# Trafikskadenämnden – argument för och emot

av Edmund Gabrielsson

*Edmund Gabrielsson*
e.gabrielsson@telia.com

*Trafikskadenämndens uppgift är att verka för en enhetlig och skälig reglering av personskador på trafikförsäkringsområdet. Försäkringsbolagen är skyldiga att i svårare fall inhämta nämndens rekommendation i ersättningsfrågorna.*

*Nämnsystemet har under senare år varit föremål för utredning och diskussion i olika sammanhang. Edmund Gabrielsson gör här en sammanfattning av de viktigaste argumenten för repektive emot nämnsystemet.*

*I en kommentar understryker författaren att avgörande för nämndfrågan är bl.a. om en enhetlig skadereglering skall eftersträvas även fortsättningsvis eller om bolagen utan hinder skall kunna konkurrera i skaderegleringen.*

*Avslutningsvis kommenteras synpunkter framförda från visst läkarhåll.*

## Inledning

Trafikskadenämnden utgör ett av statsmakterna påbjudet inslag i trafikförsäkringsbolagens prövning av ersättningsfrågor som rör personskador som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon. Det är alltså fråga om ersättning från den obligatoriska trafikförsäkringen i enlighet med trafikskadelagen, en ersättning som i följd av en bestämmelse i nämnda lag skall utgå enligt skadeståndsrättsliga regler och principer. Nämnden tillkom år 1936 på initiativ av dåvarande Försäkringsinspektionen sedan brister konstaterats i skaderegleringen. Nämnden har enligt sitt reglemente till uppgift *att verka för en enhetlig och skälig reglering av personskador,* främst genom att lämna rådgivande yttranden till försäkringsbolagen i skadeärenden. I allvarligare skadefall är ett bolag skyldigt att inhämta yttrande från nämnden (det s.k. *obligatoriet*); i övrigt sker det på begäran av den skadade. En motsvarande nämnd finns sedan länge också i Finland.

Under senare år har nämndsystemet behandlats av utredningar och framställningar i olika sammanhang och även nyligen av regeringen i en proposition till riksdagen. I massmedia framförs då och då synpunkter på nämnden och dess verksamhet. Ett exempel härpå utgör ett inslag i TV-Aktuellt för några månader sedan, då nämndsystemet angreps

***Edmund Gabrielsson*** är f.d. hovrättsråd och generaldirektör och chef för Försäkringsinspektionen. Han var 1992–2000 ordförande i Trafikskadenämnden.

från olika håll och med skilda motiveringar.

Jag har mot bakgrund av bl.a. uppdraget som ordförande i nämnden åren 1992–2000 av redaktionen för NFT ombetts att redovisa de olika synpunkter som på senare tid framförts i fråga om Trafikskadenämnden och därvid sammanfatta de viktigaste skälen som åberopats eller kan finnas för respektive emot nämndsystemet.

Inledningsvis redogörs för de viktigaste dragen i regelsystemet jämte vissa fakta rörande nämndens verksamhet. Därefter redovisas kort uttalanden om nämnden som under senare tid förekommit i olika officiella skrivelser och utredningar m.m. Därpå sammanfattas de viktigaste skäl som därvid framförts eller som annars kan finnas för eller mot nämndsystemet, följt av några kommentarer. Avslutningsvis behandlas särskilt de kritiska synpunkter som framförts från visst läkarhåll.

## Huvuddragen i regelsystemet

Trafikskadenämndens verksamhet är på så sätt författningsreglerad att det av 6 § trafikförsäkringsförordningen framgår att trafikförsäkringsbolagen är skyldiga att bekosta och upprätthålla nämnden, vars reglemente skall godkännas av regeringen. Ordföranden utses av regeringen och övriga ledamöter av Finansinspektionen. Bolagen är skyldiga att rådfråga nämnden när det gäller *dels* ersättning under invaliditetstid för lyte och men, kostnader och olägenheter om den medicinska invaliditeten uppgår till minst tio procent, *dels* ersättning för inkomstförlust vid nämnd invaliditet eller om förlusten beräknas till lägst ett halvt basbelopp om året, *dels* ersättning för förlust av underhåll efter en avliden person och omprövning av livränta eller engångsbelopp i vissa fall *och dels* i andra ersättningsfrågor om den skadade begär det eller det i övrigt finns särskilda skäl till det.

Nämnden består av *dels* oberoende jurister (alla med domarutbildning, flertalet aktiva som domare) som tjänstgör som ordförande eller vice ordförande, *dels* lekmannaledamöter nominerade av olika organisationer på arbetsmarknaden, *dels* företrädare för trafikförsäkringsbolagen. När nämnden sammanträder består den normalt av två ledamöter från varje ledamotskategori. Under vissa förutsättningar kan nämnden bestå av en ledamot från varje kategori. Enklare ärenden kan avgöras genom beslut av ordföranden. En bolagsledamot får inte delta i behandlingen av ärenden från det egna bolaget. Till nämnden har knutits från bolagen helt oberoende läkare, f.n. tre läkare, till vilka nämnden kan remittera en medicinsk fråga för överprövning av den bedömning som bolagets läkare gjort. Oftast gäller det tillämplig invaliditetsgrad eller fråga om samband mellan konstaterade besvär och en angiven trafikolycka. Ärendena presenteras för nämnden i en särskild promemoria enligt nämndens anvisningar. Därvid gäller att ett bolag är skyldigt att redovisa promemorian inklusive ersättningsförslag för den skadade innan handlingarna lämnas in till nämnden. Såväl bolagets som den skadades inställning i de skilda ersättningsfrågorna skall alltså redovisas för nämnden. Hela skadeakten inlämnas till nämnden och akten genomgås av föredraganden. På nämndens kansli anställda jurister föredrar flertalet ärenden vid nämndsammanträdena, återstoden föredras av bolagsföreträdare.

