



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Christine Holmbom

Skada i följd av trafik

Examensarbete
20 poäng

Handledare Bertil Bengtsson

Försäkringsrätt

Ht 2001

Innehåll

FÖRORD	4
FÖRKORTNINGAR	5
1 INLEDNING	6
1.1 Presentation av ämnet	6
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.3 Disposition, avgränsningar och metod	7
2 HISTORISK BAKGRUND	8
3 ANALYS AV RÄTTSPRAXIS	9
3.1 Fordon i rörelse; skada orsakad genom mekanisk påverkan av fordonet (kollision, påkörning etc.)	9
3.1.1 Bil som inte är inlämnad på verkstad	9
3.1.2 Bilen inlämnad på verkstad	10
3.1.3 Motorcyklar som välter	11
3.2 Fordon i rörelse; skada orsakad av fordonet men utan mekanisk påverkan av detta (dock ej brand eller läckage)	11
3.2.1 Adekvat kausalitet	11
3.2.1.1 Kausalitet	11
3.2.1.2 Adekvans	12
3.2.1.3 Adekvat kausalitet vid bedömning av skada i följd av trafik	12
3.2.2 Exempel ur rättspraxis	13
3.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet	17
3.3.1 Bildörr	17
3.3.2 Reparation under pågående färd	20
3.3.3 Övrigt	21
3.4 Stillastående fordon; skada orsakad genom brand i eller läckage från fordonet	22
3.4.1 Brand	22
3.4.2 Läckage	24
3.5 Stillastående fordon; skada orsakad på annat sätt än genom mekanisk påverkan, brand eller läckage	24
3.5.1 Kliva av fordon	24
3.5.2 Halkat utanför bilen	26
3.5.3 Trillat av bilen	27
3.5.4 Adekvat kausalitet – stillastående fordon	28
3.6 Skada genom gengasförgiftning	30

3.7	Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon	30
3.7.1	Släp kommer i rörelse av sig själv	30
3.7.2	Parkerat släp	31
3.8	Skada uppkommen i samband med eller i anslutning till bogsering eller liknande medelst motorfordon	32
3.9	Skada orsakad av särskild på motorfordon anbragt eller till sådant fordon kopplad maskinell anordning	34
3.9.1	Allmänt	34
3.9.2	Personskador i arbetet	35
3.10	Skada uppkommen i samband med lastning på eller lossning från motorfordon eller släpfordon till motorfordon	38
3.10.1	Allmänt	38
3.10.2	Oljeskador	40
3.10.3	Betong- och jordskador	41
3.10.4	Skador i samband med halkbekämpningsarbete	41
3.10.5	Skador som sker uppe på lastbilsflak	42
3.11	Skada orsakad av motorfordons eller släpfordons last i annat fall än i samband med lastning eller lossning	42
4	PRAKTISK ASPEKT	45
4.1	”Skada i följd av trafik” – begreppets tolkning inom försäkringsbranschen	45
4.2	Opublicerade ärenden	46
5	FRAMTIDEN	48
6	SAMMANFATTNING	49
6.1	Adekvat kausalitet	49
6.2	Rörelse	49
6.3	Motorkraft	49
6.4	Trafikskaderisken	50
6.5	Funktion, framförande, brukande, färdmedel eller liknande	50
6.6	Bristfällighet	51
6.7	Pågående färd	51
	LITTERATURFÖRTECKNING	52
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	53

Förord

Jag skulle vilja ta tillfället i akt och tacka de som hjälpt mig, gett mig råd och synpunkter när jag skrev denna uppsats.

Tack till Bertil Bengtsson som varit min handledare.

Tack till personalen på Trygg Hansa: Lasse Ljung, Mikael Tollin, Alexandra Kiotseridis, Anna-Karin Hammarström, Carl Norrman och Kenneth Gollne.

Jag vill tacka de övriga personerna som jag har intervjuat, nämligen Lars-Elis Ekeberg på Dial, Karin Tidéfält på Folksam och Kent Sooar.

Jag vill även tacka Lars Lundgren för hjälp med korrekturläsningen av uppsatsen.

Förkortningar

BAL	Lag (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen)
FFR	Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling
HD	Högsta Domstolen
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv (avdelning I)
SkfVN	Skadeförsäkringens villkorsnämnd
SOU	Statens Offentliga Utredningar
TSL	Trafikskadelagen (SFS 1975:1410)

1 Inledning

1.1 Presentation av ämnet

Skada i följd av trafik är ett begrepp som har funnits i svensk lagstiftning under snart ett sekel. Det introducerades i bilansvarighetslagen. Idag finns det i trafikskadelagens inledande paragraf och avgränsar lagens tillämpningsområde.

