiska förhållandena och vederbörandes attityder till rättssystemet och ersättningarna. Det visade sig därvid, att ju högre förlusten är, desto större är både benägenheten att framställa krav och att anlita advokat. Däremot gav en undersökning, huruvida benägenheten att anställa krav hade samband med utsikterna att få ersättning, negativt resultat. Man konstruerade en skala för »claim potential», med situationer ordnade från den där den skadelidande ansågs ha störst chans att få ut skadestånd till den där han ansågs ha minst chans, men det visade sig att det ej fanns någon korrelation mellan platsen på skalan och benägenheten att anställa krav eller anlita advokat. Andra faktorer är i stället utslagsgivande (se s. 63):

... The most important factors affecting the decision to make a claim and to hire a lawyer are those of loss, previous experience, background, etc., which are discussed elsewhere. The nature of the accident itself has little or no effect. The fact that potential defendants may be corporate, for example, is of no concern to the potential claimant; his basic assumption, if he decides to take action, is that »the insurance company» is the defendant and in that regard all potential defendants become the same.

Det säges vidare att personlig påverkan från familjemedlemmar, bekanta och arbetsgivare har stort inflytande på beslutet att framställa krav (kap. 5). »Ambulance chasing» — detta i USA mycket diskuterade

fenomen — sägs däremot ej förekomma i materialet (se s. 69). En annan iakttagelse är att ju högre social och ekonomisk status den skadelidande har, desto större är benägenheten att framställa krav. Men samtidigt, ju högre status, desto större är benägenheten att anställa krav själv i stället för att anlita advokat (se s. 98 ff.).

I de vanligen enkla fall varom det här är fråga är försäkringsbolagen mycket medgörliga med att betala ersättning. De skadelidande begagnar sig härav och framställer krav som överstiger förlusten, antingen helt utan skrupler eller för att skapa en utgångspunkt för förhandlingar som senare uteblir (se s. 109 ff.). Samförstånd och samfärdad aktion mellan skadelidande och skadeståndsskyldig förekommer också. Det påstås emellertid å andra sidan, att när ett och samma försäkringsbolag representerar både skadelidande och skadeståndsskyldig (t. ex. vid skador uppkomna genom kollisioner mellan bilar), bolaget utnyttjar denna sin dubbelroll för att hålla ersättningarna nere (se s. 113—116).

Förluster genom bilskador som en del av kostnaderna för biltrafik

En mycket påkostad undersökning »State of Illinois, Cost of Motor Vehicle Accidents to Illinois Motorists 1958» (utg. december 1962; stencil) utgår närmast från den trafiktekniska synpunkten. Samtidigt med att trafikolyckor undersöks efter sättet för deras uppkomst (typ av olycka, typ av plats för olycka, typ av fordon, typ av förare o. s. v.) undersöks också de direkta ekonomiska förluster vartill de ger upphov. Studien »adds the economic dimension to a statistical measure of traffic accident losses», såsom förordet uttrycker saken (s. XIX). Ehuru siffermaterialet presenteras utan närmare tolkning och det överlämnas åt läsaren att draga slutsatser, är tydligen ett huvudsyfte att klargöra, hur man skall inrätta gator och vägar så att kostnaden för trafikskador hålles så låg som möjligt. Tabellerna möjliggör jämförelser mellan land och

stad och mellan olika skador, platser för skador, fordon och förare med avseende på fördelningen av förluster genom biltrafik. Undersökningens uppläggning är med vissa modifikationer övertagen från en standardplan för sådana undersökningar, utarbetad av »U.S. Bureau of Public Roads», och undersökningen är utförd på ett stort material genom intervjuer. Det beräknas att intervjuarna gjort 23 000 personliga besök och 4 000 intervjuer per telefon.

Materialet har utvalts med hjälp av dels rapporter till polisen om trafikskador, dels registret över motorfordon i Illinois. Såväl stickprovstekniken som intervjutekniken och kontrollsystemet beskrives utförligt.

Eftersom »direkt ekonomisk förlust» användes som ett mått för de kostnader, som trafiken orsakar, måste en särskild bestämning av detta begrepp ske. De kostnader som hänföres hit består i sakskada (där ibland stilleståndsersättning), förlust av arbetstid för skadad person, utgifter för advokatarvoden och andra liknande kostnader, samt sådana »damage awards» (skadestånd) som skadelidande uppburit och som faller utanför eller överstiger tidigare nämnda kostnader (s. XIX, 133—136). Man tar där emot ej hänsyn till framtida förluster av arbetsförtjänst (utom såtillvida som faktiskt utgående skadestånd, vilket även inkluderar ersättning för sådan förlust, också medräknas i »damage awards»). Ej heller begravningskostnader medtages (se s. 134): »Such costs are inevitable and come about sooner or later for every person; an accident merely fixes the time when they are incurred». Eftersom det blott gäller att beräkna förlusterna, har man icke gjort något försök att klarlägga, huruvida dessa täckts genom skadestånd eller ej (s. 133): »Damages may go unrepaired and losses may remain uncompensated, but the *money value* of damages or losses will remain the same, to be accounted for at a later date in the form depreciated value or decreased earning capacity.»

Den totala direkta kostnaden för Illinois' bilister och andra skadelidande genom bilskador under år 1958 beräknas till 338 mil-

joner dollar. Av detta belopp kommer 298 miljoner på skador på eller genom fordon i rörelse på offentlig väg eller plats, 11 miljoner på skador på eller genom fordon i rörelse på annat ställe, 17 miljoner på skador på eller genom fordon som ej är i rörelse, på offentlig väg eller plats, och 12 miljoner på skador på eller genom fordon, som ej är i rörelse, på annat ställe (se s. 81). Av övriga uppgifter må såsom anmärkningsvärt framhållas, att vid skador uppkomna genom trafik med personbil posten »legal and court costs» överstiger den för »value of time lost for work» (26 miljoner resp. 19 miljoner dollar; se s. 95, jfr även s. 129). En icke ringa del av sakskadorna tillskrives »vandalism»; denna post utgör den största beträffande fordon som ej är i rörelse (se s. 88, där enbart för personbilar ett belopp på närmare 17 miljoner dollar tillskrives denna skadeorsak).

De skadelidandes ekonomiska förluster och ersättningen av dem

Den första omfattande undersökningen av ersättningsförhållandena vid bilskador är den s. k. »Columbia Study» (Columbia University Council for Research in the Social Sciences, Report by the Committee to Study Compensation for Automobile Accidents, 1932). Syftet var att ge belägg för uppfattningen, att ersättningsförhållandena vid personskadorna till följd av biltrafik var otillfredsställande, samt att lägga grunden för ett förslag att införa ett system med begränsade ersättningar oberoende av vållande, efter mönstret av »workmen's compensation». Undersökningen bekräftade starkt den uppställda hypotesen. Huvuddelen av undersökningen avsåg endast skadestånd, ej de övriga ersättningar som utgick till de skadade, och den är därför ej helt rättvisande om man frågar efter ersättningsförhållandena i deras helhet. En särskild undersökning för staten Connecticut avsåg emellertid även andra ersättningar, och denna indicerar att resultaten ej förändrades mycket när även dessa medtogs. Ett resultat

som belyser betydelsen av försäkringsväsendet redan vid denna tid är, att om skadeståndsskyldig saknade försäkring, den skadelidande fick skadestånd i ungefär ett fall av fyra, medan ersättning utgick i 85 % av fallen om den skadeståndsskyldige hade försäkring (se s. 55 f.).

En mindre undersökning med uppgift att klargöra, om resultaten av the Columbia Study bibehöll sin giltighet, är *F. James och S. C. Law*, »Compensation for Auto Accident Victims: a Story of Too Little and Too Late» (Connecticut Bar Journal, vol. 26, 1952, s. 70 ff.). Det konstaterades, att visserligen försäkring blivit något mera utbredd men att den skadelidandes möjligheter att få skadestånd fortfarande var lika beroende av att försäkring fanns som vid tiden för Columbia-undersökningen.

Bland senare studier över ersättningsförhållandena vid bilskador märkes två av *John F. Adams*, »A Survey of the Economic-Financial Consequences of Personal Injuries Resulting from Automobile Accidents in the City of Philadelphia, 1953» (Temple University Econ. & Bus. Bull. March 1955) och »A Comparative Analysis of Costs of Insuring Against Losses Due to Automobile Accidents — Various Hypotheses — New Jersey 1955» (Temple University Econ. & Bus. Bull. March 1960). Den förra av dessa avser ersättningarna vid svåra skador (dödsfall och sjukhusvistelse mer än en dag). Liksom i andra undersökningar visar det sig även här, att de som lider minst skada har bäst möjlighet att få ersättning för förlusten. Särskilt vid dödsfall synes ersättningarna ha varit förhållandevis låga; intrycket är att man blott eftersträvat att ersätta de efterlevandes direkta utgifter, ej deras bestående ekonomiska förlust (s. 51). Överkompensation på grund av ersättningar från flera olika håll syntes vara mindre vanlig (s. 52). Undersökningen avsåg också rutinen för skadereglering vid försäkringsbolagen. Man får vissa direkta upplysningar om hur det går till när försäkringsbolagen försöker komma till en uppgörelse vid småskador (s. 71):

Three of the companies in this group frankly state that it is their policy to attempt to obtain a statement from the insured and such other facts as are readily accessible as to the cause of the accident, and then to proceed immediately to the victim and, if he is not seriously injured, to attempt to »buy the case» without further investigation. This presumes, of course, that there is some evidence of liability on the part of the insured, and that the victim is willing to appraise the accident reasonably as to loss.