Från nämndens *verksamhetsberättelse för år 2000* kan noteras *att* nämnden lämnade drygt 3.100 yttranden till försäkringsbolagen samt sju yttranden till domstolar, *att* hanteringstiden för enklare ärenden var ca två månader och för övriga ärenden normalt fyra–sex månader, *att* nämnden föreslog högre ersättning i 41,5 procent av fallen och en lägre ersättning i 4,9 procent av fallen, *att* nämnden i 202 fall fann skäl att inhämta utlåtande från nämndens egna sakkunnigläkare, *att* dessa i 34 procent av fallen gjorde en bedömning som var för den skadade förmånligare än den

som gjorts av bolagsläkaren *samt att* den skadade i ca 60 procent av ärendena biträddes av ombud. Det nämns vidare bl.a. att nämndens läkare under 1999 funnit skäl godta orsakssamband i 51 fall av 128 fall där bolagens läkare gjort en annan bedömning.

## Utredningar, framställningar, m.m.

***Kommittén om ideell skada.*** I sitt slutbetänkande (SOU 1995:33) Ersättning för ideell skada vid personskada (s. 413 – 432) behandlar kommittén utförligt Trafikskadenämndens och andra skadeprövningsnämnders roll i skadereglerings verksamheten. Kommitténs slutsats är att någon befogad kritik inte kan riktas mot nämndernas konfliktlösande verksamhet som sådan. Rättsutvecklingen bör dock enligt kommittén ytterst styras av domstolarna. Att begränsa eller rent av eliminera nämndernas konfliktlösande verksamhet anges inte vara rätt metod att främja prejudikatbildning genom domstolarna. För att stimulera de skadelidande att i principiellt intressanta fall föra saken vidare till domstol har Trafikskadenämnden i enlighet med förslag av kommittén öppnat möjlighet att avsluta ett yttrande med en rekommendation att bolaget står för kostnaderna i en domstolsrättegång. I betänkandet konstateras *att det inte är så att nämnderna träder in i stället för de allmänna domstolarna.* Det betonas att prövningen i Trafikskadenämnden inte heller förutsätter att det finns en tvist mellan parterna. Nämndförfarandet anges erbjuda en möjlighet för parterna att på ett förhållandevis enkelt sätt få klarhet i frågor som kan uppstå i ett enskilt skadefall. Det framhålls också att även om någon tvist inte finns så har nämndprövningen ändå en konfliktlösande funktion på det sättet att den kan förebygga konflikter mellan parterna. Kommittén anser vidare att syftet med nämndsystemet att främja en enhetlig personskadereglering har uppfyllts. Rättssystemet skulle enligt kommittén sannolikt inte ha haft den fasthet som utmärker tillämpningen, om inte nämnderna hade funnits. Även om kritik tidigare någon gång riktats mot nämnderna anser kommittén att det finns grund för att anta att de skadelidandes rätt till en materiellt sett riktig ersättning tas till vara i högre grad genom en nämndprövning än genom en enskild handläggares handläggning. En förutsättning för nämndprövning anges vara att utbetalning av den ersättning som den skadade har rätt till inte fördröjs avsevärt. Så kan emellertid enligt kommittén inte anses vara fallet med en genomsnittlig handläggningstid hos nämnderna om tre–fyra månader.

***Finansinspektionens regeringsrapport den 18 december 1998 om försäkringsbolagen och de trafikskadade.*** Rapporten tillkom efter ett uppdrag av regeringen att undersöka försäkringsbolagens reglering av personskador inom trafikförsäkringen. I rapporten berörs även Trafikskadenämnden. Inspektionen föreslår regeringen att utreda hur en uppmjukning av nämndens reglemente bör göras i syfte att slopa försäkringsbolagens obligatoriska hänskjutande av vissa frågor till nämnden. I motiveringen härför anförs att nämndens ställning inom branschen är mycket stark och välrenommerad, att det framstår som helt klart att nämnden genom sitt arbete skapat riktlinjer som bolagen följer och att det genom nämndens arbete nu finns en enhetlig och skälig personskadereglering. Inspektionen anför vidare att nämndprövningen till men för de skadelidande förlänger handläggningstiden med sex månader, inklusive hanteringstiden i nämnden. Det redovisas också en från ett bolag framförd mening att nämndprövningen fört med sig att bolaget i viss mån förlorat förmågan att fatta beslut. Det påstås vidare att det finns en tendens att bolagen inte vill föregripa nämndens prövning och därför är försiktiga i sina bedömningar. Inspektionen framhåller att den inte har analyserat

orsakerna till att ändringar görs i sådan utsträckning som sker. Vad gäller slarv från bolagens sida i form av felräkningar och liknande betonar inspektionen att de enskilda bolagen måste införa sådana rutiner att fel av denna art i princip upphör att förekomma. Beträffande ett av ett försäkringsbolag framfört förslag att förvandla nämnden till en reklamationsnämnd anför inspektionen att det inte låg i uppdraget att analysera och ta ställning till så djupgående ändringar. Det påpekas dock att branschen har möjlighet att framlägga sådana förslag till ändringar i nämndprövningen som skulle gagna de skadelidande genom att handläggningstiderna förkortas utan att för den skull rubba nämndens ställning eller syfte. Inspektionen ifrågasätter dock om samtliga otvistiga ärenden behöver avgöras av nämnden. När den skadelidande företräds av ett kvalificerat ombud är det rimligt att parterna själva får förfoga över handläggningen och nämndprövningen. Enligt inspektionen kan det finnas även andra fall där det är rimligt att parterna själva får bestämma om ärendet skall prövas av nämnden. ”Att behålla det obligatoriska tvånget i en nämnd måste anses som otidsenligt.”