Trafikskadelagens första paragraf lyder:

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

- 1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,*
- 2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,*
- 3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.*

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Det är endast skada i följd av trafik som kan ersättas ur trafikförsäkringen. Mot bakgrund av det sagda, är det därför inte särskilt märkligt att begreppet har varit föremål för hundratals tolkningar i domstolar och nämnder. En rikhaltig praxis har utvecklats på området.

Allt eftersom biltrafiken tilltog och olika motorfordon uppfanns, fick man i praxis nya tolkningssvårigheter. Idag prövar HD i stort sett aldrig fall som rör frågan om en skada uppkommit i följd av trafik. Anledningen till detta är att sådana ärenden sällan hänskjuts till domstol. Istället hamnar avgörandena oftast på den enskilde skadehandläggarens bord eller överklagas till respektive försäkringsbolags överprövningsinstanser.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med min uppsats är att analysera hur begreppet ”skada i följd av trafik” har tolkats i praxis. Begreppet har tolkats mycket extensivt och det

kan därför vara intressant att se närmare på vilka tolkningsprinciper som ligger bakom. Jag kommer också att belysa hur begreppet används i praktiken inom försäkringsbranschen.

1.3 Disposition, avgränsningar och metod

Ulf K Nordenson skrev en bok 1977¹ som heter ”Trafikskadeersättningen. Kommentar till trafikskadelagsstiftningen”. I boken redovisas en sammanställning av den rättspraxis² angående skada i följd av trafik som fanns fram till 1975. Jag har valt att använda mig av samma indelning av ämnesområden som Nordenson gjorde i sin sammanställning. Jag redovisar de rättsfall som Nordenson tog upp och jag har lagt till diverse avgöranden som har tillkommit därefter. Tyvärr har jag inte lyckats hitta alla relevanta avgöranden som publicerats från 1976 fram till idag. Min uppsats är därför inte en fullständig redovisning av rättspraxis på området, men den ger en ganska god fingervisning om hur rättsläget ser ut idag. Syftet med uppsatsen är inte att göra en komplett eller uttömmande uppräkningslista av rättsfallen på området. Den är snarare en analys av de tolkningsprinciper som används för att fastställa om skada i följd av trafik föreligger i det enskilda fallet.

Den metod som jag har använt mig av är i första hand att läsa rättsfall och tolka dessa. Många av nämndens utlåtanden och domstolarnas avgöranden saknar helt motiveringar. Det har i och för sig blivit något bättre på senare år, men i de flesta fall har det varit helt omöjligt att hitta en bakgrund till varför nämnderna och domstolarna har resonerat som de har gjort. Jag har därför tittat på en mängd avgöranden av samma karaktär och försökt utgå ifrån likheterna hos dessa. De avgöranden jag har analyserat kommer från HD, hovrätterna och skadeförsäkringens villkorsnämnd. Vad det gäller praxis på området har avgörandena från HD det högsta prejudikatvärdet. Trots att avgörandena från skadeförsäkringens villkorsnämnd är dominerande till sitt antal kan de aldrig åtnjuta dignitet som avgörandena från HD.

För att få en mer fullständig bild av hur praxis används i praktiken, har jag intervjuat olika företrädare för försäkringsbolagen och andra personer som är verksamma inom området. Jag har dessutom läst doktrin och förarbeten. Tyvärr finns det inte så mycket skrivet om skada i följd av trafik. Den viktigaste källan utöver praxis har därför varit de intervjuer jag gjort.

¹ I avsnitt 6 av den här uppsatsen görs en jämförelse mellan Nordensons syn på rättsläget 1977 och mina egna slutsatser.

² Nordenson, bilaga 1.

