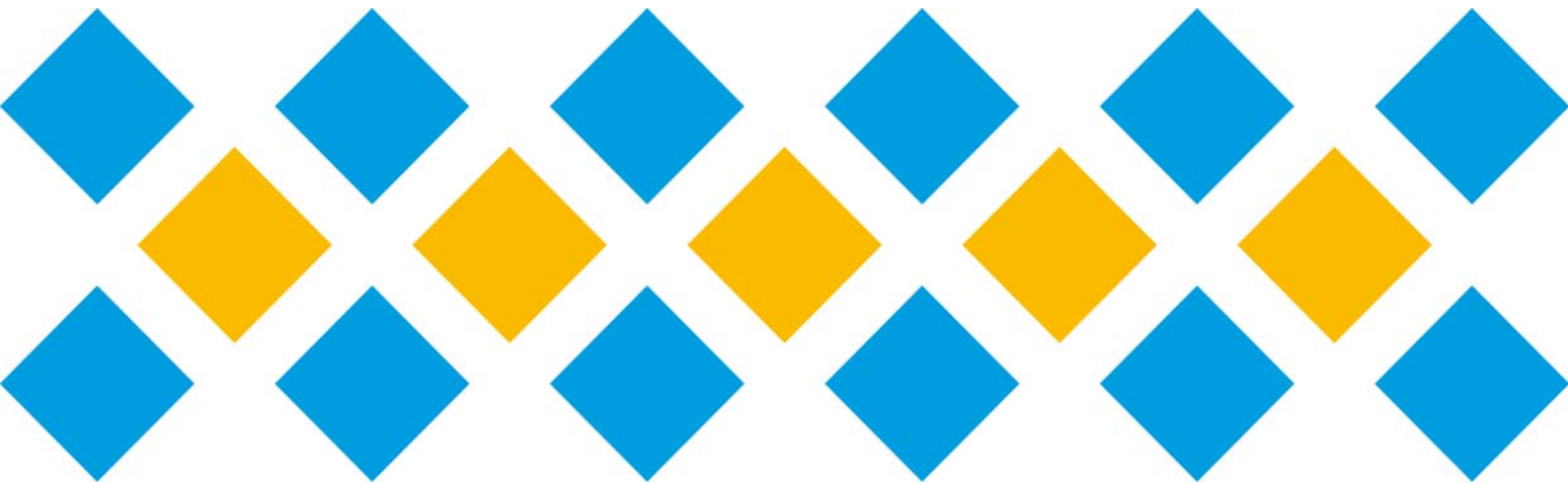




# Personskadeersättning vid trafikskada i Sverige

(Personskadeersättning på skadeståndsrättslig grund)



Med denna broschyr vill vi försöka beskriva något om huvuddragen i personskadeersättning vid trafikskada i Sverige. Framställningen tar särskilt sikte på vad som särskiljer svensk ersättningsrätt från rättssystem i andra länder. Vad är det som är svårt att förstå för en tysk, fransman eller engelsman och som därför leder till missförstånd och osäkerhet om rätt ersättningsnivå?

I broschyren beskrivs således vad som är karaktäristiskt för svensk ersättningsrätt och särskilt då den skall tillämpas på en skadad person som bor utanför Sverige. Som det skall visa sig blir den svenska trafikskadeersättningen (skadeståndet) till sitt innehåll bestämd av den skadades förhållanden i hemlandet. Även om svensk skadeståndsrätt tillämpas påverkas dess innehåll av utländsk lagstiftning inom socialförsäkring, arbetsrätt m.m.