***Regeringens proposition 2000/01:68 Ersättning för ideell skada.*** I propositionen behandlar regeringen även vad Kommittén om ideell skada i ovannämnda betänkande anfört om skadeprövningsnämndernas roll. I likhet med kommittén ser regeringen många fördelar med det svenska systemet med skadeprövningsnämnder. Bl.a. betonas att rättssystemet knappast skulle ha den fasthet som utmärker tillämpningen i dag, om inte dessa nämnder funnits. Regeringen delar kommitténs bedömning att samspelet mellan domstolar och nämnder fungerar bra och att den nuvarande ordningen är tillfredsställande. Regeringen ser därför ingen anledning att genom lagstiftning försöka styra prövningen till domstolarna.

***EG:s fjärde direktiv om motorfordonsförsäkring.*** Av direktivet följer att alla försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring skall utse särskilda representanter i övriga EES-länder. En person som har skadats i trafiken vid resa i ett annat EES-land skall kunna vända sig direkt till motpartens försäkringsbolag via dess representant i den skadades hemland för att få skadan reglerad. Justitiedepartementet har i en promemoria – Trafikskada utomlands, enklare att få ersättning (Ds 2001:51) – utrett vilka ändringar som behöver genomföras i den svenska lagstiftningen. I promemorian berörs även Trafikskadenämndens verksamhet. Det framhålls att nämnden har en väsentlig uppgift för att säkerställa att ersättningsbeloppen är rättvisa och enhetliga och att en skadelidande får sin rätt. Enligt promemorian gör sig de skäl som ligger bakom att nämnden skall höras gällande även när skaderegleringen utförs av ett svenskt försäkringsbolags representant i ett annat land. Det förslås därför att bestämmelserna om hörande av nämnden bör behållas oförändrade även för de nu aktuella fallen.

***Professorn Bill W Dufva*** har i olika sammanhang gett uttryck för en kritisk inställning till systemet med skadeprövningsnämnder. Med anledning av Högsta domstolens dom i rättsfallet NJA 2000 s. 285 rörande en preskriptionsfråga som inte sällan blir aktuell på trafikskadeområdet har Dufwa återkommit till nämndfrågan i en artikel i Svensk Juristtidning (2001 s. 441) i samband med en granskning av nämnda dom. Förekomsten av Trafikskadenämnden är enligt honom på olika sätt till nackdel för skaderegleringsverksamheten. Han menar att nämnden sätter konkurrensen ur spel genom att ett försäkringsbolag gentemot en missnöjd skadelidande kan hänvisa till nämndens rekommendation. Nämndens ställning anges därför vara alltför stark. Genom att bolaget ändå kan avstå från att följa nämndens rekommendation är dess ställ-

ning samtidigt för svag. Dufwa anser att nämndens aktivitet och ställning var en anledning till att HD:s avgöranden på preskriptionsområdet försenats. Ett alternativ enligt honom är att avskaffa obligatoriet så att nämnden får ställning av reklamationsnämnd samtidigt som man strävar efter att återupprätta domstolarnas roll i sammanhanget. – I en replik (SvJT 2001 s. 718) har jag bl.a. avvisat påståendet att Trafikskadenämnden varit orsak till att preskriptionsfrågorna först nu blivit prövade av Högsta domstolen.

***Försäkringsbolagen***. Branschen har tidigare i olika sammanhang verkat för ett slopande eller en uppluckring av obligatoriet. Från senare tid kan nämnas att *Trafikförsäkringsföreningen* 1988 ansökte om regeringens godkännande av en ändring i nämndreglementet innebärande att gränsen för den obligatoriska prövningen skulle höjas från 10 till 16 procent. Ansökan ledde inte till någon ändring. *Försäkringsförbundet* har i november 2001 i skrivelse till Finansinspektionen erinrat om vad inspektionen 1998 uttalade i sin rapport om behovet av en översyn av obligatoriet Förbundet anser att en viss lättnad i obligatoriet är motiverad och hemställer att inspektionen verkar för en snabb förändring av reglerna. Till skrivelsen är fogat en promemoria som enligt förbundet visar att en nämndprövning rimligen kan undvaras när det kan anses klart att det inte finns skilda uppfattningar i ersättningsfrågan samtidigt som den skadelidande företräds av ett ombud. I promemorian anförs att mot bakgrund av de allmänna rättsgrundsatserna om avtalsfrihet bör det finnas ett visst utrymme för en omedelbar skadereglering då parterna är ense. Vidare sägs det att en skadelidande kan ha ett berättigat intresse av att medicinsk utredning eller annan utredning inte lämnas ut till utomstående. Obligatoriet kan enligt promemorian också vara olämpligt när ett ärende angår ersättning till utländsk medborgare. Det anges att trafikskadeersättningen är beroende av utländska förhållanden i form av socialförsäkring m.m. vilket i kombination med en nämndprövning fördröjer skaderegleringen ytterligare. Implementeringen av det fjärde motorfordonsförsäkringsdirektivet anges förstärka skälen för en ny syn på obligatoriet. För en utländsk skadelidande påstås obligatoriet medföra en oförsvarlig byråkrati innebärande bl.a. omfattande översättningar och utväxling av handlingar. I promemorian anges även att obligatorisk nämndprövning inte finns på andra personskadeområden därvid nämns Trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA), läkemedelsskadeförsäkringen samt försäkring enligt Patientskadelagen. Slutligen anförs att ett gott konsumentskydd innebär att försäkringsbolagens verksamhet håller en sådan kvalitet att en skadelidande får rätt ersättning direkt i bolagens normala skadereglering utan onödigt dröjsmål. Det bör därför vara trafikförsäkringsbolagen själva som har det primära ansvaret för att all trafikskadehantering sker med hög kvalitet.