2 Historisk bakgrund

Begreppet ”skada i följd av trafik” fanns med redan 1906 i den dåvarande bilansvarighetslagen (BAL). Det följde sedan med till 1916 års BAL. I förarbetena till BAL verkar inte skada i följd av trafik ha varit ett problemområde³. Det enda som nämndes var att adekvat kausalitet måste föreligga. I övrigt verkar det inte ha funnits några tolkningssvårigheter. Efter hand som biltrafiken ökade kom fler och fler fall att prövas i skadeförsäkringens villkorsnämnd och i domstolar. Gränsdragningen fick göras i praxis eftersom det inte fanns några riktlinjer i förarbeten och lagtext. Med tiden uppkom en mängd avgöranden på området. Vid TSL:s tillkomst uttalades det i förarbetena⁴ att den praxis som uppkommit under BAL:s giltighetstid skulle fortsätta gälla även efter TSL:s tillkomst. Till skillnad från BAL täcker dock TSL också motorredskap. Det finns även andra skillnader mellan TSL och BAL. Vid bedömning av skada i följd av trafik enligt TSL, ska ingen hänsyn tas till om det förelåg någon form av förarfunktion vid skadetillfället. Den roll fordonets förare har spelat för skadans uppkomst är helt likgiltigt ur TSL:s synpunkt. Bedömningen av om skadan uppkommit i följd av trafik ska ske på helt objektiv grund⁵.

Syftet med TSL är att bilisterna ska stå för riskerna som uppstår i trafiken. Biltrafik ansågs vara en mycket farlig verksamhet och ansvaret är därför strikt. Ur ekonomisk synpunkt kan det ofta vara viktigt att ersättningen betalas ur trafikförsäkringen istället för ur andra ersättningssystem. Ersättningen är ofta mycket generösare från trafikförsäkringen. Om skadan inte bedöms ha uppkommit i följd av trafik kan man tänka sig att ersättning kan betalas från exempelvis arbetsskadeförsäkringen eller en privat olycksfallsförsäkring.

³ Malmaeus s. 16.

⁴ SOU 1974:87 s. 383.

⁵ Nordenson s. 87.

3 Analys av rättspraxis

3.1 Fordon i rörelse; skada orsakad genom mekanisk påverkan av fordonet (kollision, påkörning etc.)

Detta avsnitt handlar om skador som uppkommit genom att ett fordon kört på eller kolliderat med något föremål eller person. Det väsentliga kriteriet som ska uppfyllas är att fordonet var i rörelse vid skadetillfället. Skador som uppkommer när en bil är i rörelse anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Anledningen till att bilen kommit i rörelse är oväsentlig. En bil kan ha rullats med hjälp av handkraft, skadan har likväl inträffat i följd av trafik. Om motorn var avslagen eller igång är följaktligen irrelevant vid bedömning av trafikbegreppet.

Det finns dock en viktig undantagsregel som går att utläsa i praxis. När ett fordon lämnas in på verkstad för reparation, anses det vara taget ur trafik. Det är logiskt med tanke på att den typiska trafikskaderisken har eliminerats när bilen är tagen ur bruk. För att en skada ska ha uppstått i följd av trafik inne på verkstad, krävs därför att motorn ska ha varit igång och gett upphov till fordonets rörelse. När en bil är inlämnad på verkstad och har motorn avslagen är den att jämföra med vilket föremål som helst. En lagerhylla kan välta och orsaka skador, likväl som att en bil glider av domkraften och trillar ned.

3.1.1 Bil som inte är inlämnad på verkstad

I FFR 1943:260 hade en bil fått motorfel och parkerats invid en trottoar. En obehörig okänd man lossar av någon anledning handbromsen och bilen rullar iväg. Fordonet orsakar egendomsskador och skadar även en person. Den rullande bilen bedömdes ha varit i trafik.

Ett liknande avgörande finns i SkfVN 1958:77. Ett fel hade uppstått på bilens handbroms och bilen rullade iväg och skadade ett staket. Även här bedöms bilen ha varit i trafik.

Skador kan även uppstå när en bil flyttas med handkraft. I SkfVN 1969:26 var bilen dubbelparkerad och skulle flyttas av en utomstående person för att lämna plats åt en bil som skulle köra ut. När personen inte lyckades starta motorn med nyckeln, bestämde han sig för att försöka flytta bilen med handkraft. En lastbil körde förbi och kolliderade med bilens framdörr. Villkorsnämnden ansåg att skadan inträffat i följd av trafik med personbilen.

Nämnden tog här hänsyn till de åtgärder som personen vidtagit för att flytta bilen.

Även i SkfVN 1961:43 kom nämnden fram till samma beslut. I detta fall flyttades en moped för hand, motorn var inte i gång. Mopeden leddes över en väg och sammanstötte med en bil.