För främmande ögon kan särskilt följande särdrag framhållas

- Personskadan regleras i första hand av trafikförsäkringen för det fordon i vilket den skadade färdats
- Ersättningen utges på objektiv grund
- Föraren är även ersättningsberättigad oavsett vållande
- Skaderegleringen sker i två etapper. Först den akuta sjuktiden och därefter den permanenta invaliditetstiden.
- Full ersättning utges, efter avdrag för samordningsförmåner, för skadebetingad ekonomisk förlust.
- Den ideella ersättningen är splittrad på tre skilda poster – sveda och värk, lyte och men samt kostnader och olägenheter.
- Ersättning för framtiden avseende inkomstförlust utges vanligen i form av livränta och den ideella ersättningen i form av ett engångsbelopp.
- Ersättning för invaliditetstid prövas av en objektiv och särskilt inrättad Trafikskadenämnd

Om ett motpartsfordon helt eller delvis är vållande till olyckshändelsen återkrävs utgiven ersättning från trafikförsäkringen för motpartsfordonet. Detta innebär att ersättningsansvaret och skadekostnaderna fördelas mellan inblandade fordons trafikförsäkringsgivare på traditionellt sätt.

Det är dock till det "egna fordonets" trafikförsäkringsbolag man vänder sig med krav på ersättning för personskada medan skadan på fordonet regleras av eventuell vållande motparts trafikförsäkring.

För oskyddade trafikanter, cyklister och fotgängare, gäller att man, oavsett vållande, vänder sig till inblandat motorfordons trafikförsäkring. Ersättning utgår på objektiv grund.

## Trafikförsäkringsföreningen

Trafikförsäkringsföreningen är den svenska gröna kort byrån. Enligt trafikskadelagen TSL och det internationella gröna kortavtalet representeras ett utlandsregistrerat motorfordons trafikförsäkring vid skadefall i Sverige av TFF.

Som internationell grönkortbyrå representerar TFF det utländska fordonets trafikförsäkringsbolag och har att för det bolagets räkning reglera skadefall i Sverige och med tillämpning av svensk rätt. Svensk lag och rättspraxis bestämmer därmed vållande och ersättningsbeslut liksom hur ersättningen framräknas. Mer om detta nedan.

Enligt det internationella avtalet kan TFF uppdra åt ett svenskt försäkringsbolag att representera ett visst utländskt bolag. Detta är ganska vanligt. Skaderegleringen sköts då av det svenska bolaget.

Vid skada i Sverige gäller för skadelidande från annat EES-land särskilda regler om skaderegleringen i enlighet med det 4:e Motorfordonsförsäkringsdirektivet, skaderegleringen kommer att ske i den skadades hemland genom en särskilt utsedd skaderegleringsrepresentant.

Bilister med fordon registrerade i europeiska och utomeuropeiska länder som inte tillhör ”gröna kortsystemet” måste vid EES-områdets yttergränser teckna gränsförsäkring eller förete grönt kort från något land som tillhör systemet. Försäkringen omfattar bara trafikförsäkring och gäller förutom i Sverige också i hela EES-området inklusive Schweiz. För Danmark, Finland, Norge och Sverige finns en gemensam gränsförsäkringspool, E-poolen. Förutom tullen i varje land kan också respektive lands byrå utställa gränsförsäkring. Försäkringen är giltig i högst 1 år. Försäkringen kan i sällsynta fall förlängas och tullverket beslutar om detta.

Vid inträffad skada här i landet med fordon som är gränsförsäkrat, handhar TFF skaderegleringen. Är föraren av det gränsförsäkrade fordonet vållande betalar TFF skälig trafikskadeersättning till motparten. Vid handläggningen skall konstateras att giltig gränsförsäkring finns på skadedagen.

Utöver att vara internationell byrå har TFF andra funktioner som anges i den svenska trafikskadelagen. TFF står trafikförsäkringsansvaret även för skador som orsakas av oförsäkrade eller okända motorfordon. Detta gäller såväl person- som saksador. Följande skadefall regleras således av TFF.

1. Skador med utlandsregistrerade motorfordon.
2. Skador med oförsäkrade motorfordon.
3. Skador med okända motorfordon.

## Svensk rätt

När trafikskadan inträffat i Sverige är svensk rätt och svensk rättspraxis tillämplig. Ersättningsfrågan avgörs med tillämpning av den svenska trafikskadelagen. Hur ersättningen sedan bestäms och framräknas framgår av den svenska skadeståndslagen till vilken trafikskadelagen hänvisar. Skadeståndslagen är emellertid mycket översiktlig varför rättspraxis får tillgripas som vägledning. Därutöver styrs innehållet i ersättningsrätten i mycket hög grad av Trafikskadenämnden. Mer om detta nedan.