Försäkringsförbundets skrivelse har lett till att ***Finansinspektionen*** avgett en skrivelse den 21 november 2001 till regeringen. Inspektionen instämmer i allt väsentligt i vad Försäkringsförbundet anfört och betonar särskilt vikten av att varje bolag får ett tydligt och odelat ansvar för sin skadereglering. Inspektionen framhåller att nämnden är ett mycket kompetent organ på personskaderegleringsområdet och att kompetensen skulle väl kunna tas tillvara om obligatoriet upphävs och nämnden i stället fungerar som en reklamationsinstans med följd att nämndens roll som praxisskapande organ skulle förtydligas. Skäl saknas då att begränsa avtalsfriheten enbart till sådana personer som har ombud. Inspektionen hävdar att ett slopande av obligatoriet skulle icke oväsentligt förkorta handläggningstiderna – enligt inspektionen är det så att ”problemen med de långa handlägg-

ningstiderna som följer av obligatoriet och som FI påpekade i sin rapport 1998 i allt väsentligt kvarstår" – samt skapa förutsättningar för att öka kvaliteten i skaderegleringen.

Inspektionens skrivelse har i sin tur föranlett ***Sven Källgren och Anders Wallin,*** båda med gedigna erfarenheter från personskadereglerings-området (bl.a. som personskadechefer), att i en skrivelse den 9 januari 2002 till regeringen redovisa sina synpunkter i obligatoriefrågan. På branschens uppdrag har de under åren 1992–1998 genomfört två projekt, Kostnader för personskador i trafiken samt Frågan om tidsutdräkt i personskaderegleringen, av vilka det senare ingick i inspektionens underlag för 1998 års regeringsrapport. De uppger i skrivelsen till regeringen att de i projektarbetet gått igenom ca 600 skadefall handlagda av Trafikskadenämnden och att de i frågan om tidsutdräkten har lämnat separat information till inspektionen. Deras bestämda uppfattning är att de långa handläggningstiderna inte alls är beroende på nämndens obligatorium. Det är enligt deras mening snarare så att bolagen inte har dimensionerat sina personskadeorganisationer utifrån det faktiska arbetstrycket och behovet av fler erfarna skadereglerare. Även försäkringskassornas och förvaltningsdomstolarnas hantering och sjukvårdens knappa resurser är av betydelse. Att kvaliteten i skaderegleringen skulle öka om antalet nämndremisser minskar är ett påstående som Källgren och Wallin finner anmärkningsvärt och som enligt deras mening torde sakna grund. De påstår snarare motsatsen eftersom just nämndens granskning ger en viss garanti för en normgivande kvalitet och enhetlighet i personskaderegleringen. De anser att Försäkringsförbundets förslag till begränsning av antalet nämndärenden kan vara rimligt, dock att kriterierna bör utredas närmare. I ombudsfrågan erinrar de om att de i sitt utredningsarbete fann fall där den skadade borde haft men inte fått sakkunnig hjälp för att bevaka ärendet. Källgren och Wallin framhåller avslutningsvis att Trafikskadenämnden har en mycket viktig funktion för säkerställande av enhetlighet i regleringen av framförallt tunga personskadeärenden. De anser att det är av vitalt konsumentintresse att nämndens opartiska granskningsroll i dessa ärenden inte ändras om ett nytt reglemente fastställs.

***Leg. läkaren Bengt H Johansson,*** specialist i företagshälsovård, har i en skrivelse till EG-Kommissionen i september 2000 hemställt om en "prövning av huruvida förekomsten av den svenska Trafikskadenämnden står i överensstämmelse med gemenskapsrätten" med det uttalade syftet att nämndens avskaffas. Johansson har vidare i en s.k. studie av domar vid Stockholms tingsrätt 1999–2000, utförd av Johansson såsom anställd vid Belastningsskadecentrum i Umeå, berört även Trafikskadenämndens verksamhet. Johanssons uttalanden kommenteras särskilt i det följande.

## Skälen för och emot en nämndprövning

### *Skäl för en nämndprövning*

1. Trafikförsäkringen är en *obligatorisk försäkring* och det är rimligt att statsmakterna på något sätt söker trygga att de skadade får den ersättning de är berättigade till utan att domstolsprövning skall behöva tillgripas. Mot bakgrund av att det i vissa avseenden är fråga om ett komplicerat rättsområde och av *den stora betydelse som trafikskadeersättningen* har för en skadelidande med allvarligare skadebesvär är det motiverat att det allmänna på sätt som sker kan påverka skaderegleringen.
2. Ett huvudsyfte är att främja en *enhetlig personskadereglering*. Med många skadefall och flera trafikförsäkringsbolag verk-

samma är det angeläget med stor fasthet i ersättningssystemet; det får inte vara beroende av vilket trafikförsäkringsbolag som råkar bli ersättningspliktigt när en person skadas i trafiken. Syftet kan i praktiken nås endast om de allvarligare fallen obligatoriskt prövas av nämnden.

