



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Peter Ek

Ansvarsfördelning vid trafikolyckor  
med motordrivna fordon

Examensarbete  
20 poäng

Handledare  
Professor Bertil Bengtsson

Ämnesområde  
Skadeståndsrätt

Termin  
Vårterminen 2003

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>1</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>2</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>3</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	5
1.3 Forskningsläge	5
1.3.1 Reparation	5
1.3.2 Prevention	6
1.3.3 Kostnadsplacering	7
1.4 Avgränsningar	8
1.5 Metod och material	8
1.6 Terminologi	9
1.7 Kapitelöversikt	10
<b>2 STRIKT ANSVAR</b>	<b>11</b>
2.1 Historisk utveckling	11
2.2 Rättspolitiska skäl	12
2.3 Rättstekniska skäl	12
<b>3 BILTRAFIKLAGSTIFTNING</b>	<b>14</b>
3.1 Äldre rätt	14
3.2 Nuvarande trafiklagstiftning	15
3.3 TSL:s uppbyggnad	16
<b>4 ANSVARSFÖRDELNING VID TRAFIKSKADOR</b>	<b>17</b>
4.1 Allmänt	17
4.2 Personskador	17

4.3 Sakskador	19
4.4 Kollisionsskador med motordrivna fordon	20
4.5 Olika trafikskadesituationer	22
4.5.1 Kollision mellan motordrivna fordon	22
4.5.2 Kollision mellan motordrivet fordon och spårfordon	23
4.5.3 Kollision mellan motordrivet fordon och cykel	24
4.5.4 Kollision mellan motordrivet fordon och fotgängare	25
4.5.5 Kollision mellan motordrivet fordon och hund	26
4.5.6 Kollision mellan motordrivet fordon och häst	27
4.5.7 Kollision mellan motordrivet fordon och luftfartyg	28
<b>5 ANSVARSFÖRDELNING I FLERHETSFALL</b>	<b>29</b>
5.1 Solidariskt ansvar	29
5.2 Solidariskt ansvar i TSL	31
<b>6 JÄMKNINGSMÖJLIGHETER I TSL</b>	<b>34</b>
6.1 Allmänt om medvållande	34
6.2 Medvållande till personskada	35
6.3 Medvållande till sakskada	39
<b>7 TRAFIKFÖRSÄKRINGSGIVARES REGRESSRÄTT</b>	<b>42</b>
7.1 Regressrätt vid strikt ansvar	42
7.2 Regresser enligt TSL	43
7.2.1 Regress mot förare	43
7.2.2 Regress mot flera solidariskt skadeståndsskyldiga	45
7.2.3 Övriga regresser enligt TSL	46
<b>8 AVSLUTNING</b>	<b>48</b>
<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>50</b>
<b>RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>	<b>52</b>

# Sammanfattning

Trafikskadelagen bygger på uppfattningen att trafik med motordrivna fordon är en särskilt riskfylld verksamhet och att de som utövar sådan verksamhet bör stå för skadorna i trafiken. Trafikförsäkringen är utformad som en no-fault-försäkring, vilket medför att rätten till ersättning inte är beroende av att någon kan göras ansvarig för skadan. Reglerna i trafikförsäkringen är utformade så att det i slutändan är fordonsägarkollektivet som får svara för de skador som biltrafiken medför. Ansvaret vänder enligt reglerna i TSL tillbaka till trafikförsäkringen. Detta framgår genom de regler om s.k. kanalisering som finns i TSL. Kostnaden för en skada ska slutligen hamna på den vållande partens trafikförsäkring.

Vid personsador på förare eller passagerare utgår alltid trafikskadeersättning från det egna fordonet. Ersättning för personsador som drabbar annan än förare och passagerare, kan utkrävas från vilket fordon som helst som var inblandat i händelsen. Ersättningsansvaret för trafikförsäkringen är strikt, men den skadelidande kan få sin trafikskadeersättning jämkad. Personskadeersättning kan jämkas om den skadelidande medverkat till skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Jämkningsbeloppet fastställs efter en skälighetsbedömning där man tar hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

För s.k. kollisionsskador som uppkommit genom trafik med motordrivna fordon gäller ett culpaansvar kombinerat med ett ansvar för bristfällighet på fordonet. För kollisionsskadornas del gäller alltså ett culpaansvar i stället för strikt ansvar, som annars är huvudregeln i TSL. För att kunna avgöra om vållande finns på någon sida i kollisionsfall blir det normalt fråga om en jämförelse mellan den oaktsamhet som förekommit på ömse sidor. Trafikskadeersättning kan jämkas om vållande i samband med förandet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan eller om bristfällighet på det skadade fordonet har förekommit.

Trafikförsäkringsgivarens regressrätt är begränsad enligt TSL. Regresskrav mot förare kan ske om denne vållat skada uppsåtligt, genom grov vårdslöshet eller på grund av vårdslöshet i samband med rattfylleribrott. Om flera är solidariskt skadeståndsskyldiga för en och samma skada ska trafikskadeansvaret fördelas efter en skälighetsprövning. Den slutliga fördelningen styrs enligt TSL 22 och 23 §§.

Slutsatsen blir att TSL och dess möjligheter att fördela trafikskadeansvaret efter skälighet, i den mängd olika trafikskadesituationer som kan uppstå, är väl anpassat för att ta hänsyn till de reparations- och preventionshänsyn och de socialförsäkringsrättsliga tankar som ligger till grund för trafikskadelagstiftningen.

# Förord

Jag vill framföra ett varmt tack till min handledare professor Bertil Bengtsson för sina värdefulla kommentarer och goda råd under arbetets gång.

Ett särskilt stort tack vill jag rikta till min sambo Liselotte, som har korrekturläst uppsatsen och som har uppmuntrat och stöttat mig under arbetet med uppsatsen.

Jag vill även tacka Marcus Pihl och Jesper Anderberg som har gjort ett ovärderligt arbete med att läsa uppsatsen och som har kommit med många förslag till förbättringar.

# Förkortningar

ARN	Allmänna Reklamationsnämnden
BAL	Bilansvarighetslagen
FAL	Lagen (1927:77) om försäkringsavtal
FFR	Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt
JT	Juridisk Tidskrift vid Stockholms universitet
NJA	Nytt juridiskt arkiv avdelning 1
Prop	Proposition
RFS	Rättsfall försäkring och skadestånd
RH	Rättsfall från Hovrätterna
RÖ 97	Regressöverenskommelsen av 1997
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TR	Tingsrätt
TFL	Trafikförsäkringslagen
TSL	Trafikskadelagen (1975:410)

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Vid en kollisionsskada mellan två bilar eller en kollision mellan två andra trafikmedel är det vanligt att någon form av ersättning utbetalas av försäkringsbolagen. En svårighet ligger i att besvara frågan om hur den slutliga kostnadsfördelningen ska ske försäkringsbolagen emellan eller mellan skadevällare och skadelidande. Detta aktualiserar ett antal frågeställningar kring hur lagstiftaren har valt att reglera problemet i trafikskadelagstiftningen.

I uppsatsen kommer att jag att redogöra för den reglering som finns i trafikskadelagen vad gäller kollisionsskador. Jag kommer att undersöka hur ansvaret fördelas vid trafikolyckor där ett motordrivet fordon är inblandat och då hur ansvaret regleras vid de s.k. kollisionsskadorna. I samband med detta kommer jag även att undersöka hur förhållandet strikt ansvar - culpaansvar påverkar ansvarsfördelningen.

För att kunna belysa denna skillnad mellan strikt ansvar och culpaansvar är det viktigt att teckna bakgrunden till hur reglerna för strikt ansvar ser ut idag.

De svenska skadeståndsreglerna har utvecklats i nära samband med straffrätten. I de medeltida lagarna var boten det som närmast motsvarade dagens skadestånd. Boten var ett mellanting mellan skadestånd och straff. Även i 1734 års lag fanns ett botsystem och detta system upphörde att gälla först på 1800-talet. Kopplingen mellan skadestånd och straff fortsatte genom 1864 års strafflag. I lagen fanns en bestämmelse om att när en skada som någon genom brott tillfogat annan, så skulle den ersättas av den som begått brottet, vare sig brottet begåtts med uppsåt eller genom vållande. Denna regel i strafflagen kom till oberoende av någon äldre svensk tradition.<sup>1</sup> Efter påverkan från internationellt håll blev den dominerande skadeståndsregeln i svensk rätt culparegeln. Denna regel var den dominerande principen för ersättning av sak- och personskada på kontinenten vid mitten av 1800-talet. Regeln återfinns bland annat i den franska Code civil (1804) och Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch für das Kaiserthum Österreich (1811). Culparegeln utvecklades efter förebild från romersk rätt.<sup>2</sup>

I svensk rätt kan man för skadeståndsrättens del urskilja två utvecklingslinjer i lagstiftningen före skadeståndslagen (1972:207), SkL. Den ena tog sikte på förutsättningarna för att skadestånd skulle utgå i speciella situationer och innebar lagstiftning där culpaansvaret skärptes. De områden som berördes var järnvägstrafiken, biltrafiken och luftfarten. Den andra gällde samord

---

<sup>1</sup> Hellner och Johansson (2000): Skadeståndsrätt 6 uppl, s. 27.

<sup>2</sup> Ibid. s. 28.

ningen mellan skadestånd och försäkring. Lagstiftningen är till stor del inaktuell idag. Idag finns samordningen mellan skadestånd och socialförsäkringen reglerad i SkL 5:3.<sup>3</sup>

Jag återkommer till det strikta ansvarets utveckling i kapitel 2.

## 1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur ansvaret fördelas vid olika typer av trafikskador med motordrivna fordon. Framför allt kommer jag att utgå från att den ena parten har strikt ansvar enligt trafikskadelagen (1975:1410). Det som kommer att undersökas är hur ansvaret fördelas vid kollisionsskador. Jag kommer också att beskriva de faktorer som påverkar den slutliga ansvarsfördelningen mellan två eller flera parter. I samband med detta kommer jag även att undersöka hur ansvaret på verkas av att ett motordrivet fordon kan ha både strikt ansvar och culpaansvar vid en skada. Här blir det naturligt att undersöka vilka regler som gäller avseende medvållande till skada, jämkning och regresser.

För att kunna belysa området kommer jag att sammanföra trafikskadeansvaret med skadeståndsansvaret.

## 1.3 Forskningsläge

Det har skrivits mycket om det strikta ansvaret och trafikskadeansvaret i den svenska doktrinen. Diskussionen har bland annat gällt på vilken grund ersättningssystemet ska vara utformat. Åsikterna om ett skadeståndsansvar ska bygga på preventiva eller reparativa hänsyn är delade. Jag ska nedan redogöra kortfattat för de olika åsikterna.

### 1.3.1 Reparation

Skadeståndet sägs ha ett reparativt syfte. Genom att den skadelidande får ersättning med ett belopp i pengar när han lidit en förlust, så bidrar skadeståndsreglerna till att skapa en känsla av trygghet i samhället. Reparationen fungerar också rättighetsuppbyggande. Ersättningen till den skadelidande är den grundläggande funktionen för skadeståndsansvaret. Det finns dock ingen säkerhet för att den som lidit en skada verkligen kan få sin förlust ersatt av den skadeståndsskyldige. Denne kan ju sakna betalningsförmåga.<sup>4</sup> Reparationen är alltså en av funktionerna för skadeståndsansvaret, dock inte den ledande, och måste kombineras med andra funktioner.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Ibid s. 31.

<sup>4</sup> Grönfors, Kurt (1952): Om trafikskadeansvar, s 36 och 114.

<sup>5</sup> Grönfors a.a. s. 90.



Reparationen tillgodoses idag på biltrafikens område genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Skyddet för den som lidit skada till följd av biltrafik är idag så väl reglerat att även skador orsakade av oförsäkrade fordon eller skador till följd av smitningsolyckor ersätts. Trafikförsäkringsföreningen går i dessa fall in och lämnar ersättning till den skadelidande.

Skadeståndets reparativa funktion tillgodoses även genom förekomsten av ansvarsförsäkring på den skadeståndsskyldiges sida. Primärt fungerar ansvarsförsäkringen till förmån för försäkringshavaren, men den ökar också den skadelidandes möjligheter att få skadestånd. Enligt Hellner sker det en växelverkan. Ansvarsförsäkringen är en rättspolitisk utgångspunkt för att ett skadeståndsansvar ska kunna föreskrivas, och risken att bli skadeståndsskyldig förmår den tänkbare skadevällaren att teckna en ansvarsförsäkring. Ansvarsförsäkringen är viktig för att den pulvriserar skadorna, d.v.s. den sprider kostnaderna på ett försäkringstagarkollektiv.<sup>6</sup>

Vid sakförsäkring i konsumentförhållanden är objektsförsäkring på den skadelidandes sida är idag primär i förhållande till ansvarsförsäkring på den skadeståndsskyldiges sida.<sup>7</sup> I de flesta fall stannar kostnaden för en skada på den skadelidandes sida och kostnaden sprids på det försäkringstagar-kollektivet. Den kostnad en skadevällare drabbas av till följd av skadan är normalt sin egen självrisk samt den premie som försäkringen kostar. Möjligheten till regress för försäkringsbolag mot privatpersoner är starkt begränsad.<sup>8</sup>

### 1.3.2 Prevention

Den som kanske starkast förespråkat skadeståndets preventiva funktion i Sverige är Vilhelm Lundstedt. Han menade att det var viktigare att antalet skadefall minskade än att det utgick skadestånd i de fall när en skada inträffar. Om man kan kalla ett handlande vårdslöst och om man vet att handlandet medför skadeståndsskyldighet så ingår det i det allmänna rättsmedvetandet att undvika handlandet. Detta leder till en trygghet i samhället.<sup>9</sup> Lundstedt menade också att ett strikt skadeståndsansvar hade en särskilt stark preventiv effekt. Den som åläggs skadeståndsansvar trots att han vidtagit alla tillbörliga försiktighetsåtgärder har enligt honom de starkast möjliga anledningarna att iakttä aktsamhet. Hellner menar att detta kan vara riktigt, men att Lundstedt bortser från möjligheten till ”överprevention”, d.v.s.

---

<sup>6</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 40 och 183f.

<sup>7</sup> Normalt är det fördelaktigare för den skadelidande att i första hand utnyttja egen försäkring, eftersom den försäkringsmässiga ersättningen oftare är mer förmånlig än vad som kan erhållas genom skadeståndsrättsliga regler från skadevällaren. Självriskerna får i så fall återkrävas från den skadeståndsskyldige.

<sup>8</sup> Bland annat genom den s.k. Regressöverenskommelsen, RÖ 97. Regress mot privatperson tillåts endast om denne svarar för skada på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet eller om skadan uppkommit i samband med dennes förvärvsverksamhet, se punkten 3 i RÖ 97.

<sup>9</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 41.

att handlingssätt som normalt anses nyttigt undviks, därför att kostnaden av skadeståndsansvaret blir alltför stor.<sup>10</sup>

Hellner menar att det är svårt att bevisa att skadeståndet har en preventiv effekt, eftersom vi inte med säkerhet vet vilka faktorer som påverkar akt-samheten och att det alldeles särskilt gäller för skadeståndets roll. Han me-nar vidare att den allmänpreventiva effekten har större betydelse än den in-dividualpreventiva effekten. Den senare innebär att den som en gång blivit skadeståndsskyldig skulle bli mer aktsam i framtiden och den förra innebär att människor i allmänhet undviker handlingssätt som kan medföra skade-ståndsskyldighet.<sup>11</sup>

En annan form av prevention, än den som syftar på att vissa handlingssätt som kan leda till skada bör undvikas, har kommit i blickfånget under senare år. Denna form kallas ekonomisk prevention. Med denna term avser man att skadestånds- och ersättningsreglerna antas åstadkomma ekonomiska motiv för att välja ett handlande som medför att skador undviks. Exempel på detta är införandet av självrisker i trafikförsäkringen och bonusförluster vid tra-fikskador. Enligt Hellner är det utmärkande för den ekonomiska preven-tionen att den inte bara kan riktas mot dem som är närmast i orsakskedjan till skador, t.ex. förare. Om en del av skadeståndsansvaret för bilskador läggs på biltillverkarna kan detta leda till att tillverkarna strävar efter att bygga säkrare bilar.<sup>12</sup>

### 1.3.3 Kostnadsplacering

En mycket viktig fråga är alltså hur samhället och därmed även försäkrings-bolagen placerar kostnaderna för skador. De flesta skador som uppstår får den skadelidande bära själv. En del av dessa har han också själv möjlighet att skydda sig mot genom att teckna försäkring. I de fall när en person blir skadeståndsskyldig på grund av att han har orsakat en skada kan en ansvars-försäkring träda in och betala skadeståndet till den skadelidande.

Ansvarsförsäkringen sägs ha en koncentrerande effekt, d.v.s. att ansvaret placeras på en grupp som anses lämplig att bära ersättningsansvaret.<sup>13</sup> För biltrafikens del har bilägarkollektivet ansetts vara de som ska svara för de skador som uppstår till följd av trafiken. Kostnaderna för trafikskador vält-ras genom trafikförsäkringen över på den enskilde bilägaren som i slutändan är den som betalar premien.