Det finns även händelseförlopp av en något annorlunda karaktär. I SkfVN 1948:21 lossades olja från en tankbil. Bilen körde sedan iväg utan att slangen först hade lösgjorts från bilen. Slangen blev förstörd. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

3.1.2 Bilen inlämnad på verkstad

När bilen däremot har varit inlämnad på verkstad verkar man i rättspraxis ha gjort en annan bedömning. I NJA 1943 s. 486 var en bil reparerad på en verkstad och skulle flyttas till en annan verkstad, inom samma verkstadsområde, för att lackeras. Bilen rullades med hjälp av handkraft och kolliderade med en annan bil så att denna skadades och en reparatör klämdes till döds. HD uttalade ”Enär olycksfallet inträffade efter visst reparationsarbete rullas från en verkstadslokal till en annan för fortsatt arbete, har den i målet ifrågavarande skadan icke uppkommit i följd av biltrafik.”. Trafikskaderisken har här eliminerats innan skadan sker. Motorn är inte igång under händelseförloppet.

En annan vanlig typ av verkstadsolyckor är de som uppstår när en bil hissas upp för att repareras. Ett exempel på detta är SkfVN 1957:60. En bil stod uppställd på ett foderbord och skulle rullas ned för att frigöra en bock. Bilen backades ned utan att motorn var igång. Bakhjulen riktades och sedan lossades handbromsen, vilket fick till följd att bilen kom i rullning och klämde en person mot en vägg. Villkorsnämnden ansåg ej att skadan hade uppkommit i följd av trafik. Avgörandet stämmer väl överens med SkfVN 1964:41 där en bil hade hissats upp med hjälp av domkraft. När fordonet råkade glida av domkraften kom bilen i rörelse och rullade på ett annat fordon. Nämnden kom även här fram till att skadan ej inträffat i följd av trafik med det upphissade fordonet.

När motorn varit igång har domstolen kommit till motsatt bedömning. I NJA 1949 s. 195 var en bil inlämnad för reparation eftersom startmotståndet var sönder. Vid undersökning av bilen startades motorn utan att handbromsen var åtdragen. När den startades fanns ingen avsikt att köra med fordonet. Bilen gjorde ett kraftigt ryck framåt och en person som stod framför den skadades svårt. Skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik. HD har följt samma linje i NJA 1962 s. 172. Även i detta fall var en bil inlämnad på verkstad för att repareras och motorn startades för kontroll. En växel låg i och detta fick till följd att bilen kom i rullning när motorn startades. Bilen

klämde en person som stod framför bilen. Skadan ansågs här precis som i NJA 1949 s. 195 ha inträffat i följd av trafik. Hovrätten nämner i sitt utlåtande att det inte spelar någon roll att bilen befann sig på en bilverkstad när skadan inträffade.

3.1.3 Motorcyklar som välter

SkfVN 1983:31 Tre motorcyklar parkerades bredvid varandra. Av okänd anledning har en av motorcyklarna välvt mot nästa som i sin tur välvt mot den tredje motorcykeln. Ingen bristfällighet, som kan ha föranlett skadan, har upptäckts på den första motorcykeln. Skadorna ansågs inte ha uppstått i följd av trafik med den första motorcykeln.

SkfVN 1985:43 En motorcykel stod parkerad ombord på en bilfärja. Motorcykeln välte mot en bil, antingen när motorcyklisten skulle sätta på sig hjälmen eller när färjan kom i skakning när den lade till. Oavsett orsak bedömdes skadan ha uppkommit i följd av trafik med motorcykeln.

Jag har tyvärr inte lyckats få tag på övriga fall som behandlar motorcyklar som välter. Utifrån de två fall jag har hittat är det svårt att uppställa en generell princip för hur dessa fall har bedömts i praxis. Man får se till omständigheterna i varje enskilt fall.

3.2 Fordon i rörelse; skada orsakad av fordonet men utan mekanisk påverkan av detta (dock ej brand eller läckage)

3.2.1 Adekvat kausalitet

Det måste föreligga adekvat kausalitet⁶ mellan händelseförloppet och uppkommen skada för att den ska kunna bedömas vara uppkommen i följd av trafik. Bedömningen görs ofta i två steg.

3.2.1.1 Kausalitet

Kausalitet kan närmast översättas med orsakssammanhang. Problematiken belyses enklast med ett exempel⁷. ”Om en passagerare i en bil tappar en cigarett i knät på en medpassagerare vars kläder börjar brinna är det inte säkert att det räcker att bilen är i rörelse under händelseförloppet, d.v.s. i trafik, för att skadan ska täckas av TSL. Orsakssammanhanget mellan bilens

⁶ Detta avsnitt bygger på avsnitt 12.3 i Hellner.

