

# Trafikskadenämnden

Protokoll fört vid möte med Trafikskadenämndens råd den 14 mars 2022

## Närvarande rådsledamöter

[REDACTED]

[REDACTED] CO

[REDACTED]

[REDACTED]

---

## 1 §

### Mötet öppnas

Ordföranden förklarar rådsmötet öppnat och hälsar de närvarande välkomna.

## 2 §

### Dagordningen

Dagordningen fastställs.

## 3 §

### Justeringsman

[REDACTED] utses till justeringsman.

## 4 §

### Anmälan av övriga frågor

Inga frågor anmäls.

## 5 §

### Ny kapitaliseringstabell

██████████ redovisar innehållet i promemorian ”Ny kapitaliseringstabell”, bilaga 1 och 1.1.

Rådet **beslutar** i enlighet med förslaget och med den av ██████████ föreslagna justeringen att kapitaliseringsfaktorn ska vara 5,0 för åldrarna 87–99 år.

## 6 §

### Justerad information om nämndens ärrtjänst

██████████ redovisar innehållet i promemorian ”Justerad information om nämndens ärrtjänst”, bilaga 2.

Efter diskussion **beslutar** rådet i enlighet med förslaget.

## 7 §

### Rapport från arbetsgruppen om arbete och ersättning för inkomst- och pensionsförlust mm efter 65 år

██████████ redovisar innehållet i promemorian ”Arbete och ersättning för inkomstförlust efter 65 års ålder”, bilaga 3 och 3.1.

Efter diskussion **beslutar** rådet i enlighet med förslaget.

██████████ föreslår att kansliet sammanfattar vad rådet har beslutat med anledning av arbetsgruppens rapporter. Kansliet lovar att ta förslaget under övervägande när tiden räcker till.

## 8 §

### Diskussion och beslut om referat

██████████ redogör för innehållet i fem förslag till referat och de synpunkter som har kommit in på förslagen, bilaga 4–4.6.

Efter diskussion **beslutar** rådet att förslagen i bilagorna 4.1, 4.2, 4.4 och 4.5 ska refereras efter justeringar.

## 9 §

### Rapport till Kammarkollegiet

██████████ redogör för nämndens rapport till Kammarkollegiet om hanteringen av tvistlösningsärenden åren 2020 och 2021, bilaga 5–5.2.

## 10 §

### Information från kansliet

██████████ och ██████████ informerar om nämndens och kansliets arbete, bilaga 6.

██████████ uppger att beräkningsprogrammet och anvisningarna för beräkning av allmän pension har uppdaterats när det gäller kalkylen ”Inkomstförlust efter 65/ 67 år (uppskjutet uttag) och ”Inkomstförlust efter 65/67 år uttag 65/67 år”. Uppdateringen berör de skadade som arbetar efter 65/67 års ålder och som skjuter upp uttaget av ålderspension med fortsatt inkomst.

## 11 §

### Övriga frågor

Inga övriga frågor behandlades.

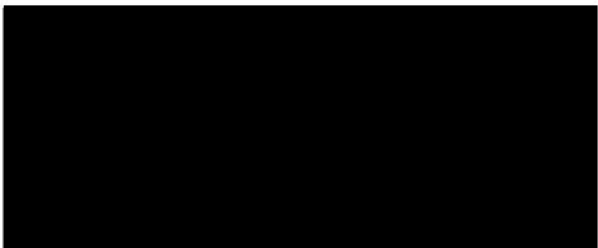
## 12 §

### Mötet avslutas

Ordföranden tackar de närvarande och förklarar rådsmötet avslutat.

---

Stockholm den 14 mars 2022

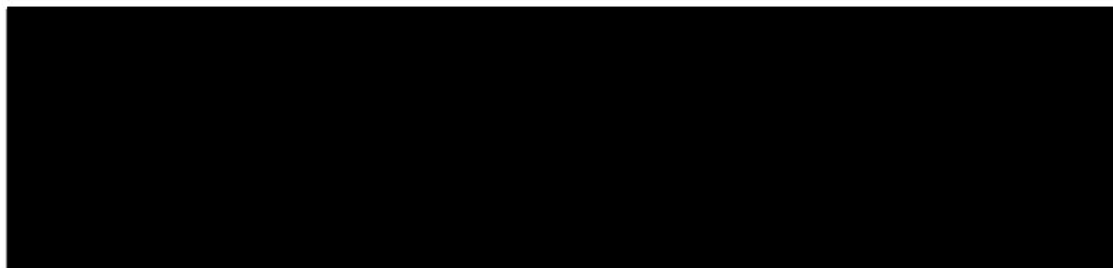
  


# Trafikskadenämnden

Justeras:

Stockholm den 29/3 - 22

Stockholm den 21/3 - 2022



2022-02-28

Till  
Trafikskadenämndens råd

## Ny kapitaliseringstabell

Utifrån arbetsgruppens rapport om arbete efter 65 år beslutade rådet den 19 december 2021 bl.a. att ersättning för inkomstförlust normalt ska bestämmas till 67 års ålder för skadade som är födda 1961 och senare. Mot den bakgrunden har Personskadekommittén föreslagit att Svensk Försäkring ska utöka den nuvarande kapitaliseringstabellen så att den omfattar tiden till och med 67 års ålder.

Svensk Försäkrings utskott (Liv- och Skadeförsäkringsutskottet) ska ta upp frågan vid möte den 2 mars 2022 och därefter ska styrelsen i Svensk Försäkring fatta ett beslut vid styrelsemöte den 16 mars 2022.

Under förutsättning att Svensk Försäkrings styrelse beslutar enligt förslaget bör rådet besluta att den nya kapitaliseringstabellen ska ersätta 2021 års kapitaliseringstabell och användas vid nämndens prövning från och med den 1 april 2022.

Då en sådan justering av kapitaliseringstabellen vad gäller ersättning för anspänning i arbete påverkar den tabellariska beräkningen av ersättning för lyte och bestående men (mentabell 1 och 3) bör rådet ge kansliet i uppdrag att ta fram nya ersättningstabeller för skadade som är födda 1961 och senare och besluta att dessa tabeller ska användas vid nämndens prövning från och med den 1 april 2022.

För kansliets räkning



Bilaga: 2022 års kapitaliseringstabell

## 2022 års kapitaliseringstabeller

Tabellen används vid frivilligt utbyte av skadeståndslivränta mot engångsbelopp och vid beräkning av ersättning från början. Kapitaliseringsfaktorerna avser utbetalning 1000 kr per år. Ränteantagandet är 3 procent per år.