Trafikförsäkringens strikta ansvar fungerar som en sorts ansvarsförsäkring. Den möjliggör att en trafikskadad lättare kan få ersättning för sin skada obe-roende av skadevållarens betalningsförmåga. En trafikskadad kan vända sig

---

<sup>10</sup> Ibid. s. 42.

<sup>11</sup> Ibid. s. 40.

<sup>12</sup> Ibid. s. 43.

<sup>13</sup> Ibid. s. 187.

direkt till trafikförsäkringsgivaren för att söka ersättning och behöver inte kräva ersättning från något annat håll.<sup>14</sup> Genom att bilägaren enligt lag är skyldig att teckna trafikförsäkring upprätthålls ersättningens reparativa funktion. Det strikta ansvaret har en viktig fördel eftersom det sprider förlusterna på försäkringstagarkollektivet, s.k. pulvrisering. En skärpning av skadeståndsansvaret innebär att man stärker de ersättande och pulvriserande funktionerna.<sup>15</sup>

För att förstärka den koncentrerande effekten i TSL har lagstiftaren infört regler som gör att ansvaret i slutändan vänder tillbaka till trafikförsäkringen, s.k. kanalisering. Exempel på kanalisering i TSL framgår av 8 § 1 st. 1 p. och 10 § 1 st. Enligt det senare lagrummet utgår alltid trafikskadeersättning till förare och passagerare från det fordon de färdades i.<sup>16</sup> Den slutliga kostnadsplaceringen styrs sedan av regressmöjligheterna i TSL 20, 22 och 23 §§.

I TSL finns även en s.k. ekonomisk kanalisering.<sup>17</sup> I TSL 19 § 1 st. stadgas att den som utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning.<sup>18</sup> Bestämmelsen är en subrogationsrätt, d.v.s. att den som inträder i den skadelidandes ställe inte kan få bättre rätt än denne.

## 1.4 Avgränsningar

Jag kommer enbart att beröra skador i utomobligatoriska förhållanden. Uppsatsen kommer inte att innehålla någon komparativ undersökning av hur problematiken har lösts i andra länder. Jag kommer inte heller att undersöka hur trafikskadeansvaret är reglerat avseende andra typer av trafikmedel. Uppsatsen kommer inte heller att behandla trafikskador som sker i utlandet med i Sverige registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon.

## 1.5 Metod och material

Vid författandet av uppsatsen har jag använt mig av den traditionella juridiska metoden, vilken i huvudsak innebär textanalys av rättskällor som lagar, förarbeten, praxis och doktrin. Litteraturstudier utgör grunden för den aktuella framställningen. Förarbeten samt artiklar i juridiska tidskrifter har varit till stor hjälp. Även studier av rättspraxis har varit en viktig källa.

---

<sup>14</sup> Se nedan avsnitt 4.2.

<sup>15</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 169.

<sup>16</sup> Nordenson, Ulf (1977): Trafikskadeersättning s. 134.

<sup>17</sup> Ibid. s. 251f.

<sup>18</sup> Se närmare om TSL 19 § i avsnitt 7.2.

Till de viktigaste framställningarna på det aktuella området räknas Ulf Nordensons "Trafikskadeersättning"<sup>19</sup>, en mycket omfattande kommentar till den nuvarande trafikskadelagstiftningen. Nordenson var ensam utredare i trafikskadeutredningen 1974 och låg bakom förslaget till trafikskadelag som trädde i kraft 1976. Även Jan Hellners "Skadeståndsrätt", 5:e och 6:e upplagorna<sup>20</sup>, ger en mycket viktig genomgång av rättsområdet. I boken "Om jämkning av skadestånd"<sup>21</sup> behandlar Bertil Bengtsson utförligt bestämmelsen om medvållande i SkL 6:1 samt den allmänna jämkningsregeln i SkL 6:2 på grundval av motiv, doktrin och rättspraxis. Jag har också använt mig av den nytgivna kommentaren till Skadeståndslagen<sup>22</sup>, författad av Bertil Bengtsson och Erland Strömbäck. I sitt omfattande verk "Flera skadeståndsskyldiga" beskriver Bill W Dufwa flerhetsproblematiken inom skadeståndsrätten.<sup>23</sup>

Både Jan Hellner och Bertil Bengtsson utövar ett utomordentligt stort inflytande inom det skadeståndsrättsliga området. Följaktligen bygger den här framställningen i stora delar på de ovan nämnda verken.

När det gäller rättspraxis är det främst Högsta Domstolens avgöranden som uppmärksammas i uppsatsen. Viktigare avgöranden inom det försäkrings- och skadeståndsrättsliga området publiceras i "Rättsfall Försäkring och Skadestånd", Serie B.

## 1.6 Terminologi

Ett skadeståndsansvar oberoende av vållande benämns i denna uppsats strikt ansvar. I förarbetena till skadeståndslagen används exempelvis termerna objektivet ansvar och rent objektivet ansvar<sup>24</sup> och i HD:s nuvarande praxis används termen strikt ansvar.<sup>25</sup> I förarbetena till TSL används termerna ett rent objektivet ansvar och ansvar på rent objektiv grund.<sup>26</sup>

Med termen kollisionsskada avses sådan skada på motordrivet fordon eller egendom som befordrats med detta fordon som uppstått vid fordonets kollision med annat motordrivet fordon eller i övrigt under sådana förhållanden att skadorna kan sägas ha uppstått i följd av trafik med såväl det skadelidande fordonet som ett eller flera andra motordrivna fordon.<sup>27</sup>

---

<sup>19</sup> Nordenson, Ulf (1977): Trafikskadeersättning.

<sup>20</sup> Hellner (1995): Skadeståndsrätt 5 uppl. och 6 uppl. (2000) med Svante Johansson som medförfattare.

<sup>21</sup> Bengtsson, Bertil (1982): Om jämkning av skadestånd.

<sup>22</sup> Bertil Bengtsson, Erland Strömbäck (2002): Skadeståndslagen. En kommentar.

<sup>23</sup> Dufwa, Bill W (1993): Flera skadeståndsskyldiga I-III.

<sup>24</sup> Prop 1972:5 s. 25-och s 76.

<sup>25</sup> Se bland annat NJA 1997 s. 468, NJA 2001 s. 368.

<sup>26</sup> Prop 1975/76:15 t.ex. s. 37 och 60.

<sup>27</sup> Nordenson a.a. s. 180.

Regressrätt innebär att en försäkringsgivare som betalt ersättning till en försäkringstagare eller skadelidande i sin tur kan kräva ersättning av den som vållat skadan.

## 1.7 Kapitelöversikt

Framställningen kommer att disponeras på följande sätt. I kapitel 2 ges en historisk bakgrund till framväxten av strikt ansvar samt en kortfattad redogörelse för de rättspolitiska- och rättstekniska skäl som ligger till grund för det strikta ansvaret. I följande kapitel redogör jag för den svenska biltrafiklagstiftningen och utvecklingen fram till TSL. Jag redogör även för hur TSL är uppbyggd samt de motiv lagstiftaren hade för att införa ett strikt ansvar i trafikskadelagstiftningen. Kapitel 4 behandlar ansvarsfördelningen vid trafikskador. Jag beskriver inledningsvis regleringen av personskador och sakskador i TSL för att sedan behandla kollisionfall mellan motordrivna fordon. Kapitlet avslutas med exempel på hur fördelningen styrs i olika trafikskadesituationer där ett motordrivet fordon är inblandat.

I kapitel 5 presenteras den svenska lagstiftningen som gäller när flera är skadeståndsskyldiga för samma skada och därmed har solidariskt ansvar. Jag behandlar både huvudregeln i SkL och hur flerhetsfallen reglerats i TSL. Jag går igenom de relevanta rättsfallen för flerhetsfallen. I följande kapitel diskuteras jämningsmöjligheterna enligt TSL både vad gäller personskador och sakskador. Kapitlet redogör också kortfattat för jämkning enligt SkL. Även medverkan enligt TSL 12 § behandlas i samma kapitel då denna regel bygger på samma principer som medvållandebestämmelsen i SkL. Jag går igenom de relevanta rättsfallen för att se hur skadeståndet respektive trafikskadeersättningen jämkas.

Kapitel 7 ägnas åt de regressmöjligheter som finns enligt TSL. Det som främst behandlas är trafikförsäkringsgivares möjligheter att återkräva utbetald ersättning. I det avslutande kapitlet kommer analysen och egna kommentarer kring ansvarsfördelningsproblematiken vid trafikskador med motordrivna fordon.

## 2 Strikt ansvar

### 2.1 Historisk utveckling

Regler om skadeståndsansvar oberoende av vållande började växa fram under senare delen av 1800-talet. Landvinningar inom teknik och industri gjorde att det uppstod nya verksamheter som utsatte människor för särskilda skaderisker. Ett exempel på detta var de nya kommunikationsmedlen, järnvägstrafiken och biltrafiken.

Culparegeln var inte tillräcklig som grund för att ålägga någon enskild eller ett företag skadeståndsskyldighet. Frågan om ett företag eller en person kan åläggas skadeståndsskyldighet utan eget vållande kom att diskuteras vid den här tiden. Det uppstod då en reaktion mot tanken att ett skadeståndsansvar alltid presumerar vållande av den skadeståndsskyldige. Culpaansvaret byggde på alltså på ”skuld” och skadeståndet innebar en rättvis reaktion på vållande. Det strikta ansvaret byggde istället på ett risktänkande. Tanken var att den som genom sin verksamhet eller med sin egendom skapade särskilda risker för att sin omgivning drabbades av skador också borde bära de ekonomiska konsekvenserna av denna riskökning. Strikt ansvar som modell är alltså kopplat till risk och inte till skuld som culpa.<sup>28</sup>

Strikt ansvar föreligger när någon blir skadeståndsskyldig oberoende av om han själv eller någon annan person som han svarar för har varit vållande till en skada.

Utvecklingen av det strikta ansvaret tog två huvudlinjer. Den ena var att principalansvaret, d.v.s. en arbetsgivares ansvar för anställdas eller andras medhjälparens vållande, utvecklades. Den andra var att det konstruerades regler för ett ansvar oberoende av vållande. Dessa regler hade sin grund i verksamhetens farlighet.

Den första lagen i Sverige som införde ett strikt ansvar var järnvägsansvarighetslagen från 1886. Lagen hade ett strikt ansvar för gnist-skador.<sup>29</sup> Utvecklingen mot att införa strikt ansvar i lag har sedan fortsatt för biltrafiken och luftfarten. För luftfartens del infördes strikt ansvar för s.k. markskador genom lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Vad gäller utvecklingen på biltrafikens område så återkommer jag till den nedan i kapitel 3.

På de områden där man känt ett speciellt behov av att införa regler om ett särskilt strängt skadeståndsansvar har lagstiftaren valt att införa ett strikt

---

<sup>28</sup> Bengtsson, Bertil m.fl. (1985): Skadestånd – lagstiftning och praxis med kommentar, 3 uppl. s. 22f. samt Hellner och Johansson a.a. s. 30 och 46.

<sup>29</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 172.

ansvar. Gemensamt för dessa områden är att det existerar betydande skaderisker, d.v.s. ett strikt ansvar för farlig verksamhet. Exempel på lagstiftning där strikt ansvar har införts är lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter, miljöbalkens (1998:808) 32 kapitel, atomansvarighetslagen (1968:45), järnvägstrafiklagen (1985:192) och elanläggningslagen (1902:71).

Dansken Henry Ussing har spelat en viktig roll i Norden för diskussionen kring att ålägga strikt ansvar utan stöd i lag. Han menade att strikt ansvar borde kunna åläggas även utan stöd i lag vid farlig verksamhet under två förutsättningar. För det första ska det vara fråga om en extraordinär verksamhet och för det andra ska faran från verksamheten vara säregen. Verksamheten ska alltså avvika från det som allmänt förekommer och faran ska vara av annat slag och högre än genomsnittet.<sup>30</sup>

Vid sidan av farlighetsresonemanget har det förts fram att ett strikt ansvar kan motiveras när den skadelidande inte kan sägas ha medverkat aktivt till skadeförloppet, d.v.s. att skadelidande typiskt sett inte kunnat skydda sig mot skadan.<sup>31</sup>

## 2.2 Rättspolitiska motiv

Det finns flera återkommande rättspolitiska skäl för att införa strikt ansvar. Bland annat förekommer det reparations-, riskfördelnings- och preventions-synpunkter.<sup>32</sup>

Argumenten för att införa strikt ansvar faller tillbaka på något slags riskresonemang. Gemensamt för de områden där strikt ansvar har införts är att det föreligger en särskilt konkret skaderisk. Antingen är risken för att skada ska inträffa osedvanligt stor eller också är risken för skadefall inte speciellt stor, men verksamheten ifråga kan ge upphov till mycket stora skador i de undantagsfall när skador äger rum. Vid exempelvis skaderisker av denna typ, atomskador och skador från elektrisk kraft, har lagstiftaren känt ett behov av att ge de skadelidande särskilt god trygghet genom ersättning om skada inträffar. Grunden för det strikta ansvaret är i dessa fall närmast av en psykologisk natur och har inte så mycket att göra med ekonomiska eller sociala hänsyn.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Ibid. s. 170f.

<sup>31</sup> Bengtsson, Bertil (1992): Strikt skadeståndsansvar i rättstillämpningen. 14 uppsatser 1983-1991 s. 59.

<sup>32</sup> Ibid. s. 53.

<sup>33</sup> Bengtsson, Bertil m.fl. (1985) s. 26.

## 2.3 Rättstekniska skäl

Vad gäller införandet av ett strikt ansvar för personskador och vissa saksador i trafikskadelagstiftningen så finns det rättstekniska grunder som anges i propositionen. En huvudtanke var att undvika tidsödande och kostnadskrävande utredningar vid personskadefall.<sup>34</sup> Man frigör också resurser genom att slippa culpabedömningarna i vissa fall. Till stöd för att införa ett strikt ansvar brukar framhållas att culparegeln på grund av bevissvårigheter är ineffektiv. Trafikskador är ett sådant exempel där bevissvårigheterna är stora.<sup>35</sup>

Hellner menar att om riskerna ger skäl för en sträng aktsamhetsbedömning och omständigheterna vid skadans tillkomst många gånger är invecklade, är det rättstekniskt enklare att gå över till att föreskriva ett strikt ansvar. Vidare anser han att de överväganden som ligger till grund för införandet av strikt ansvar i svensk rätt är en kombination av rättstekniska och rättspolitiska skäl.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Prop 1975/76:15 s. 59ff.

<sup>35</sup> Grönfors a.a. s. 87f.

<sup>36</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 172.



# 3 Biltrafiklagstiftning

## 3.1 Äldre rätt

Utvecklingen fram till den nu gällande trafikskadelagen tog sin början redan med 1906 års lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Denna lag byggde på ett ansvar för annans vållande. Ägaren var ansvarig för person- eller sakskador som tillfogades person eller egendom som inte befann sig i bilen, endast om föraren var vållande. Skadan skulle ha skett i följd av trafik med bilen. Lagen blev emellertid redan 1909 föremål för en utredning angående behovet av att förändra lagens bestämmelser. Resultatet av detta arbete blev den s.k. Bilansvarighetslagen (BAL), som utfärdades 1916.<sup>37</sup>

BAL hade karaktären av en skadeståndsrättslig speciallagstiftning om skärpt skadeståndsansvar för vissa rättssubjekt med avseende på en viss typ av skador.<sup>38</sup> Det skärpta ansvaret framträdde i reglerna om omvänd bevisbörda. Regleringen motiverades rättspolitiskt med att skadefrekvensen var hög och att det var fråga om en farlig verksamhet, men även den skadelidandes reparationsintresse stod i förgrunden.

I BAL gällde ett ansvar för annans vållande. Enligt BAL var ägaren till bilen ansvarig för skada i följd av trafik med bilen. Ägaren kunde endast undgå ansvar om denne kunde visa att skadan inte vållats av föraren eller att skadan orsakats av bristfällighet på fordonet. BAL låg inom culparegelns område, då den täckte ansvarighet för vållande. BAL:s konstruktion och tillämpning gjorde att det snarare var en reglering som fungerade utifrån det strikta ansvaret.<sup>39</sup> Presumtionsansvaret innebar att ersättning utgick från fordonets trafikförsäkring om varken ägare eller förare kunde visa att skadan inte vållats av föraren och ägaren inte heller kunde visa att skadan inte orsakats av bristfällighet på fordonet.