## Akut sjuktid---invaliditetstid

För att förstå skaderegleringen är det väsentligt att inse att denna sker i två etapper. Först fastställs ersättning för en tidsperiod kallad *akut sjuktid*. Med detta begrepp menar man tiden från skadefallet fram till dess den skadades medicinska situation stabiliserats, förhoppningsvis genom att helt tillfriskna eller till att kvarstående felställningar, rörelseinskränkningar eller andra kvarstående skadebesvär är mer eller mindre permanenta och kan beräknas bli så även i framtiden. Ofta anges invaliditeten vara temporär dvs att från den akuta sjuktidens slut föreligger en mätbar och i procent angiven invaliditet under viss tid t.ex. två år, varefter ny medicinsk bedömning får göras. Invaliditetsgraden anses definitiv då den medicinska situationen stabiliserats i sådan grad att kvarstående besvär är permanenta och överblickbara. (Situationen sägs då vara stationär.)

Kvarstående besvär åsätts en svensk invaliditetsgrad på 1 – 99 %. Eventuell annan utländsk gradering saknar relevans i den svenska skaderegleringen.

Den akuta sjuktidens längd är mycket varierande beroende på skadans art och därmed sammanhängande behandling och läkningstid. Ofta rör det sig om några månader upp till ett år. Det förekommer dock betydligt längre tidsperioder.

Invaliditetsgraderingen har naturligtvis betydelse för den totala ersättningsnivån, men inte alls i den utsträckning som i många andra rättssystem. Detta beroende på att den ekonomiska invaliditeten ersätts fullt ut även om den medicinska invaliditeten kan vara begränsad. Den medicinska invaliditetsgraden har egentligen bara betydelse för fastställande av den ideella ersättningen.

## Ersättning under den akuta sjuktiden

Det finns flera orsaker till varför man delar upp skaderegleringen i två etapper.

Ersättning under akut sjuktid omfattar kostnader, inkomstförlust samt sveda och värk. Sistnämnda ersättningspost utgör en av de tre ersättningsposter som utgår för ideell skada. Med sveda och värk avses lidande under läkningstiden och ersättningens storlek beror på skadans art, behandling och den akuta sjuktidens längd. Hjälpstabeller för beräkningen finns utgivna av Trafikskadenämnden som omnämns nedan.

Ersättningen för akuttid regleras av berört fordons trafikförsäkringsgivare utan att Trafikskadenämnden behöver höras. Vid missnöje kan dock yttrande begäras av nämnden.

Den skadades kostnader för medicin, sjukvård, resor till läkare mm ersätts normalt. Därutöver kan det naturligtvis föreligga andra skadebetingade kostnader som är ersättningsbara.

Vid bestämmande av ersättning för inkomstförlust utgår man från vilket bortfall av arbetsinkomst som skadefallet medfört. Från detta avräknas inkomstersättning i form av sjukpenning, arbetsskadeersättning eller liknande ersättning från socialförsäkringen. Vidare avräknas eventuell sjuklön från arbetsgivare och eventuell annan ersättning som utges pga kollektivavtal eller som eljest arbetsgivaren betalat. För skadelidande bosatt utanför Sverige kan försäkringsersättningen ibland vara skattefri och i så fall beaktas detta genom att ersättning lämnas för nettoförlusten. Då nu angivna avdrag gjorts får man den skadeståndsrättsliga och ersättningsbara förlusten.