| Ålder | Livsvari-<br>g | Upphör vid 70<br>år | Upphör vid 67<br>år | Livsvarig,<br>nedsatt till<br>hälften vid 67 år | Livsvarig,<br>utbetalningarna<br>börjar vid 67 år | Upphör vid 65<br>år | Livsvarig,<br>nedsatt till<br>hälften vid 65<br>år | Livsvarig,<br>utbetalningarna<br>börjar vid 65 år |
|-------|----------------|---------------------|---------------------|---|---|---------------------|--|---|
| 0     | 30 339         | 29 080              | 28 740              | 29 539  | 1 599   | 28 488              | 29 413   | 1 851   |
| 1     | 30 245         | 28 948              | 28 598              | 29 422  | 1 647   | 28 339              | 29 292   | 1 907   |
| 2     | 30 149         | 28 812              | 28 452              | 29 300  | 1 698   | 28 184              | 29 167   | 1 965   |
| 3     | 30 050         | 28 673              | 28 301              | 29 176  | 1 749   | 28 026              | 29 038   | 2 024   |
| 4     | 29 948         | 28 529              | 28 146              | 29 047  | 1 802   | 27 862              | 28 905   | 2 086   |
| 5     | 29 843         | 28 381              | 27 986              | 28 914  | 1 857   | 27 694              | 28 768   | 2 149   |
| 6     | 29 735         | 28 228              | 27 821              | 28 778  | 1 913   | 27 520              | 28 627   | 2 215   |
| 7     | 29 623         | 28 071              | 27 652              | 28 637  | 1 972   | 27 341              | 28 482   | 2 282   |
| 8     | 29 508         | 27 909              | 27 477              | 28 493  | 2 031   | 27 157              | 28 333   | 2 351   |
| 9     | 29 390         | 27 742              | 27 297              | 28 344  | 2 093   | 26 967              | 28 179   | 2 423   |
| 10    | 29 268         | 27 570              | 27 112              | 28 190  | 2 157   | 26 772              | 28 020   | 2 496   |
| 11    | 29 143         | 27 393              | 26 921              | 28 032  | 2 222   | 26 571              | 27 857   | 2 572   |
| 12    | 29 014         | 27 211              | 26 724              | 27 869  | 2 290   | 26 364              | 27 689   | 2 650   |
| 13    | 28 881         | 27 023              | 26 521              | 27 701  | 2 360   | 26 150              | 27 516   | 2 731   |
| 14    | 28 744         | 26 829              | 26 313              | 27 528  | 2 431   | 25 930              | 27 337   | 2 814   |
| 15    | 28 603         | 26 630              | 26 098              | 27 351  | 2 505   | 25 704              | 27 153   | 2 900   |
| 16    | 28 458         | 26 425              | 25 877              | 27 167  | 2 582   | 25 470              | 26 964   | 2 988   |
| 17    | 28 309         | 26 214              | 25 649              | 26 979  | 2 660   | 25 230              | 26 769   | 3 079   |
| 18    | 28 155         | 25 997              | 25 414              | 26 785  | 2 741   | 24 983              | 26 569   | 3 172   |
| 19    | 27 997         | 25 773              | 25 172              | 26 585  | 2 824   | 24 728              | 26 362   | 3 269   |
| 20    | 27 834         | 25 542              | 24 924              | 26 379  | 2 910   | 24 466              | 26 150   | 3 369   |
| 21    | 27 667         | 25 305              | 24 667              | 26 167  | 2 999   | 24 195              | 25 931   | 3 471   |
| 22    | 27 494         | 25 060              | 24 404              | 25 949  | 3 090   | 23 917              | 25 706   | 3 577   |
| 23    | 27 317         | 24 809              | 24 132              | 25 724  | 3 185   | 23 631              | 25 474   | 3 686   |
| 24    | 27 134         | 24 550              | 23 853              | 25 493  | 3 282   | 23 336              | 25 235   | 3 798   |
| 25    | 26 946         | 24 283              | 23 565              | 25 256  | 3 382   | 23 032              | 24 989   | 3 914   |
| 26    | 26 753         | 24 009              | 23 268              | 25 011  | 3 485   | 22 720              | 24 737   | 4 033   |
| 27    | 26 555         | 23 727              | 22 963              | 24 759  | 3 591   | 22 398              | 24 476   | 4 157   |
| 28    | 26 351         | 23 436              | 22 650              | 24 500  | 3 701   | 22 067              | 24 209   | 4 283   |
| 29    | 26 141         | 23 137              | 22 327              | 24 234  | 3 814   | 21 726              | 23 933   | 4 414   |
| 30    | 25 925         | 22 829              | 21 994              | 23 959  | 3 931   | 21 375              | 23 650   | 4 549   |
| 31    | 25 703         | 22 513              | 21 652              | 23 677  | 4 051   | 21 014              | 23 359   | 4 689   |
| 32    | 25 475         | 22 187              | 21 300              | 23 388  | 4 175   | 20 643              | 23 059   | 4 832   |
| 33    | 25 241         | 21 852              | 20 938              | 23 089  | 4 303   | 20 260              | 22 751   | 4 980   |
| 34    | 25 000         | 21 508              | 20 565              | 22 783  | 4 435   | 19 867              | 22 434   | 5 133   |
| 35    | 24 753         | 21 153              | 20 182              | 22 468  | 4 571   | 19 462              | 22 108   | 5 291   |
| 36    | 24 500         | 20 789              | 19 788              | 22 144  | 4 712   | 19 046              | 21 773   | 5 454   |
| 37    | 24 239         | 20 414              | 19 382              | 21 811  | 4 857   | 18 618              | 21 429   | 5 622   |
| 38    | 23 972         | 20 029              | 18 965              | 21 469  | 5 007   | 18 177              | 21 075   | 5 795   |
| 39    | 23 698         | 19 633              | 18 536              | 21 117  | 5 162   | 17 724              | 20 711   | 5 975   |
| 40    | 23 417         | 19 226              | 18 095              | 20 756  | 5 322   | 17 258              | 20 337   | 6 160   |
| 41    | 23 129         | 18 808              | 17 642              | 20 386  | 5 487   | 16 778              | 19 954   | 6 351   |
| 42    | 22 834         | 18 378              | 17 176              | 20 005  | 5 658   | 16 285              | 19 560   | 6 549   |
| 43    | 22 532         | 17 937              | 16 697              | 19 614  | 5 835   | 15 778              | 19 155   | 6 753   |
| 44    | 22 222         | 17 483              | 16 204              | 19 213  | 6 018   | 15 257              | 18 739   | 6 965   |
| 45    | 21 905         | 17 017              | 15 698              | 18 801  | 6 207   | 14 721              | 18 313   | 7 184   |
| 46    | 21 580         | 16 538              | 15 177              | 18 379  | 6 403   | 14 170              | 17 875   | 7 411   |
| 47    | 21 248         | 16 046              | 14 643              | 17 946  | 6 606   | 13 603              | 17 426   | 7 646   |
| 48    | 20 909         | 15 542              | 14 093              | 17 501  | 6 816   | 13 020              | 16 965   | 7 889   |
| 49    | 20 563         | 15 023              | 13 528              | 17 046  | 7 034   | 12 421              | 16 492   | 8 142   |

| Ålder | Livsvari<br>g | Upphör vid 70<br>år | Upphör vid 67<br>år | Livsvarig,<br>nedsatt till<br>hälften vid 67 år | Livsvarig,<br>utbetalningarna<br>börjar vid 67 år | Upphör vid 65<br>år | Livsvarig,<br>nedsatt till<br>hälften vid 65<br>år | Livsvarig,<br>utbetalningarna<br>börjar vid 65 år |
|-------|---------------|---------------------|---------------------|---|---|---------------------|--|---|
| 50    | 20 209        | 14 491              | 12 948              | 16 579  | 7 261   | 11 805              | 16 007   | 8 404   |
| 51    | 19 848        | 13 945              | 12 352              | 16 100  | 7 496   | 11 172              | 15 510   | 8 676   |
| 52    | 19 480        | 13 384              | 11 739              | 15 609  | 7 741   | 10 520              | 15 000   | 8 960   |
| 53    | 19 104        | 12 808              | 11 109              | 15 106  | 7 996   | 9 850               | 14 477   | 9 254   |
| 54    | 18 722        | 12 216              | 10 461              | 14 592  | 8 261   | 9 160               | 13 941   | 9 562   |
| 55    | 18 333        | 11 609              | 9 795               | 14 064  | 8 538   | 8 451               | 13 392   | 9 882   |
| 56    | 17 938        | 10 986              | 9 110               | 13 524  | 8 828   | 7 720               | 12 829   | 10 217  |
| 57    | 17 536        | 10 346              | 8 405               | 12 971  | 9 130   | 6 968               | 12 252   | 10 568  |
| 58    | 17 128        | 9 688               | 7 680               | 12 404  | 9 448   | 6 193               | 11 660   | 10 935  |
| 59    | 16 714        | 9 012               | 6 933               | 11 824  | 9 781   | 5 394               | 11 054   | 11 320  |
| 60    | 16 295        | 8 317               | 6 164               | 11 229  | 10 131  | 4 569               | 10 432   | 11 726  |
| 61    | 15 870        | 7 601               | 5 370               | 10 620  | 10 500  | 3 717               | 9 794  | 12 153  |
| 62    | 15 441        | 6 865               | 4 551               | 9 996   | 10 890  | 2 837               | 9 139  | 12 604  |
| 63    | 15 008        | 6 107               | 3 705               | 9 356   | 11 303  | 1 926               | 8 467  | 13 082  |
| 64    | 14 570        | 5 324               | 2 829               | 8 700   | 11 741  | 981                 | 7 776  | 13 589  |
| 65    | 14 130        | 4 516               | 1 922               | 8 026   | 12 208  |                     |  |   |
| 66    | 13 686        | 3 680               | 980                 | 7 333   | 12 707  |                     |  |   |
| 67    | 13 241        | 2 814               |                     |   |   |                     |  |   |
| 68    | 12 794        | 1 914               |                     |   |   |                     |  |   |
| 69    | 12 346        | 978                 |                     |   |   |                     |  |   |
| 70    | 11 898        |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 71    | 11 450        |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 72    | 11 004        |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 73    | 10 559        |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 74    | 10 118        |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 75    | 9 680         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 76    | 9 246         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 77    | 8 818         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 78    | 8 396         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 79    | 7 981         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 80    | 7 573         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 81    | 7 174         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 82    | 6 784         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 83    | 6 404         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 84    | 6 034         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 85    | 5 675         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 86    | 5 328         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 87    | 4 993         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 88    | 4 671         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 89    | 4 361         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 90    | 4 065         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 91    | 3 781         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 92    | 3 512         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 93    | 3 255         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 94    | 3 013         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 95    | 2 783         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 96    | 2 567         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 97    | 2 363         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 98    | 2 173         |                     |                     |   |   |                     |  |   |
| 99    | 1 994         |                     |                     |   |   |                     |  |   |

## Justerad information om nämndens ärrtjänst

Vid rådsmötet i september 2021 var frågan om nämndens ärrtjänst uppe för diskussion i rådet. Rådet enades om att det bör föras in en text i inledningen till ärrtjänsten på nämndens hemsida som påminner om att tjänsten enbart är ett stöd för bedömningen i det enskilda fallet. [REDACTED] har nu tagit fram ett förslag till skrivning, se det rödmarkerade stycket nedan.

”Om du drabbats av en utseendemässig förändring på grund av en trafikolycka kan du få ersättning för utseendemässiga skadeföljder. Det kan till exempel vara ärr eller att en kroppsdel blivit sned.

Ärrtjänsten innehåller exempel på hur ärr och utseendemässiga förändringar bedöms och värderas av Trafikskadenämnden. Eftersom ärr och utseendemässiga förändringar kan se ut på många olika sätt måste dock en bedömning göras i varje enskilt fall. Tjänsten är alltså inte uttömmande men utgör ett stöd för denna bedömning.

För närvarande finns det bara referensbilder av ärr. Det finns minst två bilder för varje del av kroppen för respektive nivå A-F. Minst en bild ligger i det lägre och en i det högre ersättningsspannet.

Vid en prövning i Trafikskadenämnden bedöms varje utseendemässig förändring individuellt.”

## Förslag till beslut

Rådet beslutar i enlighet med kansliets förslag.