Förarsidan hade ett dåligt skydd före TSL, eftersom föraren inte kunde få ersättning för personskada vid singelolycka på grund av att han inte kunde bli skadeståndsskyldig mot sig själv. Föraren hade möjlighet att själv teckna en s.k. förarplatsförsäkring som kunde gå in och lämna ersättning för förarens personskador. I realiteten fanns det alltså möjlighet för föraren att skydda sig. Vid kollision mellan bilar, där förarna skadades och var medvållande till sina egna skador, kunde inte förarna få full ersättning från den andra bilistens trafikförsäkring eftersom vardera förarens vållande till skadan räknades som medvållande till den egna skadan. Detta medförde att ersättning endast kunde utgå motsvarande den kvotdel av förlusten som motparten var

---

<sup>37</sup> Nordenson a.a. s. 15f och Grönfors a.a. s. 27f.

<sup>38</sup> Prop 1972:5 s. 440.

<sup>39</sup> Prop 1972:5 s. 25 och s. 106.

ansvarig för när man jämförde båda sidors vållande.<sup>40</sup> I det fallet att endast vållande på en förarens sida hade lett till en kollision mellan två bilar utgick full ersättning till den skadelidande föraren.

## 3.2 Nuvarande trafiklagstiftning

1976 fick Sverige en ny trafikskadelag (1975:1410) som ersatte BAL och TFL. Precis som tidigare skulle varje motorfordonsägare ha trafikförsäkring. Ersättning utbetalas från trafikförsäkringen om någon i fordonet skadas och någon skillnad görs inte längre mellan ägare, förare eller passagerare. Även utomstående har rätt till trafikskadeersättning om de skadas i följd av trafik med fordonet. Den ersättning som utgår kallas alltså inte skadestånd utan trafikskadeersättning. Lagstiftaren har valt denna lösning eftersom trafikförsäkringen gäller även för bilens förare. TSL är en s.k. no-fault-försäkring, d.v.s. inget vållande krävs för att trafikförsäkringen ska lämna ersättning.<sup>41</sup> Vidare har lagstiftaren valt lösningen att den som lider personskada till följd av biltrafik skall erhålla kompensation på skadeståndsrättslig nivå.<sup>42</sup>

Motiven bakom TSL och ett införande av ett strikt ansvar för skador i följd av trafik är främst följande. Biltrafiken är en speciellt riskfylld verksamhet och bilisterna som svarar för verksamheten bör också svara för de skador som trafiken medför<sup>43</sup> samt den ordning som gällde före TSL medförde att vissa skadelidande hade ett dåligt skydd.<sup>44</sup> En annan anledning var enligt propositionen till TSL, att de dåvarande trafikskadereglerna hade en principiell anknytning till culpapregeln som medförde att vållandefrågan vid skadefall ibland kunde ge upphov till tids- och kostnadskrävande utredningar.<sup>45</sup>

Allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser inom det utomobligatoriska området gäller även inom trafikskadeområdet. BAL och TFL vilade på skadeståndsrättslig grund och övergången till en mer försäkringsorienterad syn på trafikskadorna skulle inte leda till någon förändring i det avseendet. Rättstillämpningen var bäst skickad att besluta vilka skadeståndsrättsliga principer som skulle gälla på trafikskadeområdet.<sup>46</sup> Nordenson menar att när skadeståndsrättsliga principer skall tillämpas inom trafikskadeområdet bör trafikförsäkringens ersättningsansvar likställas med strikt ansvar, om det inte gäller kollisionsskador som vilar på culpaansvar och påminner om ägaransvaret i BAL. Ansvar för bristfällighet på det kolliderande fordonet är ett rent strikt ansvar.<sup>47</sup>

---

<sup>40</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 281, prop 1975/76:15 s. 59.

<sup>41</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 33. Se dock Dufwas kritiska genomgång av TSL och no-fault-idén i SvJT 1979 s. 428-436. Han menar att TSL endast i vissa delar är en no-fault-försäkring.

<sup>42</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 283.

<sup>43</sup> Strömbäck m.fl. (1999): Trafikskadelagen 5 uppl. s. 12.

<sup>44</sup> Se ovan avsnitt 3.1.

<sup>45</sup> Prop 1975/76:15 s. 59.

<sup>46</sup> Nordenson s. 131.

<sup>47</sup> Ibid. s. 131f.

### 3.3 TSL:s uppbyggnad

Inledningsvis i lagen definieras vilka motorfordonskategorier som omfattas av lagen. En av förutsättningarna för att trafikskadeersättning skall utgå är att det är fråga om ett motordrivet fordon, se TSL 1 §.<sup>48</sup> Det framgår vidare av TSL 8 § att trafikskadeersättning utgår för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik<sup>49</sup> med motordrivet fordon. Uttrycket skada i följd av trafik används för att begränsa trafikskadeansvaret. Det krävs att det finns ett orsakssamband mellan trafiken och skadan för att trafikskadeersättning ska utgå.<sup>50</sup>

I TSL 10 och 11 §§ återfinns bestämmelserna för person- och sakskada. Om t.ex. både en bilförare och en cyklist skadas vid en kollision dem emellan, utgår full ersättning till båda för deras personskador. Trafikskadeersättning utbetalas oberoende av om någon varit vållande till skadan eller inte. Även vid kollisionsskador mellan två bilar söker man trafikskadeersättning ur det egna fordonets trafikförsäkring. Detta skiljer sig från den ordning som gällde under BAL:s tid, då förare och passagerare kunde vända sig med ersättningskrav till motsidan. Att ersättning betalas ur den egna bilens försäkring behöver som vi ska se nedan inte innebära att kostnaden slutligen hamnar där. I TSL 12 § sägs att trafikskadeersättning vid person- och sakskada kan jämkas. Jag redogör för jämkningsreglerna nedan i avsnitt 6.

I TSL 18 § finns regler om skadestånd vid trafikskador. TSL 19-26 §§ reglerar återkravs rätt för trafikförsäkringsgivare och skadelidande. I övrigt innehåller TSL bestämmelser om skadereglering, preskription, trafikförsäkringsavgift m.m.

---

<sup>48</sup> Definitioner av begreppet motordrivet fordon finns i 4 § Bilregisterkungörelsen (1972:599) och 2 § Vägtrafikkungörelsen (1972:603). Begreppet definieras inte i TSL och i prop 1975/76 s. 104 sägs att begreppet skall ha samma betydelse som i nämnda kungörelser.

<sup>49</sup> Begreppet ”i följd av trafik” har samma innebörd i TSL som det hade i BAL. Se Nordenson a.a. s. 86.

<sup>50</sup> I denna uppsats görs ingen genomgång av begreppet ”i trafik”. För utförligare redogörelse se prop 1975/76:15 s. 110 och Nordenson a.a. s. 579 ff.

# 4 Ansvarsfördelning vid trafikskador

## 4.1 Allmänt

För att lättare kunna beskriva hur ansvaret fördelar sig har jag valt att beskriva reglerna för person- och sakskador i TSL för sig. Uppdelningen är vald för att ersättnings- och jämningsmöjligheterna skiljer sig åt mellan skadetyperna.

Inledningsvis definierar jag personskador och sakskador för att sedan gå över till hur kollisionsskadorna regleras utifrån TSL. Olika mellan personskador och sakskador uppmärksammas i de olika exemplen.

## 4.2 Personskador

Personskador är fysiska skador på den mänskliga kroppen. Exempel på fysiska skador är sår och ärr på kroppen, brutna ben, hjärnskador, sjukdomar och dödsfall. Som personskador anses även psykiska besvär till följd av en viss händelse, exempelvis chock och traumatiska neuroser. Det krävs dock att en medicinsk påvisbar effekt föreligger. Allmänna känslouttryck, såsom vrede, oro eller sorg till följd av skadehändelsen, är inte tillräckligt.<sup>51</sup>

TSL ger alltid rätt till trafikskadeersättning för den som lider personskada till följd av biltrafik. Lagstiftaren har gått långt för att tillgodose de som skadas till följd av trafik med motordrivna fordon. TSL vilar på ett socialrättsligt tänkande vad gäller personskadeersättning.<sup>52</sup>

Enligt huvudregeln för personskada i TSL 10 § gäller lagens strikta ansvar alla personskador, oavsett om de drabbar fordonets förare eller passagerare. Ersättningen utgår således även om det är fordonets förare som vållat skadan. Skador som drabbar föraren eller passagerare ersätts alltid ur trafikförsäkringen för det fordon som föraren eller passagerare färdas i, se TSL 10 § 1 st. Eftersom personer som skadats till följd av skada i trafik kan få trafikskadeersättning direkt från trafikförsäkringsgivaren, behöver de inte vända sig till motparten med sitt ersättningskrav. Den betalningsansvarige är trafikförsäkringsgivaren, inte bilens förare eller ägare. En skadelidande, som har rätt till trafikskadeersättning, har alltså inte något behov av att kräva ersättning enligt skadeståndsrättsliga regler från något än håll än trafikförsäkringsgivaren.

---

<sup>51</sup> Hellner och Johansson s. 98 och prop 2000/01:68 s. 18.

<sup>52</sup> SOU 1974:87 s. 129 ff. och s. 142ff. och prop 1975/76:15 s. 65.

Vid en kollision mellan två eller flera fordon kan förare inte vända sig mot de andra fordonens trafikförsäkringar. Ersättning för personskador som drabbar annan än förare och passagerare, kan utkrävas från vilket fordon som helst som var inblandat i händelsen. Skador på personer utanför fordonet regleras i TSL 11 §. I de fall då endast en bil är inblandad är det inga problem. Men i de fall då flera fordon är inblandade, exempelvis då en cyklist vid en hotande kollision mellan två bilar tvingas köra i diket, kan cyklisten kräva ersättning från endera fordonets trafikförsäkring.<sup>53</sup> Ansvaret är strikt för annan personskada i följd av trafik med motordrivet fordon än de personskador som regleras enligt TSL 10 §.

För personskadornas del beräknas trafikskadeersättningens storlek enligt TSL 9 §, som hänvisar till 5 kapitlet och 6:3 SkL samt lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor. Tanken bakom denna lagstiftning är att skadelidande inte ska överkompenseras och att om det är möjligt med hänsyn till den skadelidandes befogade intressen lindra den skadeståndsskyldiges ersättningsskyldighet. Lagstiftningens inställning är att individuella förmåner inte ska avräknas, medan ersättning ur obligatorisk försäkring enligt lagen om allmän försäkring eller lagen om arbetsskadeförsäkring eller annan likartad förmån avräknas, se t ex SkL 5:3 p. 1.<sup>54</sup> 5:3 SkL får betydelse vid personskada när det gäller avräkning av engångsbelopp från olycksfallsförsäkring. Enligt förarbetena kan avräkning ske för engångsbelopp ur olycksfallsförsäkring. Försäkringsgivaren för olycksfallsförsäkringen måste dock i försäkringsvillkoren gjort förbehåll om återkrav.<sup>55</sup>

Vid personskada utgår även skadestånd till den som står den skadelidande särskilt nära, se SkL 5:1 p. 1. Om en personskada lett till döden, har personer som stod den avlidne särskilt nära rätt till ersättning för personskador som uppkommit till följd av dödsfallet, se SkL 5:2 p. 3. Dessa ändringar<sup>56</sup> i skadeståndslagen har medfört en utvidgning av skadeståndsskyldigheten jämfört med vad som gällde tidigare. Se nedan i avsnitt 6.2.

Passiv identifikation är inte tillåten när det gäller personskador i TSL. Passiv identifikation innebär att den skadelidande, även om han inte själv varit medvållande till skadan, får svara för det vållande som en annan person på den skadelidandes sida gjort sig skyldig till.

---

<sup>53</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 283ff.

<sup>54</sup> Ibid. s. 391ff.

<sup>55</sup> Prop 1975/76:12 s. 112 och Nordenson a.a. s. 125f. Trafikskadeutredningen hade på denna punkt en annan uppfattning än föredragande statsråd. Utredningen ansåg att ett regressförbehåll inte kunde medföra att utfallande försäkringsbelopp från olycksfallsförsäkring skulle avräknas från trafikskadeersättning. Ett återkravsförbehåll från olycksfallsförsäkringsgivaren skulle strida mot överlåtelseförbudet i TSL 29 § 3 st.

<sup>56</sup> Ändring i SkL 5 kap. infördd genom lag (2001:732) som trädde ikraft 2002-01-01.

För att kunna göra en identifikation, vid sakskador, krävs det att den skadelidande har en speciell rättslig relation till den medvållande, exempelvis att den skadelidande svarar enligt principalansvar för den medvållande.<sup>57</sup>

### 4.3 Sakskador

Sakskador är fysiska skador på lösa föremål och fast egendom. Det innebär att föremål helt eller delvis skadas, exempelvis repad lackering på bilar, brandskadade byggnader och nedfläckade kläder. Det kan även innebära förlust av ett föremål, exempelvis en bilstöld. Även rent estetiska förändringar, som inte minskar möjligheten att bruka föremålet, kan anses vara sakskador.<sup>58</sup>

Sakskador till följd av trafik med motorfordon kan delas in i tre typer:<sup>59</sup>

- 1) Skador på det motordrivna fordonet eller med detta befordrad egendom som uppkommit i följd av trafik med annat motordrivet fordon (kollisionsskador).
- 2) Skador på ett motordrivet fordon som är i trafik eller på egendom som befordras med motordrivet fordon, som inträffat utan medverkan av annat fordon (singelolyckor).
- 3) Det kan även uppkomma annan sakskada.

TSL 10 § 2 st. handlar om skador på det motordrivna fordonet och på egendom som befordras med detta. Den egna trafikförsäkringen täcker inte skador på det egna fordonet och med detta befordrad egendom. S.k. singel-skador ersätts inte ur trafikförsäkringen, TSL 10 § 2 st. e contrario. För att ersättning ska kunna lämnas för denna typ av skada krävs att skadan vållats i samband med förandet av ett annat fordon eller på grund av bristfällighet på det andra fordonet. Jag återkommer till kollisionsskadorna i avsnitt 4.3 nedan.

För att få ersättning för skador på det egna fordonet krävs att en s.k. hel- eller halvförsäkring tecknas hos ett försäkringsbolag eller att bilen omfattas av en s.k. vagnskadegaranti. Trafikförsäkringsbolagen betalar dock på grund av ett frivilligt åtagande i trafikförsäkringen ersättning för vissa sakskador utöver vad som anges i TSL. Kläder och andra personliga tillhörigheter som skadad förare eller passagerare hade på sig när skadan inträffade ersätts med högst upp till 1/2 basbelopp per person.<sup>60</sup> Vid skaderegleringen hänvisar bolagen i första hand till hemförsäkringen när det gäller skada på kläder och andra tillhörigheter, eftersom hemförsäkringens ersättningsregler ofta är mer förmånliga än den ersättning som kan utgå på skadeståndsrättslig grund.

---

<sup>57</sup> Nordenson a.a. s. 173.

<sup>58</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 98.

<sup>59</sup> Dufwa, SvJT 1979 s. 422.

<sup>60</sup> Med personliga tillhörigheter avses normalt glasögon, linser, klocka m.m. Ersättning lämnas inte för värdeföremål som t.ex. smycken, mobiltelefoner och kameror.

För att kunna få ersättning för annan lös egendom, d.v.s. egendom som inte kan ersättas genom det frivilliga åtagandet i trafikförsäkringen, som befordrats med fordonet krävs det att man har en hemförsäkring. De flesta hemförsäkringar lämnar idag ersättning för skada på s.k. medförd egendom orsakad av trafikolycka.<sup>61</sup>

Sakskador på egendom utanför fordonet eller skador på fordonet som uppkommer när fordonet inte är i trafik regleras enligt TSL 11 §. Paragrafen innebär att den täcker samtliga personskador utom skador på förare och passagerare i motordrivna fordon som är i trafik och samtliga sakskador utom skador på fordon i trafik och egendom som befordras med detta. Trafikförsäkringens strikta ansvar vid sakskador på egendom utanför fordonet gäller exempelvis när en fotgängare blir påkörd och får sina kläder skadade eller om en cyklist får sin cykel skadad.<sup>62</sup> Regeln medför alltså ett strikt ansvar för skador på exempelvis staket, hus, cyklar och parkerade bilar. Även för skador på egendom utanför bilen finns ett frivilligt åtagande i trafikförsäkringen. Ersättning kan lämnas upp till 1/4 basbelopp per person, för t.ex. skador på en cykel, även om cyklisten har varit styrkt vållande och bilisten inte varit vållande. För ersättning utöver detta belopp görs en vållandebedömning.