En annan undersökning med syfte att klargöra, vilka förluster bilskador orsakar och hur dessa ersättes, gjordes av *C. Morris och J. C. N. Paul* och beskrives under titeln »The Financial Impact of Automobile Accidents» (University of Pennsylvania Law Review, vol. 110, 1962, s. 913—933, omtryckt i Dollars, Delay and the Automobile Victim s. 3 ff.). Undersökningen avsåg bilolyckor som inträffat i Philadelphia och i en annan, näraliggande del av Pennsylvania år 1955, och materialet utvaldes genom ett stickprov bland de trafikolyckor som omnämnts i ortens tidningar. Upplysningarna anskaffades genom intervjuer fyra år senare, under år 1960. Det antogs att ersättningsfrågorna då skulle vara avgjorda men att det fortfarande skulle vara möjligt att erhålla tillförlitliga uppgifter om förluster och ersättningar.

De ersättningar som utgått sattes i relation till »tangible loss», ett begrepp som omfattar utgifter för läkarvård, förlorad arbetsinkomst samt begravningskostnader vid dödsfall men ej framtida förlust av arbetsinkomst genom invaliditet eller efterlevandes förlust av försörjning genom dödsfall (se s. 933). Undersökningen avsåg endast personskada, men det kan ej uteslutas, att de ersättningar som medräknas till någon del avsåg sakskada (vanligen ersättning för skada på bil).¹

¹ Conard och hans medförfattare (jfr nedan) förmodar, att även ersättningar för sakskada medräknats, eftersom det ofta är omöjligt att i klumpsummor urskilja, hur mycket som belöper sig på olika skador. Se Automobile Accident Costs and Payments s. 65 f.

Av 355 fall av personskada (ej inkluderande dödsfall) utgick intet skadestånd i 166 fall, d. v. s. i 46,8 procent av fallen (se s. 916 f.). En avsevärd del av dessa utgjordes emellertid av fall med ringa ekonomisk förlust. Även i den grupp som lidit störst ekonomisk skada (3 000 dollar eller däröver) utgick dock intet skadestånd i 37,0 % av fallen, och skadestånd motsvarande mindre än hälften av förlusten utgick i 29,6 procent av fallen i denna grupp (se tabellen s. 917).

Det finns även uppgift att skadevållaren saknade försäkring i 44 fall av 355 där dödsfall ej inträffade (d. v. s. i 12,2 %) och i 2 fall av 77 där dödsfall inträffade (d. v. s. i 3,8%). Det utgick dock skadestånd i 13 av dessa sammanlagt 46 fall.¹

Annan ersättning än skadestånd undersöktes också, och det visade sig då att närmare hälften (49,1 procent) ej erhöll ersättning vare sig genom »workmen's compensation», sjuklön, olycksfalls- och sjukförsäkring eller från liknande inrättningar (se s. 919).² Den kombinerade effekten av skadestånd och andra ersättningsformer beräknades, och resultatet var att i 23,9 procent av samtliga fall (dödsfall undantagna) alls ingen ersättning utgick (se s. 920). I gruppen som led förluster över 3 000 dollar utgick ingen ersättning till 7,7 %, och en så stor andel som 46,2 % fick visserligen någon ersättning men under hälften av förlusten (se tabellen s. 921).

Det finns emellertid också fall där ersättning utgår till högre belopp än förlusten. I 19,9 procent av fallen utgick sammanlagd ersättning med belopp motsvarande fem gånger förlusten eller mera, och där förlusten låg under 100 dollar utgjorde antalet som fick så stor ersättning närmare 35 procent av samtliga (se tabellen s. 921). Vid bedömningen av dessa siffror är det dock särskilt viktigt att hålla i minnet det sätt, på vilket ekonomisk förlust här bestäms.

Av de 73 dödsfall till följd av biltrafik som undersöktes utgick varken skadestånd eller annan ersättning i tio fall, medan i åtta fall ersättningarna sammanlagt utgjorde mindre än hälften av den ekonomiska

förlusten (vilken såsom nämnts ej omfattar de efterlevandes förlust genom försörjarens död).³

Vid utnyttjandet av dessa uppgifter är det dock skäl att beakta, att såväl samlingsmetoder som primäruppgifter förefaller ganska osäkra.

En företagsekonom, *Earl F. Cheit*, har gjort en omfattande undersökning rörande ersättningsförhållandena vid olycksfall i arbete, »Injury and Recovery in the Course of Employment» (1961). Undersökningen rör främst det system för ersättning vid olycksfall i arbete, »workmen's compensation», enligt vilket begränsade ersättningar utgår till de skadelidande oberoende av vållande hos arbetsgivaren, samtidigt som den skadelidande är avskuren från möjligheten att kräva arbetsgivaren på skadestånd för återstående förlust ens när denne är vållande. Anledningen till undersökningen är närmast, att berättigandet av workmen's compensation ifrågasattes av flera skäl. Ersättningsgraden har ansetts vara alltför låg, administrationen har ansetts otillfredsställande, och det har klagats på dröjsmål med utbetalningarna. Systemet med penningersättning utbetalade till den skadelidande anses också olämpligt från rehabiliterings-synpunkt (se s. 8 f.).

Huvudmaterialet för undersökningen härrör från Kalifornien och avser främst skador som inträffat under åren 1952, 1953 eller 1956 (flera olika stickprov, hämtade från olika år, har använts).⁴

¹ Se s. 916 n. 8 samt tabellerna efter s. 933. — Det synes något förvånande att proportionsvis så många flera fall, där försäkring saknas, redovisas för skador utan dödsfall än för dödsfall. Huruvida detta beror på en slump eller på otillförlitlighet i materialet låter sig dock knappast avgöras.

² Om man lägger samman fall med och utan dödlig utgång blir resultatet att i 47,2 % av fallen ingen sådan ersättning utgick; se Keeton & O'Connell, a.a. s. 41.

³ Se s. 922 f.

⁴ Se Appendix II, s. 361 f., där sammansättningen av »California Survey Samples» beskrives.

Undersökningen avser emellertid även andra ersättningsformer, bl. a. den rätt till skadestånd på grund av arbetsgivarens eller hans personals vållande som finns för de anställda vid federala järnvägar enligt Federal Employers' Liability Act (förkortad FELA), och undersökningen har ett särskilt värde genom att den möjliggör en viss jämförelse mellan olika ersättningsystem.

För läkarvård m. m. utgår vid workmen's compensation i princip full ersättning, och systemet anses i stort sett fungera tillfredsställande i detta avseende, ehuru det också förekommer vissa klagomål över att läkarvårdens kvalitet är otillfredsställande och att administrationen av workmen's compensation söker att kortsiktigt spara kostnader, utan att tillräckligt beakta den ekonomiska betydelsen av god läkarvård (se s. 54—60).

En principiellt och praktiskt viktig fråga är bestämningen av förlust genom dödsfall och bestående arbetsoförmåga. Cheit gör därvid en beräkning av förlusten i varje särskilt fall på grundval av den skadades ålder och inkomstförhållanden, sannolik arbetslöshet, den typiska kurvan för en arbetares förtjänster vid olika åldrar och familjens storlek samt vid dödsfall även för den andel av inkomsten som den dödade själv skulle ha konsumerat (kap. 3). Avdrag för skatter och avgifter för sociala ändamål anses i princip böra ske, men vid dödsfall anses beloppet härför i praktiken kunna beräknas till samma belopp som en annan post, vilken också anses böra tagas med i beräkningen, nämligen »the value lost from not having the family head in the home». Dessa båda poster anses sålunda taga ut varandra, något som bl. a. förenklar beräkningarna (se s. 82 ff.).¹ Framtida inkomster reduceras till ett nutidsvärde på grundval av en räntefot på 4 %.

Den medianförlust vid dödsfall som framkommer på detta sätt beräknas beträffande Kalifornien till ca 75 000 dollar (se s. 86). Workmen's compensation ersätter blott 10 à 12 % härav, men om man därtill lägger övriga belopp som utfaller (t. ex. livförsäkringar och pensioner till efterlevande) uppgår sammanlagda ersättningen till ungefär

en tredjedel av förlusten, något som visar vilken jämförelsevis ringa betydelse workmen's compensation har i detta fall.²

Vid invaliditet gör man i första hand en jämförelse mellan den skadades arbetsinkomst sådan denna beräknas ha varit om ingen olycka inträffat och sådan denna var efter det permanent invaliditet inträtt. Resultatet blir då, att av dem som blivit invalidiserade en ganska stor andel ej alls lider någon ekonomisk förlust genom permanent invaliditet (80,2 % vid 1—19 % invaliditet, 56,8 % vid 20—69 % invaliditet, och 18,3 % vid 70—100 % invaliditet).³ Anmärkningsvärt är, att den grupp som ej lider någon förlust erhåller nästan lika stor genomsnittlig ersättning som den grupp vilken lider förlust.⁴ För dem som lider förlust är medianersättningen vid 1—19 % invaliditet 7,4 % av förlusten, vid 20—69 % invaliditet 9,9 % av förlusten, och vid 70 till 100 % invaliditet 36,0 % av förlusten.⁵ För dem som blir oförmögna till arbete är ersättningarna dåliga, och det finns ej heller — i motsats till vad som var fallet vid dödsfall — andra ersättningsformer som i betydande mån kompletterar bristerna i workmen's compensation (s. 183):

As the figures from this chapter show, for those workers who cannot get jobs or who are working at poorer jobs than before the accident, the impact of their wage loss is difficult to overstate. Not only are workmen's compensation benefits pitifully small for these workers, but benefits from private insurance and other disability plans do not change the results significantly either.

Nyssnämnda siffror avser Kalifornien; siffrorna växlar emellertid mycket starkt

¹ De anförda data tillåter dock läsaren att beräkna förlusten utan hänsyn till den ideella skadan av familjeförsörjarens död.