För kansliet

[REDACTED]



Till

Trafikskadenämndens råd

## Arbete och ersättning för inkomstförlust efter 65 års ålder

### 1. Arbetsgruppens uppdrag

I september 2021 beslutade rådet att arbetsgruppen om arbete och ersättning för inkomstförlust efter 65 års ålder skulle återuppta sitt arbete och pröva hur Trafikskadenämnden i praktiken ska hantera ärenden om inkomst- och pensionsförlust för personer som är födda 1961 och senare. I december 2021 antog rådet arbetsgruppens rapport om dessa frågor. I rapporten framgår att arbetsgruppen ska behandla frågor om omprövning i en följande rapport.

I denna rapport presenterar arbetsgruppen sina överväganden i vissa utestående frågor om omprövning samt förtydligar när ersättning ska lämnas för anspänning i arbete mellan 65 och 67 års ålder.

### 2. Arbetsgruppens överväganden och förslag

Fråga: Kan en person ha rätt till omprövning när nämnden har slutprövat frågan om ersättning för inkomstförlust och utgått från pensionsåldern 65 år trots att riktåldern till och med 2027 redan var beslutad vid prövningstillfället?

Sedan den 1 januari 2022 förordar nämnden ersättning för inkomstförlust till 67 års ålder för skadade som är födda från och med 1961. Skadade som är födda före 1961 berörs inte av att riktåldern införs. Hur ska då nämnden hantera ärenden som har slutprövats under tiden 1/10 2019-31/12 2021 då nämnden fortfarande schablonmässigt utgick från pensionsåldern 65 år?

Vid rådsmötet i september 2019 diskuterades hur rätten till omprövning skulle bedömas när den skadade haft möjlighet att inför slutprövningen framställa ett anspråk på grund av att pensionsåldern höjdes. Arbetsgruppen skulle överväga om synpunkterna skulle föranleda en komplettering av rapporten eller om frågan borde lösas genom avgöranden i nämnden.

Arbetsgruppen förordar att dessa skadelidande efter ansökan får rätt till omprövning även om riktåldern för 2026 och 2027 var beslutad vid tidpunkten för prövningen. Ett sådant synsätt är rimligt med hänsyn till vad det skäligen kan begäras att den sökande har känt till och stämmer väl överens med rådets tidigare bedömningar i frågor om rätt till omprövning i samband med de pågående ändringarna av pensionsåldern.

Fråga: Finns det i övrigt skäl att ändra rådets ställningstaganden i september 2019 i frågor om rätt till omprövning i anledning av ändringarna i pensionsystemet?

Enligt rådets beslut i december 2021 ska - i ärenden som prövas från och med 2022 - den normala pensionsåldern för den som är född 1961 eller senare anses vara 67 år eller riktåldern. De av rådets ställningstaganden som utgår från att den normala pensionsåldern är 65 år måste alltså justeras. Den ändringen har beaktats i följande sammanställning.

*Sammanfattning av rådets ställningstaganden i september 2019*

1. Den skadelidande har bevisbördan för att han eller hon skulle ha arbetat efter fyllda 67 år eller efter riktåldern. Beviskravet är detsamma som för den som påstår att han eller hon som oskadad skulle ha haft ett visst arbete eller en viss inkomst.
2. Den som gör sannolikt att han eller hon skulle ha arbetat efter 67 års ålder eller efter uppnådd riktålder har troligen uppfyllt väsentlighetskravet eftersom ytterligare några års arbete oftast medför en högre inkomst.
3. Det är annars svårt att med hänvisning till nämndens eller domstolarnas praxis närmare ange vad som behövs för att kravet på väsentligt ändrade förhållanden ska anses uppfyllt. Ny lagstiftning eller ny bevisning om uppgifter och omständigheter - t.ex. statistik som inte fanns vid slutprövningen - ska beaktas och kan medföra att en väsentlig förändring föreligger.
4. Bevisläget kan variera beroende på den skadelidandes förhållanden. Egna företagare och lantbrukare har ofta ett bättre bevisläge när de gör gällande att de skulle ha fortsatt att arbeta efter 67 års ålder eller efter riktåldern.
5. Om nämnden godtar att den skadelidande skulle ha arbetat efter 67 år eller efter riktåldern återstår det att bedöma omfattningen av detta arbete.
6. Det bör sakna betydelse för rätten till omprövning om ärendet slutprövades före eller efter lagändringen år 2001.

Punkterna 1-6 är en sammanfattning av arbetsgruppens förslag. Arbetsgruppens ställningstaganden i sin helhet framgår av huvudrapporten från september 2019.

Vid rådsmötet i september 2019 diskuterades också hur rätten till omprövning skulle bedömas när den skadade haft möjlighet att inför slutprövningen framställa ett anspråk på grund av att han eller hon skulle ha gått i pension senare än den normala pensionsåldern. Arbetsgruppen skulle överväga om synpunkterna skulle föranleda en komplettering av rapporten eller om frågan borde lösas genom avgöranden i nämnden.

Att den normala pensionsåldern, numera riktåldern, ändras bör anses vara en omständighet som var okänd då ärendet avslutades och som kan medföra rätt till omprövning. Vid en slutprövning måste livräntan fastställas till ett visst datum och det kan ofta vara omöjligt för den skadelidande att med framgång göra gällande att han eller hon skulle ha arbetat till en riktålder som ligger långt fram i tiden och är okänd vid slutprövningen. En ansökan om

omprövning där arbete till en ny riktålder åberopas måste därför kunna tas upp i ett senare skede.

Det bör vidare sakna betydelse att arbete efter riktåldern hade kunnat göras gällande redan vid slutprövningen. Om den skadelidande återkommer med ett nytt yrkande måste nämnden bedöma om det föreligger nya omständigheter och om dessa utgör en sådan väsentlig förändring som medför rätt till omprövning.

Arbetsgruppen förordar att de ställningstaganden som rådet antog i september 2019 ska gälla även fortsättningsvis med de ändringar och tillägg som framgår av det föregående.

Fråga: Vad krävs för att få ersättning för anspänning i arbete för tiden mellan 65 och 67 års ålder?

Rådet beslutade i december 2021 *hur* schablonersättningen för anspänning i arbete ska beräknas för personer som är 66-67 år. Eftersom mentabell 1 bara omfattar ersättning till 65 år skulle ersättning till 67 år lämnas separat och enligt den modell som har tillämpats när en skadelidande arbetar efter 65 års ålder. Det innebär att ersättning enligt mentabell 3 fram till 67-årsdagen ska lämnas separat i varje ärende.

Därefter har en fråga väckts om *när* ytterligare ersättning för anspänning i arbete ska lämnas. Ska ersättning förordas i alla ärenden där någon vid föregående prövning har fått ersättning enligt mentabell 1, oavsett om han eller hon arbetar vid den aktuella prövningen? En person som inte arbetar kommer då att bli överkompenserad. Det framstår som stötande att samma ersättning ska utgå till den som inte har någon anspänning i arbete som till den som arbetar.

Arbetsgruppen förordar att ersättning för anspänning i arbete mellan 65-67 års ålder bara ska lämnas när den skadelidande är i arbete vid den aktuella prövningen. Förutsättningarna för ersättning enligt mentabell 3, för B-ersättning i gamla skador eller för ersättning för särskilda olägenheter, måste alltså vara uppfyllda vid prövningen. Om en person som arbetade minst 25 procent av heltid vid den föregående prövningen, och då fick ersättning enligt mentabell 1, inte är i arbete vid den aktuella prövningen ska ytterligare ersättning inte förordas.

En skadelidande som inte får ersättning för anspänning i arbete men senare kommer i arbete till minst 25 procent av heltid har rätt att återkomma till bolaget och begära omprövning på vanligt sätt.

## **Förslag till referat**

Härmed översänds fem förslag till referat samt inkomna synpunkter på förslagen, bilaga 4.1 – 4.6.

## **Förslag till beslut**

Rådet antar de föreslagna referaten.

För kansliets räkning



## Referat x-2022

**Fråga om ersättning för bestående men när den skadelidande har avlidit av orsaker som inte beror på skadan och invaliditetsgraden inte kunnat fastställas före dödsfallet. Också fråga om ersättning för substansförlust.**

*När det endast finns prognoser om den medicinska invaliditetsgraden bör ersättning för bestående men beräknas utifrån de omständigheter som var kända före dödsfallet. Om ersättning för lyte har fastställts före dödsfallet bör full ersättning utgå enligt tabell.*

I ett yttrande den 28 oktober 2021 framgår följande.

Trafikolyckan inträffade i mars 2020 när den skadade var 77 år gammal. Han fick en fraktur på vänster fotled. Det uppstod komplikationer i form av en infektion och sår som inte läkte, vilket till slut ledde till att vänster underben måste amputeras i april 2020. Den skadade avled av andra orsaker än skadebetingade besvär i februari 2021.

I september 2020 bedömde en medicinsk rådgivare i ortopedi att invaliditeten var minst tolv procent på grund av underbensamputation med god protesfunktion men att det fanns en risk för en invaliditet om 19 procent motsvarande underbensamputation med dålig protesfunktion. En slutbedömning av invaliditeten bedömdes kunna göras tidigast ett år efter den sista operationen. Vidare rekommenderade den medicinska rådgivaren att ett invaliditetsintyg skulle upprättas med tanke på svår komplikation efter fotledsfraktur.

Nämnden gjorde följande bedömning.