Det finns två undantag från regeln om strikt ansvar. Skador på försäkringstagarens egendom utanför bilen ersätts aldrig enligt TSL. Inte heller ersätts skador på förarens eller brukarens egendom eller skador på egendom som tillhör den som med vetskap om att fordonet brukades olovligt följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta, se TSL 11 § 2 st.<sup>63</sup>

## 4.4 Kollisionsskador med motordrivna fordon

Ersättning kan sökas ur motpartens trafikförsäkring vid exempelvis kollisioner där motparten är vållande eller det föreligger bristfälligheter på hans fordon.<sup>64</sup> För kollisionsskador som uppkommit genom trafik med motorfordon gäller ett culpaansvar kombinerat med ett ansvar för bristfällighet på fordonet, 10 § 2 st. TSL. Om ett motorfordon skadas exempelvis vid en kollision med ett annat trafikförsäkringspliktigt motorfordon, ersätts vagnskadan ur det skadade fordonets vagnskadegaranti eller vagnskadeförsäkring. Om ägaren till fordonet inte är vållande till vagnskadan på det egna fordonet och han inte har någon vagnskadegaranti eller vagnskadeförsäkring, måste han kräva motparten, skadevållaren, på ersättning. Han måste alltså visa att skadevållaren varit vållande till skadan eller att skadan orsakats genom brist

---

<sup>61</sup> Se t.ex. Folksam villkor för hem- och villaförsäkring 2003-01-01 villkorspunkt A35, Länsförsäkringars villkor för hemförsäkring 2002-04-01 villkorspunkt F.2.9 och Trygg-Hansas villkor för hemförsäkring 2000-07-01:2 avsnitt B s. 23.

<sup>62</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 285.

<sup>63</sup> Werner, Rolf och Jonsson, Bengt (1998): Motorfordonsförsäkring 10 uppl. s. 31f.

<sup>64</sup> Dufwa, SvJT 1979 s 422.

fällighet på motpartens fordon. Dessa regler gäller när skadan inträffat i följd av trafik med fordonet.

För att kunna avgöra om vållande finns på någon sida i kollisionfall blir det normalt fråga om en jämförelse mellan den oaktsamhet som förekommit på ömse sidor. Det verkar inte finnas någon skillnad mellan på synen en skadevållares och en skadelidandes körsätt. Det sker en objektiv bedömning från domstolens sida i fråga om körsättet. Man ställer frågan om föraren har avvikit från det korrekta handlingssättet. Man tar inte hänsyn till förarens personliga förhållanden, som hälsa och bristande körerfarenhet. En faktor som kan påverka bedömningen är om en av förarna har skapat den farliga trafiksituationen. Det förekommer dock sällan motiveringar från domstolarna om hur ansvarsfördelningen har skett.<sup>65</sup>

För kollisionsskadornas del gäller alltså ett culpaansvar istället för strikt ansvar som annars är huvudregeln i TSL. Vad gäller ansvar för bristfällighet på ett fordon är det fråga om ett strikt ansvar. Det spelar alltså ingen roll om föraren eller ägaren känt till bristfälligheten eller inte. Vållande i samband med förandet och bristfällighet är helt jämställda både som grund för ersättningsansvar, enligt TSL 10 § 2 st., och som grund för jämkning, enligt TSL 12 § 2 st.<sup>66</sup>

Om kollisionsskadan inte anses orsakad i följd av trafik med fordonet tillämpas istället för culparegeln, regeln om strikt ansvar. Ex. A kör på ett lag-enligt parkerat fordon. Det parkerade fordonet anses inte vara i trafik. Detta medför att vagnskadan på det parkerade fordonet ska regleras enligt TSL 11 § 1 st. som föreskriver strikt ansvar. Trafikskadeersättning utgår från trafikförsäkringen för den påkörande bilen.<sup>67</sup>

Om fordonet varit olagligt parkerat, t.ex. bakom ett backkrön, gäller culpaansvar för båda fordonen. I den senare situationen anses båda fordonen vara i trafik och vagnskadorna regleras enligt TSL 10 § 2 st.<sup>68</sup>

Det är viktigt att påpeka att kollisionsregeln är tillämplig även om de inblandade fordonen inte kommit i fysisk kontakt med varandra. Regeln är tillämplig så snart det uppkommit skada på ett motordrivet fordon eller på därmed befordrad egendom till följd av trafik. Ett exempel är att ett fordon framförts på ett sådant sätt, att det andra fordonet tvingats köra av vägen för att undvika en kollision. Regeln är även tillämplig på seriekrockar. Om den första bilen i en kö tvärbromsar och de övriga bilarna kör in i varandra bakifrån, så anses skadorna på varje fordon uppstått i trafik med fordonet och ett eller flera av de inblandade fordonen.<sup>69</sup>

---

<sup>65</sup> Bengtsson (1982) s. 44f.

<sup>66</sup> Nordenson a.a. s. 188.

<sup>67</sup> Ibid. s. 141.

<sup>68</sup> Strömbäck m.fl. a.a. s. 63.

<sup>69</sup> Nordenson a.a. s. 143.



I TSL 13 § föreskrivs ett solidariskt ansvar när trafikskadeersättning för en och samma skada ska utgå från trafikförsäkringarna för flera fordon. Bestämmelsen blir tillämplig i tre situationer.<sup>70</sup>

## 4.5 Olika trafikskadesituationer

För att kunna belysa området kommer jag att sammanföra trafikskadeansvaret med skadeståndsansvaret. I kollisionsfall kan fördelningen styras av bland annat regler om medvållande till skada och regler om återkrav mellan försäkringsbolag. Nedan gör jag en genomgång av olika trafikskadesituationer där ett motordrivet fordon har varit inblandat och jag redogör samtidigt för hur ansvaret fördelas om medverkan förekommit på den skadelidandes sida. Genomgången är inte avsedd att täcka in alla de kollisionsskadesituationer som kan uppstå.

Hur ansvaret slutligen ska fördelas mellan de olika försäkringsbolagen, vid exempelvis en kollision mellan två eller flera bilar, finns reglerat i TSL 22 och 23 §§. Jag återkommer till dessa situationer i avsnitt 5.2 och 7.2 nedan.

### 4.5.1 Kollision mellan motordrivna fordon

Huvudregeln för personskada är att skadan på förare eller passagerare ersätts ur den egna trafikförsäkringen enligt TSL 10 § 1 st. För sakskada gäller enligt 10 § 2 st. samma lag ett culpaansvar vid kollisionsskador. Trafikskadeersättning utgår endast om skadan uppkommit i följd av trafik med annat motordrivet fordon och vållande eller bristfällighet har förekommit på det andra fordonet. TSL 12 § 2 st. 2 p. föreskriver att trafikskadeersättning kan jämkas om vållande i samband med förandet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan eller om bristfällighet på det skadade fordonet har förekommit.

I denna situation tillämpas en kvotfördelning. För saksador gäller alltså att culpaansvaret träder in istället för det strikta ansvaret. Skadorna på bilarna bedöms som en enhet och ansvaret fördelas efter vållandet och eventuell bristfällighet på bilarna. Om den ena sidan bedöms vållande till 1/3 och den andra till 2/3, så får den förra 2/3 av sin skada ersatt och den senare sidan 1/3 ersatt, enligt TSL 22 § 1 st. 2 p. och 23 § 2 p. Om vållande förekommit endast på den ena sidan så svarar den sidan fullt ut för den andra sidans skador enligt TSL 22 § 1 st. 1 p. och 23 § 2 p.

I kollisionsfall gäller culparegeln mellan motordrivna fordon. Om det istället hade varit två parter som omfattas av vanligt culpaansvar, t.ex. två cyklister, hade skadeståndet för saksador fördelats enligt den allmänna regeln i SkL 6:1 2 st. Enligt det lagrummet skall ansvaret fördelas enligt principen att båda sidors skada betraktas som en enhet och ansvaret fördelas mellan de

---

<sup>70</sup> Se närmare om fördelningen av solidariskt ansvar enligt TSL nedan i avsnitt 5.2 och 7.2

båda enligt deras del i vållandet. Om den ena parten får sin sakskada ersatt med 2/3 får den andre 1/3. Alltså samma regel som gäller fördelningen av ansvaret vid kollisionsskador enligt ovan. Om det istället uppstår personskador och båda sidor är vållande så kan ersättningen endast jämkas om någon av de inblandade själv medverkat till skadan genom uppsåt eller grov vårdslöshet, se SkL 6:1 1 st. 1 p. Det normala vid personskador är att vardera cyklisten får fullt skadestånd för sin personskada från den andres ansvarsförsäkring.<sup>71</sup>

I de fall när vållande eller bristfällighet inte förekommit på något fordonssida måste man skilja mellan olika skador. Vid personskada på förare eller passagerare ansvarar enligt TSL 10 § 1 st. den egna trafikförsäkringen för skadorna. Skada på befördad egendom ersätts inte alls enligt TSL 10 § 2 st.<sup>72</sup>

Passiv identifikation är tillåten vid sakskada. Om skada uppstår på medförd last vid en kollision innebär detta att ägaren till lasten är berättigad till ersättning i samma omfattning som ägaren till fordonet, enligt reglerna i TSL 10 § 2 st. Har föraren i fordonet där lasten befordrades varit vållande till skadan får lastägaren finna sig i att trafikskadersättningen jämkas enligt regeln i TSL 12 § 2 st. 2 p.<sup>73</sup>

Om två bilar kolliderar och egendom som tillhör tredje man utanför de bägge fordonen skadas, svarar de två bilarnas trafikförsäkringar solidariskt för skadorna på egendomen, TSL 11 § 2 st. och 13 §. Ansvaret fördelas enligt TSL 23 §.<sup>74</sup>

#### **4.5.2 Kollision mellan motordrivet fordon och spårfordon<sup>75</sup>**

Järnvägstrafiklagen (1985:192) 5:2 föreskriver ansvar om skadan orsakats av fel eller försummelse på järnvägens sida eller bristfällighet i någon anordning för järnvägsdriften. Här gäller ett culpaansvar i stället för strikt ansvar som vid andra skador enligt järnvägstrafiklagen.

I TSL 11 § 3 st. och 12 § 2 st. 3 p. regleras kollisionsskador mellan motordrivet fordon och spårfordon. Regleringen betyder att vid sak- eller personskada som uppstår vid kollision mellan spårfordon som är i trafik och motordrivet fordon som är i trafik utgår trafikskadeersättning för skada på spårfordonet eller person eller egendom i detta. Trafikskadeersättning utgår bara om skadan orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på detta. För spårfordonets

---

<sup>71</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 238.

<sup>72</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 257f.

<sup>73</sup> Nordenson a.a. s. 178 och 185, Strömbäck m.fl. a.a. s. 73f. Se även nedan i avsnitt 6.3.

<sup>74</sup> Strömbäck m.fl. a.a. s. 83.

<sup>75</sup> Med spårfordon avses fordon på vilket järnvägstrafiklagen är tillämpligt, t.ex. järnvägstrafik, spårvagnar och tunnelbanetåg.

ägare innebär det att skadestånd för skada på motordrivet fordon, förare eller passagerare i detta bara utgår vid fel eller försummelse på spårfordonets sida eller om bristfällighet finns i någon anordning som är av betydelse för spårtrafiken.<sup>76</sup> Enligt samma bestämmelser är identifikation vid sakskada tillåten. Ägare av last eller egendom som befordras med motordrivet fordon samt ägare till egendom som ingår i en spåranläggning, kan få sina skador jämkade.<sup>77</sup>

Jämkningsregeln är parallell med ansvarsregeln. Vållande och bristfällighet på den skadelidandes sida likställs med vållande och bristfällighet på den skadeståndsskyldiges sida. Rättstekniskt blir både järnvägstrafiklagen 5:3 3 st. och TSL 12 § 2 st. 3 p. tillämpliga.<sup>78</sup> Fördelningen av ansvaret sker efter en skälighetsbedömning. Hänsyn tas till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Se även nedan i avsnitt 7.2.3.

### 4.5.3 Kollision mellan motordrivet fordon och cykel

Huvudregeln är att om cyklisten drabbas av person- eller sakskada så utgår trafikskadeersättning, enligt TSL 11 § 1 st., på grund av det strikta ansvaret. Jämkning av personskada kan ske om cyklisten själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet orsakat skadan, TSL 12 § 1 st. 1 p. Cyklistens sakskada kan jämkas om denne varit vållande enligt TSL 12 § 2 st. 1 p. Jämkningsen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, TSL 12 § 3 st. Ojämkad ersättning för skadan på cykeln kan utgå upp till 1/4 basbelopp enligt det frivilliga åtagandet i trafikförsäkringen.

Ett motordrivet fordon i trafik eller egendom som befordras med detta kan skadas under sådana omständigheter att exempelvis en cyklist är ansvarig för skadan enligt skadeståndsrättsliga regler. En fråga blir då om ett skadestånd till en ickevållande bilist kan jämkas vid medvållande på den skadeståndsskyldiges sida. Enligt förarbetena till trafikskadelagen är det en allmän grundsats att den som har ett strikt ansvar för en riskfylld verksamhet får finna sig i jämkning av sina egna skadeståndskrav mot utomstående skadevållare.<sup>79</sup>

I de fall när den skadelidande har strikt ansvar enligt TSL och den skadeståndsskyldige har culpaansvar har den skadelidande utan eget medvållande fått sitt skadestånd från skadevållaren jämkat. Enligt en äldre lydelse av TSL 18 § 2 st. har HD i ett par uppmärksammade fall slagit fast att jämkning kunde ske även när en bilist inte varit medvållande. Eftersom fallen haft stor betydelse för en bilists skadeståndsmöjligheter under 1980- och 90-talet och

---

<sup>76</sup> Strömbäck m.fl. a.a. s. 76.

<sup>77</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 239.

<sup>78</sup> Ibid. s. 239.

<sup>79</sup> Prop 1975/76:15 s. 84.

diskussionen bland rättsvetenskapsmännen kring dessa fall varit ganska omfattande redogör jag i korthet för fallen.<sup>80</sup>

I NJA 1985 s 309 skadades en bil då en cyklist som färdades i hög fart nedför en brant sluttande väg, kolliderade med bilen. Bilisten var inte vållande och han yrkade ersättning för skadorna på bilen. Bilisten fick sitt skadestånd jämkat till hälften, eftersom särskilda omständigheter inte talade för annat.

I NJA 1987 s 749 hade en buss blivit skadad när den körde på en hjullastare som tillhörde Vägverket. I målet var det ostridigt att hjullastarens förare var ensam vållande till sammanstötningen mellan fordonen. Trots det fick bussbolaget acceptera att skadeståndet jämkades till 3/4.

I det tredje fallet, NJA 1990 s 569, hade en bil skadats vid en kollision med annan bil på grund av en grop i vägen. Ägaren till den skadade bilen yrkade skadestånd av väghållaren, staten. HD följde principen från 1985-års fall. När en utomstående ensam har vållat en skada på motordrivna fordon bör skadeståndet till det motordrivna fordonet jämkas till hälften om det inte föreligger särskilda omständigheter såsom att vållandet är ringa eller mera allvarligt.

HD:s praxis i de ovannämnda fallen är idag överspelad genom den ändring av TSL som trädde ikraft juli 1999. TSL 18 § 2 st. fick då en ny lydelse. Skadestånd för denna typ av skador ska enligt lagtexten ”jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker för skador som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.”<sup>81</sup> Genom ändringen är jämkning inte längre avsedd att vara huvudregeln. Jämkning ska enligt regeringen i fortsättningen ske i mindre omfattning än tidigare. Det bör finnas utrymme för en relativt fri prövning av jämningsfrågan och jämkning bör ske på ett mer mångsidigt sätt än idag.<sup>82</sup> Den nya jämningsregeln gäller inte för personskada.<sup>83</sup>

Hellner, som har kritiserat den ovannämnda rättspraxisen, menar att skadeståndets normala funktion att lämna ersättning till den som skadats genom annans vållande och att pulvrисera skadan bäst tillgodoses genom en enkel regel. Den som är skadeståndsskyldig mot en bilist som inte själv är vållande blir skyldig att betala ojämkat skadestånd till bilisten.<sup>84</sup>

I det kollisionsfall som har nämnts ovan bör den nya regeln i TSL 18 § 2 st. innebära att om cyklisten har en ansvarsförsäkring, så bör inte bilistens ersättning jämkas om förutsättningarna enligt 1985-års fall var desamma.

---

<sup>80</sup> Kritik mot rättspraxis har framförts av bland annat Hellner i JT 1991/92 s 252-274 och av Dufwa i JT 1990/91 s 456-467. Se även Agell,(1991): ”Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund” i Festskrift till Kurt Grönfors s 9-28.

<sup>81</sup> Ändringen införd genom lag 1999:266, Prop 1998/99:42.

<sup>82</sup> Prop 1998/99:42 s. 34f.

<sup>83</sup> Prop 1998/99:42 s. 38.

<sup>84</sup> Hellner, JT 1991/92 s 269f.

#### 4.5.4 Kollision mellan motordrivet fordon och fotgängare

I TSL 11 § 1 st. är huvudregeln att personskada utanför motordrivet fordon ersätts fullt ut. Om fotgängaren själv orsakat sin skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet så kan trafikskadeersättningen jämkas enligt TSL 12 § 1 st. 1 p. Jämkningsen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, TSL 12 § 3 st. Se nedan i avsnitt 6.2 angående frågan om medvållande vid personskada.