⁷ Exemplet hämtat från Strömbäck s. 36-37.

framförande i trafik och den tappade cigaretten kanske saknas.” Det finns förmodligen inget logiskt samband mellan bilen och cigaretten. Personen skulle kunna ha tappat cigaretten när de satt i en soffa likväl som när de sitter i bilen. Att bilen är i trafik påverkar inte händelseförloppet. Om däremot bilen gör en gir och passageraren tappar cigaretten p.g.a. detta kan kausalitet föreligga.

3.2.1.2 Adevkans

Även om det finns ett orsakssamband mellan fordonet och skadehändelsen kan adekvansen brista. Rent slumpmässiga händelser är inte rättsligt relevanta. När en skada uppkommer måste man utreda om händelseförloppet har ökat risken för att just en sådan skada skulle uppstå. Detta brukar uttryckas som att ”skadan ska ligga i farans riktning”. Följden ska ha varit förutsebar. När man bedömer förutsebarheten utgår man inte från vad föraren kunde förutse vid skadetillfället. Man gör istället man en bedömning baserad på all kunskap som finns att tillgå.

Ett klassiskt adekvans exempel⁸ presenterades redan på 1800-talet. ”En kusk kör en kväll med en vagn med en passagerare och somnar in, vilket är vårdslöst av honom. Hästen ger sig in på fel väg, och vid ett åskväder träffas passageraren av blixten och dödas. Skulle vagnen ha befunnit sig på den rätta vägen hade passageraren inte befunnit sig just på den plats där blixten slog ned.” I detta exempel föreligger kausalitet. Ekipaget befinner sig på fel väg eftersom kusken somnade. Men att blixten slår ner är en rent slumpmässig händelse. Den uppkomna skadan var således inte förutsebar. Att hästen sprang in på fel väg ökade inte risken för att blixten skulle slå ner. Händelsen brister därför i adekvans. Om vagnen istället hade skadats av att hästen sprang av vägen och ner i ett dike hade adekvans förelegat. Om kusken somnar är det förutsebart att hästen springer fel och att vagnen kör av vägen.

3.2.1.3 Adekvat kausalitet vid bedömning av skada i följd av trafik

När man bedömer adekvat kausalitet i samband med skada i följd av trafik finns det vissa resonemang som återkommer. En viktig fråga är tidsaspekten. Hur lång tid får förflyta mellan händelseförloppet och skadans uppkomst? Inget generellt svar går att ge, en bedömning måste naturligtvis göras utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. Antag att en bil står parkerad på en trafikerad väg, då kan det vara intressant att ta hänsyn till om det har passerat många fordon på vägen innan skadan inträffar. Har flera fordon passerat oskadade innan det kommer en bil och kolliderar med den parkerade bilen, då är det osannolikt att adekvat kausalitet föreligger.

⁸ Hellner s. 202.

Ibland kan det finnas flera konkurrerande skadeorsaker. Alla har ett rimligt orsakssamband, men kan ha olika grader av relevans för skadans uppkomst. Då kan det vara intressant att göra en adekvansbedömning. Oftast får man bedöma vilken händelse som primärt gav upphov till skadan.

En annan aspekt är fordonets funktion och de skaderisker som är hänförliga till fordonets brukande. Vad är fordonet konstruerat att användas till? De skador som typiskt sett kan uppkomma vid fordonets normala brukande bedöms som adekvata. Detta är en variant av förutsebarhetsbedömningen.

Förarens körsätt kan ofta ge upphov till komplicerade adekvansbedömningar. Om en förare kör vårdslöst kan övriga trafikanter bli störda eller råka i panik. Detta kan få till följd att de kör av vägen eller kolliderar med andra bilar. Den vårdslöse förarens bil kanske inte ens har vidrört de bilar som skadas. Hans körsätt har endast haft en psykisk påverkan på de andra förarna. Om adekvat kausalitet föreligger räcker det med att han har kört riskabelt eller vårdslöst för att skadorna ska anses ha uppkommit i följd av trafik med hans bil.

I praxis har domstolarna och nämnden gjort flera bedömningar av adekvat kausalitet. Jag ska belysa några sådana bedömningar och analysera vilka kriterier som har uppställts vid varje tolkning av begreppet adekvat kausalitet.