3. Från *konsumentpolitisk synpunkt* är det bra att ersättningssystemet tillhandahåller en ordning varigenom en skadad *utan egna kostnader* på ett smidigt sätt kan få sina anspråk prövade innan han eventuellt bestämmer sig för att få saken prövad av domstol, (inget hindrar f.ö. att en skadad går direkt till domstol.) Detta är särskilt viktigt *när en skadad saknar ombud* eller ett tillräckligt kompetent sådant.

4. En skadad får generellt sett sin rätt i högre grad tillvaratagen genom en *sakkunnig och opartisk nämnds bedömning* än genom en enskild skadereglerares handläggning. Avskaffas nämnden, eller görs om till en reklamationsnämnd, får de skadade generellt sett lägre ersättning.

5. Genom kravet på nämndprövning tvingas skaderegleraren att göra *en noggrannare utredning* än vad som kanske annars skulle ha skett.

6. Utöver de ändringar i bolagets ersättningsförslag som i många fall föreslås av nämnden efter sin skadeståndsrättsliga bedömning (och som ingår i nämndens statistik) visar erfarenheterna att nämnden också fyller en kontrollfunktion på så sätt att *beräkningsfel och liknande misstag rättas*, fel som ibland troligen inte skulle ha upptäckts vid den fortsatta skaderegleringen.

7. Genom att *offentliggöra yttranden,* s.k. cirkulärreferat, och på annat sätt kan nämnden medverka till att olika principfrågor blir uppmärksammade och kan bidra till att en prövning kommer att ske i Högsta Domstolen.

8. *Samhällsekonomiskt* innebär nämnden *en inte oväsentlig avlastning av arbetsbördan för domstolarna.* Ett system med domstolarna som enda tvistlösningsinstans skulle med all sannolikhet bli mycket kostsamt för samhället. Med stor sannolikhet skulle belastningen på domstolarna öka påtagligt även för det fall att obligatoriet togs bort och nämnden således omvandlades till en reklamationsnämnd.

### *Anförda skäl e m o t nämndprövning eller obligatorisk sådan*

1. Nämndprövningen är *otidsenlig och motverkar konkurrens* i skaderegleringsverksamheten

2. Sverige och Finland är ensamma om att ha ett nämndprövningssystem på trafikförsäkringsområdet. Sverige *bör anpassa sig till vad som gäller inom EU i allmänhet* innebärande att det bör *ankomma på domstolarna* att slita uppkomna tvister.

3. Genom nämndens prövningar, som i regel följs av försäkringsbolagen, är det principiellt sett olyckligt att *rättsutvecklingen* kommer att styras av nämnden i stället för domstolarna. Förekomsten av nämnden försenar i vart fall tillkomsten av prejudikat i viktigare rättsfrågor.

4. *Skaderegleringen fördröjs* av nämndprövningen, dels genom hanteringstiden i nämnden, dels genom den tid det tar för skaderegleraren att fullständiga utredningen enligt nämndens anvisningar.

5. Eftersom nämnden *finansieras av försäkringsbranschen* och nämndens kansli administrativt är knuten till Trafikförsäkringsföreningen är *nämnden inte oberoende* av branschen.

6. Nämndens *status är oklar* genom sin halvofficiella karaktär.

7. Genom nämndens förekomst blir *bolagen alltför försiktiga* i sina bedömningar.

### *Några kommentarer*

Det står klart att tillkomsten av Trafikskadenämnden (till en början benämnd Trafikanstalternas nämnd) från det allmännas sida utgjorde *ett led i strävandena att förena den obligatoriska trafikförsäkringen med en rättvis och enhetlig skadereglering.* Det är också självklart så, att för frågan om vilka regler som bör gälla för Trafikskadenämndens verksamhet, är det av avgörande betydelse hur huvudsyftet med verksamheten definieras. Om enhetlighetskriteriet skall gälla även i fortsättningen torde en nödvändig förutsättning vara att obligatoriet såvitt gäller allvarligare skadefall behålls.

*Om man däremot prioriterar konkurrensaspekter* framför enhetlighet i skaderegleringen blir den grundläggande förutsättningen helt annorlunda än den som hittills gällt. En renodling av konkurrensaspekten leder då till att nämnden avskaffas. För en fotgängare som skadas i trafiken blir t.ex. då ersättningens storlek beroende av vilket bolag som anlitats av en påkörande bilist. Även då nämnden behålls som en ren reklamationsnämnd måste rimligen syftet vad gäller enhetlighet tas bort. En sådan omorganisation innebär nämligen att ersättningen i ett skadefall till en början blir beroende av direkta förhandlingar mellan den skadelidande och bolaget och att nämnden anlitas enbart för yttrande i fråga där den skadade inte godtagit den ersättning som erbjudits av skaderegleraren. Avgörande inslag i skaderegleringen blir därmed förhandlingarna mellan den skadelidande och bolaget. En skadelidande som har ett skickligt ombud kan då förhandla sig till en bättre lösning av ersättningsfrågan än vad en skadelidande utan ombud eller med ett mindre kvalificerat ombud kan uppnå. Nämndens möjlighet att verka för en enhetlighet i skaderegleringen begränsas väsentligt.

