

## **Personskador i trafiken: Komplicerat ersättningssystem leder till långa handläggningstider**

av Henrik Lundin



Henrik Lundin  
henrik.lundin@folksam.se

*I Sverige pågår för närvarande en debatt om försäkringsbolagens hantering av personskador i trafiken. Kritikerna menar bl.a. att försäkringsbolagens handläggningstider är för långa och att försäkringsbolagens medicinska rådgivare (sakkunnigläkarna) ensidigt gynnar försäkringsbolagens intressen.*

*I denna artikel avser jag inte att kommentera kritiken mot de medicinska rådgivarna – det får ske i annat sammanhang. Jag kommer i stället att behandla handläggningstiderna och – i den mån de kan anses vara alltför långa – vad dröjsmålen beror på.*

*Slutligen kommer jag att lägga fram några tankar om ett reformerat ersättningssystem för trafikskadorna.*

### **Handläggningstiderna idag**

#### **”Akutskador”**

Trafikförsäkringsbolagen i Sverige får varje år ta emot ca 45 000 nya anmälningar om personskador i trafiken (skador på förare, passagerare, gående, cyklister etc). Av dessa anmälningar gäller det stora flertalet relativt lindriga skador som inte ger några bestående besvär. Man kan idag räkna med att upp till 65 procent av ärendena är av den typen. Samtliga trafikförsäkringsbolag har idag någon form av obyråkratisk ”snabbhantering” av dessa skador (”akutskadereglering”).

*En normal handläggningstid för denna typ av skador kan sträcka sig från några veckor till någon eller några månader.*

Här har trafikförsäkringsbolagen således pressat ner handläggningstiderna till vad som snarast kan betraktas som ett minimum och någon berättigad kritik kan knappast riktas mot den skaderegleringen.

#### **Lägre invaliditeter**

Ungefär 25 procent av personskadorna i trafiken leder till en invaliditetsgrad, som *inte* överstiger 9 % (enligt Trafikskadenämndens tabeller för bedömning av invaliditetsgrader) och där inkomstförlusten *inte* överstiger ½ basbelopp (ca 18 500 kr). Dessa ärenden behöver

Jur. kand. **Henrik Lundin** är personskadechef i Folksam.

I artikeln redovisas de synpunkter som framfördes vid Försäkringsföreningens Personskadeseminarium den 24 september 2002.

därför inte obligatoriskt prövas i den offentligt reglerade Trafikskadenämnden.

Innan den definitiva invaliditeten kan dokumenteras genom ett invaliditetsintyg från den skadelidandes behandlande läkare måste det normalt gå ca 1 år (det är först då som besvären blivit bestående). Därefter beräknas invaliditetsgraden av försäkringsbolagets medicinske rådgivare och skaderegleraren utreder eventuella kostnader, inkomstförluster etc.

*I normalfallet kan man räkna med att det tar ca 2 år innan ett sådant ärende är klart, men handläggningstiderna kan skilja avsevärt mellan olika trafikförsäkringsbolag. Viktigt för handläggningstidens längd är bl.a. sådana faktorer som en välutbildad och motiverad personal samt tillräckliga medicinska resurser knutna till försäkringsbolaget.*

Med hänsyn till de väntetider och utredningsåtgärder som är nödvändiga i ett sådant ärende, framstår en handläggningstid på ca 2 år knappast som klandervärd.

### **Högre invaliditeter**

I ca 10 procent av samtliga skador handlar det om en högre invaliditet (> 10 %) eller om en större inkomstförlust (> ca 18 500 kr). Dessa ärenden skall obligatoriskt prövas i Trafikskadenämnden.

Denna lilla grupp skador är så arbetskrävande att de tar nästan 50 procent av skaderegleringsresurserna i anspråk. Här är de whiplashrelaterade skadorna helt dominerande. *En genomsnittlig handläggningstid kan beräknas till ca 5 år, men kan sannolikt skilja avsevärt mellan försäkringsbolagen.*

Det är i realiteten denna numerärt lilla grupp som föranleder kritiken mot handläggningstidernas längd. Men tyvärr generaliserar man i debatten och ger intryck av att långa hand-

läggningstider är ett vanligt problem i trafikskadehanteringen. Verkligheten är i stället att 90 procent av skadevolymen haren mycket kort eller fullt rimlig handläggningstid.

Men samtidigt måste man ha i minnet att de 10 procenten svåraste ärendena naturligtvis "väger tungt" därför att de handlar om allvarliga skador som avsevärt påverkar människors

hälsa och ekonomi. *Det finns därför starka skäl att söka finna åtgärder som om möjligt kortar ner handläggningstiderna för dessa ärenden.* Varje månads kortare handläggningstid i ett enskilt ärende förkortar den skadades ekonomiska osäkerhet och gör att hon/han snabbare kan "lägga skadan bakom sig" och gå vidare i livet.

### **Vad beror de långa handläggningstiderna på?**

En av orsakerna till handläggningstidens längd är att flera trafikförsäkringsbolag har en stor mängd gamla, oreglerade komplicerade trafikskador.