3.2.2 Exempel ur rättspraxis

FFR 1954:371 Arbetet utfördes i en kabelbrunn i en körbana. En varningsskylt hade uppställts vid brunnsöppningen. Varningsskylten hade förankrats med hjälp av en dunk fylld med bensin. Skylten körs på av en bilist och dunken trillar ned i kabelbrunnen. Bensinen antänds av en blåslampa som användes vid arbetet nere i brunnen. Arbetaren i brunnen bränns till döds och även vissa materiella skador uppstår. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med bilen. RR:n säger i sitt utlåtande att ”Påkörning med bil på förevarande sätt innefattar icke typisk fara för brandskador av ifrågavarande slag. De inträffade brandskadorna ha därför icke stått i sådant orsakssammanhang med påkörningen att dessa skador kunna anses ha uppkommit genom trafik med bilen och fördenskull äro ersättningsgilla.”

Domstolen tycks här ha utgått från resonemanget om sannolikheten för att en skada av detta slag ska uppkomma. Det är mycket ovanligt att så stor mängd bensin förvaras på vägbanan i närheten av en blåslampa. Brandfaran var mycket stor redan innan bilen kom körande. Bilföraren kan knappast ha räknat med att han skulle orsaka en brandskada liknande den som inträffade, endast genom att köra rakt fram på vägen. Förvaringen av bensindunk i nära anslutning till blåslampan torde vara så dominerande i sammanhanget, att

fordonet inte kan lastas för den enorma konsekvens som påkörandet ledde till. Låt oss istället anta att dunken var fylld med vatten och att den påkördes och trillade ned i hållet och skadade arbetaren där nere. Detta hade förmodligen ansetts vara en skada uppkommen i följd av trafik med bilen. Det är en mer typisk fara än brandskadan.

SkfVN 1957:68 En motorväghyvel (enligt BAL var en motorväghyvel att anse som en automobil) hade körts på en väg och hyvelbladet var då nedfällt. När motorväghyveln passerade ett järnvägsspår orsakade detta att små stenhögar bildades ovanpå rälsen. Ett tåg som en stund senare körde på rälsen spårade ur på grund av detta. Nämnden ansåg att adekvat kausalitet förelåg eftersom skadornas orsak var direkt hänförlig till fordonets funktion som väghyvel. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med motorväghyveln.

Här har nämnden koncentrerat sig på fordonets funktion. Det förefaller naturligt att en väghyvel orsakar små stenhögar när den används i sin normala verksamhet. Väghyveln har här används till det den är konstruerad för. Det är sannolikt att skador av detta slag kan uppkomma vid sådan användning.

NJA 1961 s. 453 Behandlar tidsaspekten vid bedömningen av adekvat kausalitet. Tre bilar är inblandade i detta rättsfall. Bil A kör om lastbilen B. Bil A sladdar sedan och snurrar runt. Bil B bromsar och stannar. Föraren av lastbil B går för att samtala med föraren av bil A. Cirka 5 minuter förflyter innan bil C kommer körande. Bil C kolliderar med lastbil B. Föraren av lastbil B påstår att bil A är orsak till kollisionen mellan bil B och C. Han påstår att bil A har kört sin bil på ett sådant sätt att bil B kraftigt bromsade in och att rybsfrön från lasten på lastbil B spridits ut på vägen och gjort körbanan hal. Dessutom har bil A körsatt föranlett att lastbil B fick ställas på en plats som försvårade bil C:s omkörning. HD ansåg det inte utrett att rybsfrön fallit ned från lastbilen B. Ej heller lastbilens placering ansågs ha orsakat skadan. I sin bedömning tog HD hänsyn till den tid som gått mellan lastbil B:s inbromsning och bil C:s omkörning. I förening med övriga omständigheter som framkommit i målet ansåg HD att skadan ej inträffat i följd av trafik med bil A.

Det hinner gå 5 minuter innan bil C kommer körande. HD verkar ha ansett att detta var för lång tid för att ett adekvat orsakssammanhang skulle föreligga. Men HD nämner ju även att hänsyn har tagits till övriga omständigheter, vilket gör det svårt att bedöma vilket prejudikatvärde detta rättsfall kan tänkas ha. En slutsats kan i alla fall dras från detta avgörande, nämligen att en bedömning av tidsaspekten är intressant att göra i liknande fall.

FFR 1962:410 På en väg kör bil A, bakom bil A kör bil B och bakom B kör bil C. A stannar för att avvakta tillfälle att kunna svänga höger. Bil D kommer då och kör om B och C. Bil D kör av vägen till vänster om A.