En förutsättning för behållandet av obligatoriet är att *skaderegleringstiden* inte leder till att utbetalningen av ersättningen försenas på ett oacceptabelt sätt. Bedömningen av frågan bör ske mot bakgrund av bl.a. att nämndprövningstiden i regel utgör endast en liten del av den totala skaderegleringstiden, att förskott i tillräcklig grad i regel utbetalas av bolaget och att den tid som en skadereglerare måste lägga ned på att fullfölja den utredning som behövs för nämndprövningen samtidigt innebär att frågorna blir penetrerade på ett mera ingående sätt. Ibland kan nämndens hantering av ett ärende ta i anspråk en längre tid än normalt. Detta beror nästan undantagslöst på att nämnden funnit anledning att låta någon av sina sakkunnigläkare, eller båda, göra en överprövning av de yttranden som lämnats av bolagets läkare. Förlängningen av hanteringstiden sker alltså i den skadades intresse för att söka trygga att de medicinska aspekterna blivit rätt bedömda. Grund torde saknas för att motivera ett slopande av obligatoriet med nämndens nuvarande hanteringstider.

Vad gäller synpunkten att något obligatorium inte tillämpas på *andra ersättningsområden* kan sägas att det på trafikskadeområdet är fråga om ett stort antal skadefall där många skador är likartade och bör bedömas på ungefär samma sätt i ersättningshänseende. Det kan för övrigt tilläggas att på det mest närliggande området, skadefall som skall regleras enligt annan ansvarsförsäkring än trafikförsäkringen, tillämpar försäkringsbolagen sedan många år tillbaka en obligatorisk prövning i en av bolagen särskilt inrättad nämnd, *Ansvarsförsäkringens personskadenämnd,* och då enligt kriterier som svarar mot vad som gäller för Trafikskadenämndens verksamhet.

De *internationella aspekterna* innebär, som framgått av ovannämnda promemoria med anledning av EGs fjärde direktiv om motorfordonsförsäkring, inte något hinder mot tillämpning av en obligatorisk nämndprövning. Vad den fortsatta samordningen av lagstiftning inom EU kan leda till vad gäller möjligheten att ha kvar skadeprövningsnämnder går

inte att nu förutse. Klart är att nämndens rådgivande funktion medför att Europakonventionens krav på domstolsprövning inte utgör hinder för nämnden.

Försäkringsbolagens ovan nämnda framställning har som framgått begränsats till att avse *endast en viss uppluckring av obligatoriet,* nämligen då den skadade biträds av ombud och parterna är överens om ersättningen. Under senare år har en viss uppluckring av obligatoriet redan skett. En följd av 1996 års omläggning av tabellverket för invaliditetsgradering var att gränsen för nämndprövning i praktiken höjdes (dock icke för whiplashskadorna för vilka i stället viss uppgradering skedde). Detta ledde dock i stället till en ökning av de fall där den skadade själv begärde prövning av nämnden. Vidare har nämnden själv sökt finna lösningar för en del typfall där nämndprövningen kan förenklas eller undvaras. Även en ändring enligt bolagens förslag gör att den nuvarande utgångspunkten i fråga om enhetlighet i skaderegleringen rimligen måste överges, såvida inte denna aspekt kan tillgodoses av hur kriterierna utformas. En ökad schablonisering av ersättningarna underlättar en ändring. Ett problem i sammanhanget är att alla ombud inte har den kompetens och erfarenhet på området som många gånger krävs för att den skadades rätt skall tillgodoses på ett tillräckligt bra sätt.

Det är angeläget att *viktigare rättsfrågor* som kommer till synes i nämndverksamheten blir prövade av Högsta domstolen. Detta gäller av naturliga skäl särskilt frågor som tenderar att allt oftare aktualiseras i ersättningsärendena. Nämnden har genom sina cirkulärreferat och på annat sätt sökt medverka till att uppkomna principfrågor kommer under HDs prövning. Det är enligt min mening ett felaktigt påstående att nämndens ställningstaganden försenat tillkomsten av HD-prejudikat. Problemet är emellertid värt att ytterligare begrundas. Om inte försäkringsbolagen i ökad utsträckning åtar sig att stå för rättegångskostnaderna vid en prövning genom domstolarna borde den av Kommittén om ideell skada berörda möjligheten att ge nämnder rätt att föra en principfråga direkt till Högsta domstolen bli föremål för nya överväganden (se SOU 1995:33 s. 422). Ett aktuellt exempel på en inte helt oviktig principfråga, som länge diskuterats inom Trafikskadenämnden med olika slutsatser som följd, är frågan hur ersättningen för lyte och men skall beräknas då en skadad person drabbas av en ny skada i samma kroppsdel.

Beträffande *finansieringen* av nämndens verksamhet är det riktigt att branschen ålagts att stå för kostnaderna. I princip förhåller det sig sålunda på samma sätt som gäller för Finansinspektionen, vars verksamhet finansieras genom särskilda avgifter från försäkringsbolagen och andra tillsynsobjekt. Regeringen (för ordföranden) och inspektionen (för övriga ledamöter) bestämmer storleken på det arvode som branschen har att betala. Vad gäller den formella anknytningen till Trafikförsäkringsföreningen består denna främst i att föreningen, efter hörande av nämnden, kan besluta om ändringar i nämndens reglemente, ändringar som dock blir giltiga endast om regeringen fastställer dem. Föreningen har däremot inget inflytande på själva verksamheten. Nämnden bestämmer själv sin arbetsordning. Nämndsekreterarna förordnas av nämndens ordförande. I sammanhanget kan nämnas att det sedan lång tid tillbaka förts en diskussion om att finna en lösning vad gäller administrationen av nämndkansliet innebärande att en särskild juridisk person bildas för nämndens verksamhet. Även om nämndens verksamhet faktiskt sett redan är fristående skulle nämndens oberoende ställning därmed ytterligare markeras. Enligt uppgift pågår f.n. en sådan organisationsförändring i fråga om den finska Trafikskadenämnden.