² En utförlig analys av ersättningarna finnes i kap. 4, och en plan för förbättring av ersättningarna framställs i kap. 5.

³ Se tabell s. 179.

⁴ Se tabell s. 92, som för dem som invalidiseras till 20—69 % upptar en genomsnittlig ersättning på 3 832 dollar till dem som lider permanent förlust av inkomst och 3 294 dollar till dem som ej lider någon sådan förlust.

⁵ Se tabell s. 182.

mellan olika stater. I New Jersey utgår ersättning för invaliditet i 65,3 % av samtliga de fall av olycksfall i arbete där ersättning kan utgå, i Hawaii däremot blott i 5,6 % av samtliga fall.¹ Förklaringen ligger bl. a. i olika grad av industrialisering men också i att principerna tillämpas olika. I New Jersey får även ett stort antal personer som ej drabbats av något inkomstbortfall till följd av övergående arbetsoförmåga ersättning för invaliditet (se s. 156). Osäkerheten, för att icke säga godtyckligheten, vid bestämmande av graden av invaliditet leder också till ett stort antal tvister mellan arbetstagare och arbetsgivare, vilket Cheit kommenterar på följande sätt (s. 157):

Conceived as a system that would eliminate the damaging litigious atmosphere of the earlier employers' liability era, workmen's compensation, with every year, has become more and more afflicted with the same disease. Its permanent disability benefit procedures have become marked by conflict, which, in turn, has produced the ultimate irony of the system: the frequent aggravation, rather than alleviation, of disability, especially in the more serious cases.

Jämförelsen mellan workmen's compensation i Kalifornien och skadeståndssystemet vid de federala järnvägarna enligt FELA (kap. 4) visar att vid invaliditet skadestånden kommer upp i åtskilligt högre belopp än ersättningarna genom workmen's compensation.² Någon exakt jämförelse kan dock enligt Cheits mening ej ske, därför att olikheter mellan kostnader och tidsutdräkt i de båda systemen anses betydande och, framför allt, därför att det är en utbredd uppfattning bland arbetstagarna, att framställande av skadeståndskrav leder till avskedande, något som vare sig uppfattningen är riktig eller ej kan medföra att överhuvud krav ej framställs där det skulle ha varit berättigat (se s. 203). Spridningen är också mycket större vid skadestånd än vid workmen's compensation; medan 3,4 % av dem som drabbats av 100 % invaliditet genom olycksfall i arbete vid järnvägarna ej fick någon ersättning och 18,5 % fick mer än 40 000 dollar, faller vid workmen's compen-

sation inga skadelidande i någon av dessa grupper (se s. 207). Cheits uppfattning, att ett system av typen workmen's compensation, särskilt om dess värsta svagheter avhjälpes, fungerar bättre än ett skadeståndssystem, framträder tydligt (se s. 215):

Injured railroad employees who successfully by-pass the »coverage» hurdle; who have obvious disabilities; who can withstand long delays; and whose claims, if contested, win, probably are better off under FELA than they would be under workmen's compensation regardless of the degree of disability.

From the standpoint of social policy, a modern workmen's compensation system would be preferable to the present FELA. But until workmen's compensation proves more effective where it now exists, it is clear railroad workers will not give up their rather good chance for an adequate recovery for what they view as the certainty of inadequate compensation benefits.³

Där advokat medverkar till en uppgörelse angående workmen's compensation, blir resultatet ofta, att i stället för den livränta, som normalt skulle utgå, ett engångsbelopp utgår. Åt dessa fall ägnar Cheit en specialundersökning (s. 275—279). Denna undersökning bestyrker ej det ofta förekommande påståendet, att den som får engångsersättning vanligen förlösar denna eller visar sig oförmögen att handhava kapitalet. Där den skadelidande hade frihet att välja mellan engångsersättning och livränta och valde den förra ersättningsformen, gjorde han vanligen också ett förståndigt bruk av den. Men många blev tvungna att ta engångsersättningar som ett resultat av en kompromiss, därför att de var tvungna att skaffa sig kontanter för att betala skulder eller av liknande skäl, och resultatet blev då mindre lyckat. De accepterade otillräckliga belopp. Som en särskild olägenhet nämnes, att engångsersättningen regelbundet medför,

¹ Se tabell s. 154 f. och texten s. 153.

² Se tabellen s. 207. Medianersättningen ligger dock högre vid workmen's compensation (16 693 dollar) än vid skadestånd (13 156 dollar).

³ S. 216.

att den skadelidande frånskriver sig rätt till ersättning för eventuellt uppträdande framtida besvär (se s. 277). När sådana dock inträder står han utan rätt till ersättning. Det påstås också, att den som har utsikt att få en engångsersättning är mindre benägen att underkasta sig rehabilitering än andra (se s. 278 f.).

Ett allmänt problem vid alla ersättnings-system, vilket Cheit särskilt diskuterar, är att vid tiden för ersättningens fastställande avgöra, huruvida den skadelidande kommer att vidkännas några permanenta löneföruster och hur stora dessa i så fall kan bli (se s. 336 ff.). Utom av själva skadan, den skadelidandes ålder och sysselsättning påverkas den skadelidandes förmåga att hävda sig på arbetsmarknaden av hans temperament och anpassningsförmåga, hans fysiska och psykiska hälsa, utbildningsnivå och intelligens, familjens förhållanden, arbetsgivarens attityd, vänners och släktingars förmåga att hjälpa till anställning, den allmänna arbetsmarknadssituationen samt geografiska begränsningar i möjligheten att söka arbete. Uppfattningarna växlar även om det sätt på vilket den skadades ålder kan inverka. Några framhåller att den äldre har mindre möjlighet att anpassa sig efter skadan, medan andra lägger vikt vid att den yngre måste dragas med ett handikapp för en längre och mera svåröverskådlig tid. Önskvärdheten av att den skadade arbetaren kan återgå till samme arbetsgivare som förut när han åter blir arbetsduglig understrykes särskilt.

Den mest ingående och utan tvivel vederhäftigaste undersökningen av ersättningar vid skador till följd av biltrafik i USA är *A. F. Conard m. fl.*, »Automobile Accident Costs and Payments. Studies in the Economics of Injury Reparation» (1964).¹ (Arbetet benämnes ofta »the Michigan study».) Studien innehåller dels en jämförelse mellan olika typer av ersättning i vad avser deras förmåga att täcka skador till följd av biltrafik, baserad huvudsakligen på offentliga och privat statistik rörande ersättningsformerna, dels en ingående undersökning av ett antal fall av skador till följd

av biltrafik i staten Michigan under år 1958, och dels en komparativ översikt över systemen för ersättning av personskador, särskilt bilskador, i ett antal europeiska länder, bland dem även Sverige.

Översikten över de olika ersättnings-systemen visar bl. a. att sjukförsäkring och socialförsäkring utvecklats mycket starkt i USA under senare år. Detta framträder särskilt vid en jämförelse med Cheits resultat beträffande ersättning vid invaliditet; han fann, såsom nyss framgick, att andra ersättningsformer än workmen's compensation har ringa betydelse.² Det framgår även av the Michigan study, att administrationskostnaderna för de olika ersättnings-systemen växlar avsevärt. Billigast är socialförsäkring och vissa former av privat olycksfalls- och sjukförsäkring, dyrast är skadestånd i förening med trafikförsäkring. Härtill kommer de kostnader som består i att delar av skadestånd går till advokater som arvoden till dem; utgifter för att erhålla skadestånden beräknas för Michigan till cirka 25 procent, medan för workmen's compensation motsvarande siffror är ungefär 5½ % (se s. 52).³ När man sammanställer administrationskostnader och de skadelidandes kostnader för att uppbära ersättningarna, visar det sig, att mer än hälften av de belopp som trafikförsäkringen kostar går till andra än de skadelidande, d. v. s. till advokater och till försäkringsbolagens omkostnader.⁴

¹ Vissa slutsatser och förslag presenteras av Conard i »The Economic Treatment of Automobile Injuries», (Michigan Law Review, Vol. 63, 1964, s. 279—326, omtryckt i Dollars, Delay and the Automobile Victim, 1968, s. 413 ff.). Se även A. F. Conard och J. E. Jacobs, »New Hopes for Consensus in the Automobile Injury Impasse», (American Bar Association Journal, Vol. 52, 1966, s. 533—538, omtryckt i Dollars, Delay and the Automobile Victim s. 377 ff.).

² Se Conard m. fl., a. a. s. 62. Även i förhållande till Morris och Pauls undersökning visar sig andra ersättningsformer än skadestånd ha ökat i betydelse. Jfr Michigan Law Review, Vol. 63, 1964, s. 290 n. 42.

³ För de fall av svårare skador, där faktiskt advokat anlätades, utgjorde kostnaderna för att uppbära skadestånd genomsnittligt 32 procent; se Conard m. fl., a. a. s. 191.

⁴ Se a. a. s. 54—60.

Conard drar också slutsatsen, att en förbättring i skadestånden är det dyraste sättet att hjälpa trafikens offer, medan socialförsäkring och gruppförsäkring är de billigaste sätten.¹

Undersökningen av skador till följd av biltrafik i Michigan år 1958 avsåg dels ett större stickprov av skador i allmänhet och dels mindre stickprov av svårare skador. Stickproven togs från de bilolyckor som rapporterats till polisen i Michigan. Det större stickprovet bearbetades genom frågeformulär som sändes med posten, de mindre stickproven genom personliga intervjuer.