I förarbetena till 6 kap. 3 § skadeståndslagen (prop. 2000/01:68 s. 76-77) framgår bland annat följande: ”Frågan är då hur ersättningen skall bestämmas när den skadelidande har avlidit efter det att anspråket har framställts men innan det har fastställts....I enlighet med de allmänna reglerna om bestämmande av skadestånd torde ersättning böra betalas för den faktiska skadan. Det synes innebära att skadeståndet skall beräknas – på samma sätt som gäller enligt praxis beträffande skadestånd för kostnader och inkomstförlust – med utgångspunkt i den skada som den avlidne faktiskt kom att uppleva under sin livstid, det vill säga den skada som hänför sig till tiden före dödsfallet. Det gäller såväl ersättning för ideell skada vid personskada – alla skadetyperna – som ersättning för kränkning.”

Huvudregeln är således att – när en definitiv medicinsk invaliditetsgrad inte fastställts före dödsfallet – menersättning ska lämnas för den skada som den avlidne faktiskt kom att uppleva under sin livstid. Ersättningen beräknas då utifrån antalet månader mellan invaliditetstidpunkten och dödsfallet. Om en definitiv medicinsk invaliditetsgrad borde ha kunnat fastställas före dödsfallet görs undantag från huvudregeln och ersättning utgår i sådana fall enligt tabellverket, vars ersättningsbelopp baseras på en normal livslängd. Invaliditeten bör kunna fastställas när behövlig utredning har lagts fram.

Det framgår att den skadade avled knappt ett år efter olyckan. Innan dess hade en medicinsk rådgivare bedömt lägsta invaliditet till tolv procent och riskinvaliditet till 19 procent, beroende på hur protesfunktionen skulle ha blivit. En slutlig bedömning menade den medicinska rådgivaren kunde göras tidigast ett år efter den sista operationen, det vill säga tidigast i april 2021. Mot den bakgrunden borde en definitiv invaliditetsgrad inte ha kunnat fastställas före dödsfallet. Ersättning för bestående men bör därför lämnas med utgångspunkt i den skada som den skadade faktiskt kom att uppleva under sin livstid.

En definitiv invaliditetsgrad kan ofta fastställas på befintligt underlag efter dödsfallet. I det aktuella ärendet var det inte möjligt eftersom det endast fanns prognoser om invaliditeten. Ersättningen bör vid sådana omständigheter i möjligaste mån beräknas utifrån de omständigheter som var kända före dödsfallet. Därför bör ersättningen beräknas utifrån prognosen om lägst förväntad invaliditet om tolv procent.<sup>1</sup>

Eftersom vänster underben amputerades på grund av olyckan förelåg också rätt till ersättning för substansförlust. Sådan ersättning hade fastställts och lämnats före dödsfallet. Full ersättning bör därför utgå enligt tillämplig tabell.

(880-2021)

---

<sup>1</sup> I det aktuella ärendet uppgick antalet månader mellan invaliditetstidpunkten och dödsfallet till avrundat åtta månader. Ersättning för bestående men enligt tillämplig tabell utifrån en invaliditet om tolv procent och en ålder om 78 år uppgick till 45 000 kr. Det beloppet delas med den livsvariga kapitaliseringsfaktorn vid samma ålder, i detta fall 8,4. Det ger en årlig ersättning om 5 357 kr. Ersättningen för åtta månader uppgick därför till 3 571 kr. Beräkningsmodellen ser alltså ut enligt följande: (ersättning för bestående men  $\cdot$  livsvarig kapitaliseringsfaktor) = årlig ersättning för bestående men.

## Referat x-2022

### Fråga om den skadelidande begränsat skadans ekonomiska verkningar

*Skadelidande som före trafikolyckan arbetat som rörmokare och som skadad utbildat sig till VVS-ingenjör har bedömts ha begränsat skadans ekonomiska verkningar.*

Den skadelidande arbetade vid tiden för trafikolyckan heltid som rörmokare. Efter trafikolyckan var han sjukskriven till dess Försäkringskassan avlog hans ansökan om sjukpenning eftersom han trots besvären bedömdes kunna söka ett arbete som var normalt förekommande på arbetsmarknaden. Han hade då återgått i halvtidsarbete som rörmokare med anpassade arbetsuppgifter. Hösten 2016 började han tvååriga studier till VVS-ingenjör vid en yrkeshögskola och var då tjänstledig. Studierna hade föregåtts av kontakt med Arbetslivsresurs, som ansåg att det fanns goda förutsättningar för utveckling med en karriärväxling. Efter avslutade studier fick han anställning som VVS-ingenjör och lika stora inkomster som han skulle ha haft i heltidsarbete som rörmokare.

Efter att ha konsulterat en medicinsk rådgivare hade bolaget bedömt att trafikskadan medfört arbetsoförmåga i arbete som rörmokare och lämnade för sjukskrivningstiden ersättning beräknad enligt differensmetoden. Under studietiden lämnade bolaget skälig ersättning, motsvarande den ersättning den skadelidande skulle ha fått vid halv sjukskrivning.

I ett yttrande den 7 oktober 2021 gjorde nämnden följande bedömning.

Trafikskadan medförde arbetsoförmåga i arbetet som rörmokare och den skadelidande hade därför rätt till ersättning för inkomstförlust beräknad enligt differensmetoden, förutsatt att han begränsat skadans ekonomiska verkningar, vilket inte hade ifrågasatts.

De studier den skadelidande hade fullföljt efter skadan anknöt till hans tidigare yrkesverksamhet och hade ostridigt medfört att han fått lika stora inkomster som han skulle ha haft i sitt heltidsarbete som rörmokare. Studierna hade varit nödvändiga för att han skulle kunna tillvara sin restarbetsförmåga och få en inkomst som motsvarade den han skulle ha haft som oskadad, så att ingen inkomstförlust uppstod i framtiden. Han hade därför rätt till full ersättning för inkomstförlusten under studietiden.

(Dnr 844-2021)

## Referat xx

### **Fråga om ersättning för försenat utträde i förvärvslivet eller förlust av skolår**

*En 16-åring skadades i en trafikolycka och fick ett skalltrauma med kvarstående besvär som huvudvärk, trötthet och kognitiva besvär motsvarande invaliditetsgraden sex procent. Han slutförde sina gymnasiestudier på teknikprogrammet ett år senare än vad han skulle gjort som oskadad och började därefter att arbeta. Nämnden förordade ersättning för förlust av ett skolår.*

I ett yttrande den 12 oktober 2021 gjorde nämnden följande bedömning.

Ersättning för försenat utträde i förvärvslivet förutsätter enligt nämndens praxis att ett barn är i slutet av en klart yrkesinriktad utbildning vid tiden för trafikolyckan. Om skolgången har blivit fördröjd på grund av olyckan utan att dessa omständigheter föreligger kan barnet ha rätt till ersättning för förlust skolår (se referat 4/1981). Eftersom NN vid tiden för olyckan inte var i någon yrkesinriktad utbildning bör ersättning för försenat utträde i förvärvslivet inte lämnas. Han bör i stället få ersättning för förlust av ett skolår med 50 000 kr.

(dnr 750-2021)



## Referat x-2022

### Fråga om en skada har uppkommit i följd av trafik

*Halka anses ha varit den primära orsaken till att skadan inträffade och den har därför inte bedömts uppstå i följd av trafik.*

I ett yttrande den 4 november 2021 framgår följande.

Av utredningen i ärendet framgår att den skadade halkade omkull och skadade sin axel när han skulle sätta sig i sin bil. I en anmälan om arbetsskada har han uppgett att det var extremt halt väglag den aktuella dagen. Han hade uppgett att han var framme vid bilen och hade lagt handen på bilens dörrhandtag när han halkade.

Nämnden gjorde följande bedömning.

Av 1 § första meningen trafikskadelagen (1975:1410) framgår att lagen gäller ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning).

Ett fordon befinner sig i trafik så snart det har kommit i rörelse. Av rättspraxis framgår att det i vissa situationer kan vara fråga om trafik även om fordonet är stillastående. Så kan exempelvis vara fallet när någon stiger in i eller ur en bil, vilket följer av NJA 1988 s. 221 då en man skadades av bildörren när han försökte ta sig ur bilen. Skadan bedömdes ha uppkommit i samband med bilens normala brukande. Det kan också vara fråga om trafik när någon vidtar en åtgärd som är nödvändig för att fordonet i direkt anslutning till åtgärden ska kunna framföras på ett trafiksäkert sätt. I rättsfallet NJA 2007 s. 997 halkade en man och skadade sig när han efter att ha startat motorn gick ut för att skrapa rutorna.

Rättsfallet NJA 2007 s. 997 är inte tillämpligt i ärendet eftersom skadan inte inträffat i samband med att den skadade vidtagit en åtgärd som var nödvändig för att bilen skulle kunna framföras på ett trafiksäkert sätt. Den avgörande frågan var i stället om skadan kunde anses ha uppkommit vid instigning i bilen och därmed i samband med bilens normala brukande.

Som händelseförloppet har beskrivits får halkan anses ha varit den primära orsaken till att skadan uppkom. Skadan har alltså inte uppkommit i samband med ett normalt brukande av fordonet och således inte i följd av trafik.

(972-2021)

## Referat xx-2022

### Fråga om ersättning för utseendemässig förändring i form av kateter för urin

*En utseendemässig förändring i form av en kateter för urin där urin leds via en slang i magen ner till en påse som är fäst vid ena benet har bedömts som klart misspydande (1D) där ersättning normalt bör utgå i mittenspannet för den kategorin, dvs. med 32 000 kr, och i övrigt bör individuella bedömningar göras.*

I ett yttrande den 16 november 2021 gjorde nämnden följande bedömning.