Om bilisten får skador på bilen så utgår inte ersättning från TSL. Vi antar att fotgängaren varit ensam vållande. Bilisten får i detta fall söka ersättning från sin egen helförsäkring eller vagnskadegaranti och sedan vända sig med sitt självriskkrav mot skadevållaren. Om fotgängaren har en ansvarsförsäkring lämnar denna normalt ersättning för de kostnader den skadelidande bilisten haft. Normalt bilistens självrisk, kostnad för hyrbil eller stilleståndsersättning under reparationstiden.

#### 4.5.5 Kollision mellan motordrivet fordon och hund

Om den skadelidande ansvarar på objektiv grund, t ex hundägares strikta ansvar enligt 6 § lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter, kan det leda till en jämkning av ersättningen. Om en hund blir påkörd av en bil kan hundägaren få finna sig i jämkning av skadeståndet oavsett om han varit vållande eller inte. Skadan på hunden betraktas enligt TSL som en sakskada. Hundägaren får ojämkad ersättning för skadan på hunden upp till 1/4 basbelopp enligt det frivilliga åtagande i trafikförsäkringen. För ersättning utöver detta belopp görs en skälighetsbedömning enligt TSL 12 § 3 st.

Hundägaren kan även få svara för skador på bilen på grund av det strikta ansvaret. Om ansvarsförsäkring saknas på hundens sida kan jämkningen ske enligt tabellen nedan. Försäkringsbolagen följer jämkningsregeln i 6:1 2 st. SkL och TSL 12 § 2 st., där det framgår att skadestånd med anledning av sakskada kan jämkas om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Ansvarsfördelningen vid kollision mellan bil och hund kan ske enligt följande schema:

Bil	Hund	Hundägarens rätt till ersättning	Bilägarens rätt till ersättning
Strikt ansvar	Strikt ansvar	1/2	1/2
Strikt ansvar	Styrkt vållande	0-1/3	2/3-1/1
Styrkt vållande	Strikt ansvar	2/3-1/1	0-1/3
Styrkt vållande	Styrkt vållande	Jämkning enligt vållandegrad	Jämkning enligt vållandegrad

Om det finns en ansvarsförsäkring på hundens sida så torde det vara praxis att försäkringsbolaget i det fallet betalar fullt skadestånd till den skadelidande bilisten om det inte kan styrkas att det finns ett vållande på fordonets sida, men det finns ett styrkt vållande på hundens sida.

Ett fall som har varit uppe till prövning är ARN 1997-2953. Ärendet hade sitt upphov i en trafikolycka mellan en bilägare och en hund, som båda har strikt ansvar enligt lag.

H körde i mars 1997 på en hund som skadades. H:s trafikförsäkring ersatte veterinärkostnaderna. För de skador som uppstod på bilen fick H ersättning med 2/3 från hundägarens ansvarsförsäkring. H vände sig till ARN och yrkade full ersättning för bilens skador och åberopade hundägarens strikta ansvar. Försäkringsbolaget bestred H:s yrkande och menade att skadeståndet skulle jämkas till skäliga 2/3. Grunden för deras talan var TSL 18 § 2 st i den äldre lydelsen. Tvisten rörde hur ansvarsfördelningen skulle ske mellan en bilförare och en hundägare som båda enligt lag har ett strikt ansvar. Såsom nämnts tidigare regleras bilistens ansvar i TSL 11 §. Hundägarens strikta ansvar regleras i 6 § lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter. I fallet var det ostridigt att hunden var ensam vållande till olyckan. Frågan blir då om skadeståndet ska jämkas. Jämkning av skadestånd regleras i SkL 6:1 2 st. I detta fall skulle jämkning ske utifrån reglerna i TSL 12 § 3 st., som säger att en jämkning ska ske med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. ARN gjorde en skälighetsbedömning och fann att då hunden varit vållande till olyckan skulle full ersättning för skadorna på H:s bil utgå från hundägarens ansvarsförsäkring.

#### 4.5.6 Kollision mellan motordrivet fordon och häst

Från trafikförsäkringens sida är en kollision med en häst en sakskada och bedöms enligt reglerna om strikt ansvar för skador utanför bilen i TSL 11 §. Enligt det frivilliga åtagandet är hästägaren berättigad till ersättning upp till 1/4 av basbeloppet för skadorna på hästen oavsett vållande. För belopp över denna summa får en vållandebedömning göras. Ersättning för skador på hästen över detta belopp kan jämkas om medvållande kan styrkas.

Hästägaren är endast skadeståndsskyldig för skador som hästen har orsakat genom att ägaren har varit vårdslös. Om bilisten har fått skador på bilen till följd av kollisionen så får han rikta ansvar mot hästägaren. Om hästägaren saknar ansvarsförsäkring kan man tänka sig följande jämningsmöjligheter enligt tabellen nedan:

Bil	Häst	Hästägarens rätt till ersättning	Bilägarens rätt till ersättning
Strikt ansvar	Ej vållande	1/1	0
Strikt ansvar	Styrkt vållande	1/2	1/2

Styrkt vållande	Ej vållande	1/1	0
Styrkt vållande	Styrkt vållande	2/3	1/3

I de flesta fall har hästägaren en ansvarsförsäkring och då bör bilisten ha rätt till ersättning enligt det verkliga vållande på hästens sida. I fall när hästen är styrkt vållande och bilisten inte är vållande så bör ansvarsförsäkringen lämna full ersättning för bilistens skador. Det sker då en något mildare bedömning än den enligt hjälptabellen ovan.

Från rättspraxis kan två fall nämnas som rör ansvaret vid kollision mellan motordrivet fordon och häst. I RFS 1984:31 hade en häst kommit lös och sprungit 300-400 meter före det att det sprang upp på en väg strax framför en bil som kolliderade med hästen. Bilägaren krävde ersättning från C som hade vårdnaden för hästen när den kom lös. Hästen var inte fastbunden, utan C hade hängt tyglarna över en klyka. C skulle under tiden gå och koppla familjens hundar. Detta tog högst 5 minuter. HovR:n som fastställde TR:ns dom ansåg det inte visat att C genom sitt handhavande med hästen varit vårdslös. Detta motiverades med att hästen hade en lugn läggning och att skadeplatsen låg förhållandevis långt bort.

I NJA 1983 s 232 hade hästar brutit sig ut från en inhägnad hage och kommit upp på en väg och där orsakat en trafikolycka. En bil blev totalförstörd. Skadeståndstalan mot hästägaren ogillades. Anledningen till varför hästarna hade brutit sig ut ur hagen var inte klarlagd. Troligen hade de blivit skrämde. HD ansåg det inte visat att hästägaren underlåtit att inhägna hagen på ett tillfredsställande sätt. Han hade därför inte orsakat skadan på bilen genom vårdslöshet.

#### **4.5.7 Kollision mellan motordrivet fordon och luftfartyg**

Detta är en i och för sig ovanlig händelse. Båda sidorna omfattas av strikt ansvar. Luftfartyget enligt lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och motordrivet fordon enligt TSL. Eftersom det är fråga om en mycket ovanlig situation så har denna fråga inte blivit föremål för lagstiftning. Vid en kollision mellan luftfartyg och motordrivet fordon ska skyldigheten att utge ersättning för uppkomna skador bedömas enligt det vållande som förekommit på ömse sidor. Ett fall från rättspraxis kan belysa bedömningen.

I RFS 1996:16 hade en helikopter blivit skadad efter en kollision med en snöskoter. Skoterns trafikförsäkringsbolag hade utgett ersättning motsvarande 1/2 av kravet med hänvisning till den princip som då gällde enligt avgörandet i NJA 1985 s 309. TR slog fast att ansvaret skulle fördelas efter det vållande som förekommit på ömse sidor. Denna bedömning kom TR:n fram till efter en analogi till reglerna för kollisionsskador i järnvägstrafiklagen. Se ovan avsnitt 4.5.3. TR:n fann det styrkt att skoterföraren ensam varit vållande till olyckan. Något medvållande fanns inte på helikopter

förarens sida. TR:n förpliktade trafikförsäkringsbolaget att utge ersättning till helikopterfirman. HovR:n fastställde TR:ns domslut.



# 5 Ansvarsfördelning i flerhetsfall

## 5.1 Solidariskt ansvar

Huvudregeln i skadeståndsrätten är att flera skadeståndsskyldiga är primärt solidariskt ansvariga. En förutsättning för solidariskt ansvar är att de skadeståndsskyldiga ansvarar för samma skada. SkL 6:4 lyder:

*Skall två eller flera ersätta samma skada, svarar de solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem.*

Enligt SkL 1:1 är bestämmelserna i lagen tillämpliga på all skadeståndsskyldighet om inte annat är särskilt föreskrivet. Detta innebär att SkL 6:4 kan tillämpas när en part har culpaansvar och den andra parten har strikt ansvar eller när alla skadeståndsskyldiga har strikt ansvar. Regeln gäller både för den som ansvarar för egen culpa eller enligt principalansvar. Den princip som gäller i svensk rätt är att i förhållande till den skadelidande ansvarar alla skadeståndsskyldiga solidariskt med hela beloppet.<sup>85</sup>

Regeln innebär vidare att en skadelidande kan rikta sitt skadeståndsanspråk mot vilken som helst av de skadeståndsskyldiga och kräva ett lika stort belopp av denne som han skulle ha fått utge om han varit ensam skadeståndsskyldig för skadan. Den skadelidande kan alltså få fullt skadestånd även om bara en av flera skadeståndsskyldiga har ansvarsförsäkring som täcker skadeståndskravet eller har medel att själv ersätta den skadelidande.<sup>86</sup>

Det finns inte någon regel om ansvarets slutliga fördelning mellan solidariskt ansvariga i SkL. Lagstiftaren har valt att inte reglera regressrätten mellan flera skadeståndsskyldiga. Enligt förarbetena till SkL ska samma principer som slagits fast i rättspraxis före SkL även gälla efter lagens ikraftträdande. Fördelningen mellan flera skadeståndsskyldiga ska ske efter en skälighetsprövning.<sup>87</sup> I betänkandet om försäkringsgivarens regressrätt föreslogs lagstiftning om regressrätt mellan flera skadeståndsskyldiga. Förslaget har inte lett till lagstiftning.<sup>88</sup> Personskadekommittén har i SOU 2002:1 föreslagit att ett nytt stycke införs i SkL 6:4. Bestämmelsen som ska fördela ansvaret mellan flera solidariskt skadeståndsskyldiga ska ge möjlighet till en mer nyanserad bedömning.<sup>89</sup> Förslaget har inte lett till lagstiftning i skrivande stund.

<sup>85</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 242f.

<sup>86</sup> Bengtsson och Strömbäck (2002) s. 331.

<sup>87</sup> Prop 1972:5 s. 119f., 175ff. Se även Bengtsson och Strömbäck a.a. s. 332f.

<sup>88</sup> SOU 1975:103 s. 135ff.

<sup>89</sup> SOU 2002:1 s. 26, 216ff. och 225ff.

Vid fall av flera skadeståndsskyldiga där endast en har strikt ansvar (och inte själv är vållande) har den strikt ansvarige enligt tradition i svensk rätt regressrätt mot den som ansvarar på grund av vållande.<sup>90</sup> Regressrätt för strikt ansvariga är ofta lagstadgat i samband med strikt ansvar, i t.ex. lagen (1943:459) om tillsyn över hundar och katter 6 § 1 st. och 8 § i lag (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.<sup>91</sup>

Det finns endast ett fåtal rättsfall som behandlar problematiken. Enligt Bengtsson och Strömbäck är domstolarna i tveksamma fall troligen benägna att fördela ansvaret efter huvudtalet, d.v.s. finns det två ansvariga får de slutligen svara för hälften var.<sup>92</sup> Även Hellner anser att rättspraxis och uttalanden i förarbeten talar i denna riktning.<sup>93</sup>

I plenimålet NJA 1937 s. 264 dömdes tre personer till att solidariskt utge skadestånd på grund av egenmäktigt förfarande. HD uttalade i domen en princip för hur regressfördelningen skulle ske. I fall då flera på grund av brott är skadeståndsskyldiga ”måste de anses skyldiga att i gäldandet härav sinsemellan taga del efter ty med avseende å omständigheterna må vara skäligt.”<sup>94</sup> HD lämnade öppet för domstolarna att göra en skönsmässig bedömning av fördelningen av skadeståndsansvaret. Den skönsmässiga bedömningen skulle inte vara begränsad till enbart det brottsliga området, utan skulle även tillämpas mellan flera skadeståndsskyldiga som ansvarade enligt culpa. HD beaktade ett flertal omständigheter. Hänsyn kan tas till bland annat om någon agerat på uppmaning av någon annan, om någon av de inblandade varit mer aktiv än någon annan eller om brottet/handlingen skett i någons speciella intresse. Dessa omständigheter är inte avsedda att vara uttömmande.<sup>95</sup> Detta var första gången man i svensk rätt tillät regressrätt mellan brottslingar.<sup>96</sup>

I NJA 1953 s. 164 hade HD tillämpat principen från fallet ovan och gjort en skälighetsbedömning. Denna ledde till att ansvaret delades lika mellan två arbetsgivare med principalansvar som ansvarade för samme arbetstagares vållande.<sup>97</sup>

I NJA 1968 s. 387 hade skada uppkommit på en fastighet vid sprängningsarbeten. Fastighetens försäkringsbolag stämde in Stockholms Stad och den av staden anlidade entreprenören. Bedömningen i målet framgår av NJA

---

<sup>90</sup> SOU 2002:1 s. 209.

<sup>91</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 252.

<sup>92</sup> Bengtsson och Strömbäck a.a. s. 332.

<sup>93</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 256f.

<sup>94</sup> Sidan 266 i domen.

<sup>95</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 248f.

<sup>96</sup> Dufwa (1993): Flera skadeståndsskyldiga nr 4323, 4326. Dufwa analyserar fallet ingående i nr 4322-4334.

<sup>97</sup> Ibid. nr 4462. Dufwa redogör för fallet i nr 4458-4462.

1966 s 248. I det rättsfallet slogs ett strikt ansvar för sprängskador fast. Staden och entreprenören dömdes till solidarisk skadeståndsskyldighet. Staden betalade skadeståndet till försäkringsbolaget. 1968 hade HD att ta ställning till hur den slutliga fördelningen mellan flera som svarar enligt strikt ansvar skulle ske. HD fastställde Svea HovR:s dom. Överenskommelse saknades om hur ett eventuellt skadestånd skulle fördelas och vid brist på annan fördelningsgrund fastställdes att skadeståndet skulle delas lika mellan staden och entreprenören.

I NJA 1979 s 773 hade en villaägare anlitat en rörinstallatör för arbete på sitt hus. Installatören hade i sin tur av ett bolag hyrt en grävmaskin med förare för att utföra arbetet. Maskinföraren var mycket ung. Under grävningen rasade en gavel på huset och stora saksador uppstod. Både TR:n och HovR:n fann att installatören och bolaget var solidariskt skadeståndsskyldiga i förhållande till villaägaren. Underrätterna dömde att installatören ansvarade för 2/3 och bolaget för 1/3. HD ändrade domen så att de svarade för hälften vardera.

HD har även prövat ett fall där undantag gjorts från den solidariska ersättningskyldigheten. I NJA 1993 s 727 hade tre pojkar, N, M och O, 16 år gamla vid skadetillfället, blivit dömda för mordbrand efter att de gemensamt anlagt en brand i en skola. Den ena av pojkarna dömdes också till ansvar för grov mordbrand för en annan händelse. Ett försäkringsbolag återkrävde regressvis sina utlägg. TR:n och HovR: satte ned skadeståndsbeloppen med hänvisning till SkL 2:4 (då SkL 2:2). HovR:n dömde att pojkarna var solidariskt ansvariga att utge 450 000 kr till försäkringsbolaget. HD ändrade domen så att den solidariska skadeståndsskyldigheten upphävdes. N dömdes att utge 100 000 kr för skadan på skolan. HD tog här även hänsyn till det skadestånd på 370 000 kr han ålades att betala i målet om grov mordbrand. M och O dömdes att utge 150 000 kr vardera. I förarbetena står att det solidariska ansvaret upphör att gälla om de skadeståndsskyldiga fått nedsättning av skadeståndet på grund av en begränsningsregel som skyddar dem mot ett alltför betungande ansvar, t.ex. SkL 2:4 och 2:5.<sup>98</sup>

## 5.2 Solidariskt ansvar i TSL

I TSL är frågan om flera som är skyldiga att utge trafikskadeersättning för samma skada reglerad i 13 §. Den föreskriver att om trafikskadeersättning för en och samma skada ska utgå från trafikförsäkringarna för flera fordon, svarar försäkringarna solidariskt för ersättningen.

Enligt Nordenson får man räkna med tre olika fall av solidariskt ansvar och därmed regressmöjligheter mellan trafikförsäkringar enligt TSL:<sup>99</sup>

<sup>98</sup> Prop. 1972:5 s. 588ff. och lagrådet på s. 644

<sup>99</sup> Nordenson a.a. s. 358f. Se även Dufwa (1993) Flera skadeståndsskyldiga nr 4396-4400.