Vad gäller Trafikskadenämndens status är klart att det är fråga om enskild verksamhet,

dock, som framgått, med offentligrättsliga inslag. Organisationsformen är inte unik utan har använts också t.ex. i fråga om Patientskadenämnden.

## Bengt H Johanssons synpunkter

Johansson har avlåtit sin ovan nämnda *skrivelse till EG-Kommissionen* i uppgiven egenskap av forskare vid Belastningsskadecentrum i Umeå samt ordförande för Fristående Försäkringsmedicinska Läkarkollegiet. Belastningsskadecentrum är knutet till Arbetslivsinstitutet (en statlig myndighet under Näringsdepartementet) och man får förmoda att han med angivandet av sin anställning där vill påskina att han hos myndighetsledningen har stöd för sin framställning till Kommissionen. Läkarkollegiet är enligt vad Johansson uppgett en sammanslutning av ett tjugotal läkare.

Huvudpunkten i Johanssons kritik av nämndsystemet ligger nära vad som har anförts av Dufwa. Johanssons huvudskäl för ett avskaffande av nämnden synes sålunda vara att nämnden genom den av regeringen utfärdade trafikförsäkringsförordningen utgör ett monopol, som enligt honom tvingar bolagen att agera på ett sätt som inte är normalt och som är till nackdel för de skadade. Bolagens sakkunnigläkare kan sålunda föreslå invaliditetsgrader på omedelbart under tio procent för att bolaget därmed skall slippa nämndens prövning. Vid högre grader kan enligt Johansson bolagens läkare sätta en lägre grad än vad som egentligen anses som skäligt för att därmed få en prutmån mot nämndens prövning. I en skrivelse till nämnden har Johansson förklarat att hans synpunkter på nämndsystemet föranletts av kritik mot nämndens läkare för ”såväl partiskhet, arrogans som inkompetens” därvid undertecknad anges inte ha tagit till mig den kritik ”som riktats mot den rättslöshet som läkarnas ställning representerar för de skadade”.

Johanssons genomgång av domar meddelade av Stockholms tingsrätt åren 1999–2000 anges omfatta totalt 87 domar, varav 51 avser trafikskadeersättning.

Under rubriken ”Slutsats” anges sammanfattningsvis följande, nämligen

*att* en person som driver en process mot ett försäkringsbolag befinner sig i ett mycket starkt underläge,

*att* den skadade vanligen har kronisk smärta som nedsätter krafterna,

*att* han vanligen anlitar ombud som har liten eller obefintliga erfarenhet av mål av detta slag,

*att* den skadades medicinska vittnen i allmänhet inte har erfarenhet av att vittna inför domstol och ”har dessutom sällan någon statusbringande akademisk titel”,

*att* den skadade har emot sig yttrande och ställningstagande i Trafikskadenämnden,

*att* den skadades ekonomiska risktagande är betydande,

*att* försäkringsbolagets ombud som regel har en omfattande erfarenhet av ersättningsärenden,

*att* bolagen använder medicinska vittnen med höga akademiska titlar och med vana att vittna i domstol,

*att* bolaget har obegränsade ekonomiska resurser,

*att* bolaget i trafikskademålen har stöd av Trafikskadenämndens yttranden,

*att* det är anmärkningsvärt att den skadade ändå vunnit bifall i 39 procent av målen,

*samt att* resultatet av studien indikerar att försäkringsbolagen tillämpar en mycket restriktiv hållning vid personskadereglering med följd att många skadelidande får en oförmånlig ersättning eller ingen ersättning alls.

Efter att ha redovisat dessa slutsatser av ”studien” slår Johansson fast följande: ”Kritiken

innefattar även Trafikskadenämnden, vilken inte på ett tillfredsställande sätt tillgodoser de skadades intressen".

### *Några kommentarer.*

Vad angår Johanssons (med stöd av Belastningsskadecentrum?) gjorda anmälan till EG-kommisionen om avskaffande av nämnden kan hänvisas till vad som angetts i det föregående. Vad sedan gäller studien av domar kan nämnas att nämnden har under de aktuella två åren lämnat mer än 6000 yttranden till trafikförsäkringsbolagen med rekommendationer i ersättningsfrågor. Johansson anser (s.1) att 51 domstolsfall (varav sannolikt inte alla först varit föremål för nämndens bedömning) indirekt tyder på kritik mot nämnden. Jag tycker att det hade legat närmare till hands att konstatera att i de allra flesta fall träffar bolaget och den skadade en uppgörelse utifrån nämndens förslag och att det således är i väldigt få fall som en skadad funnit anledning att föra saken till domstol.

En av Johanssons iakttagelser är att "i samtliga studerade fall är det den skadade som stämt försäkringsbolaget" (s.2). Om man tänker på att det är den skadade som begär ersättning av bolaget och inte tvärtom är detta kanske inte så egendomligt! Beträffande Johanssons slutsats att den skadade har Trafikskadenämndens utlåtande emot sig är detta naturligtvis riktigt i t.ex. en sambandsfråga där nämnden inte funnit utredningen tillräcklig för godtagande av ett samband mellan besvär och trafikolycka. Men det bör då sägas att i de fall där nämnden ansett samband föreligga har bolaget oftast godtagit nämndens bedömning varför dessa fall inte förts till domstol. Och i viktiga principfrågor, rörande t.ex. beräkning av inkomstförlust och tillämpningen av preskriptionsreglerna och med betydelse även för kommande likartade ersättningsfall, har bolagen ibland inte följt nämndens förslag. En skadad som valt att föra frågan till domstol har då haft stöd i nämndens yttrande och detta har troligen också medverkat till att HD funnit skäl att meddela prövningstillstånd.