Undersökningarna avsåg att klarlägga, i vilken utsträckning ekonomisk förlust orsakad av bilolyckor ersattes. Endast fall där personskada inträffat undersöktes, men för dessa fall togs hänsyn även till saksador, delvis beroende på att vid uppgörelser med klumpsummor det var omöjligt att skilja de olika förlusterna åt. Endast ekonomiska förluster beaktades, eftersom det ansågs omöjligt att mäta den »psykiska förlust» som består i sveda och värk, förödmjukelsen av ett lyte, sorgen över förlusten av en nära anhörig, o. s. v.² Undersökningen avsåg vidare endast att mäta den individuella ekonomiska förlusten, ej samhällets ekonomiska förlust genom en inträffad skada. En arbetsgivares ekonomiska förlust genom att hans anställda skadas och blir oförmögen till arbete tages sålunda ej med i beräkningen.³ Svårigheten att isolera den individuella förlusten från samhällets framhålles emellertid, och som strax skall framgå, väljes vid bestämningen av förlust genom dödsfall en metod som i praktiken närmar sig en beräkning av samhällets förlust.

Conard och hans medförfattare ställdes inför ungefär samma problem som Cheit när det gällde att bestämma den ekonomiska förlusten genom dödsfall eller bestående arbetsoförmåga. Beräkningsmetoden är likväl en helt annan, och till synes är den mera schematisk i the Michigan study än i Cheits undersökning. För dem som återvände till arbete efter skadan och förtjänade lika mycket som förut, räknades

blott den faktiskt förlorade inkomsten som förlust.⁴ Där arbetsoförmågan blev bestående, tillämpades en mera schematisk bedömning. När en kvinna skadats beräknades det årliga värdet av hennes arbete till 3 000 dollar, och hennes återstående arbetstid ansågs sträcka sig fram till 75 år.⁵ För män antogs arbetsåldern upphöra vid 65 år, och inkomsten beräknades med ledning av tabeller för inkomstutvecklingen för män med olika utbildning.⁶ För den skadades egen konsumtion gjordes ett avdrag på 2 000 dollar årligen vid skador som ledde till döden. Resultatet justerades upp eller ned »on the basis of the ratio of the individual's actual pre-accident income to the average income of those in the same age-education group» (se s. 377 f.). För att diskontera framtida förtjänster till nuvärde användes en räntefot av 4 %. Beräkningsmetoden innebär, att förlust har ansetts uppstå även vid dödsfall där den dödade ej efterlämnade några nära anhöriga. Ingen hänsyn togs till skatter. Som faktorer vilka leder till att framtida förtjänster räknas i underkant nämnes, att ingen hänsyn togs till den sannolika ökningen i realinkomst i framtiden samt att man utgick från genomsnittsinkomster för hela USA, medan medelinkomsterna i Michigan ligger över detta genomsnitt. Sammanfattningsvis säges, att beräkningen av värdet av förlorad arbetskraft är försiktig.⁷ Hur beräkningsmetoden förhåller sig till dem som amerikanska domstolar begagnar framgår ej och anses utan intresse för författarnas syften (se s. 167 f.).

Sammanlagda antalet personer, som led ekonomisk förlust på grund av bilskada (vilken ledde till personskada) under år 1958, beräknas till 86 100 (se s. 143 f.). Den sammanlagda förlusten beräknades till 178 miljoner dollar, vartill skulle komma, om

¹ Michigan Law Review, Vol. 63, 1964, s. 291.

² A. a. s. 140, 176, 374.

³ A. a. s. 141 f.; jfr s. 379 f.

⁴ A. a. s. 375.

⁵ A. st.

⁶ Se s. 376 ff.

⁷ A. a. s. 379.

även ersättning för sakskada i de fall där endast sådan skada uppstått medräknades, uppskattningsvis 90 miljoner dollar (se s. 142 f.). I de flesta fall var emellertid den ekonomiska förlusten ringa. 64 % av de skadelidande hade ekonomiska förluster på mindre än 500 dollar. De personer vilkas skador medförde ekonomiska förluster på 10 000 dollar eller mera utgjorde endast 3 % av samtliga skadade (se s. 144). Men medan förlusterna på mindre än 500 dollar, trots sitt stora antal, sammanlagt uppgick blott till 8 % av totalförlusten (14,3 miljoner av 178,2 miljoner), utgjorde förlusterna på över 10 000 dollar sammanlagt 57 % av totalförlusten (101,5 miljoner av 178,2 miljoner).¹

Av de 86 100 personer som lidit personskada erhöll endast 65 900 (77 %) någon ersättning.² Sammanlagda ersättningsbeloppen var 85,2 miljoner.³ Den förnämsta källan till ersättning var, om man ser till antalet som erhöll ersättning, de skadelidandes egna försäkringar (socialförsäkringar, privata olycksfalls- och sjukförsäkringar samt bilskadeförsäkring), vilka gav ersättning till 63 % av de skadelidande, medan skadestånd utgick till 49 % (se s. 146). Om man i stället jämför antalet som erhöll skadestånd med antalet som led ekonomisk förlust, är andelen, som erhöll skadestånd, 37 % (32 100 av 86 100), (se s. 139, 149). Ser man återigen till beloppen dominerar skadestånden, med 55 % av de sammanlagda ersättningsbeloppen, medan de skadelidandes egna försäkringar stod för 38 % av de sammanlagda beloppen (se s. 147).

Vid beräkningen av hur stor andel av förlusten som ersatts medräknar Conard och hans medförfattare ej blott den ersättning som redan utgått utan även den som väntades utgå, och beloppet 85,2 miljoner i ersättning ökas därigenom till 93,6 miljoner, vilket belopp kan jämföras med totalförlusten 178,2 miljoner. Av sammanlagda ersättningsbeloppet 93,6 miljoner härrör då 47 miljoner från skadestånd (se s. 152 f.).

De nyssnämnda siffrorna avser endast jämförelser i stort och täcker både fall där den skadelidande får mera än sin förlust

och fall där han får mindre än sin förlust. En jämförelse mellan de skadelidandes individuella förluster och de ersättningar de erhåller kan i the Michigan study endast ske beträffande svårare skador, vilka som nämnts undersöktes särskilt. Såsom svårare skador betraktades sådana som fordrade sjukhusvård under tre veckor eller mera, eller förorsakade utgifter för läkar- och sjukhusvård på 500 dollar eller mera, eller ledde till döden eller någon grad av invaliditet (se s. 159 f.). Det visade sig emellertid att några av de fall som undersöktes enligt denna bestämning i själva verket ej var särskilt allvarliga. Dessa fall kom då att utgöra exempel på sådana där den ekonomiska förlusten var ringa (se s. 160 f.).

Inom hela denna grupp erhöll 6 % av de skadelidande (eller deras efterlevande) alls ingen ersättning genom alla reparationskällor sammantagna, 20 % erhöll ersättning motsvarande 1—25 % av förlusten, 27 % erhöll ersättning motsvarande 26—75 % av förlusten, 28 % erhöll ersättning motsvarande 76—150 procent av förlusten, och 19 % erhöll ersättning motsvarande 150 % eller mera av förlusten (se s. 178). Ser man emellertid hur ersättningen förhöll sig till förlusten vid resp. större och mindre skador visar sig samma tendens som i Morris och Pauls undersökning, d. v. s. att medan överkompensation förekommer vid små förluster, de som lider stora förluster sällan får ens full ersättning. Av den grupp i the Michigan study som led minst förlust (under 1 000 dollar) erhöll 32 % så mycket som 151 % av förlusten. Inom den grupp som led den största förlusten (25 000 dollar eller mera) erhöll visserligen endast 1 % alls ingen ersättning men 68 % erhöll högst 25 % av förlusten och blott 5 % erhöll 151 % eller mera av förlusten (se s. 179). Vid dessa siffror bör man emellertid beakta, att Conard och hans medförfattare åtminstone för dödsfall bestämmer den ekonomiska förlusten på ett sätt, som helt avvi-

¹ A.a. s. 145.

² A.a. s. 145.

³ A.a. s. 147.

ker från skadestandsreglernas, och som säkerligen är ägnat att medföra att kompensationsgraden för gruppen som helhet förminskas.

The Michigan study innehåller också en ingående undersökning av uppgörelserna om skadestånd vid svårare skador (kap. 6). 34 % av dem som lidit skada antingen försökte ej utfå skadestånd eller uppgav sina krav utan att anlita advokat. 17 % erhöll skadestånd utan att anlita advokat. Av de 49 % som anlidade advokat erhöll de flesta någon ersättning (se s. 183). Sammanlagt erhöll 55 % av dem som lidit svårare skada skadestånd och 45 % blev utan skadestånd (se s. 186).

När man jämför skadestånden med förlusterna vid svårare skador visar sig en avsevärd brist på överensstämmelse. Conard och hans medförfattare uppställer en kategori där skadeståndet i stort sett motsvarar förlusten (nämligen utgör 76—150 % av förlusten), men endast i 34 % av fallen kommer skadeståndet inom denna kategori (se s. 195). Undersökningen av uppgörelserna om skadestånd visar samma tendens som i övrigt, nämligen att utsikterna för en skadelidande att få ett skadestånd som motsvarar förlusten är mycket bättre för dem som lider små förluster än för dem som lider stora förluster. För dem som lider förluster under 1 000 dollar (och erhåller åtminstone något skadestånd) utgår nämligen skadestånd motsvarande 76—150 % till 49 % av gruppen och över 150 % till 33 % av gruppen, medan av dem som lidit förluster på mer än 25 000 dollar endast 29 % erhåller skadestånd i storleksgraden 26—75 %, varjämte hela återstoden, 71 %, erhåller skadestånd på högst 25 % (se s. 197). Såsom förf. uttrycker saken (s. 198): »Among the cases of really severe economic losses (\$ 25,000 or more), partial compensation is virtually the only kind that occurs; no cases of full economic compensation fell within the sample.»¹ Detta bör ses i belysning av att enligt staten Michigans rätt den skadelidandes medvållande medför att han helt förlorar rätten till skadestånd; det utgår sålunda i princip fullt skadestånd

eller alls intet.