- 1) Det första fallet är när person eller egendom som inte befinner sig i eller på ett motordrivet fordon har skadats i följd av trafik med två eller flera motordrivna fordon. Ett exempel är att föraren av en bil (A) i en vägkorsning där han har företrädesrätt tvingas väja för en bil (B) på den korsande vägen för att undvika en kollision. B bryter mot A:s företrädesrätt. A skadar p.g.a. av sin undanmanöver en refug. Trafikförsäkringarna för A och B svarar i detta fall, enligt TSL 13 §, för skadorna på refugen.
- 2) Det andra fallet inträffar om vi förändrar det första exemplet så att A istället för att köra på en refug kolliderar med en tredje och mötande bil, C. Det blir vid kollisionen skador på A:s bil eller på egendom som befordras med A. För att solidariskt ansvar ska inträda i detta fall för B och C krävs att A kan styrka vållande eller bristfällighet på både B och C:s sidor. Annars blir de inte skyldiga att utge trafikskadeersättning enligt TSL 10 § 2 st.
- 3) Det tredje och sista fallet gäller när ersättning för en skada i följd av trafik har utbetalats från trafikförsäkringen för ett av flera orsakande fordon och trafikförsäkringsgivaren har regressrätt, enligt TSL 22 § 2 st. eller 23 §, mot trafikförsäkringen för två eller flera fordon. Exempel på detta fall är personskada som drabbar förare eller passagerare i motordrivet fordon eller skada på person eller egendom utanför sådant fordon. Enligt Nordenson, inträder solidariskt ansvar i de fall när två eller flera trafikförsäkringar har ersättningsansvar för samma skada och ersättning har betalats till skadelidande tredje man från en av trafikförsäkringarna samt att denna trafikförsäkringsgivare riktar regresskrav mot de båda andra med hänvisning till TSL 23 §. Även i de fall då bara en trafikförsäkring har betalat ersättning till den skadelidande, men då två eller flera andra inblandade fordon är regressansvariga enligt reglerna i TSL 22 § 1 st. kan solidariskt ansvar inträda. Det man syftar på är när personskador i kollisionsfall drabbat förare eller passagerare i något av de inblandade fordonen.<sup>100</sup>

Jag återkommer till ansvarets slutliga fördelning genom regresser mellan trafikförsäkringsgivare i avsnitt 7.2 nedan.

Någon särskild reglering angående solidariskt ansvar för flera skadeståndsskyldiga som ska utge skadestånd enligt TSL 18 § finns inte. Enligt Nordenson torde dock i fall när en skadelidande kräver både trafikskadeersättning och skadestånd för samma skada, trafikförsäkringsgivaren och den skadeståndsskyldige vara solidariskt ersättningskyldiga om inte annat följer av att begränsning gäller i den ersättningskyldighet som åvilar någon av dem. Detta följer av allmänna principer och vad gäller flera skadeståndsskyldiga kommer det till uttryck i SkL 6:4.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Angående det tredje fallet se Nordenson a.a. s. 359.

<sup>101</sup> Nordenson a.a. s. 254.

I TSL saknas hänvisning till 6:4 SkL. I SOU 1974:87 fanns en bestämmelse som hänvisade till SkL.<sup>102</sup> Förslaget innebar inget direkt uttalande om solidariskt ansvar ifråga om trafikskadeersättning. Detta förslag blev dock inte föremål för lagstiftning. Lagstiftaren valde istället den självständiga lösningen att reglera det solidariska ersättningsansvaret uttömmande i TSL 13 §. Regleringen i TSL skiljer sig från SkL 6:4 genom att den inte innehåller någon motsvarighet för det fall att någon begränsning gäller i den ersättningsskyldighet som åvilar någon av de ersättningsskyldiga. Bestämmelsen i TSL ska dock tolkas på samma sätt som SkL 6:4.<sup>103</sup> Dufwa anser att det vore lämpligast om speciallagstiftningen genomgående innehöll en hänvisning till stadgandet i SkL. Detta för att vara konsekvent i lagstiftningen och undvika onödig förvirring.<sup>104</sup>

---

<sup>102</sup> SOU 1974:87. Se förslagets 12 § 1 st.

<sup>103</sup> Nordenson a.a. s. 201f. och Dufwa (1993) Flera skadeståndsskyldiga nr 4023. Båda är kritiska till att TSL saknar uttrycklig hänvisning till SkL 6:4.

<sup>104</sup> Dufwa a.a. s. Nr 4022 med hänvisningar till annan speciallagstiftning.

# 6 Jämkningsmöjligheter i TSL

## 6.1 Allmänt om medvållande

Huvudregeln om skadelidandes medverkan i svensk rätt finns i 6:1 SkL och den lyder:

*Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd som avses i 5 kap. 2 § också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.*

*Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.*

*Jämkning av skadestånd enligt första och andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.*

Bestämmelsen anger att den skadelidande kan få ett till honom kommande skadestånd reducerat eller nedsatt till noll. SkL skiljer på medverkan till personskada, ren förmögenhetsskada och sakskada. SkL 6:1 kom till genom en förändring av medvållandereglerna i 1975. För personskadornas del ändrades rättsläget till den skadelidandes favör.<sup>105</sup> Efter ändringen jämkas skadestånd vid personskada endast undantagsvis. Passiv identifikation är inte tillåten beträffande personskador.

För trafikskadornas del regleras frågan om jämkning vid medvållande i TSL 12 §. I TSL har det inte gjorts någon hänvisning till SkL 6:1 och bestämmelserna om jämkning av skadestånd för medvållande. Man valde att behandla jämkningsfrågorna uttömmande i TSL. När det gäller jämkning på grund av medvållande till personskada innehåller TSL samma grundsatser för jämkning som SkL. Bestämmelsen i TSL 12 § 1 st. är närmast identisk med SkL 6:1 1 st. Regeln i TSL ska tillämpas på samma sätt som bestämmelsen i SkL. När det gäller sakskada så skiljer sig TSL från SkL på det sättet att trafikskadeersättning inte utgår för ren förmögenhetsskada, enligt TSL 8, 10 och 11 §§.<sup>106</sup> TSL 12 § lyder:

*Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § SkL. också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.*

<sup>105</sup> Bengtsson (1982) s 25-29. För en närmare redogörelse kring de bärande tankarna bakom medvållandereglerna se samme författare kap. 3.

<sup>106</sup> Nordenson a.a. s. 161 och s. 177.

*Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.*

*Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.*

## 6.2 Medvållande till personskada

Förutsättningar för jämkning finner man i SkL 6:1 1 st. respektive TSL 12 § 1 st. För att jämkning ska kunna ske krävs att den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Även enkel vårdslöshet kan medföra jämkning för förare av motordrivet fordon när denne gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Frågan är varför lagstiftaren väljer att begränsa jämningsmöjligheterna på detta sätt. Varför ska den skadelidande trots sin vårdlösa medverkan tillerkännas full ersättning för den uppkomna skadan? I motiven till ändringen i SkL 1975 förklarades detta med att skadestandsreglerna borde utformas så att de tog hänsyn till socialt motiverade ersättningsbehov och samtidigt ledde till en samhällsekonomiskt rationell fördelning av förlusterna vid en skada. Det påpekades att tillgängliga resurser användes bäst om skaderiskerna spreds och att full ersättning oftast ledde till en acceptabel riskspridning då den i de flesta fall utgick från en ansvarsförsäkring. Man åberopade sociala och humanitära skäl till stöd för begränsning av jämningsmöjligheter då det inte kunde anses rimligt att den skadelidande skulle bli lidande under hela sitt liv av en tillfällig oaktsamhet.<sup>107</sup>

Vid uppsåtlig medverkan till personskada kan trafikskadeersättning jämkas, enligt TSL 12 § 1 st. 1 p. De fall där det går att bevisa att en skadelidande uppsåtligt medverkat till en skada lär vara sällsynta i praktiken. I ett sådant fall lär ofta skadeståndsskyldigheten falla bort genom att det har funnits samtycke till skadan.<sup>108</sup> Nordenson har påpekat att det kan finnas situationer där det finns ett direkt eller indirekt uppsåt att en viss skada ska inträffa och att samtycke till denna skada föreligger. En del av de skador som faktiskt inträffar omfattas bara av eventuellt uppsåt och inte av det direkta eller indirekta uppsåtet. Nordenson menar att man i detta fall inte kan tala om samtycke till skadan och att jämkning av ersättningen, och inte helt bortfall, därför bör komma ifråga. Han diskuterar också om det straffrättsliga begreppet ”eventuellt uppsåt” omfattas av begreppet ”uppsåtligt” i TSL 12 § 1 st. Nordenson kommer fram till att det saknar betydelse eftersom det normalt får betraktas som grovt vårdslöst att orsaka sig själv skada med eventuellt uppsåt. Ett typfall på diskussionen är att en person försöker begå självmord

---

<sup>107</sup> Prop 1975:12 s. 131.

<sup>108</sup> Prop 1975:12 s. 173.

genom att kasta sig framför en bil. Han misslyckas och överlever med allvarliga skador som följd. I detta fall kan man inte hävda att den skadelidande samtyckt till skadorna, utan att samtycket endast gällde en annan skada, nämligen dödsfallet. Jämkning bör alltså bli aktuell i detta fall.<sup>109</sup>

I rättspraxis har jämkning av trafikskadeersättning på grund av medverkan till personskada enligt TSL 12 § prövats i NJA 1983 s 522 I och II. I det första fallet hade en person som led av epilepsi kastat sig framför en lastbil. Han skadades allvarligt. Lastbilens försäkringsgivare menade att han handlat uppsåtligt genom att kasta sig framför lastbilen. Mannen menade att han var så förvirrad på grund av sin sjukdom att han inte visste vad han gjorde. HD fann att utredningen i målet visade att mannen befann sig i ett sådant tillstånd att han inte varit medveten om sitt handlande. Övervägande skäl talade för att han inte varit så medveten om sitt handlande som krävdes för att jämkning skulle komma ifråga. HD utdömde ojämkat skadestånd.

I NJA 1983 s 522 II hade en man som behandlades på sinnessjukhus kastat sig framför en lastbil för att begå självmord. Han fick svåra kroppsskador. Det var utrett att mannen medvetet kastat sig framför lastbilen i avsikt att ta sitt liv. Han hade handlat under inflytande av ett akut psykiskt abnormtillstånd. Detta sammantaget ledde till att HD fann att den skadelidande hade rätt till ett till 2/3 jämkat skadestånd. HD motiverade detta med att med att den skadades situation ytterligare försämrats både från ekonomisk och social synpunkt efter olyckan.<sup>110</sup>

Genom NJA 1981 s 920 har HD inskränkt möjligheten att jämkna trafikskadeersättningen till efterlevande. I fallet hade föraren av en bil begått självmord genom att i hög fart köra in i mitträcket på motorvägen. Hustrun och en son till makarna krävde trafikskadeersättning för förlorat underhåll. HD ansåg inte att föraren medverkat till dödsfallet för att bereda sin efterlevande familj något ekonomiskt skydd för framtiden. Familjen levde inte under sådana ekonomiska omständigheter som gjorde att det framstod stötande att full ersättning utgick. Familjen tillerkändes ojämkad ersättning.

Bengtsson menar, att bakgrunden den till bedömningen, i NJA 1981 s 920, var trafikförsäkringens inslag av socialförsäkringsrättslig karaktär. Resultatet blir vidare att full ersättning utgår när ett självmord begåtts utan tanke på att bereda de efterlevande vinning. Om en sådan tanke funnits anses det stötande om full ersättning utgår från trafikförsäkringen till de efterlevande. Bevisbördan i detta fall ligger på trafikförsäkringsgivaren. Om denne kan göra antagligt att självmord begåtts för att bereda de efterlevande vinning, bör jämkning sannolikt kunna ske. Vid jämknigen får hänsyn tas till sociala skäl.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> Nordenson a.a. s. 162f.

<sup>110</sup> Bengtsson, SvJT 1985 s. 670.

<sup>111</sup> Bengtsson (1982) s. 135f.



Det bör nämnas att försäkringsbolagen vid en eventuell jämkning av personskada använder sig av den s.k. 90-procentsregeln. Denna innebär att den skadelidande alltid är garanterad 90 procent av sin tidigare inkomst till den del inkomsten inte överstiger 7,5 basbelopp enligt lagen om allmän försäkring. Skadestånd för skäligen vårdkostnader jämkas inte.<sup>112</sup>

Vid fall av grov vårdslöshet kan trafikskadeersättningen jämkas. Grov vårdslöshet innebär att vårdslösheten ska vara av mycket allvarligt slag. Den skadelidandes handlande ska ha visat en uppenbar hänsynslöshet eller nonchalans, som inneburit en avsevärd risk även för andra än honom själv, eller att han har visat uppenbar likgiltighet för liv och hälsa.<sup>113</sup> För trafikskadornas del kan jämkning ske om den skadelidande allvarligt har överträtt trafikreglerna eller visat uppenbar hänsynslöshet eller likgiltighet för andra trafikanters säkerhet.<sup>114</sup> Jämkning på grund av grov vårdslöshet på den skadelidandes sida ska ske restriktivt.

Från rättspraxis kan två fall nämnas angående trafikskador där vårdslösheten bedömdes som grov.<sup>115</sup> I RFS 1989:1 hade en bilist i hög hastighet kört om tre bilar mot mycket tät mötande trafik. I FFR 1980 s. 135 hade en alkoholpåverkad förare kört mot rött ljus vid ett övergångsställe där en fotgängare befunnit sig. Dessa fall rör enbart vårdslöshetsbedömningen och inte tar inte upp frågan om jämkning av personskada.

Vid fråga om rattfylleri eller grovt rattfylleri på den skadelidande förarens sida kan trafikskadeersättningen jämkas om föraren medverkat till skadan genom enkel vårdslöshet, TSL 12 § 1 st. 2 p jämför SkL 6:1 1 st. 2 p. Regeln är endast tillämplig på förarens medvållande. Det krävs inte att föraren blivit dömd för något av brotten. Vårdslösheten ska ha förekommit i samband med körningen och att det ska finnas ett tidsmässigt samband mellan trafiknykterhetsbrottet och vårdslösheten som har medverkat till skadan. Föraren skall alltså ha gjort sig skyldig till rattfylleribrottet vid själva skadetillfället. Det är värt att nämna att en passagerare som vårdslöst medverkar till en trafikolycka genom att bjuda föraren på sprit inte riskerar att få sin egen personskada jämkad om inte passageraren själv gjort sig skyldig till uppsåt eller grov vårdslöshet.<sup>116</sup>

I RH 1997:112 hade en bilist kört av vägen, i alkoholpåverkat tillstånd, med personskador som följd. Alkoholhalten i blodet var ca två och en halv timme efter olyckan 1,73 promille. Bilisten dömdes för grovt rattfylleri. Bilens trafikförsäkringsgivare hade endast utgett en till hälften jämkad trafikskadeersättning för personskadan med hänvisning till TSL 12 § 1 st. 2 p. Bilisten

---

<sup>112</sup> SOU 2002:1 s. 61 och 97f.

<sup>113</sup> Prop 1975:12 s. 133.

<sup>114</sup> Prop 1975/76:15 s. 69.

<sup>115</sup> Rättspraxis i övrigt angående grov vårdslöshet från andra rättsområden är mager. Se t.ex. NJA 1992 s 130, NJA 1995 s 661 och 1996 s 118.

<sup>116</sup> Nordenson a.a. s. 168ff.

yrkade att tingsrätten skulle utdöma ojämkad ersättning i första hand och i andra hand att jämkning skulle ske till 2/3.

Försäkringsbolaget menade i det här fallet att ersättningen skulle jämkas hälften dels eftersom bilisten gjort sig skyldig till grovt rattfylleri, och dels för att bilisten genom vårdslöshet medverkat till den personskada han fått vid trafikolyckan.

Hovrätten, som fastställde tingsrättens dom, förklarade att försäkringsbolaget skulle utge ojämkad ersättning till bilisten. Hovrätten uttalade vidare att bevisbördan för att vårdslöshet föreligger vilar på försäkringsbolaget, då bolaget i allmänhet har bättre möjligheter att utreda ett försäkringsfall. I fallet hade försäkringsbolaget inte presterat tillräckligt med bevisning för att bilisten varit vårdslös. Enbart den omständigheten att bilisten kört med en hög alkoholkoncentration är inte tillräcklig för att anse att han genom vårdslöshet medverkat till sina skador.

Ett annat som aktualiserar frågan om jämkning på grund av trafiknykterhetsbrott är NJA 2000 s.150. I fallet var föraren av en bil alkoholpåverkad när trafikolyckan inträffade. Försäkringsbolaget hävdade att ersättningen för personskada skulle jämkas enligt TSL 12 §, då föraren vårdslöst medverkat till den personskada som han åsamkades vid olyckan. I fallet framkom det omständigheter som talade för att det funnits en älg på eller vid vägen och att olyckan orsakades av att föraren vände för älgen. HD ansåg att omständigheterna var sådana att det fanns en tänkbar förklaring till olyckan som inte förutsatte att föraren varit vårdslös. Detta medförde att det inte ansågs visat att föraren genom vårdslöshet medverkat till sina skador och trafikskadeersättningen jämkades inte.