I sin rapport, vilken antogs av Trafikskadenämndens råd den 8 juni 2017, fann arbetsgruppen angående översyn av ersättning av utseendemässiga skadeföljder att ersättning för stomibandage ska motsvara kategorin 1E i Trafikskadenämndens ärrtabell. Arbetsgruppen fann också att en sond för matning skulle motsvara kategori 1C i ärrtabellen och en sond för andning kategori 6D. Ersättning bör i normalfallet lämnas i mittenspannet i respektive kategori och därutöver bör individuella bedömningar göras. En sond för matning ser normalt ut som en knapp på magen (peg) medan en sond för andning är mer framträdande i sin konstruktion och placerad på halsen. Arbetsgruppen uttalade sig inte om vilken kategori en urinkateter som utgår från bålen genom en slang ner till benet ska motsvara.

Den skadade har en urinkateter där en slang i magen går från bålen ner till ena benet. Där samlas urinen upp i en påse som är fäst vid benet. Med beaktande av att urinkatetern är permanent är den utseendemässiga förändringen större än för en sond för matning. Då katetern är för urin och inte avföring är den utseendemässiga förändringen dock inte lika omfattande som vid stomibandage. Den utseendemässiga förändringen i form av en urinkateter med slang från bålen är att bedöma som klart misspydande (1D). Ersättning bör normalt lämnas i mittenspannet för den kategorin, dvs. med 32 000 kr, och i övrigt bör individuella bedömningar göras. I det aktuella ärendet förordades ersättning med 32 000 kr.

(Dnr 1060-2021)

## Rapport till Kammarkollegiet

I december 2021 mottog kansliet en begäran från Kammarkollegiet om information om nämndens verksamhet i form av alternativ tvistlösning för åren 2020 och 2021. Kansliet har därefter tagit fram en rapport och sänt över denna till Kammarkollegiet.

Kammarkollegiets begäran samt nämndens rapport redovisas i bilaga 5.1 och 5.2.

För kansliets räkning





Offentlighetsenheten

BEGÄRAN

TRAFIKSKADENÄMNDEN

Trafikskadenämnden  
Box 240 48  
104 50 Stockholm

2021-12-15

## Begäran om information

Kammarkollegiet är enligt lagen (2015:671) om alternativ tvistlösning i konsumentförhållanden behörig myndighet att godkänna nämnder för alternativ tvistlösning. Kammarkollegiet ska som behörig myndighet utöva tillsyn över godkända nämnders verksamhet.

Enligt 8 § ovannämnda lag ska nämnder för alternativ tvistlösning vartannat år lämna information till Kammarkollegiet. Informationen ska bestå av:

1. antalet mottagna tvister och vilka typer av klagomål som de avsåg,
2. andel i procent av alternativa tvistlösningsförfaranden som avslutades innan ett resultat kunde nås,
3. den tid det i genomsnitt tog att lösa tvisterna,
4. i hur stor utsträckning resultaten av de alternativa tvistlösningsförfarandena har följts, om detta är känt,
5. eventuella systematiska eller betydande problem som ofta uppstår och leder till tvister mellan konsumenter och näringsidkare och, om möjligt, rekommendationer om hur sådana problem kan undvikas eller lösas i framtiden,
6. en bedömning, i förekommande fall, av hur effektivt samarbetet är inom nätverk av alternativa tvistlösningsorgan som har till uppgift att underlätta lösning av gränsöverskridande tvister,
7. vilken utbildning som ges till de fysiska personer som ansvarar för den alternativa tvistlösningen samt
8. en utvärdering av hur effektivt det alternativa tvistlösningsförfarande som nämnden erbjuder är, och möjliga sätt att förbättra effektiviteten.

Ni har tidigare fått besked om att ni ska lämna in informationen senast i maj 2022. Kammarkollegiet ska under våren 2022 skicka in en rapport till EU-kommissionen om de alternativa tvistlösningsorganens utveckling. Mot denna bakgrund ombeds ni att komma in med de begärda uppgifterna **senast den 15 februari 2022**. Vänligen hänvisa till diarienumret ovan.

Med vänlig hälsning

[Redacted signature]

## Information om verksamheten i Trafikskadenämnden under perioden 2020-01-01 – 2021-12-31

*Information som ska lämnas till Kammarkollegiet i enlighet med 8 § lagen (2015:671) om alternativ tvistlösning i konsumentförhållanden*

Trafikskadenämnden godkändes av Kammarkollegiet som en nämnd för alternativ tvistlösning den 2 september 2016. Ändringar i nämndens reglemente och arbetsordning med anledning av det nya förfarandet trädde i kraft den 28 april 2016.

Information om verksamheten avser åren 2020 och 2021. Föregående rapport, som skickades till Kammarkollegiet i maj 2020, avsåg tiden fram till och med den 31 december 2019.

### Antalet mottagna tvister och vilka typer av klagomål som de avsåg

#### 2020

Under 2020 inkom 588 ansökningar om tvistlösning till Trafikskadenämnden. De fem vanligaste frågorna som dessa tvister avsåg framgår av följande tabell. I många ärenden förekommer flera av frågorna.

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Samband                               | 386 |
| Invaliditetsgrad                      | 195 |
| Inkomstförlust                        | 78  |
| Arbetsoförmåga                        | 115 |
| Ersättning för lyte och bestående men | 35  |

#### 2021

Under 2021 inkom 606 ansökningar om tvistlösning till Trafikskadenämnden. De fem vanligaste frågorna som dessa tvister avsåg framgår av följande tabell. I många ärenden förekommer flera av frågorna.

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Samband                               | 377 |
| Invaliditetsgrad                      | 175 |
| Inkomstförlust                        | 68  |
| Arbetsoförmåga                        | 92  |
| Ersättning för lyte och bestående men | 15  |

## **Andel i procent av alternativa tvistlösningsförfaranden som avslutades innan ett resultat kunde nås**

I Trafikskadenämnden kan ett ärende avslutas innan ett resultat nås genom att ärendet återkallas av den som ansökt om prövning eller genom att nämnden avvisar ärendet.

Ärenden avvisas av Trafikskadenämnden om ärendet inte kan prövas i nämnden av något skäl som framgår av 4 § i nämndens reglemente. De vanligaste orsakerna till att ärenden avvisas är att ansökan inte gäller ersättning från trafikförsäkringen eller ersättning för personskada.

Anledningen till att antalet avvisade ärenden har ökat är att nämnden i större utsträckning har använt sig av den möjligheten snarare än att avslå ansökan om prövning i direkt anslutning till att den kommer in. En ansökan kan avslås om det är uppenbart att nämnden inte kan pröva ärendet.

### 2020

Av de ärenden som kom in under 2020 återkallades 73 stycken, vilket motsvarar drygt tolv procent av alla ärenden som kom in under året.

Trafikskadenämnden avvisade fem ärenden, vilket motsvarar drygt 0,8 procent av alla inkomna ärenden under året.

Sammantaget återkallades och avvisades 78 ärenden, vilket motsvarar ungefär 13 procent av alla inkomna ärenden under året.

### 2021

Av de ärenden som kom in under 2021 återkallades 59 stycken, vilket motsvarar knappt tio procent av alla ärenden som kom in under året.

Trafikskadenämnden avvisade 28 ärenden, vilket motsvarar drygt 4,5 procent av alla inkomna ärenden under året.

Sammantaget återkallades och avvisades 87 ärenden, vilket motsvarar drygt 14 procent av alla inkomna ärenden under året.

## **Tid som det i genomsnitt tog att lösa tvisterna**

### 2020

Den genomsnittliga handläggningstiden för ärenden som kom in och expedierades under 2020 var 5,1 månader (ca 155 dagar). Tiden är beräknad från det att ansökan kom in till Trafikskadenämnden till dess att nämnden avlämnat yttrandet till parterna. Det inkluderar således också tiden för korrespondens mellan parterna.

Den genomsnittliga handläggningstiden från det att ärendet var klart för sammanträde till dess att Trafikskadenämnden avlämnat yttrandet till parterna var 63 dagar. Tiden är således beräknad exklusive tiden för korrespondens mellan parterna och är den tid som enligt direktivet om alternativ tvistlösning, artikel 8 e, som huvudregel ska vara högst 90 dagar.

I genomsnitt var tiden från det att ärendet var klart för sammanträde till dess att Trafikskadenämnden avlämnat yttrandet till parterna omkring 41 procent av den totala handläggningstiden. Tiden för korrespondens mellan parterna var således i genomsnitt omkring 59 procent av den totala handläggningstiden.

## 2021

Den genomsnittliga handläggningstiden för ärenden som expedierades under 2021 var 5,3 månader (ca 161 dagar). Tiden är beräknad från det att ansökan kom in till Trafikskadenämnden till dess att nämnden avlämnat yttrandet till parterna. Det inkluderar således också tiden för korrespondens mellan parterna.

Den genomsnittliga handläggningstiden från det att ärendet var klart för sammanträde till dess att Trafikskadenämnden avlämnat sitt yttrande till parterna var 63 dagar. Tiden är således beräknad exklusive tiden för korrespondens mellan parterna och är den tid som enligt direktivet om alternativ tvistlösning, artikel 8 e, som huvudregel ska vara högst 90 dagar.