Som förklaring till att uppgörelserna ger så låg kompensation vid de stora skadorna nämnes bl. a., att ansvarssummorna för bilansvarsförsäkringarna är låga; tiotusen dollar per skadad person är fortfarande ett vanligt maximum. Det framhålles också, att eftersom förf:s syfte i detta fall varit att bestämma reparationen för de skadelidande, de räknat med nettoskadestånd och sålunda gjort avdrag för advokaternas honorar, vilka för dessa fall bör räknas till ungefär en tredjedel av bruttoskadestånden (se s. 198 f.). Men det säges också att dessa förklaringar ej räcker till (se s. 199):

In this respect, the statistics confirm what every lawyer and adjuster knows — that questions about negligence, proof, the defendant's ability to pay, and the claimant's desire for an end of litigation, lead to the compromise of claims at levels which correspond to no theory of legal right. Furthermore, the factors tending toward compromise are much more powerful in the cases of large economic loss than they are in the small ones.

Undersökningen går också noggrant in på de faktorer som bestämmer de skadelidandes och deras ombuds handlande, tiden innan ersättning utgår, vad som föranleder skadelidande att vända sig till advokat, advokaternas egna uppfattningar, o. s. v. Man kan här anteckna, att skadestandsreglerna åtminstone såtillvida synes ha betydelse som skadelidande vilka ej erhållit något skadestånd och ej vänt sig till advokat ofta (i 68 % av fallen) anförde vållandeförhållandena som en förklaring till sitt handlande. Den omständigheten att motparten saknade försäkring eller pengar nämndes mera sällan (12 % av fallen, se s. 210). Även advokaterna framhöll vållande-frågornas betydelse (se s. 213).

Ett särskilt kapitel ägnas åt skadestandsprocesserna vid domstolar (kap. 7). Av de

¹ Dessa siffror hänför sig sålunda till dem som verkligen får skadestånd; här till kommer hela den andel (ungefär hälften av dem som lidit svårare skada) som ej erhåller något skadestånd alls (se s. 198).

fall där talan anhängiggöres kommer endast 15 % till huvudförhandling, och endast 2 % går till överrätt (se s. 240 f.). Uppgörelser är sålunda vanliga även på processtadiet. Här framträder f. ö. samma förhållande som i New York, nämligen att ju större belopp förlusten uppgår till och tvisten gäller, desto längre tid dröjer det innan uppgörelse sker (se s. 244).

Ett annat kapitel (kap. 8) rör kärandes och svarandes attityder och åsikter om skadeståndskraven. De skadelidande är i många fall missnöjda med utgången, men det är dock anmärkningsvärt att 43 % av alla som erhållit skadestånd ansåg att uppgörelsen var skäligen, medan 54 % ansåg sig ha fått otillräckligt (se s. 272, 274). Även när fråga ställdes till samtliga som råkat ut för svårare skada eller åtminstone anställt talan, huruvida de var tillfredsställda med utgången eller ej, svarade 59 % att de var tillfredsställda med utgången i fallet (se s. 277). Av dem som var missnöjda med utgången ansåg 95 % att de erhållit otillräckligt skadestånd, och 79 % var missnöjda med det sätt på vilket de blivit behandlade av motpartens försäkringsbolag. Inom gruppen av samtliga som råkat ut för svårare skada eller gått till process var 47 % missnöjda med motpartens försäkringsbolag (se s. 278).

Ett förhållande som har något intresse för dem som fäster sig vid skadeståndets preventiva funktion är att svarandena, d. v. s. de potentiellt skadeståndsskyldiga, i allmänhet hade ringa kännedom om resultatet av kraven på skadestånd. 92 % av dem som tillfrågades, huruvida uppgörelse hade skett, svarade att de trodde att så var fallet, men på frågan, vilken utgången hade blivit, d. v. s. om den skadelidande hade erhållit någon ersättning, svarade 33 % att de ej kände till detta. I återstående 8 % av fallen trodde svarandena att ingen uppgörelse skett eller visste intet därom (se s. 296 f.). I samtliga de fall där frågan ställdes hade emellertid uppgörelse skett. Där kravet ej lett till rättegång, kände svarandena till utgången i 36 % av fallen, där kravet lett till rättegång men ej till huvudförhandling

kände de till utgången i 55 % av fallen, och där kraven lett till huvudförhandling kände de till utgången i 95 % av fallen (se s. 298 f.). I alla de fall där svarandena ej kände till hur stort skadestånd som betalats, hade detta erlagts av försäkringsbolag, men i de (sex) fall där svarandena själv erlagt hela eller en del av skadestånden kom de ihåg beloppen (se s. 299).

De svarande tillfrågades också om sin åsikt om utgången i fallet, och det visade sig då bl. a., att ju högre inkomsten var, desto större var missnöjet med utgången. Förff. tolkar detta så, att de som har högre inkomster »tend to become personally more involved in the litigation process» (s. 304). Det missnöje som förekom riktade sig vanligen mest mot käranden eller hans advokat (se s. 306). 69 % av alla svarande var emellertid ej missnöjda med någon (s. 307). Som exempel på att en svarande föga berördes av skadeståndskravet kan citeras följande svar på en fråga, om vederbörande önskat, att uppgörelse skulle skett tidigare (s. 308):

»I certainly would have. It's awfully difficult to remember details after 3 years for an incident that hasn't been in your mind for 3 years.»

Conard och hans medförfattare sammanfattar resultatet på denna punkt sålunda (s. 309):

In summary, the Michigan survey shows that the defendant is best characterized by his lack of involvement in the litigation process, evidenced by both his lack of knowledge about the outcome of the case and by the small amounts of time and money he is required to invest to reach settlement. This lack of involvement results in attitudes and opinions that appear to lack the conviction with which attitudes and opinions are held by plaintiffs. The principal burden imposed on most defendants is the *uncertainty* associated with being sued, and this burden could be substantially reduced through improved communication between the defendant and his lawyer.

Conard och hans medförfattare gör ej någon uppdelning mellan skadestånd som betalas av försäkringsbolag och skadestånd

som betalas av andra.¹ Det framgår emellertid indirekt, att förekomsten av ansvarsförsäkring på skadevållarens sida har en avgörande betydelse för om skadestånd utgår och i så fall till vilket belopp. Förff. uttalar sålunda (s. 7) att »practically all tort damages were paid by liability insurance companies». Det uppges också, att endast 3 % av svarandena betalade något ur sin egen ficka (s. 302), samt att 8 % av svarandenas advokater och 18 % av kändenas advokater nämnde svarandens oförmåga att betala som en faktor vilken påverkade uppgörelsen (s. 220).

The Michigan study har uppenbarligen tjänat som förebild för en undersökning rörande den kanadensiska provinsen Ontario, vilken *A. M. Linden* utfört och beskrivit under titeln »The Report of the Osgoode Hall Study on Compensation for Victims of Automobile Accidents» (1965).² Undersökningen avsåg skador genom biltrafik som inträffat under år 1961 i York County, vilket omfattar staden Toronto med omnejd, och byggde på stickprov bland skador som rapporterats till polisen. Stickprovet bearbetades genom intervjuer. I jämförelse med övriga undersökningar är denna ovanligt starkt koncentrerad på svårare skador. Undersökningen utfördes under sommaren 1964, d. v. s. mellan två och ett halvt och tre och ett halvt år efter det olyckorna inträffat, i tanke att skadorna då skulle vara färdigreglerade.³

Liksom the Michigan study omfattar denna undersökning endast fall där personskada inträffat, och för sådana fall studerades även sakskadorna. Vid the Osgoode Hall study bestämdes ekonomisk förlust på ett sätt som avsåg att närmare ansluta sig till domstolarnas bedömning än som var fallet i the Michigan study. Om en skadad åtnjöt helt eller delvis fri sjukvård, inräknades kostnaden härför i både förlust och ersättning (se s. III:2 f.). Vid skador som ledde till dödsfall ansågs, att när en person som vid tiden för skadan ej hade några arbetsinkomster (vilket tillämpades även på i hemmet arbetande kvinnor och studerande) dödades, ingen förlust av fram-

tida inkomst borde beräknas. Om å andra sidan den dödade hade en arbetsinkomst, lades denna till grund för beräkning av förlust av framtida inkomst, även om han ej vid tiden för dödsfallet hade några anhöriga som var beroende av honom för sin försörjning, och intet avdrag gjordes för den dödades egen konsumtion (se s. III:5 ff.). Beräkningen var även i övrigt enklare än i the Michigan study. Liksom i denna medtogs ej »the psychic loss».⁴

Sammanlagda antalet personer som skadades genom biltrafik i York County under 1961 var 11 870, och deras sammanlagda förlust beräknades till 14 437 000 dollar (se s. I:10, II:1—2). Vid undersökningen skildes mellan mindre skador, svårare skador och dödsfall.

En första del av undersökningen avsåg *förlusterna*. Även de som lidit mindre skador hade dock i allmänhet någon förlust, och nästan 25 % i denna grupp hade för-

¹ Jfr dock s. 48 med n. 54 (s. 50), där totala skadeståndsbeloppen från försäkringsbolag uppges till 1 494 miljoner dollar och skadestånden från andra beräknas till 18 miljoner, på grundval av ett antagande att det senare beloppet utgör 1,2 % av det förra.

² Arbetet föreligger i offset-tryck; såvitt framgår finns det ej i bokhandeln. Se även *A. M. Linden*, »Peaceful Coexistence and Automobile Accident Compensation», *Canadian Bar Journal*, Vol. 9, 1966, s. 5—17, 71, och *American Journal of Comparative Law*, vol. 15, 1966—67, s. 305 ff.