Jämkningsen för personskada eller annan sakskada än kollisionsskada sker enligt TSL 12 § 3 st. efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. I dessa fall blir det aktuellt med en jämförelse med fall skadestånd utgår på grund av strikt ansvar. För personskadornas del blir det också fråga om att beakta den skadelidandes ekonomiska situation, så att obilliga resultat för denne undviks.<sup>117</sup> Bengtsson menar, att man vid varje form av strikt ansvar borde slå fast en normal jämkningsgrad. Denna skulle bli startpunkten för den fortsatta jämkningssprövningen. För trafikskadornas del skulle man utgå från en jämkning till hälften. Om det finns ett ”överskjutande” vållande på ansvarsidan bör detta inte tillräknas någon större betydelse då exempelvis en trafikförsäkringsgivare ändå betalar ersättningen. Om däremot den skadelidandes medvållande är särskilt grovt skulle man kunna göra avsteg från huvudregeln.<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> Ibid. s. 190f.

<sup>118</sup> Bengtsson (1982) s. 126f.

## 6.3 Medvållande till sakskada

Jämkning av trafikskadeersättning för sakskada kan jämkas om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Vid kollisionsskador kan jämkning ske om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendom befordrades eller bristfällighet på fordonet medverkat till skadan, TSL 12 § 2 st. Jämkning vid sakskada liksom vid personskada sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheter i övrigt, TSL 12 § 3 st.

TSL 12 § 3 st. skall tillämpas på det sätt att hänsyn ska tas till skuldgraden på ansvarssidan vid kollisionsfall när skadan ska ersättas på grund av styrkt vållande och andra förhållanden utgör skäl för en jämkning. I de fall trafikskadeersättning ska utgå för annan skada än kollisionsskada eller för kollisionsskada orsakad av styrkt bristfällighet på det ersättningskyldiga fordonet, bör jämningsprövningen inriktas på graden av vållande på den skadelidandes sida. Man får också jämföra bristfälligheten på det ansvariga fordonets sida med hur den skadelidandes vållande kan ha medverkat till skadan. På samma vis får man bedöma jämningsfrågan när fordonet på skadelidandesidan har varit bristfälligt och även ersättning från motparten skall utgå på grund av bristfällighet på det fordonet eller vållande i samband med förandet av detta. Frågan är sedan om en nedsättning av ersättningen är oskäligt hård mot den skadelidande. Om denne är skyddad av försäkring eller är självförsäkrare är det inte så. För att den skadelidandes ekonomi ska kunna inverka på skälighetsbedömningen, bör nedsättningen vara så ingripande att hans försörjningsmöjligheter eller levnadsförhållanden allvarligt försämraras.<sup>119</sup>

Passiv identifikation är tillåten vid sakskada. Detta framgår av att TSL 12 § talar om vållande "på den skadelidandes sida" Den skadelidande kan alltså även om han personligen inte varit medvållande, tillräknas vållande av en annan person. En arbetsgivare kan få ett till honom kommande skadestånd från tredje man, jämkat på grund av att någon av hans anställda i tjänsten har medverkat till skadan.<sup>120</sup>

Jämningsregeln i TSL 12 § 2 st. 2 p. gäller bara vid kollisionsfall och ersättning för skada på kolliderande fordon eller med sådant fordon befordrad egendom. Om skada uppkommer vid en kollision på egendom utanför de inblandade fordonen och skadan har uppkommit följd av trafik med de berörda fordonen, så utgår trafikskadeersättning, enligt TSL 11 § 1 st., och jämkning för medvållande kan ske enligt 12 § 2 st. 1 p. Eftersom identifikation är tillåten vid sakskada innebär jämningsregeln att samtliga skadelidande som har anknytning till fordonet på den skadelidandesidan kan identifieras med varandra. Identifikation kan ske på grund av det vållande

---

<sup>119</sup> Nordenson a.a. s. 192.

<sup>120</sup> Ibid. s. 178f.

som ligger annan ansvarig till last i samband med förandet av fordonet.<sup>121</sup> Motiven till TSL gör gällande att ”de som har samma grund för sin rätt till ersättning också behandlas lika i fråga om jämkning”.<sup>122</sup> Bengtsson kritiserar identifikationsregeln. Han menar att uppfattningen att alla skadelidande ska likabehandlas sannolikt endast kan vara tillämplig när ägare och innehavare vid samma tillfälle drabbas av sakskada, vilket är utmärkande framför allt på vägtransporternas område.<sup>123</sup>

Jämningsfrågorna vid sakskador på motordrivna fordon blir komplicerade när kolliderande fordon har samma ägare eller en då en ägare till fordon i egenskap av förare av ett annat fordon kör på sitt eget fordon. Nordenson behandlar problematiken mycket ingående.<sup>124</sup> Jag belyser frågan med ett exempel:

En man äger två bilar. Han och hustrun kör på en väg med var sin bil. Mannen, A, kör före hustrun, B, och bromsar plötsligt in. B hinner inte stanna utan kör på A bakifrån. Är B ensam vållande till skadan betalas skadorna på den av A förda bilen ur B:s trafikförsäkring. Eftersom A inte har varit medvållande till skadan kan någon jämkning inte ske. Skadorna på den av B förda bilen kan inte ersätta ur A:s trafikförsäkring. Är A istället ensam vållande utgår ingen trafikskadeersättning för skadorna på den av A förda bilen ur trafikförsäkringen för den av B förda bilen. För skadorna på B är A enligt TSL 10 § 2 st. berättigad till ersättning på grund av sitt eget vållande som förare. Ersättningen kan dock jämkas på grund av A:s medvållande som skadelidande, TSL 12 § 2 st. 2 p. Jämkad ersättning bör utgå för skadorna på den av B förda bilen. Är både A och B vållande till kollisionen ska jämkad trafikskadeersättning betalas för skadorna på båda bilarna ur motpartens trafikförsäkring.<sup>125</sup>

Jämkning av sakskada sker normalt så att skadeståndet jämkas till en kvotdel av det belopp som skulle ha utgått. De vanliga kvotdelarna är 1/3, 1/2 och 2/3. Jämkning till noll är sällsynt.<sup>126</sup>

Enligt Hellner bör man inte ta någon hänsyn till förekomsten av strikt ansvar vare sig på den skadelidandes eller på den ersättningsskyldiges sida vid jämkning. Det finns dock inget hinder mot att beakta de omständigheter som motiverat det strikta ansvaret vid fastställandet av jämningsgrad.<sup>127</sup>

I sammanhanget bör man dock observera att i praktiken har den skadelidande vid sakskada alltid rätt till ojämkad ersättning upp till 1/4 basbelopp enligt det s.k. frivilliga åtagandet i trafikförsäkringen. Full ersättning utgår

---

<sup>121</sup> Ibid. s. 184f.

<sup>122</sup> Prop 1975/76 s. 81.

<sup>123</sup> Bengtsson (1982) s. 159.

<sup>124</sup> Ibid. s. 148f. och s. 186-188.

<sup>125</sup> Exemplet hämtat ur Strömbäck m.fl. (1999) s. 70f.

<sup>126</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 231.

<sup>127</sup> Hellner, JT 1991/92 s. 274.

alltså upp till 1/4 basbelopp även om den skadelidande har varit medvållande, se även avsnitt 4.3 ovan.

Jag behandlar frågan om medverkan till sakskada utan medvållande under avsnitt 4.5.1 ovan i samband med att jag redogör för kollision mellan motor-drivet fordon och cykel.

# 7 Trafikförsäringsgivares regressrätt

## 7.1 Regressrätt vid strikt ansvar

Försäringsgivare har enligt lagen (1927:77) om försäkringsavtal, FAL 25 §, regressrätt mot den som enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke. Detta innebär att försäkringsbolag som utgett ersättning för skada vid skadeförsäkring inträder i den försäkrades rätt till skadestånd från annan som vållat skadan genom uppsåt, grov vårdslöshet eller som svarar enligt strikt ansvar. Regressrätt finns inte mot skadevällare som endast svarar på grund av annans vållande.<sup>128</sup>

Hellner menar att syftet med denna formulering är att om skador uppkommer genom farlig verksamhet och om de inte har vållats genom culpa så ska verksamheten själv bära kostnaderna. Detta gäller alltså även om skadan i första hand kan täckas via den skadelidandes försäkring.<sup>129</sup> Bestämmelsen i FAL 25 § är dispositiv och försäkringsbolagen kan avtala om en längre gående regressrätt.

De fyra stora försäkringsbolagen i Sverige<sup>130</sup> har i sina avtal för bilförsäkring i konsumentförhållanden avtalat bort begränsningarna i regressrätten enligt 25 § FAL. De förbehåller sig alltså full regressrätt. Tendensen är att regressrätten blir ett allt viktigare medel för försäkringsbolagen för att minska sina kostnader i samband med utbetalning av ersättning till försäkringstagaren vid skadeförsäkring.<sup>131</sup>

Ett skäl mot att tillåta regresser är att den pulvrisering (se ovan avsnitt 1.3.3) som sker kan motverkas om skador som ersatts av ett försäkringsbolag förs över på företag eller privatpersoner. Hellner menar att regresser är ett kostsamt sätt att fördela skadekostnader på grund av de höga transaktionskostnaderna.<sup>132</sup>

Vad gäller ansvarsfördelningen mellan flera strikt ansvariga saknas i de flesta fall lagregler om hur fördelningen ska ske. Lagreglering när strikt an

---

<sup>128</sup> SOU 2002:1 s. 20.

<sup>129</sup> Hellner, Jan (1965): Försäkringsrätt s. 280.

<sup>130</sup> Länsförsäkringar, IF, Trygg-Hansa och Folksam med en marknadsandel på 86 % (mätt som inbetalda premier inom skadeförsäkring under tiden 2001-10-01 till 2002-09-30). Källa: Försäkringsförbundet.

<sup>131</sup> Den anförda åsikten är min egen. För en genomgång av regressrättens ekonomiska betydelse, se Bengtsson (1998): Försäkringsteknik och civilrätt. s. 149-154 och där angiven litteratur. En nyare undersökning presenteras av Personskadekommittén i SOU 2002:1 s. 198ff. och s. 395-407.

<sup>132</sup> Hellner, JT 1996/97 s. 1130.

svar står mot strikt ansvar finns i t.ex. atomansvarighetslagens (1968:45) 18 § och elanläggningslagens (1902:71) 9 §. Jag har i avsnitt 5.1 nämnt NJA 1968 s. 367. Rättsfallet anses vägledande avseende ansvarsfördelningen i fall när lagstiftning saknas.

## 7.2 Regresser enligt TSL

### 7.2.1 Regress mot förare och annat motordrivet fordon

Vid trafikskador regleras rätten till regress mot den som på grund av eget vållande är ansvarig för skada i TSL 20 § 1 st. Utbetalad trafikskadeersättning får krävas tillbaka under följande förutsättningar:

- Om skadan orsakats med uppsåt.
- Om skadan vållats genom grov vårdslöshet.
- Om föraren vållat skadan genom vårdslöshet i kombination med rattfylleri/grovt rattfylleri (Trafikbrottslagen 4 § eller 4 § a).

Regressregeln i TSL 20 § är uppbyggd enligt samma mönster som FAL 25 §, vilket innebär att återkravsrätten är en subrogationsrätt. Detta medför att trafikförsäkringsgivaren inte kan få bättre rätt än den skadelidande.<sup>133</sup> TSL 20 § är tvingande. Vid trafikskadeersättning gäller alltså en regel som är rakt motsatt huvudregeln för regress i skadeståndsrätten. Den som har strikt ansvar har endast i undantagsfall rätt till regress mot den vållande. Syftet med denna reglering har varit att endast medge regresser som varit motiverade med hänsyn till preventionen eller av ekonomisk betydelse för trafikförsäkringen.<sup>134</sup> Regresskrav enligt TSL 20 § 1 st. kan riktas mot fysisk person som vållat skada uppsåtligt, genom grov vårdslöshet eller på grund av vårdslöshet i samband med rattfylleribrott. Regress kan också riktas mot juridisk person om någon som tillhör den juridiska personens organ har orsakat skadan, t.ex. VD:n.<sup>135</sup>

Skadevållaren måste ansvara enligt skadeståndsrättsliga regler för att trafikförsäkringsgivaren ska ha återkravsrätt. Den regressansvarige kan exempelvis göra invändningar om att den skadelidande har varit medvållande. Om det finns ett medvållande på den skadelidandes sida som skulle kunna leda till jämkning av skadestånd enligt SkL 6:1 kan också regresskravet bli föremål för jämkning.<sup>136</sup>

Vidare kan skadevållaren åberopa subjektiva omständigheter såsom att han är under 18 år. Han kan hänvisa till SkL 2:4 och är alltså ersättningskyldig endast i den mån det är skäligt med hänsyn till hans ålder och utveckling, handlingens beskaffenhet, föreliggande ansvarsförsäkring och andra ekono

---

<sup>133</sup> Nordenson a.a. s. 306.

<sup>134</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 254f.

<sup>135</sup> Nordenson a.a. s. 311.

<sup>136</sup> Ibid. s. 306.

miska förhållanden samt övriga omständigheter.<sup>137</sup> En skadevållare kan också åberopa SkL 2:5 och begära att ersättningsansvaret mot trafikförsäkringsgivaren sätts ned eller att han befrias helt. Enligt lagrummet krävs det för att jämkning ska kunna ske, att skadan är vållad under påverkan av en allvarlig psykisk störning i den mån det är skäligt med hänsyn till hans sinnestillstånd, handlingens beskaffenhet, föreliggande ansvarsförsäkring och andra ekonomiska förhållanden samt övriga omständigheter eller om skadan vållats under påverkan av annan psykisk störning och störningen inte är självförvållad och tillfällig. Denna formulering medför att en skadevållare inte kan åberopa berusning som jämningsgrund.<sup>138</sup>

En trafikförsäkringsgivare kan inte rikta en regress mot en skadevållare för den trafikskadeersättning han själv fått. Om han själv medverkat till den egna skadan bestäms hans slutliga rätt till trafikskadeersättning enligt jämningsregeln i TSL 12 §. Han kan inte få sin rätt till ersättning minskad ytterligare på grund av ett regresskrav enligt TSL 20 § 1 st. Han kan däremot bli regresskyldig för trafikskadeersättning som utgetts till annan person. Ett exempel på detta är att A som förare är rattfull och vållar genom grov vårdslöshet en trafikolycka. Både A och passageraren B skadas. Dessutom skadas ett staket som tillhör C. A får enligt TSL 12 § 1 st. 1 p. sin trafikskadeersättning jämkad. B och C får sina skador ersatta fullt ut. Försäkringsgivaren kan därefter regressa mot A för den trafikskadeersättning de betalt till B och C.<sup>139</sup>

Enligt TSL 25 § kan den som har betalat ersättning till trafikförsäkringsgivare på grund av att han varit skadeståndsskyldig enligt TSL 20 § kräva tillbaka sitt utlägg från annan som också är ansvarig enligt TSL 20 §. Omfattningen av regressrätten ska ske efter en skälighetsbedömning.<sup>140</sup>

För att trafikförsäkringsgivare ska kunna återkräva utbetald trafikskadeersättning från förare vid enkel vårdslöshet krävs att föraren vid tillfället var rattfull. Det måste kunna bevisas ett orsakssamband mellan vårdslösheten och skadan. Man kan inte presumera vårdslöshet endast på grund av att föraren varit rattfull.<sup>141</sup> Trafikförsäkringsgivaren har bevisbördan för att styrka vårdslösheten hos föraren, se t.ex. NJA 2000 s. 150.<sup>142</sup> TSL 20 § 1 st. inskränker regressmöjligheten till förare som gjort sig skyldig till vårdslöshet i kombination med rattfylleri. Nordenson påpekar att regressrätt inte föreligger mot den, som utan att själv ha varit förare, har gjort sig skyldig till medhjälp till rattfylleri.<sup>143</sup>

---

<sup>137</sup> Se exempelvis NJA 1948 s. 342 II där en femårig pojke kolliderade med en vuxen cyklist. Pojken cyklade på fel sida av vägen. Han var ensam vållande till skadan, men med hänsyn till hans ålder och omständigheterna i övrigt jämkades skadeståndet till 1/3. Hellner och Johansson a.a. s. 266.

<sup>138</sup> Ibid s. 272f.

<sup>139</sup> Strömbäck m.fl. s. 91.

<sup>140</sup> Nordenson a.a. s. 373f.

<sup>141</sup> Ibid. s. 312f.

<sup>142</sup> Rättsfallet återgivet ovan i avsnitt 6.2.

<sup>143</sup> Nordenson a.a. s. 313f.