I genomsnitt var tiden från det att ärendet var klart för sammanträde till dess att Trafikskadenämnden avlämnat yttrandet till parterna omkring 39 procent av den totala handläggningstiden. Tiden för korrespondens mellan parterna var således i genomsnitt ungefär 61 procent av den totala handläggningstiden.

## **I hur stor utsträckning resultaten av de alternativa tvistlösningsförfarandena har följts**

Enligt 14 § i Trafikskadenämndens arbetsordning (i dess lydelse från och med den 16 april 2020) ska ett försäkringsföretag, om det avviker från nämndens yttrande i inte obetydlig mån, snarast meddela nämnden och ange skälen för avvikelsen. Det framgår också av nämndens cirkulär 4-2013, punkt 1.3, med riktlinjer för försäkringsbolagens handläggning av nämndärenden där det anges att ett bolag ska anmäla till nämnden att det avser att avvika från nämndens yttrande i ett visst fall. Bolagens anmälningsskyldighet avser de fall då bolaget i sitt ersättningserbjudande i inte obetydlig mån har avvikit från nämndens yttrande. Om bolaget i huvudsak har följt nämndens yttrande behöver således inte någon anmälan göras.

Nämnden ska alltså få information från ett försäkringsföretag som – i inte obetydlig mån – avviker från beslutet i nämndens yttrande. Motsatsvis får antas att nämndens beslut i huvudsak följs i övriga fall. Det finns dock utrymme för försäkringsföretagen att tolka begreppet ”i inte obetydlig mån” på olika sätt, varför försäkringsföretagen kanske inte alltid rapporterar när nämndens beslut inte följs.

## 2020

Av de 547 ärenden som Trafikskadenämnden prövade under 2020 förordade nämnden ändring helt eller delvis av försäkringsföretagets beslut i 31 fall, det vill säga i knappt sex procent av de prövade ärendena.

Under 2020 meddelade inte något försäkringsföretag att det inte hade följt Trafikskadenämndens yttrande.

## 2021

Av de 574 ärenden som Trafikskadenämnden prövade under år 2021 förordade nämnden ändring helt eller delvis av försäkringsföretagets beslut i 20 fall, det vill säga i drygt tre procent av de prövade ärendena.

Under 2021 förekom det i ett ärende att försäkringsföretaget meddelade att det inte hade följt Trafikskadenämndens yttrande. Det motsvarar knappt 0,2 procent av alla prövade ärenden under året och fem procent av de ärenden där nämnden förordade ändring helt eller delvis av försäkringsföretagets beslut.

### **Eventuella systematiska eller betydande problem som ofta uppstår och leder till tvister mellan konsumenter och näringsidkare och, om möjligt, rekommendationer om hur sådana problem kan undvikas eller lösas i framtiden**

En tvist uppstår när konsumenten inte är nöjd med försäkringsföretagets beslut om ersättning för personskada från trafikförsäkringen. Försäkringsföretagets beslut grundar sig på en bedömning i det enskilda fallet och inrymmer ofta en prövning av om det finns ett samband mellan en trafikolycka och den skadelidandes besvär och/eller arbetsförmåga. Beviskravet för att ett sådant samband ska anses föreligga är högt: det ska vara klart mer sannolikt att besvären beror på trafikolyckan än att de har andra orsaker. För den skadelidande kan det vara svårt att förstå innebörden av det högt ställda kravet på bevisning i denna del, särskilt som beviskravet i till exempel socialförsäkringen är lägre.

Ett annat återkommande problem är svårigheten att förstå och acceptera skillnaden mellan de försäkringsmedicinska utlåtanden som bolagens medicinska rådgivare avger och intyg eller journalanteckningar från behandlande läkare. I någon mån uppkommer samma problem när det gäller bedömningar av Trafikskadenämndens sakkunnigläkare.

Nämnden har att följa lag och rättspraxis i sina bedömningar. För att öka acceptansen för sina beslut arbetar nämnden kontinuerligt med att förbättra och förtydliga sina yttranden och med att på andra sätt beskriva och förklara hur bedömningarna går till och vilka omständigheter som beaktas.

### **En bedömning av hur effektivt samarbetet är inom nätverk av alternativa tvistlösningsorgan som har till uppgift att underlätta lösning av gränsöverskridande tvister**

För närvarande deltar Trafikskadenämnden inte i något nätverk av organ för alternativ tvistlösning.



Sedan Trafikskadenämnden blev en godkänd nämnd för alternativ tvistlösning har nämnden inte mottagit någon ansökan via ODR-plattformen.

### **Utbildning som ges till de fysiska personer som ansvarar för den alternativa tvistlösningen**

De fysiska personer som fattar beslut vid Trafikskadenämndens sammanträden och alltså ansvarar för den alternativa tvistlösningen är ledamöterna i nämndens ordförandegrupp, representanterna för försäkringsföretagen och representanterna för konsumenterna.

Med början hösten 2017 har Trafikskadenämnden en gång per år genomfört heldagsutbildningar för konsumentrepresentanterna i ämnen som representanterna själva får välja. Det är föredragande jurister vid nämnden som håller i dessa utbildningar. Vid utbildningen i december 2020 tog de föredragande juristerna upp frågor om ersättning för ärr, förändrat gångmönster och skada i följd av trafik. Utbildningen som skulle ha varit under 2021 har skjutits upp till 2022 med hänvisning till den pågående pandemin.

### **En utvärdering av hur effektivt det alternativa tvistlösningsförfarande som organet erbjuder är, och möjliga sätt att förbättra effektiviteten**

Det främsta verktyget för att bedöma Trafikskadenämndens effektivitet är nämndens handläggningstider. Som framgår ovan var den genomsnittliga totala handläggningstiden 5,1 månader under 2020 och 5,3 månader under år 2021. Jämförelsevis var den totala genomsnittliga handläggningstiden 5,3 månader för perioden 1 augusti – 31 december 2018 och 5,1 månader under 2019. Handläggningstiderna har således varit på samma nivå de senaste åren.

Den genomsnittliga tiden från det att ett ärende var klart för sammanträde till dess att Trafikskadenämnden avlämnat yttrandet till parterna var 63 dagar både för 2020 och 2021. Nämnden har möjlighet att påverka och förbättra effektiviteten i denna del genom att så snart som möjligt sätta ut ett ärende till ett sammanträde när korrespondensen mellan parterna är avslutad. Denna tid ska som huvudregel vara högst 90 dagar och nämnden håller sig alltså med god marginal inom den tillåtna hanteringstiden, vilket visar på relativt snabba handläggningstider och hög effektivitet.

Under 2020 översteg hanteringstiden 90 dagar i knappt 5,5 procent av prövade ärenden under året. Under 2021 översteg hanteringstiden 90 dagar i 5,4 procent av de ärenden som prövades under året.

En anledning till att antalet ärenden där hanteringstiden överstiger 90 dagar har ökat under 2020 och 2021 jämfört med tidigare år är att pandemin har medfört längre handläggning efter sammanträdet på grund av att de flesta medarbetarna på kansliet har arbetat hemifrån. Trafikskadenämnden har utökat antalet sammanträden under 2022, vilket medför en utökad möjlighet att pröva ärenden och få ner hanteringstiden.

Att hanteringstiden ibland överstiger den tillåtna beror också på att färre sammanträden sätts ut under en del av sommaren då kansliets personal och Trafikskadenämndens ledamöter har semester och att det kan ta längre tid än vanligt att sätta ut ett visst ärende till sammanträde på grund av jäv för ledamöter i nämnden. I nämndens reglemente (i dess lydelse från och med den 16 april 2020) anges i 6 § att det i nämnden ska finnas ett tillräckligt antal ledamöter, dock högst 70. Antal

ledamöter uppgår i dagsläget till 68 stycken och det finns därför inte något nämnvärt utrymme för att förbättra effektiviteten genom att till exempel öka antalet ledamöter för att undvika jävsproblem. Vad gäller semestertider med ledig personal och färre sammanträden kan nämnden förbättra effektiviteten genom att vid behov se över antalet sammanträden under sommaren om det finns risk för att gränsen på 90 dagars hanteringstid överträds.

Den totala genomsnittliga hanteringstiden riskerar också att förlängas om nämnden vid sitt sammanträde finner att utredningen i ärendet behöver kompletteras eller att ärendet bör skickas till nämndens sakkunnigläkare för utlåtande. Nämndens uppgift är enligt 1 § i reglementet att verka för en enhetlig och skälig personskadereglering inom trafikförsäkringen. För att fullgöra den uppgiften och kunna pröva ett ärende i sak krävs ibland att utredningen kompletteras så att nämnden kan pröva ärendet utifrån ett fullgott underlag. Det är alltså inte alltid möjligt att låta tidsbegränsningar påverka detta. När ett ärende riskerar att överstiga 90 dagars hanteringstid informeras parterna om detta.

Av statistiken framgår att den övervägande delen av handläggningstiden i Trafikskadenämndens ärenden avser tiden för korrespondens mellan parterna. Nämndens möjlighet att påverka tidsåtgången i denna del är begränsad, eftersom det är parterna som styr hur länge skriftväxlingen pågår och vilket material och vilka kompletteringar de vill ge in. Det nämnden kan göra i denna del är att vid behov snabbt påminna en part som inte har svarat i enlighet med nämndens föreläggande.

Förfarandet i Trafikskadenämnden är kostnadsfritt och det går att ansöka om prövning både digitalt och per post. Ansökan och information om förfarandet finns på nämndens hemsida och nämndens kansli kan nås per telefon, e-post och brev.