Det ankommer självfallet på Stockholms tingsrätt, om så bedöms erforderligt, att kommentera Johanssons kritik av domarna. Det kan dock här sägas att Johanssons resonemang kring de sakkunnigas titlar framstår som helt befängt och vittnar med önskvärd tydlighet om att han saknar kunskaper och erfarenhet av juridiskt arbete. Innan en sakkunnig hörs i domstolen får han regelmässigt redogöra för sin kompetens (utbildning, tjänstgöring, erfarenheter etc.). Det är dessa förhållanden i förening med den sakkunniges motivering för sin uppfattning som får betydelse för domarens bedömning av värdet av utsagan, inte om han har titeln professor, specialist i företagshälsovård eller någon annan titel eller beteckning.

Efter sina slutsatser (redovisade ovan) fastslår Johansson i kursivtext att Trafikskadenämnden inte på ett tillfredsställande sätt tillgodoser de försäkrades intressen. Någon redovisning av vad som ligger till grund för detta påstående lämnas inte. En berättigad fråga till ledningarna för Belastningsskadecentrum och Arbetslivsinstitutet är huruvida det är en vedertagen ordning att i av myndigheten utgivna "studier" kan utan motivering framföras en allmänt hållen och allvarlig kritik på sätt som skett. Frågan är berättigad inte minst mot bakgrund av att regeringen nyligen i en proposition – grundad på en statlig utrednings synnerligen noggranna överväganden jämte följande remiss till ett stort antal myndigheter, organisationer m.fl. – funnit att samspelet mellan domstolar och nämnder fungerar på ett bra sätt i dag.

Johansson har, enligt vad han uppgett, en annan uppfattning än vissa andra läkare, däribland nämndens sakkunnigläkare, i vissa medicinska frågor som är av betydelse för nämndens och domstolarnas sambandbedömning. Ett mindre antal av nämndens ärenden

avser fall där sambandsprövningen ibland blir komplicerad. Läkarutlåtandena har självfallet stor betydelse för en nämnds eller en domstols sambandsbedömning. Det för alldeles för långt att här närmare belysa de komplikationer som en nämnd eller domstol kan ställas inför när det gäller att utifrån allmänna bevisregler och Högsta domstolens principer och på grundval av faktiska omständigheter och skilda medicinska utlåtanden bedöma huruvida en skadad kan anses ha uppfyllt vad som i det särskilda fallet krävs för att ersättning skall utgå. Johanssons ostrukturerade och rapsodiska framställning i studien lämnar inte något bidrag till den diskussionen, vilket ju egentligen inte heller kan begäras. I den mån han i ett ärende i en medicinsk fråga kan framföra tillräckligt stöd för sin uppfattning kommer självfallet såväl nämnd som domstol att lyssna till honom och ge uppfattningen den betydelse i bevishänseende som föranleds av omständigheterna i fallet.

Det är riktigt att *bedömningen av en sambandsfråga* kan bli olika i nämnden och i en domstol liksom en hovrätt kan göra en annan bedömning än den som en tingsrätt gjort. Mot bakgrund av hur en sambandsfråga kan vara beskaffad är detta inte särskilt anmärkningsvärt. Vad gäller nämnden är den ingen domstol utan får göra sin prövning utifrån de skriftliga handlingar som bolaget och den skadedrabbade är överens om att lämna till nämnden med möjlighet för nämnden att begära komplettering av utredningen. Men det säger sig självt att om utredningen kan fullständigas eller bevisningen belysas endast genom en domstolsprövning, t.ex. med förhör under sanningsförsäkran med den skadelidande och förhör med vittnen, kan det vara svårt för nämnden att göra sin bedömning. I fråga om whiplashskadorna gäller detta särskilt beträffande de föreliggande omständigheterna, dvs. bl.a. tidpunkten då besvären gett sig tillkänna och den vidare besvärsutvecklingen. De av den skadelidande åberopade omständigheterna skall i princip vara till fullo klarlagda eller styrkta; i detta hänseende gäller alltså ingen nedsättning av beviskraven, något som en intygsskrivande läkare ibland inte tycks ha klart för sig när han eller hon redovisar sin uppfattning i sambandsfrågan. Författarna av nämndens reglemente har tänkt på att utredningsmässigt komplicerade situationer kan förekomma. Någon gång har nämnden sålunda med utnyttjande av en bestämmelse i reglementet kunnat avstå från att lämna ett yttrande med hänvisning till att en domstolsprövning framstod som nödvändig för att tillfredsställande utredning skulle kunna vinnas. I andra fall har nämnden väl avgett ett yttrande men pekat på de utredningsmässiga komplikationerna, vilket kanske kan ha varit av värde för parterna i deras överväganden om den fortsatta hanteringen av ärendet. Jag har i olika sammanhang betonat vikten av att inte minst ombuden beträffande åberopade uppgifter om besvärsutvecklingen, som inte framkommer genom journalutdrag, läkarintyg eller liknande, om möjligt i nämndpromemorian redovisar förekommande stöd för uppgifterna, som då kan komma att beaktas av nämnden och dess sakkunnigläkare.

Det kan tilläggas att man kunnat se att i fall där en domstol kommit till en annan slutsats än nämnden i en sambandsfråga synes den ändrade meningen nästan undantagslöst ha sin grund i nya uppgifter eller genomförda muntliga förhör.