De oreglerade skadorna är en följd av dels den stora ökning av antalet trafikskador, dels en underbemanning av erfarna personskadereglerare på flera av försäkringsbolagen. Underbemanningen måste trafikförsäkringsbolagen ta ansvaret för. På den punkten förtjänar bolagen kritik. Men det är hoppfullt att de berörda trafikförsäkringsbolagen nu gör stora ansträngningar för att stärka sin skadeorganisation och beta av ärendebalanserna.

*En annan orsak – enligt min mening huvudorsaken – till att de "tunga" personskadorna tar så lång tid att handlägga, utgörs av grundläggande brister i ersättningssystemet i sig.*

I den delen hjälper det inte med aldrig så ambitiösa åtgärder från trafikförsäkringsbola-

**”10 procent av skadorna tar nästan 50 procent av skaderegleringsresurserna”**

gens sida. Här måste rättsreglerna göras om.

*Huvudkritiken angående långa handläggningstider bör därför riktas mot lagstiftaren, inte mot trafikförsäkringsbolagen.*

## Dagens ersättningsystem

En personskada i trafiken skall ersättas från trafikförsäkringen i stort sett som om den vore ett utomobligatoriskt skadestånd, dvs. enligt skadeståndslagens regler.

Skadeståndsrätten med sina uråldriga rötter har – i vart fall numera – som syfte att sätta den skadelidande i samma ekonomiska situation som om skadan inte hade uppstått.

När det gäller personskador går man ett steg utöver den ekonomiska skadan och ersätter även en ideell skada, av naturliga skäl i form av en ekonomisk kompensation. Det är den skadelidandes ekonomiska och ideella skada som ersätts, individuellt beräknad med all den exakthet som är möjlig att uppnå i det enskilda fallet. Den utomobligatoriska skadeståndsrätten utgör således traditionellt ett system för beräkning av ersättning för en individuell unik skada till en individuell unik skadelidande.

Detta system passar bra vid t.ex. olika ansvarsskador av vanlig typ (halkolyckor pga. dålig snöröjning och sandning, snö- och isras från tak etc.) och även för skadestånd pga. brott (t.ex. vid misshandel eller andra våldsbrott).

*Problemen uppstår när man skall tillämpa dessa regler om ett individuellt beräknat skadestånd på s.k. masskador, dvs. när det handlar om en stor mängd likartade skadehändelser som resulterar i en stor mängd likartade skador. Trafikskadorna utgör en sådan masskada.*

## Avräkningsförmånerna

Problemen visar sig på många olika sätt. Trafikskadeersättningen är en *nettoersättning*, dvs. från skadeersättningen skall försäkringsbolaget dra av värdet av de förmåner som kommer från bl.a. den allmänna försäkringen och från arbetsmarknadsförsäkringar (s.k. avräkningsförmåner).

Det innebär *dels* att skaderegleraren måste känna till och kunna utreda storleken av dessa förmåner, *dels* att försäkringsbolagets ersättningar över tiden förändras som en spegelbild av förändringarna i avräkningsförmånerna (med motsvarande problem att beräkna försäkringsbolagets ersättningsreserver).

Avräkningsförmånerna är normalt individuellt anpassade, varför skadereglerarens arbete med att kartlägga förmånerna och att beräkna dem är svårt och tidsödande.

Ett belysande exempel är *det nya svenska pensionssystemet*, som är så komplicerat att det sannolikt endast behärskas av en handfull personer i Sverige. Personskaderegleraren förväntas dock kunna tillämpa det för att beräkna ersättningen för den skadades pensionsförlust. Ofta måste skaderegleraren invänta beslut hos myndigheter eller i nämnder innan avräkningsförmånen slutligen kan bestämmas.

Det säger sig själv att risken för felaktigheter, diskussioner och missnöje ökar ju mera komplex en utredning är och att handläggningstiderna med nödvändighet blir långa.

## Skadeståndsposterna

Beräkningen av de ”positiva” ersättningsposterna är en minst lika komplicerad process som att beräkna avräkningsförmånerna.

*Inkomstförlusten* skall beräknas som skillnaden mellan den inkomst som skadelidanden

**”Huvudkritiken  
angående  
långa handlägg-  
ningstider bör  
riktas mot  
lagstiftaren”**

skulle ha haft som oskadad och den inkomst hon/han får som skadad.

Här uppstår problem i första ledet för dem som ännu inte har trätt in i arbetslivet (barn och ungdomar), för dem som växlar mellan arbetslöshet och arbete, för personer som (tillfälligt) arbetar deltid, för egna företagare, för personer med växlande inkomstförhållanden etc. Frågan om inkomsten som oskadad blir ofta närmast en gissning om framtida förhållanden, där diskussionen om vad som är rätt eller fel kan pågå för evigt.