Vid ansökan till Trafikskadenämnden krävs en ifylld ansökningsblankett samt försäkringsföretagets slutliga ställningstagande. Det är alltså fråga om ett enkelt ansökningsförfarande varför den sökande har tillgång till förfarandet utan att behöva företrädas av ett ombud. Den sökande ska dock ha möjlighet att företrädas av ett ombud om så önskas. Information om möjligheten att företrädas av ombud finns på hemsidan och lämnas till den sökande per e-post eller brev när en bekräftelse på ansökan skickas.

Om ansökan inte är komplett när ett ärende kommer in till Trafikskadenämnden skickas en begäran om komplettering till den sökande. I annat fall skickas ansökan till försäkringsföretaget för svar. När någon part inte har gett in en komplettering eller ett svar som behövs för att ärendet ska vara komplett och färdigt för prövning i nämnden påminner nämnden om svar snarast möjligt. När ansökan är komplett och försäkringsföretaget har svarat skickas information om svar och eventuell komplettering till den sökande som får möjlighet att ge in komplettering och/eller synpunkter. För att handläggningen inte ska dra ut på tiden anges att ärendet kommer att sättas ut till sammanträde om inga synpunkter kommer in. På så sätt underrättas parterna i tvisten så snart nämnden har tagit emot alla handlingar med relevant information rörande klagomålet. Därefter sätts ärendet ut till ett sammanträde för prövning. Den sökande har ändå alltid möjlighet att återkomma med kompletteringar ända fram till sammanträdet. Efter sammanträdet har den föredragande juristen en vecka på sig att skicka yttrandet till ordföranden för sammanträdet för översyn och eventuella korrigeringar. Som huvudregel har ordföranden en vecka på sig att se över och skriva under yttrandet och skicka tillbaka det till kansliet. Därefter expedieras yttrandet till parterna snarast.

Trafikskadenämnden strävar efter att en så stor andel som möjligt av alla ärenden ska hanteras digitalt. Huruvida handläggningen ska vara digital eller inte bestämmer den som ansöker om prövning vid ansökan till nämnden. Företrädare för försäkringsföretagen arbetar nästan uteslutande med digital handläggning. Med digital handläggning kan parterna snabbt ta del av nya handlingar som kommit in i ärendet via nämndens portal. Det innebär en effektivare hantering än att skicka handlingarna per post. Nämnden arbetar kontinuerligt med att utveckla den digitala hanteringen för en bättre, säkrare och effektivare handläggning av ärendena. Arbeta pågår med att kunna hålla nämndens sammanträden i endast digital form. Det innebär att också signeringen av nämndens yttranden så småningom ska göras digitalt, vilket innebär en säkrare och mer effektiv hantering i jämförelse med att yttranden ska skickas per post till och från nämndens ordförande.

Stockholm den 7 februari 2021



Ordförande

## Information från kansliet till rådsmöte den 14 mars 2022

1. Muntlig information om hur situationen ser ut framöver för nämnden och dess kansli efter den sk. återgången till det nya normala
2. Statistik

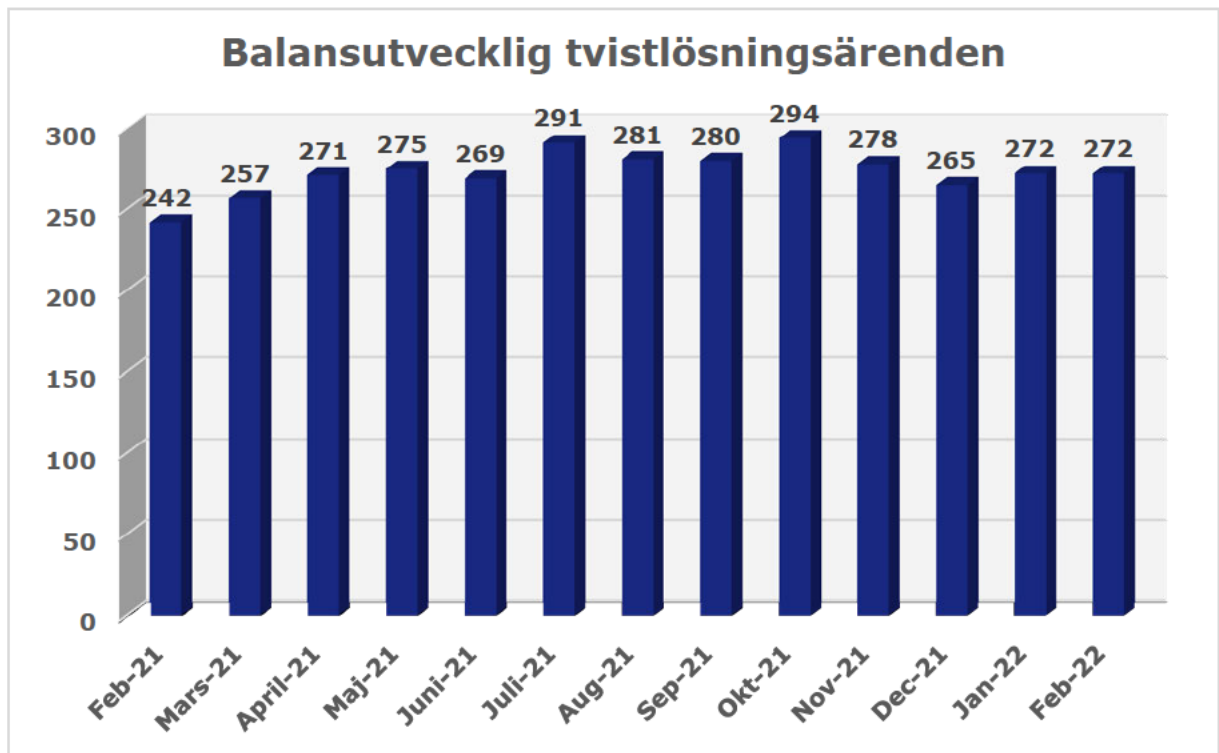
Den totala inströmningen av ärenden under årets första två månader har minskat med nästan 20 procent i jämförelse med samma period föregående år. Obligatoriska ärenden har minskat med 24 procent. Orsaken till denna kraftiga nedgång är inte känd. Tvistlösningsärenden har minskat med drygt sex procent. Hanteringstiderna (genomsnittet för de tre senaste månaderna) för framför allt obligatoriska ärenden har minskat ordentligt sedan i höstas. Hanteringstiderna för de ärenden som nu är utsatta ligger betydligt lägre, vilket indikerar att de ”officiella” hanteringstiderna kommer att fortsätta att gå ned framöver. För att framöver undvika att hanteringstiderna ökar efter kommande somrar kommer det att sättas ut fler sammanträden än vanligt under september månad.

Här nedan visas diagram över utvecklingen det senaste året för de båda ärendetyperna.

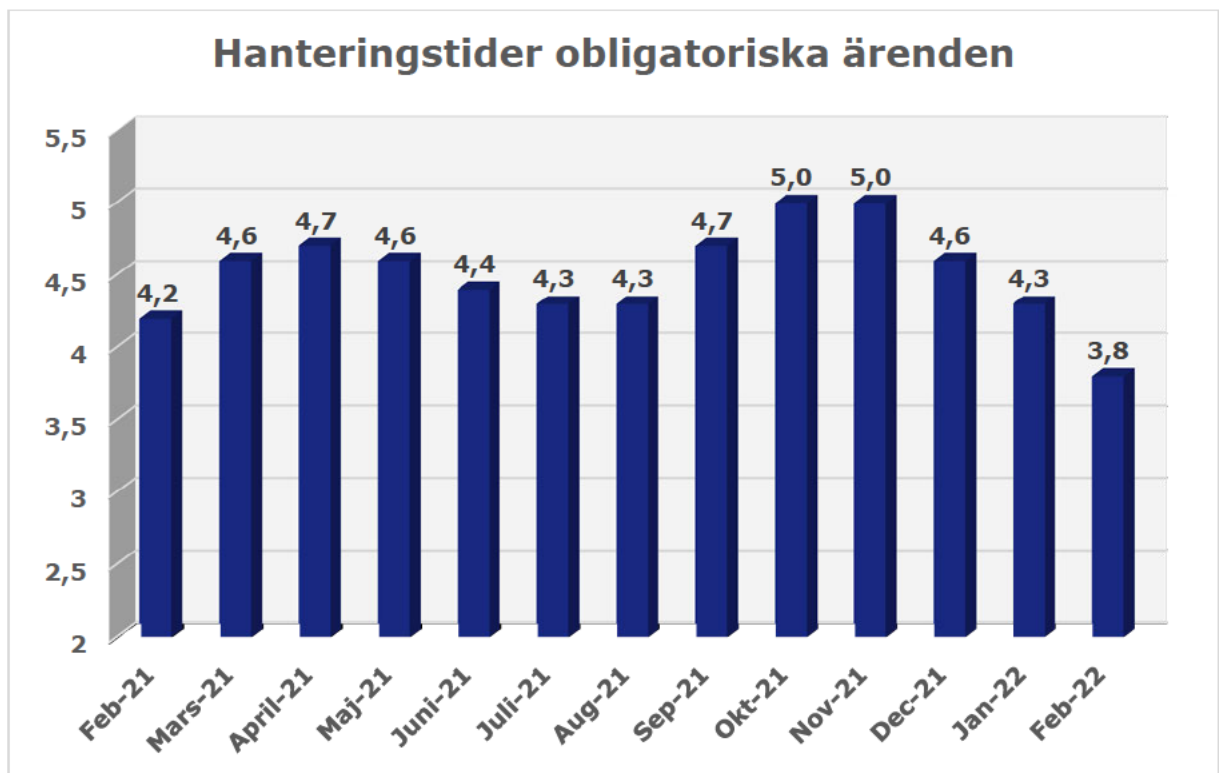
### 2.1. Ärendebalans obligatoriska ärenden