Omedelbart efter D:s omkörning kolliderar B och C med varandra och även med A. Hovrätten ansåg ej att skadorna på B hade uppkommit i följd av trafik med bil D. Bil D:s körsätt ansågs ej ha påverkat bil B:s inbromsning eller det fortsatta händelseförloppet efter bil D:s omkörning av bilkön.

Här har hovrätten tittat på bil D:s körsätt. Hovrätten anser dock att bil D:s körsätt inte har påverkat de andra bilarnas körning. Det fanns inte ett tillräckligt orsakssammanhang.

SkfVN 1982:3 En person lastade en lastbil A och tog av kapellet från den. Kappellet lades på en lastpall i närheten. En annan lastbil B råkade haka i kappellet med ett av hjulen och köra iväg med det. Efter ett tags körning märkte föraren av B att något hakat i vid hjulet. Han stannade och såg kappellet. Han trodde att kappellet legat vid vägkanten och lösgjorde därför det och la det vid vägkanten. Kappellet försvann sedan. Förlusten av kappellet ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbil B.

Även här verkar nämnden ha gjort en adekvansbedömning. Det är en rätt rimlig bedömning att skadan inte skulle ha uppkommit i följd av trafik med lastbil B. Förlusten har inget direkt samband med bilens funktion. Bilens funktion utgör inte någon typisk fara för att kappellet ska försvinna. Det finns inget tydligt samband mellan fordon i trafik och förlusten.

SkfVN 1987:27 Bil A hade blivit stående i en backe eftersom den inte kom igång på grund av halt väglag. Bil B kom körande och kunde inte passera bil A som blockerade framfarten. Föraren av bil B stannade då sin bil och klev ur och hjälpte till med att putta igång bil A så att de kunde köra iväg. När förare B sedan skulle gå tillbaka till sin bil såg hon att den gled iväg på den hala vägen. Hon skyndade sig därför bort mot sin bil och halkade till och skadade sig. Personskadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bil B⁹.

Det kan tyckas att förare B fortfarande var i trafik eftersom hon gick ur bilen och hjälpte förare A att köra iväg. I och med detta har förare B haft för avsikt att fortsätta sin färd direkt efter det att hindret var undanröjt. Hon stannar aldrig med sin bil i avsikt att gå av och stanna kvar på platsen. Däremot är den primära skadeorsaken det hala väglaget, inte hennes färd med bilen. Halkolyckan bör därför inte anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1992:6 En lastmaskin användes för att ploga snö på en gårdsplan. Betongen revs sönder och ett armeringsjärn böjdes upp. Detta skedde vid 2-3 tiden. Cirka fem timmar senare, vid 8-tiden, skadade sig en fotgängare då hon snavade på armeringsjärnet. Adekvat kausalitet bedömdes föreligga och personskadan ansågs därför ha uppstått i följd av trafik med lastmaskinen.

⁹ Dissensavgörande.

Det som kan vara intressant här är att titta på tidsaspekten. Här förflyter cirka fem timmar mellan plogningen och skadan. Det framgår inte av rättsfallet hur många personer som kan ha passerat skadeplatsen utan att skada sig. Kvinnan kanske var den första person som gick förbi och då spelar det ju inte så stor roll hur lång tid som gått efter plogningen. Skaderisken kanske var överhängande redan en minut efter plogningen, men ingen person gick över gårdsplanen under natten. En annan tanke är att det kan ha snöat mer under nattens gång. Då kanske skaderisken ökade pga. att armeringsjärnet täcktes av snön och blev mer svårupptäckt. En slutsats man kan dra är att fem timmar åtminstone inte är för lång tid för att adekvat kausalitet ska kunna föreligga.

Bedömningen av adekvat kausalitet är oftare lättare när bilen har varit i rörelse vid skadetillfället. Men vissa tveksamheter kan ändå uppstå. I NJA 1944 s. 54 körde bil A på en cirka 5 meter bred väg. När bil A mötte bil B, körde bil B så långt ut åt vänster kant att bil A kolliderade med ett räcke och skadades. De båda bilarna kolliderade aldrig med varandra. Det var bil B:s placering långt ut mot mitten av vägbanan, som fick bil A att väja ut mot vänster för att undvika kollision mellan bilarna. HD bedömde att skadan hade uppstått i kollision med båda bilarna. HD ansåg det utrett att mötet med bil B var anledningen att bil A kört så långt ut mot vänster kant så att kollisionen med räcket uppstod.