³ Se rapporten s. 8; det framgår emellertid senare, att av de fall som gick till domstol närmare hälften ännu ej nått till huvudförhandling när undersökningen företogs, se s. V:21.

⁴ Se s. III:1. Man försökte likväl att fastställa, hur mycket som skulle ha utgått som »general damages» vid svårare skador. »A respected senior member of the negligence bar» gjorde på grundval av erhållna uppgifter om 222 av de svårare fallen en uppskattning av hur stort belopp en jury skulle utdöma som »general damages» i dessa fall. Detta belopp adderades till det för »ekonomisk förlust», och resultatet kallades »the legal loss». Genomsnittlig »legal loss» i dessa fall blev då \$ 4 861 och medianen \$ 1 974 (mot ett genomsnitt för »ekonomisk förlust» på \$ 3 383 och en median på \$ 736). Det framgick vidare, att mycket få skadelidande kunde anses överkompenserade när skadestånden jämfördes med »the legal losses». Se s. IV: 29—32.

luster över \$ 500.¹ Genomsnittet var \$ 478, medan medianförlusten var \$ 120 (s. III: 10—11). Inom gruppen svårare skador hade samtliga någon ekonomisk förlust. Genomsnittliga förlusten i denna grupp var \$ 3 383 och medianförlusten var \$ 736 (s. III:13—14). Förlusterna var sålunda ojämnt fördelade. Inom gruppen skador som ledde till dödsfall var genomsnittsförlusten \$ 31 960 och medianförlusten \$ 7 500 (s. III:18—19). I själva verket består denna grupp av två ungefär lika stora delgrupper, en för vilken man ej räknar med förlorad arbetsförtjänst i framtiden (och för vilken begravningskostnaderna är den viktigaste posten), och en där man räknar med förlust av framtida arbetsförtjänst. För sistnämnda delgrupp, vilken utgjorde 47,4 % av hela gruppen, var den genomsnittliga förlusten av framtida arbetsförtjänst \$ 51 995 och medianförlusten \$ 51 786 (s. III:18, 21).

Vid undersökningen av *hur förlusterna ersattes genom skadestånd* fann Linden till en början, att genomsnittligt 42,9 % av alla skadelidande får något skadestånd och följaktligen 57,1 % blir utan. Om man bortser från det fåtal som ej hade någon ekonomisk förlust (jfr ovan), blir andelen av dem som erhöll skadestånd 45,6 % (s. IV:13, 24). Vid skador som ledde till dödsfall var emellertid proportionen av dem som erhöll skadestånd något mindre, nämligen 38,6 % (s. IV:13—14).² Vid en uppdelning efter förlusternas storlek visar det sig, att de som har mycket små förluster (högst \$ 49) jämförelsevis sällan (i 20 % av fallen) erhåller något skadestånd, medan för övriga kategorier proportionerna växlar omkring genomsnittet för samtliga, utan att någon genomgående tendens kan återfinnas (se s. IV:15).³

En särskild fråga avser skadestandsreglernas inverkan. Provinsen Ontario hade vid tiden för undersökningen en mycket sträng »guest statute», enligt vilken gratispassagerare i bil (d. v. s. passagerare som beforderades helt utan vederlag) ej var berättigad till något som helst skadestånd av den beförande bilens ägare eller förare. Det beräknas att 95 % av alla passagerare hörde till denna

kategori. I förhållande till fotgängare och cyklister hade och har bilens ägare och förare presumtionsansvar. Vid medvållande av skadelidande jämkas skadeståndet till en andel av vad som eljest skulle utgå. Ansvarsförsäkring för bil är i praktiken nästan obligatorisk upp till ett belopp av 35 000 dollar (se s. IV:2—11).

Inverkan av »the guest statute» samt bevisbördereglerne kan väntas avspegla sig i en skillnad mellan olika kategorier av skadelidande. Det visar sig också att fotgängare får skadestånd oftare än andra (i 53,7 % av fallen; se s. IV:16). Linden anser själv att en inverkan av »the guest statute» framträder i att gratispassagerare sällan får skadestånd, men olikheten mellan de tre kategorier som närmast kan jämföras — gratispassagerare, andra passagerare och förare — förefaller dock ej så betydande som man kunnat vänta. Gratispassagerare får sålunda skadestånd i 33,7 % av fallen, andra passagerare i 37,5 % av fallen, och förare i 38,8 % av fallen (s. IV:15 ff.). Skillnaderna mellan olika kategorier av skadelidande blir dock mera påfallande när man ser på svårare skador och särskilt på skador som leder till döden. Inom den sistnämnda gruppen erhöll 57,7 % av fotgängarnas, 8,3 % av gratispassagerarnas, och 17,6 % av förarnas efterlevande skadestånd (s. IV:16 ff.). När gratispassagerare skadas utgår genomgående skadestånd mindre ofta än när förare skadas, även om skillnaderna delvis är små.

De skadestånd som sammanlagt utgick beräknades till ungefär 5 355 000 dollar och motsvarade 37,2 % av de beräknade förlusterna (s. IV:18). I 90 % av fallen betalades skadeståndet av försäkringsbolag, och i ytterligare 7,4 % av fallen utgick det

¹ I vilken utsträckning detta beror på att registreringen av de lindrigaste skadorna var ofullständig, diskuteras ej av Linden.

² S. IV:24—25 ger dock en något avvikande siffra, nämligen 36,8 % för dem som erhöll skadestånd vid olyckor med dödlig utgång.

³ Det bör emellertid uppmärksammas, att många skadelidande aldrig framställer krav; se nedan.

från »the Unsatisfied Judgment Fund» (d. v. s. en fond som ersätter skador som vållats av oförsäkrade eller okända bilister). Blott i 2,6 % av fallen betalades skadeståndet av den skadeståndsskyldige personligen (s. IV:19 f.). Liksom i the Michigan study visar det sig, att de som lider små förluster jämförelsevis ofta får god ersättning, medan de som lider stora förluster ej sällan får dålig ersättning. I gruppen som led förluster på \$ 10 000 och därutöver erhöll 62 % alls intet skadestånd och 22 % erhöll mindre än \$ 10 000 (alltså genomsnittligt mindre än förlusten), medan endast 16 % erhöll \$ 10 000 eller mera (alltså lika mycket som eller mera än förlusten). Sämst är skadestånden vid dödsfall. I undersökningen ingick 27 fall där skadan ledde till döden och förlusten beräknades till mer än \$ 10 000, men i intet av dessa fall uppgick skadeståndet till \$ 10 000 (s. IV:20 ff.).

Linden gjorde också ett försök att fastställa, om den skadades status påverkade möjligheten att få skadestånd. Det visade sig då, att skadade i lägre inkomstklasser genomsnittligt erhöll skadestånd i färre fall och till mindre del av förlusten än skadade i högre inkomstklasser. Som tänkbara förklaringar anföres, att de som har bättre inkomster är mera benägna att anställa krav, mera benägna att vända sig till advokat och anställa talan, och att de uppträder mera övertygande som vittnen (s. IV:26 f.).¹ I de fall där advokat anlätades utgick högre skadestånd än i andra — en iakttagelse som överensstämmer med resultatet av de amerikanska undersökningarna. När i sådana fall skadestånd utgick, understeg detta förlusten endast i 29,9 % av fallen, och i 37,2 % av dessa fall utgick skadestånd med mer än 200 % av förlusten (s. IV:27 f.).

Att jämförelsevis få personer erhåller skadestånd i York County förklarar emellertid till en betydande del av att så få framställer krav. Endast 48,5 % av de skadelidande försökte att erhålla skadestånd från den skadeståndsskyldige eller dennes försäkringsbolag. Det ringa antalet skadestånd till följd av dödsfall förklarar också till stor del av att endast i 42,1 % av fallen

skadeståndskrav framställdes (s. V:9). Av de olika kategorierna skadelidande krävde fotgängare och passagerare som ej var gratispassagerare oftast skadestånd (i 65,7 % resp. 62,5 % av de fall där de skadats), medan förare krävde skadestånd mindre ofta och gratispassagerare ändå mera sällan (i resp. 44,9 % och 38,6 % av de fall där de skadats).²

I fråga om anlåtande av advokat är bilden en annan än i USA. Advokat konsulterades blott i 37,3 % av fallen. Vid dödsfallsskadorna var andelen fall där advokat konsulterades så stor som 70,2 %, men endast i 42,1 % av fallen fick advokaterna uppdrag (se s. V:14 f.).

The Osgoode Hall study innehåller också en översikt över ersättning genom andra medel än skadestånd, och denna ersättning beräknas totalt till 3 347 000 dollar och täcker 23,2 % av de sammanlagda förlusterna (s. VI:9). Ej mindre än 86,2 % av samtliga skadade erhöll åtminstone någon ersättning på detta sätt (s. VI:16). En viktig post är därvid ersättningarna för sjukhuskostnader som beräknas till sammanlagt \$ 909 000 och som täcker de beräknade sjukhuskostnaderna med 94,5 %; förklaringen är att provinsen Ontario har en delvis obligatorisk, delvis frivillig typ av sjukhusförsäkring som täcker nästan alla sjukhuskostnader (s. VI:9; jfr s. VI:1 f.). Vidare förekommer frivillig sjukförsäkring, workmen's compensation och socialvård i olika former, varjämte kaskoförsäkring på bil räknas som en hithörande form av ersättning. Annan ersättning än skadestånd täcker endast undantagsvis hela förlusten; 18,9 % av dem som led mindre förluster, 8,8 % av dem som led svårare förluster, och 10,5 % av dem som led förlust genom dödsfall fick hela sina förluster ersatta på

¹ Jfr även s. IV:18 f., där skadeståndsbeloppen korreleras med inkomsten hos familjeförsörjaren i den skadades familj, och s. V:12 f.