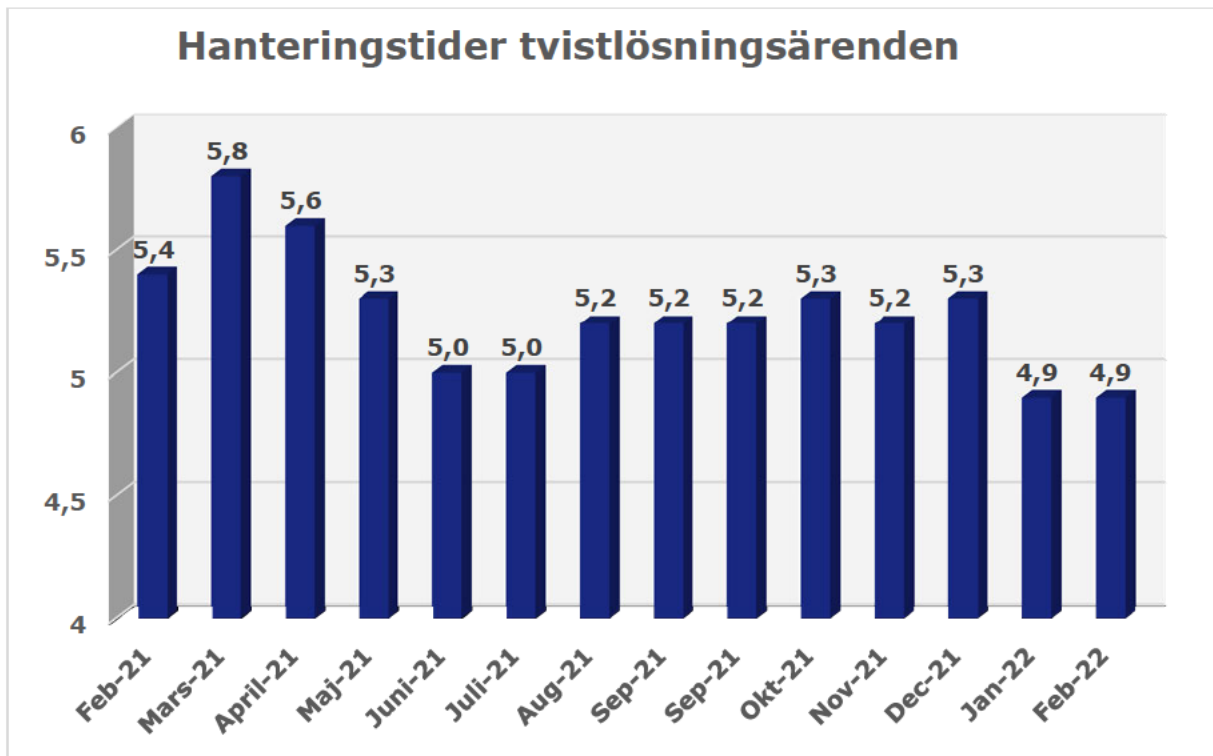
## 2.2. Ärendebalans tvistlösningsärenden



## 2.3 Hanteringstid obligatoriska ärenden (genomsnitt under de tre senaste månaderna)



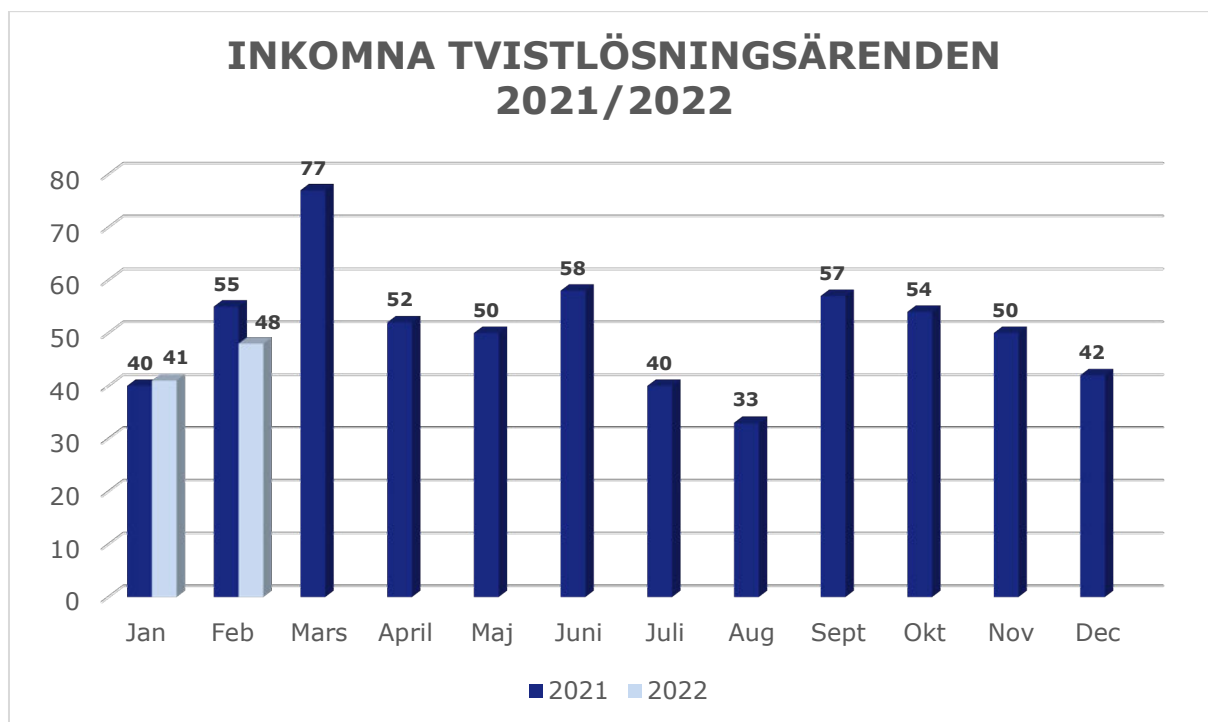
## 2.4 Hanteringstid tvistlösningsärenden



## 2.5 Inkomna obligatoriska ärenden



## 2.6 Inkomna tvistlösningsärenden



### 3. Information om det digitala arbetet i nämnden och dess kansli

Kansliets digitalisering fortgår enligt digitaliseringsplanen. Portalen tar emot fler och fler obligatoriska ärenden (nämndpromemorior och mindre akter) från bolagen. Kansliet har därför kunnat påbörja ett kravarbete för att förhoppningsvis kunna börja hålla sammanträden med digitalt material under 2022. Projektet att bygga två vyer för användare har fortlöpt och blev klart vid årsskiftet 2021/2022. Projektet med att kunna ta in större digitala akter via Hubben har pausats genom PSK. Kansliets kravarbete kommer emellertid fortlöpa även under 2022 genom kontakter med SFA:s interna grupp för detta arbete.

### 4. Pågående och kommande arbetsgrupper (utöver de som redan anges i dagordningen)

#### a. Pågående arbetsgrupper

- i. Barnsskadegruppen. Vid det senaste rådsmötet togs beslut om ett tilläggsdirektiv. Gruppen har påbörjat sitt arbete och kommer att presentera sitt förslag till rådsmötet i juni.
- ii. Merinvaliditetsgruppen. Gruppen har påbörjat sitt arbete och kommer att presentera sitt förslag under 2022
- iii. Anspänning i arbete gruppen. Gruppen har påbörjat sitt arbete och kommer att presentera sitt förslag till rådsmötet i juni.

5. Nytt systemstöd vid beräkning av pensionsförlust

Projektledaren har tillsammans med den utsedda arbetsgruppen haft ett antal möten och workshops. Projektledaren rapporterar regelbundet till styrgruppen och har haft möte med nämndens referensgrupp. Förhoppningen är att referensgruppen ska kunna avrapportera till rådet vid junimötet och att styrgruppen därefter kan fatta beslut om att gå vidare med projektet utifrån arbetsgruppens/referensgruppens förslag.

6. Sekretessförbindelser för nämndens ledamöter

Arbetet pågår och förhoppningen är att ett färdigt förslag ska kunna läggas fram till rådet vid junimötet.

7. Nämndens kunskapsbank

Den slutliga GDPR-kontrollen och uppdateringen av de olika områdena är nu färdiga. Kunskapsbanken har blivit tillgänglig för ledamöterna från och med den 10 januari 2022.

8. Ingivet material vid prövning av digitala ärenden

Vid rådsmötet i september beslutades att tillsätta en arbetsgrupp för att utreda vilka handlingar som rör redan prövade frågor och som därför inte behöver ges in till nämnden vid kommande prövningar. Med hänsyn till personalbrist på kansliet beslutades att arbetet skulle påbörjas först efter det att arbetsgruppen om arbete efter 65 år slutfört sitt arbete och rådet tagit beslut om detta. Då det arbetet nu är slutfört kommer kansliet till rådsmötet i juni att ta fram ett förslag till direktiv för rådet att ta ställning till.