## Ersättning under invaliditetstid

Om den medicinska invaliditeten uppgår till 10 % eller mer är försäkringsbolaget skyldigt att insända ärendet till Trafikskadenämnden för prövning av ersättning under invaliditetstid. Nämndsprövning kan även aktualiseras i andra fall. Se nedan. Även nu uppkommer frågan om vilka skadebetingade kostnader och inkomstförluster som skadebesvären medför och som kan beräknas för framtiden. Beräkningarna görs i årsbelopp. Beträffande inkomstförluster avräknas utgående pensionsbelopp och liknande. Vid eventuell skattefrihet för utomlands boende skadelidande beaktas detta genom att nettoförlusten ersätts. I Sverige ersätts normalt inkomstförlusten genom fastställande av en årligen beräknad livränta att utgå till normal pensionsålder med viss reduktion därefter.

Enligt skadeståndslagen skall ersättningen utges i form av livränta om ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning. Ersättningen kan dock utges som ett kapitaliserat engångsbelopp om särskilda skäl talar för detta. Sådana särskilda skäl bör kunna anses föreligga om den skadade är främmande medborgare och bosatt utanför Sverige. Genom utgivande av ett kapitaliserat engångsbelopp undviks att livräntan urholkas genom valutaförändringar och nationell inflationsförlust. Lagenligt måste nämligen livräntan placeras och utbetalas från Sverige. Ett annat skäl som talar för engångsbelopp är att denna ersättningsform är det normala i flertalet länder.

Även efter det att ersättning avgjorts slutligt genom avtal eller dom, kan ersättningsfrågan omprövas, om förhållandena som låg till grund för ersättningen har förändrats väsentligt.

Avsevärda skadebetingade merkostnader för vård, medicin etc kan också kompenseras genom en sk kostnadslivränta vilken i dessa fall också kan innefatta ersättning för olägenheter i övrigt. Ytterligare information lämnas nedan.

Ersättning för fysiskt och psykiskt lidande av bestående art utgår i form av lyte eller annat stadigvarande men samt särskilda olägenheter i följd av skadan. Tillsammans med ersättning för sveda och värk utgör detta svensk ideell ersättning vid personskada i följd av trafikolycka. Vid dödsfall finns ytterligare en ersättningspost vilken kommenteras under ”Ersättning vid dödsfall”.

## Ersättning för ideell skada

Som redan angivits är det svenska ersättningssystemet i denna del komplicerat och för personer med kännedom om andra rättssystem även svårbegripligt. Naturligt nog görs en jämförelse med hemlandets ersättning. Som tidigare nämnts regleras den akuta sjuktiden först och trafikförsäkringen lämnar då erbjudande om ersättning för sveda och värk. Det erbjudna beloppet kan då stundom förefalla lågt t.ex vid jämförelse med tysk ersättningsnivå. Man glömmer då att i ett senare skede regleras ersättning för lyte och men samt därtill ”särskilda olägenheter”. Vid en jämförelse med andra länders ersättning måste man ha detta i åtanke och jämförelsen bör göras med utgångspunkt från vad den svenska ersättningen ger totalt för ideell skada. Tidigare har gällt att ersättning för anspänning i arbete och olägenheter i övrigt (i den dagliga livsföringen och fritidsaktiviteter) beräknats särskilt. I skador inträffade fr o m 1 januari 2002 ingår vissa schablonbelopp avseende dessa ersättningsposter i ersättningstabellerna för men medförande att det är enklare att bilda sig en uppfattning om den totala ersättningsnivån. Även efter det att ersättning avgjorts slutligt genom avtal eller dom, kan ersättningsfrågan omprövas, om förhållandena som låg till grund för ersättningen har förändrats väsentligt.

Ersättning för lyte och men har ovan berörts och avser invaliditetstid från akuttidens slut och för framtiden. Med lyte avses följder av skadan i form av ärr, felställningar och andra kosmetiska defekter. I den praktiska skaderegleringen jämförs fotografier av den skadades ärr med referensfotografier från avgjorda ärenden i Trafikskadenämnden. Ersättningsnivån finns angiven i en särskild tabell framtagen av Trafikskadenämnden. Man beaktar rörelseinskränkning eller funktionsnedsättning av syn, tal, hörsel, lukt och smak mm.