² Se s. V:12. Benägenheten att framställa krav korreleras även med de skadades hemvist, storleken av deras förluster samt familjeförsörjarens inkomst, se s. V:10—13.

detta sätt (s. VI:17 f.). Särskilt vid bestående förlust av arbetsinkomst visar sig dessa andra källor till ersättning helt otillräckliga.

Linden sammanställer sedan ersättning genom skadestånd och från andra källor. Av dem som lider ekonomisk förlust är det endast 5,3 % som ej erhåller någon ersättning från något håll, medan 18,1 % erhåller ersättning med under 50 % av förlusten, 22,6 % erhåller ersättning med mellan 50 och 99 % av förlusten, och 54 % får full ersättning eller mera (s. VII:1 f.). De som lider mindre förluster är dock bättre ställda när man ser på den totala ersättningen än de som lider stora förluster. Ehuru 98,7 % av dem som lider svårare skador erhåller någon ersättning, får endast 44,0 % full ersättning. Vid dödsfall får endast 24,6 % av de dödades efterlevande full ersättning (s. VII:2). Därvid avses emellertid endast den ekonomiska förlusten, och den »psykiska förlusten» kommer sålunda därtill.

Linden lät också de skadelidande komma till tals om sin syn på skadestånden. En övervägande del uttalade sig därvid till förmån för att det skulle utgå ersättning för sveda och värk (»pain and suffering»). Som skäl angavs oftast att »injury is an unpleasant experience» (s. VIII:13 f.). Stundom framhölls även att en skada kan bringa besvär och utgifter i framtiden, något som tyder på att ersättning för sveda och värk betraktas som en reserv för oförutsedda ekonomiska förluster. Detta kan måhända ses i samband med att de som led stora ekonomiska förluster var särskilt positivt inställda till förmån för ersättning för sveda och värk (s. VIII:15). Av dem som erhållit något skadestånd och som tillfrågades, huruvida de ansåg de erhållna beloppen skäliga, var huvudparten tillfredsställda. Endast 40,2 % var missnöjda. Men bland dem som lidit större ekonomiska förluster (över \$ 5 000) ansåg tvärtom majoriteten att skadestånden ej var skäliga, och endast en sjättedel var nöjda (s. VIII:16). Undersökningen visade också, att de skadade genomsnittligt var mera nöjda med de läkare än med de jurister med vilka de kommit i beröring. Även beträffande juristerna var

det dock endast 22,9 % som uttryckte missnöje. Huvudanmärkningen mot juristerna var att de var »incompetent» (s. VIII:18 f.).

En undersökning av ersättningsförhållandena vid bilskador i Puerto Rico har utförts av *J. B. Aponte och H. S. Denenberg*. Några kortfattade uppgifter finns tillgängliga på engelska i en uppsats med titeln »The Automobile Problem in Puerto Rico: Dimensions and Proposed Solution» (*Journal of Risk and Insurance*, vol. 33, 1968, s. 227 ff.). Undersökningen åsyftade att lägga en grund för reformer, och förhållandena var tillräckligt särpräglade för att ett konstaterande av problemens storleksordning skulle indicera i vilken riktning lösningen borde sökas. I Puerto Rico har biltrafiken vuxit snabbt så att tätheten av bilar är stor. Samtidigt är vägarna dåliga, olycksfallsfrekvensen hög, och befolkningen fattig. De flesta bilisterna saknar ansvarsförsäkring till dem som skadades genom bil-av alla krav på ersättning för personskador till följd av biltrafik handlades utan medverkan av domstol. I 78 % av dessa fick de skadelidande intet skadestånd. Av de återstående 22 % erhöll 90 % ersättningar på mindre än \$ 1 000.

Som resultat av undersökningen infördes en »Social Protection Plan» med begränsade ersättningar från en obligatorisk försäkring till dem som skadades genom bilolyckor. I motsats till andra föreslagna ersättningsplaner är denna av en ren socialförsäkringstyp.

I England har *T. G. Ison* framlagt en kritisk analys av ersättningssystemet vid personskador och ett förslag till reform under den karakteristiska titeln »The Forensic Lottery» (1967). Han har därvid också gjort en undersökning av ersättningsförhållandena, med hjälp av frågeformulär sända till advokater (solicitors). Han ställde även frågor till försäkringsbolag om deras sätt att handlägga ersättningar för personskador. Metoden var ej sådan att den kunde ge säkerhet för representativitet i någon vanlig mening.

Av 422 fall där advokater handlade ärenden om skadestånd för personskada för

de skadelidande angavs 393 (93 %) som framgångsrika (se s. 156). Framgången växlade något mellan olika typer av fall och låg högst vid bilskador. En typ av fall där framgången var ringa utgjordes av anspråk på skadestånd för läkares oaktsamhet (40 %). En jämförelse mellan de fall som gick till domstol och övriga indicerade att framgången var något större i den senare gruppen. Genomsnittliga skadeståndsbeloppet för samtliga fall handlagda av advokater där skadestånd utgick var £ 840 medan medianen var £ 228 (se s. 161). I 89 % av fallen utgick skadeståndet från ansvarsförsäkring, och det belopp som utbetalades ur ansvarsförsäkring var likaså 89 % av vad som utgick totalt (s. 185). I åtskilliga av de fall där ersättning utgick från annan än försäkringsbolag synes den ersättningsskyldige ha tillämpat självförsäkring. Detta synes troligt också genom att genomsnittliga skadeståndsbeloppet var något högre i de fall där skadeståndet utgick från annan än försäkringsgivare (£ 995 mot £ 824).

Särskilda frågor

Förhållandet mellan kapitalbelopp och livränta vid ersättning för invaliditet har, såsom framgått ovan, undersökts av Cheit. En tidigare undersökning, där detta ämne intar en framträdande plats, avser olycksfall i arbete vid järnvägarna, »Work Injuries in the Railroad System 1938—40» (U.S. Railroad Retirement Board, Chicago, Ill. 1947, stencil). Undersökningen visar visserligen att det finns åtskilliga fall där de som erhållit kapitalbelopp slösar bort dem hastigt men tillåter knappast några generella slutsatser.

En ingående undersökning av detta ämne har utförts av *J. N. Morgan, M. Snider och M. G. Sobol*, »Lump Sum Redemption Settlements and Rehabilitation» (1959). Undersökningen tar sin utgångspunkt i att enligt de amerikanska principerna för »workmen's compensation» ersättning för invaliditet vanligen utgår såsom livränta (i form av veckobelopp). Det finns emellertid möjlig-

het att få livräntan ersatt med kapitalbelopp, något som formellt förutsätter en prövning men reellt synes medges regelbundet. Huvudfrågan är hur rehabiliteringen påverkas av valet mellan de båda ersättningsformerna. Denna fråga kunde emellertid ej besvaras med någon säkerhet (se s. 4). Däremot kastar undersökningen ljus över åtskilliga andra spörsmål om skillnaden mellan kapitalbelopp och livränta.

Den metod som främst begagnades för att kunna bedöma om en ersättning var adekvat var att undersöka, om en skadad persons levnadsstandard försämrats genom olyckshändelsen. Resultatet var i stort sett ganska nedslående i vad avser dem som bytte ut livräntor mot kapital. Endast 6 % av de skadade arbetstagarna använde erhållna kapitalbelopp för rehabilitering (s. 12). Kapitalbeloppen valdes i de flesta fall därför att livräntorna var helt otillräckliga, och hellre än att svälta på dem tog de skadade kapitalbelopp som temporärt ställde dem bättre (se s. 21 ff.). Ett visst samband kan också spåras med andra omständigheter. De som hade ryggsador — vilka är svårare att konstatera objektivt än de flesta andra skador — tog ofta kapitalbelopp (s. 17). Äldre arbetstagare, som kunnat räkna med svårigheter att få anställning, tog jämförelsevis gärna livräntor (s. 57).

Sammanfattningsvis kan konstateras, att undersökningen belyser de särskilda förhållandena vid workmen's compensation i USA bättre än förhållandet mellan livränta och kapital i allmänhet.

Den praktiska inverkan av *reduktion av skadestånd på grund av medvällande* av skadelidande har undersökts för staten Arkansas av *M. Rosenberg*, »Comparative Negligence in Arkansas, A 'Before and After' Survey» (Arkansas Law Review, vol. 13, 1959; omtryckt i Dollars, Delay and the Automobile Victim s. 187 ff.). I Arkansas fanns goda möjligheter för en jämförelse; denna stat hade tidigare den vanliga common-law regeln, att skadelidandes medvällande helt berövade honom rätten till skadestånd, men införde 1955 en lag, enligt vilken skadeståndet skulle reduceras vid

medvällande. Lagen ersattes efter blott två år med en ny. Undersökningen avsåg de två år som den förstnämnda lagen var i kraft.

Resultatet går i stort sett ut på att införandet av den särskilda regeln hade vissa men ej särskilt betydelsefulla verkningar. Undersökningen skedde genom frågor till domare och advokater, och svaren avspeglar således dessas uppfattning. De flesta ansåg att det blivit något lättare för skadelidande att få ersättning, eftersom en skadevällare kunde medge någon ersättnings-skyldighet utan att bli skyldig ersätta hela förlusten (se omtrycket s. 206). Det ansågs också vara lättare att komma till en uppgörelse (s. 200 ff.). Däremot ansåg de flesta att reformen ej hade nämnvärd inverkan på skadeståndens storlek. Bland dem som ansåg att det dock varit någon inverkan på skadeståndens genomsnittliga storlek ansågs bland advokater som brukade representera kärandena, att genomsnittstorleken hade sjunkit, medan bland dem som representerade svarandena uppfattningen var den motsatta (a.a. s. 206 f.). Det är således ganska tydligt att intressemotsättningar påverkat även uppfattningar om faktiska omständigheter.