Huvudregeln enligt TSL 10 § 1 st. är att om förare eller passagerare blir skadade till följd av trafik med den egna bilen betalas trafikskadeersättning för personskada från den egna bilens trafikförsäkring. Om förare av annat motordrivet fordon i följd av trafik med det fordonet orsakat skadan genom vållande eller bristfällighet på det fordonet har trafikförsäkringsgivaren rätt att återkräva utbetald trafikskadeersättning från det vållande fordonets trafikförsäkring, TSL 22 § 1 st. 1 p. Regeln gäller i kollisionsfall. Regressansvaret utgår på samma grund som bestämmelsen i TSL 10 § 2 st. i fråga om den skadelidandes rätt till ersättning från det vållande fordonets trafikförsäkring för sakskada eller skada på egendom som befordrats med fordonet. Det är den regressökande som har bevisbördan för styrkt vållande eller bristfällighet på motsidan. Han ska också styrka orsakssammanhanget mellan vållandet eller bristfälligheten och skadan.<sup>144</sup> Finns vållande eller bristfällighet på båda sidor, så fördelas ersättningsansvaret enligt en skälighetsbedömning med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, TSL 22 § 1 st. 2 p. Kan regress riktas mot två eller flera trafikförsäkringar svarar de, enligt TSL 22 § 2 st., solidariskt upp till det belopp för vilket försäkringarna svarar.<sup>145</sup>

Om två bilar försäkrade i samma bolag krockar ska samtliga skadekostnader stanna på den vållande bilens försäkring. Anledningen till detta är att premiesättningen ska bli så rättvis som möjligt.

## 7.2.2 Regress mellan flera solidariskt skadeståndsskyldiga

När flera trafikförsäkringar svarar solidariskt för en skada kan den skadelidande rikta hela sitt anspråk mot en av dessa försäkringar som då har skyldighet att betala hela beloppet. Den slutliga fördelningen mellan de solidariskt skadeståndsskyldiga styrs av TSL 23 §. Enligt Nordenson får man räkna med tre olika fall av solidariskt ansvar och därmed regressmöjligheter mellan trafikförsäkringar enligt TSL. För en redogörelse av de tre olika fallen se ovan i avsnitt 5.2.

Huvudregeln är i dessa fall, enligt TSL 23 § 1 p., att det ska ske en hälften-delning av ansvaret. Regeln är endast tillämplig när strikt ansvar finns för de inblandade fordonen och skadan drabbat sak eller person utanför de motor-drivna fordonen. Huvudregeln frångås om vållande i samband med förandet av fordonet eller bristfällighet funnits på någon sida. I sådant fall gäller att ett fordon för vilket varken vållande eller bristfällighet funnits inte heller ska vara ersättningsskyldigt. Om skadan har orsakats på grund av att vållande eller bristfällighet funnits på flera fordon fördelas ersättningsskyldigheten på respektive fordons försäkring efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit på olika sidor och omständigheterna i övrigt.<sup>146</sup>

---

<sup>144</sup> Ibid. s. 350ff.

<sup>145</sup> Ibid. s. 357.

<sup>146</sup> Strömbäck m.fl. s. 96.

Om vi kopplar detta till Nordensons tre fall innebär det att fall 1 styrs av bestämmelsen i TSL 23 §. B är ensam vållande till skadan och om A:s trafikförsäkringsbolag har utgett ersättning för skadan på refugen på grund av att A och B svarar solidariskt enligt TSL 13 § kan A:s bolag kräva tillbaka hela ersättningen från B:s försäkringsbolag.

I fall 2 antar vi att A har kunnat styrka vållande eller bristfällighet på både B och C:s sidor. De svarar solidariskt enligt TSL 13 §. A har inte varit vållande och bristfällighet har inte förekommit. Fördelningen mellan B och C:s trafikförsäkringar sker enligt den skälighetsbedömning som ska göras enligt TSL 23 § 3 p.

I fall 3 antar vi att ett trafikförsäkringsbolag efter en kollisionsskada betalat ersättning för personskada till en förare eller passagerare, enligt TSL 10 § 1 st. Kan regress riktas mot två eller flera trafikförsäkringar svarar de, enligt TSL 22 § 2 st., solidariskt. Finns vållande eller bristfällighet på båda sidor, så fördelas ersättningsansvaret enligt en skälighetsbedömning med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, TSL 22 § 1 st. 2 p. I praktiken torde inte trafikförsäkringsbolaget utnyttja det solidariska ansvaret i TSL 22 § 2 st., utan istället krävs trafikförsäkringsbolaget på det belopp det slutligen ska svara för enligt reglerna i TSL 23 §.<sup>147</sup>

### 7.2.3 Övriga regresser enligt TSL

I TSL 20 § 2 st. föreskrivs att trafikförsäkringsgivare har regressrätt för skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18). Regleringen är en subrogationsrätt. Försäkringsbolaget kan alltså inte få bättre rätt än den skadelidande. Ersättning enligt PAL beräknas enligt skadeståndsrättsliga regler. Lagen innehåller två regler som kan medföra att trafikförsäkringsgivarens krav reduceras. PAL gäller, enligt 9 §, med en självrisk på 3 500 kr och enligt 10 § kan jämkning av både sak- och personskada ske vid medvållande. Således en strängare reglering än den som gäller för personskada enligt SKL och TSL.<sup>148</sup>

Enligt TSL 20 § 3 st. kan regress från trafikförsäkringen riktas mot järnväg och spårväg. För järnvägens del regleras regressmöjligheten mot trafikförsäkringen i TSL 19 § 1 st, som gör undantag för TSL 20 § 3 st. Järnvägens regressrätt avser endast den del av skadeståndet som ett trafikförsäkringsbolag enligt TSL 20 § 3 st. inte skulle ha kunnat återkräva från järnvägen, om den skadelidande i stället hade krävt trafikskadeersättning för sin skada.<sup>149</sup> Den rättstekniska metoden är som Hellner mycket riktigt skri

---

<sup>147</sup> Ibid. s. 95.

<sup>148</sup> Karnov 2001/02. s. 1201 (not 127).

<sup>149</sup> Nordenson a.a. s. 282.

ver komplicerad.<sup>150</sup> Enligt bestämmelsen kan regress utövas ”i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som förekommit på ömsesidor och omständigheterna i övrigt”. Eftersom det är en fråga om en fördelning av ansvaret mellan två parter som svarar på objektiv grund tar fördelningen sikte på om skadan innefattat ett förverkligande av de risker som är förknippade med motorfordonstrafik respektive järnvägstrafik. Om vållande förekommit på någon sida ska detta vägas in i medverkansbedömningen.<sup>151</sup>

En annan bestämmelse i TSL som inte reglerar regresser mellan trafikförsäkringar är 19 §. Bestämmelsen är tillämplig när någon betalat skadestånd enligt TSL 18 § på grund av en trafikskada eller när ett försäkringsbolag har betalt ersättning till den skadelidande för skada i följd av trafik på grund av annan försäkring än trafikförsäkring. Ett exempel på det sistnämnda fallet är att en cyklist har blivit påkörd av en bilist med enbart skador på cykeln som följd. Bilen är helt vållande till skadan. Skadorna på cykeln ersätts av den skadelidandes hemförsäkring. Normalt kan cyklisten få en högre ersättning genom sin egen försäkring än vad som skulle ha utgått genom bilens trafikförsäkring, eftersom trafikförsäkringen lämnar ersättning med cykelns dagsvärde enligt skadeståndsrättsliga regler. Hemförsäkringsbolaget återkräver sedan regressvis den utbetalda ersättningen från trafikförsäkringen. Bolaget har inte rätt till ett högre belopp än vad som skulle ha utgått som trafikskadeersättning.

Slutligen tänker jag nämna att trafikförsäkringsbolagen, enligt TSL 21 § får träffa avtal om självrisk i trafikförsäkringen samt att bolaget får förbehålla sig rätt att återkräva utbetald trafikskadeersättning från försäkringstagaren intill självriskbeloppet. För en fysisk person får självrisken inte överstiga 1/10 av basbeloppet som gäller för det år skadan inträffar.

---

<sup>150</sup> Hellner och Johansson a.a. s. 258 i not 108.

<sup>151</sup> Nordenson a.a. s. 300 och 323. Karnov 2001/02. s. 1202 (not 135).

## 8 Avslutning

Syftet med den här uppsatsen har varit att undersöka gällande rätt beträffande fördelningsansvaret vid trafikolyckor där motordrivna fordon har varit inblandade. Som framgått av uppsatsen så finns det en mängd olika situationer som kan bli aktuella vid trafikskador. Detta beror på att det ofta finns flera parter som ansvarar på olika grunder vid en trafikskada. Frågan blir då också vem som i slutändan ska bära kostnaden för en trafikskada.

Trafikskadelagen bygger på uppfattningen att trafik med motordrivna fordon är en särskilt riskfylld verksamhet och att de som utövar verksamheten bör stå för skadorna i trafiken. Detta framgår genom de regler om s.k. kanalisering som finns i TSL. Ansvaret vänder enligt dessa tillbaka till trafikförsäkringen.<sup>152</sup> För trafikolyckornas del finns det som nämnts ett flertal olika situationer. Att dra någon generell slutsats om hur ansvaret fördelas i till exempel de situationer som redovisats i avsnitt 4.5 låter sig inte göras. Dels blir det motordrivna fordonets ansvarsgrund olika beroende på vem eller vad motparten i skadan är, och dels så skiljer sig reglerna för person- och sakskada åt vad avser jämkning och regresser.

I trafikskadelagen finns som redovisats tidigare inslag av reparations- och preventionstankar. Reglerna om strikt ansvar för personskador på förare och passagerare i det egna fordonet och strikt ansvar för skador utanför motordrivna fordon är exempel på reparationstankar. Reglerna om jämkning av trafikskadeersättning vid medvållande och trafikförsäkringsgivarens möjlighet till regress är inslag av en mer preventiv natur. Jämkningsreglerna och regressreglerna i TSL kännetecknas av att de är skälighetsregler som är avsedda att förhindra oskäliga resultat. Formuleringen att jämkningen eller regresskravet styrs av ”den medverkan som förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt” upprepas ofta i TSL:s bestämmelser. Det finns en rad fördelar med denna formulering. Möjligheten att anpassa bedömningen till det enskilda fallet ökar och därmed kan man också undvika resultat som ter sig stötande från social och humanitär synvinkel. Detta framgår tydligt av den praxis som utvecklats angående jämkning till efterlevande vid självmord.<sup>153</sup> Det är också tydligt att man i bedömningarna kan ta hänsyn till den ansvarsform den ena eller andra sidan haft. Det blir också enklare att ta hänsyn till den mångfald av trafikskadesituationer som kan uppstå till följd av biltrafiken.

Om man ska kritisera denna ordning så kan man angripa den med att lagreglerna är vaga till sin innebörd och att detta skulle kunna leda till oförutsägbarhet vid tillämpningen, men även ett sådant resonemang faller enligt min mening. Domstolarna och försäkringsbolagens frihet är inte obegränsad vid tillämpningen av fördelningsreglerna, utan tvärtom är handlingsramarna

---

<sup>152</sup> Se ovan avsnitt 1.3.3.

<sup>153</sup> Se ovan avsnitt 6.2.

i de flesta fall fastlagda i förarbeten, rätts- och nämndspraxis och doktrin. Något som snarare gynnar rättssäkerheten både för den skadedrabbade och skadevållaren.

En omdiskuterad regel finns i TSL 12 §.<sup>154</sup> När det gäller frågan om jämkning kan ske för en förare när denne gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri, så krävs det styrkt ”enkel” vårdslöshet på förarens sida i samband med skadan. Det är svårt att inse varför vårdslöshet i kombination med rattfylleri ska utgöra en självständig grund för jämkning. En annan följd av samma lagrum är att medhjälp till förarens rattfylleri inte heller kan föranleda jämkning. Jag anser att det borde vara lämpligare att rattfylleriet betraktas som en omständighet i skadan vid jämningsbedömningen än att det som nu utgör en självständig jämningsgrund. Det förefaller märkligt att man från lagstiftarens sida inte starkare har markerat att alkohol inte är accepterat i samband med bilkörning. De allra flesta anser nog att det är vårdslöst att köra bil när man druckit alkohol. Enligt SOU 2002:1 pågår det ett arbete inom Justitiedepartementet med att se över bestämmelsen om jämkning vid rattfylleri.<sup>155</sup>

Slutligen kan jag konstatera att TSL och dess komplexa regelverk fördelar ansvaret vid en trafikskada på ett vid första anblicken mycket omständligt sätt. Men efter att ha insett att reglerna kan och ska tillämpas på ett så stort antal situationer, så framstår regelverket som mycket väl anpassat för sin uppgift. Slutsatsen blir att TSL och dess möjligheter att fördela trafikskadeansvaret efter skälighet, är väl anpassat för att ta hänsyn till de reparations- och preventionshänsyn och de socialförsäkringsrättsliga tankar som ligger till grund för trafikskadelagstiftningen, i den mängd olika trafikskadesituationer som kan uppstå.

---

<sup>154</sup> Se ovan avsnitt 6.2

<sup>155</sup> SOU 2002:1 s. 98f.

# Käll- och litteraturförteckning

## Offentligt tryck:

Prop 1972:5 Skadeståndslag.  
Prop 1975:12 Skadestånd vid personskada.  
Prop 1975/76:15 Trafikskadeersättning.  
Prop 1998/99:42 Ändringar i trafikskadelagen.  
Prop 2000/01:68 Ersättning för ideell skada.

SOU 1974:87 Trafikskadeersättning.  
SOU 1975:103 Skadestånd VI. Försäkringsgivares regressrätt.  
SOU 2002:1 Samordning och regress.

## Litteratur:

Agell, Anders (1991): "Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund" i Festskrift till Kurt Grönfors s 9-28. Stockholm.  
Bengtsson (1998): Försäkringsteknik och civilrätt. Norstedts Juridik, Stockholm.  
Bengtsson, Bertil (1982): Om jämkning av skadestånd. Norstedts, Stockholm.  
Bengtsson m. fl. (1985): Skadestånd 3 uppl. Stockholm.  
Bengtsson, Bertil och Strömbäck, Erland (2002): Skadeståndslagen. En kommentar. Norstedts Juridik, Stockholm.  
Bengtsson, Bertil (1992): Strikt skadeståndsansvar i rättstillämpningen 14 uppsatser 1983-1991. s 47-71. Norstedts Juridik, Stockholm.  
Dufwa, Bill W. (1993): Flera skadeståndsskyldiga del I-III. Juristförlaget Stockholm  
Grönfors, Kurt (1952): Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Almqvist & Wiksell, Stockholm.  
Hellner, Jan (1965): Försäkringsrätt. Stockholm.  
Hellner, Jan och Johansson, Svante (2000): Skadeståndsrätt 6 uppl. Juristförlaget, Stockholm.  
Nordenson, Ulf (1977): Trafikskadeersättning. Publica/ Liber Förlag, Stockholm.  
Strömbäck m.fl. (1999): Trafikskadelagen 5 uppl. Norstedts Juridik, Stockholm.  
Ullman, Harald (1999): Regressöverenskommelsen. Svenska Försäkringsföreningen, Stockholm.  
Werner, Rolf och Jonsson, Bengt (1998): Motorfordonsförsäkring - lagstiftning 10 uppl. IFU, Stockholm.

**Artiklar:**

Bengtsson, Bertil: Svensk rättspraxis – skadestånd utom kontraktsförhållanden 1980-1984. SvJT 1985 s 653-675.

Dufwa, Bill W.: Medverkan utan medvållande och ett par andra skadeståndsrättsliga spörsmål. JT 1990/91 s 456-467

Dufwa, Bill W.: Vår komplicerade trafikskaderätt. SvJT 1979 s 401-490

Hellner, Jan: Medverkan till skada vid strikt ansvar. JT 1991/92 s 252-274

Hellner, Jan: Skadestånd och heta arbeten. JT 1995/96 s 1127-1132.

**Övrigt:**

Folksam villkor för hem- och villaförsäkring 2003-01-01.

Karnov 2001/02. Svensk lagsamling med kommentarer.

Länsförsäkringars villkor för hemförsäkring 2002-04-01.

Trygg-Hansas villkor för hemförsäkring 2000-07-01:2.

# Rättsfallsförteckning

## **Nytt juridiskt arkiv:**

NJA 1937 s 264  
NJA 1948 s 342 II  
NJA 1966 s 248  
NJA 1968 s 387  
NJA 1979 s 773  
NJA 1981 s 920  
NJA 1983 s 232  
NJA 1983 s 522 I och II  
NJA 1985 s 309  
NJA 1986 s 193  
NJA 1987 s 749  
NJA 1990 s 569  
NJA 1992 s 130  
NJA 1993 s 727  
NJA 1995 s 661  
NJA 1996 s 118  
NJA 1996 s 590  
NJA 1997 s 468  
NJA 2000 s 150  
NJA 2001 s 368

## **Hovrättsfall:**

RH 1997:112

## **Övriga:**

ARN 1997-2953  
FFR 1980 s 135  
RFS 1984:31  
RFS 1989:1  
RFS 1996:16