Med begreppet ”särskilda olägenheter” avses idag främst stora besvär (anspänning) i arbetet utöver vad som ingår i lyte och mentabellen. När en trafikskadad med en skadebetingad invaliditet återgår i arbete medför detta ofta att arbetet i och för sig kan skötas på ett fullgott sätt, men att skadelidande utför arbetet under mer eller mindre påtaglig anspänning. Fråga kan vara om värk, uttrötthet som medför att fritid i ökad utsträckning behövs för vila m.m.

Det är här fråga om en ideell ersättning som på mer subjektiv grund tar hänsyn till den skadades situation och förhållanden i yrkesarbete m.m. Detta till skillnad från ersättningsformerna sveda och värk samt lyte och men där de objektiva skadeföljderna dominerar.

Den skadades ålder saknar betydelse vid fastställande av ersättning för sveda och värk. Detta till skillnad från lyte och men samt ”särskilda olägenheter” där yngre personer

får högre ersättning än äldre. Detta givetvis beroende på att en yngre person har en längre levnad med sina skadebesvär. Det bör även påpekas att all ideell ersättning utgår på objektiv grund till samtliga kategorier trafikskadade. Det behöver således inte styrkas vållande på en motpart.

## Jämkning av personskadeersättning

Personskadad förare av motorfordon kan dock få ersättningen reducerad, den vanligaste situationen är att han gjort sig skyldig till rattfylleri i kombination med vårdslöshet i trafik. Jämkning kan också ske om han medverkat till skadan genom grov vårdslöshet eller med uppsåt. Väsentliga vårdkostnader tillgodoses dock och ersättning för inkomstförlust jämkas till 90 % av tänkt inkomst som oskadad. Ersättningens sociala funktion väger tungt.

## Ersättning vid dödsfall

Ersättning utges för begravningskostnad och i skälig omfattning annan kostnad till följd av dödsfallet samt för förlust av underhåll. För skadefall inträffade efter 1 januari 2002 skall ersättning utgå för personskada som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära. Ersättning lämnas för normala kostnader avseende begravning och gravsten. Därtill kan ifrågakomma skälig ersättning för de närmast anhörigas resor. Viss ersättning för sorgkläder kan också aktualiseras. Om den avlidne saknar anknytning till Sverige kan ersättning för transport och begravning i hemlandet även ifrågakomma. Vad som är normal begravningskostnad bedöms bl.a. med hänsynstagande till religion och sedvänja.

Efterlevande som har laglig rätt till underhåll av den avlidne eller eljest var ekonomiskt beroende av denne kan få ersättning vid förlust av underhåll. Ersättningen skall tillsammans med egen inkomst och förmåner som t.ex. pensioner och liknande, ge den efterlevande samma ekonomiska situation som om olyckan inte hade hänt. Det bör framhållas att fråga skall vara om ett faktiskt underhållsbehov. Normalt utges underhåll i form av årligen fastställd livränta. Till främmande medborgare boende utanför Sverige kan av samma skäl som tidigare anförts, ersättningen omvandlas till ett kapitaliserat engångsbelopp.

## Trafikskadenämnden

I Sverige är personskadeersättning vid trafikskador sällan föremål för domstolsprövning. Detta beror på att det finns en särskild skaderegleringsnämnd, Trafikskadenämnden. I denna bedöms och beräknas för den skadelidande mer betydande ersättningsfrågor.

Enligt lag skall samtliga trafikförsäkringsbolag samt TFF upprätthålla och bekosta Trafikskadenämnden även kallad TN.