Även denna undersökning avspeglar säkerligen förhållanden typiska för USA. Ej minst torde jury-systemets inverkan vara märkbar.

Försäkringsbolagens praxis har varit föremål för ett par undersökningar av olika karaktär.

A. M. Linden har undersökt försäkringsbolagens *skadereglering* i British Columbia genom att gå igenom samtliga krav på ersättning för skada i följd av biltrafik mot sex försäkringsbolag under två månader, oktober 1964 och mars 1965, »The Processing of Automobile Claims» (Insurance Counsel Journal 1967 s. 50 ff.). Det visade sig att 80 % av dem som framställt krav erhållit ersättning vid tiden för undersökningen, juni 1966. 12 % hade givit upp sina krav, sedan försäkringsbolaget vägrat betala under påstående att det ej ansvarade. 0,6 % hade bestritts av försäkringsbolaget

och det var fortfarande osäkert om det skulle bli process. 0,7 % hade överlämnats till advokat av försäkringsbolaget och något rättsligt avgörande hade ännu ej fallit. Gruppen återstående utgjorde 6,9 %. Denna grupp bestod av fall där kravet fått förfalla därför att det låg inom självriskbeloppet eller därför att försäkringstagaren ej ville förlora bonus. Till denna grupp räknades också fall som fortfarande var oavgjorda, vanligen i avvaktan på reglering av en svårare personskada. Undersökningen ger en åtskilligt förmånligare bild av skaderegleringen än den man skulle vänta sig efter de amerikanska undersökningarna. Ovisst är emellertid, i vilken utsträckning olikheten i intryck beror av skillnader i uppläggnings- av undersökningarna.

Lindens undersökning hade närmast föranletts av ett förslag till reform av trafikförsäkringen i British Columbia. Detta förslag resulterade i en ingående utredning som redovisas i en officiell rapport, *Province of British Columbia, Royal Commission on Automobile Insurance, Report of the Commissioners, July 30, 1968* (2 volymer). Utredningen försiggick i den traditionella formen av ett slags rättegångsliknande procedur med offentliga förhör av representanter för intresserade parter och av experter. Den tremannakommission som företog utredningen lät därjämte utföra åtskilliga undersökningar för att klarlägga faktiska förhållanden av betydelse för trafikförsäkringen.

Utredningen redovisar bl. a. en undersökning av ersättningsförhållandena vid personskador i följd av biltrafik (vol. 1 s. 106 ff.). Närmaste förebild var »the Michigan study». Resultaten överensstämmer väsentligen med dem från övriga undersökningar, d.v.s. ersättningarna understeg avsevärt förlusterna, och mindre förluster ersattes bättre än större förluster. I motsats till övriga här nämnda undersökningar medtogs även skador på bilar, vilka utgjorde en betydande andel av de mindre förlusterna (se s. 113). Kompensationsgraden utgjorde genomsnittligt för mindre personskador 85 %, för svårare personskador 44 % och för döds-

fall 20 % (s. 112 f.). Förlust av inkomst beräknades vid dödsfall utgöra 97 % av den totala förlusten och vid svårare personskador utgöra 67 % av den totala förlusten, medan däremot vid mindre personskador förlusten på grund av skada på bil utgjorde 85 % av den totala förlusten. Förlusterna genom invaliditet och dödsfall beräknades i denna undersökning särskilt försiktigt, för att ej överdriva intrycket av att dessa förluster ersattes illa. Skadestånden utgjorde för dödsfall blott ca 17 % av de totala ersättningarna (beroende främst på att livförsäkringar här spelar en väsentlig roll), medan för andra svårare skador skadestånden utgjorde ca 47 % av de sammanlagda ersättningarna (s. 115). Till siffrorna för skadestånden bör emellertid i båda fallen läggas 9 % för ersättningar från en fond som täcker oförsäkrade och okända bilisters skadeståndsskyldighet (jfr s. 121)

Ersättningsystemet kritiserades skarpt av kommissionen, främst därför att det ger otillräckliga ersättningar till dem som lider svåra förluster. Kommissionen anförde sammanfattande (s. 116):

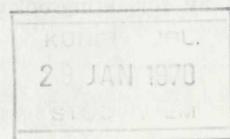
Most of these failings stem from determined, if incomprehensible, attempts to preserve the tort reparation system in the area of automobile injuries on grounds that, besides distributing money, it serves as a negligence deterrent and that it punishes the guilty.

Kommissionen gjorde också en mycket ingående utredning av hur trafikförsäringen i British Columbia var organiserad och fungerade. Huvudsyftet härmed var att kunna bedöma om kostnaderna stod i rimlig proportion till det skydd som meddelades (kap. 3—12). Även på denna punkt kritiserades det rådande systemet. Kommissionens slutsats var att detta var onödigt dyrbart. Det underströks att denna slutsats gällde även om man ej tog hänsyn till kostnaderna för juridiskt biträde för de skadelidande och till dröjsmålen med betalning i de fall som gick till domstol (se s. 405).

Kommissionen berörde även åtskilliga andra frågor, t.ex. betydelsen av socialför-

säkringens utveckling för behovet av skadestånd vid skador genom biltrafik (kap. 14).

Utredningen utmynnar i en plan för att ersätta skadeståndssystemet vid bilskador med ett system med begränsade ersättningar som utgår oberoende av culpabedömning. Förslaget genomfördes dock ej i denna radikala form, utan i stället infördes ett system med begränsade ersättningar, kompletterat med rätt för skadelidande att kräva skadestånd för överskjutande förluster (april 1969).



Nordisk udredningsserie (Nu) 1969

Kronologisk förteckning

1. Utvidgat nordiskt ekonomiskt samarbete.
2. Laajennettu pohjoismainen taloudellinen yhteistyö.
3. Nordforsks miljövårdsutredning.
4. Förslag till utbyggnad av den samnordiska fortbildningen för journalister.
5. Konsumentupplysning i undervisningen.
6. Sjätte nordiska samekonferensen i Hetta.
7. Nordisk gyldighet av førerkort.
8. Nordiskt sjukhusfysikersamarbete.
9. Nordiskt ämbetsmannamöte i Storlien.
10. Nordisk sjömansskattefördelning.
11. Udvidet nordisk økonomisk samarbejde.
12. Öresundsregionen.
13. Nordtrans.
14. Nordisk standardiseringskonferanse i Oslo.
15. Laajennettu pohjoismainen taloudellinen yhteistyö.
16. Läromedelsforskning och undervisningsplanering.
17. Expanded Nordic Economic Co-operation.
18. Internordisk gyldighet av resepter.

Statens offentliga utredningar 1969

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Faktisk brottelighet bland skolbarn. [1]
Bostadsrätt. [4]
Utsökningsrätt IX. [5]
Kungörelseannonsering. [7]
ADB inom inskrivningsväsendet. [9]
Ny gruvlag. [10]
Internationell adoptionsrätt. [11]
Ny valteknik. [19]
Ämbetsansvaret. [20]
Yttrandefrihetens gränser. [38]
Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. [41]
Vidgad samhällsinformation. [48]
Expropriationsutredningen. 1. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Betänkande III. [50] 2. Bilaga nr. 3. [51]
Rättssociologisk undersökning av skadeståndsrätten. [58]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [24]
Planering och programbudgetering inom försvaret. [25]
Militära tjänstgöringsåldersutredningen. 1. Militära tjänstgöringsåldrar. [33] 2. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. [34]
Frivilligförsvaret 2. Hemvärnet. [40]

Socialdepartementet

Ett renare samhälle. [18]
Bättre utbildning för handikappade. [35]
Läkemedelsförsörjning i samverkan. [46]
Narkomanvårdskommittén. 1. Narkotikaproblemet. Del III. Samordnade åtgärder. [52] 2. Narkotikaproblemet. Del IV. Socialmedicinska och kliniska undersökningar. [53]

Kommunikationsdepartementet

Ny sjöarbetstidslag. [3]
Hamnutredningen. 1. De svenska hamnarna. [22] 2. Bilagor. [23]
Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. [26]
Taxesystemet i Postverkets tidningsrörelse. [39]
Vägplaneutredningen. 1. Vägplan 1970. [56] 2. Vägplan 1970. Bilagor. [57]

Finansdepartementet

Förenklad obligationshantering. [13]
Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. [16]
Nya mynt. [17]
Skogsbeskattningen. [30]
Läkemedelsindustrin. [36]
Skattebrotten. [42]
Fordonsbeskattningen. [45]
Kapitalbeskattningen. [54]
Sjömansbeskattningen. [55]

Utbildningsdepartementet

Utredningen rörande sexual- och samlevnadsfrågor i undervisnings- och upplysningsarbetet (USSU) 1. Om sexuallivet i Sverige. [2] 2. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium I. Elevenkät. [8] 3. Sexualkunskapen i gymnasiet. [28] 4. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II. Lärarenkät. [44]
Regionmusik. [12]
Filmen - censur och ansvar. [14]
Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. [37]
Mellanskolans ledning. [47]

Jordbruksdepartementet

Växtförelärrätt. [15]
Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. [32]

Handelsdepartementet

Idrott åt alla. [29]
Olja i beredskap. [31]

Inrikesdepartementet

Skogsindustri i Södra Sverige. [21]
Länsplanering 1967. [27]
Lokaliserings- och regionalpolitik. [49]

Civildepartementet

Offentliga tjänstemäns bisysslor. [6]
Nytt lantmäteri [43]