Den ideella ersättningen (sveda och värk, lyte och men) är till stor del beroende av invaliditetsgraden, som i sin tur är en värderingsfråga och därmed kan ifrågasättas och diskuteras. Den pågående debatten om sakkunnigläkarnas arbete visar detta på ett närmast övertydligt sätt. Kostnadsersättningarna kräver långtgående utredningar om den skadades livsföring, bostadsförhållanden etc. och är en fråga om nödvändighet och skälighet – nya bedömningsfrågor som leder till nya diskussioner.

### Behov av förändring

På något sätt har personskadereglerarna hittills ändå kunnat bära upp och hålla igång detta komplicerade och otypliga system – men till priset av närmast orimliga kunskapskrav, pressade arbetsförhållanden och (vid de komplicerade skadorna) långa väntetider för de skadade. Att någon typ av förenkling av sättet att beräkna trafikskadeersättning är nödvändig, har nog länge stått klart för var och en som arbetat inom personskadereglerigen. Men vad har hänt?

Den 1 januari 2002 trädde nya regler i skadeståndslagen i kraft. Regler som ytterligare komplicerar ersättningsberäkningen och som för

in nya ersättningsberättigade personer i bilden. Anhöriga till personer som dödas har rätt till ett fullständigt eget skadestånd, omprövningsrätten för gamla avslutade skador vidgas betydligt, den väl inarbetade posten ”olägenheter i övrigt” delas upp och ersätts av ”särskilda

olägenheter”. En utredning har härefter föreslagit att även den skadades arbetsgivare skall få en egen (begränsad) skadeståndsrätt. Till detta kommer att HD lagt fast en praxis för tillämpningen av preskriptionsreglerna, som innebär att preskription endast undantagsvis kan åberopas i trafikskadeärenden.

I stället för förenklingar har vi det senaste året fått ytterligare komplikationer av ersättningssystemet.

*Det är min bestämda uppfattning att dagens trafikskaderätt inte längre är praktiskt hanterbar och därför inte erbjuder ett dugligt system för ersättningsberäkningen vid trafikskador.*

Man kan urskilja tre tydliga effekter som detta har fört med sig:

1. *De trafikskadade får en allt mindre del av kakan.* En allt större del av trafikförsäkringspremien äts upp av kostnaden för trafikförsäkringsbolagens skadeutredning och av advokat- och läkararvoden.
2. *Skaderegleringarna tar allt längre tid.* Det innebär att det dröjer allt längre innan den skadade får en överblick över sin ekonomi efter skadan och innan hon/han kan lägga skadan bakom sig. Sannolikt fördröjer en utdragen skadereglering läkningen av den medicinska skadan.

3. Personskaderegleraryrket har blivit så svårt och utsatt att *det blir allt besvärligare för trafikförsäkringsbolagen att rekrytera och behålla kompetent personal.*

### **Etisk och demokratisk dimension**

Trafikskaderätten är så komplicerad att en enskild person i verkligheten inte har en möjlighet att själv bedöma vilka rättigheter hon/han har efter en trafikskada. Sannolikt vet en normalmedborgare inte ens i vilken storleksordning ersättningen för en viss skada kommer att ligga. Har hon/han rätt till 1 000 kr eller till 1 miljon?

Ur såväl etisk som demokratisk synvinkel finns det något djupt betänkligt med ett sådant ersättningssystem inom ett för individen så betydelsefullt område.

### **Ett reformerat ersättningssystem**

Bristerna i ersättningssystemet är således den helt dominerande orsaken till dagens grundläggande problem i trafikskadehanteringen, bl.a. de långa handläggningstiderna.

Lagstiftarens åtgärder under den senaste tiden har varit ägnade att ytterligare förlänga skaderegleringstiderna. Med tanke på hur

ansträngt läget inom personskaderegleringen är och den tid det tar att realisera ett större lagstiftningsarbete, är det hög tid att lagstiftaren nu agerar för att vända denna utveckling.

Någrarimliga utgångspunkter bör enligt min mening vara:

1. Starta ett förändringsarbete nu och tillsätt en utredning med uppdrag att modernisera trafikskaderätten.
2. Acceptera att det handlar om en masshantering och bryt upp principen om en individuellt beräknad trafikskadeersättning.
3. Överge skadeståndsrätten som normsystem och skapa i stället särskilda regler för beräkning av trafikskadeersättning.
4. Låt de nya reglerna innehålla sådana schabloniseringar och standardiseringar att en trafikskada alltid skall kunna färdigregleras inom en rimlig tid, t.ex. inom maximalt 2 år.
5. Inför omprövningsregler som innebär att en skada normalt kan slutregleras definitivt vid ett skaderegleringstillfälle.
6. Inför tydliga preskriptionsregler, t.ex. att en fordran på trafikskadeersättning alltid preskriberas 10 år efter dagen för trafikolyckan och att – som idag – endast stämning i domstol bryter preskriptionen.

Beräffande ändringarna i skadeståndslagen rörande ersättning för olägenheter m.m., se ”Nya regler för olägenhetsersättning”, sid 307 i detta nummer.