Stadgarna för TN fastställs av Regeringen, som även utser rättsbildad ordförande. Det finns även vice ordföranden som är jurister. Vidare lekmannarepresentanter från intresseorganisationer och ledamöter från försäkringsbolagen. Sammansättningen är

sådan att utomstående - ej knutna till försäkringsbranschen -har majoritetsinflytande vid behandling av ärenden. De yttranden som TN avger är endast rådgivande för parterna. Även då yttrande föreligger har skadelidande rätt att få sitt ärende prövat av domstol. TN utövar i praktiken ett mycket starkt inflytande på ersättningsrättens innehåll. Alla skadeärenden prövas inte av TN. I följande fall är dock försäkringsbolagen skyldiga att inge ärenden till nämnden:

1. Fråga om underhållsersättning efter avliden
2. Ersättning under invaliditetstid då den medicinska invaliditetsgraden uppgår till minst 10 % eller att den årliga inkomstförlusten uppgår till minst 50% av basbeloppet, basbeloppet är ett indexreglerat belopp som används i socialförsäkringssystemet. Det innebär att även låga invaliditetsgrader med höga inkomstförluster blir föremål för prövning men det är mindre vanligt.
3. Omprövning av livränta eller engångsbelopp i vissa fall
4. Om den skadelidande begär det skall bolaget hänskjuta även andra frågor om ersättning för personskadan till nämnden. Förfarandet i TN är skriftligt. Bolaget insänder skadeakten samt sammanfattar utredningsmaterialet i en särskild PM med bilagor, vilken den skadade och dennes ombud först tagit del av. Principen är att den skadelidande och bolaget bör vara överens om utredningsmaterialet som skall utgöra underlag för nämndens bedömning.

Jämfört med andra länder är den svenska skaderegleringen mycket utdragen och detta förklaras av ersättningssystemets uppbyggnad inte minst genom samordningen med socialförsäkringen och tanken på att all förlust skall grundligt utredas och framtiden kunna överblickas. Således uttalar sig TN ofta bara över en begränsad tidsperiod. Ärendet blir då föremål för flera behandlingar i TN och skaderegleringen kan inte slutföras på flera år.

## Ombudskostnader

I svårare ärenden kan den skadade behöva hjälp av sakkunnigt ombud, vanligen då advokat. Då ersättningsbar skada föreligger svarar trafikförsäkringen (efter prövning) för nödvändiga och skäliga ombudskostnader. Ersättning för ombudskostnader lämnas för skälig tidsåtgång och högst enligt viss timkostnadstaxa som tillämpas i Sverige. Med denna konstruktion är ersättningen till ombudet i princip fristående från personskadeersättningens storlek och de skadade skall inte heller vidkännas att han skall behöva använda sin ersättning för att betala ombudskostnader.

Nu angivna principer tillämpas även beträffande utländska advokaters arbete. Eftersom skaderegleringen sker med tillämpning av svensk rätt och svensk ersättningspraxis erbjuds han hjälp av svensk advokat som då är insatt i ersättningssystemet. För skadad som bor utanför Sverige kan det naturligtvis ligga nära tillhands att anlita en advokat i sitt hemland, men några sakliga skäl för detta kan inte anföras mot trafikförsäkringen. Således får den utländske advokaten finna sig i att hans arvode bedöms enligt svenska normer.

## Preskription

Enligt trafikskadelagen skall den som vill bevaka sin rätt till trafikskadeersättning väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordran kunde göras gällande. Fordran kan vara uppdelad i sveda och värk, lyte och men, inkomstförlust, kostnader och olägenheter och framställas vid olika tidpunkter, alltefter kännedom om fordringarna erhålles. När försäkringsbolaget har förklarat att slutlig ställning tagits i ersättningsfrågan har den skadade alltid 6 månader på sig att väcka talan.

## Omprövning

Då ärendet slutreglerats finns en begränsad rätt till omprövning. Ersättningsfrågan kan enligt skadeståndslagen (5 kap 5§) omprövas om förhållandena som legat till grund för ersättningsbestämmande väsentligen har förändrats. Från att tidigare endast omfattat ersättning för förlust av inkomst och underhåll, gäller omprövningsrätten i inträffade skador fr.o.m 2002 alla former av ersättning, således även kostnader och ideell ersättning. När skadan slutligt har reglerats förfaller eventuell rätt till ytterligare ersättning om inte den skadade på nytt tagit kontakt med reglerande bolag inom 3 år från kännedomstidpunkten och senast 10 år från denna tidpunkt.