Här har bilarna aldrig nuddat vid varandra. Man måste avgöra om bil B kan ha påverkat bil A:s körsätt i så hög grad att skadan inträffade. Det får inte finnas en annan orsak som kan vara mer trolig. Man kan t.ex. tänka sig att bil A:s förare var trött och ouppmärksam och därför lät blicken vila för länge på den mötande bilen och råkade köra av vägen av misstag. I det här fallet verkar det dock som om bil B mer eller mindre har tvingat bil A av vägen genom att placera bilen för långt ut i vägbanan.

I NJA 1954 s. 105 kör bil A om bil B. Det är inte utrett om bilarna sammanstötte vid omkörning. I anslutning till omkörningen svänger bil B ut till kanten och kolliderar med ett vägräcke. HD fastslår att oavsett om bilarna sammanstötte eller ej, måste skadan anses ha ett sådant samband med omkörningen, att skadorna på bil B uppstått i följd av trafik med bil A.

NJA 1954 s. 105 är mycket likt NJA 1944 s. 54. Det är samma typ av bedömning som görs och domstolen kommer till samma slutsats i båda fallen. I det senare uttalar till och med HD att det inte krävs att bilarna kolliderar med varandra. Det räcker med att det finns ett orsakssamband. Detta hade HD redan uttalat i ett tidigare fall NJA 1946 s. 634. Där gällde dock cyklar och en bil. Två cyklister kommer cyklande på en väg. De får möte av en marscherande militärtrupp. En bil kommer körande i samma färdriktning som truppen marscherar och kör om truppen. Omkörningen är så vårdslös att de mötande cyklisterna tvingas köra ner i ett dike. Bilen kör vidare utan att stanna. Bilen kolliderade varken med truppen eller

cyklisterna. Cyklist A kolliderar med cyklist B när de kör ner i diket. Cyklist A faller omkull och skadar sig. HD ansåg att dikeskörning skett i omedelbar anslutning till mötet med bilen och att cyklisten var tvungen att köra ned i diket till följd av detta möte. Skadorna på cyklist A ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Domstolen har således bedömt att bilens omkörning har ökat skaderisken för cyklisterna. Dikeskörningen har varit en logisk följd av bilistens ovarsamhet. Cyklisterna tvingades ned i diket. Det krävs alltså inte att bilen kolliderar med cyklarna. Det räcker med att cykelskadorna kan anses ha uppkommit som en naturlig följd av bilförarens körsätt.

FFR 1952:25 handlar också om en cyklist som skadas. En bil kör bakom cyklisten och ger signal åt cyklisten att köra åt sidan för att bereda bilen väg. Cyklisten faller omkull när hon skall åka in mot kanten. Det är ej klarlagt om bilen stöter till cyklisten eller ej. Hovrätten kom dock fram till slutsatsen att cyklistens skador har uppkommit i följd av trafik oavsett om bilen stött till cykeln eller ej.

Även här har domstolen kommit fram till att cykelskadan har uppkommit som en naturlig följd av bilförarens körsätt. Här uttalar domstolen till och med att det inte spelar någon roll om bilen stött till cykeln eller ej. Det räcker således att cyklisten har påverkats av bilen bakom och känt sig tvungen att köra mot diket. Bilen har sannolikt ökat risken för att cyklisten skulle skada sig.

3.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet

Skador som uppstår i samband med att en färd avslutas eller påbörjas anses ha uppstått i följd av trafik. Detsamma gäller reparation eller andra åtgärder som vidtas för fortsatt färd.

3.3.1 Bildörr

I NJA 1934 s. 355 stannade en bil vid en väggkant och bildörren öppnades. En förbipasserande cyklist kolliderade med bildörren när den öppnades och cyklisten ådrog sig skador. Skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

När en bildörr öppnas ovarsamt på det här viset har domstolen ofta haft en tendens att bedöma skadan som uppkommen i följd av trafik med bilen. Det finns åtskilliga rättsfall som behandlar skador som uppkommit i samband

med att en bildörr öppnas eller stängs. De vanligaste skadorna verkar vara att personer som färdats med bilen får klämskador av dörren.

I SkfVN 1959:27 stannade en bil för att personerna i bilen skulle kliva ur. En av personerna stängde bildörren innan den bakomvarande helt hade hunnit ta sig ur bilen. Detta fick till följd att den sista personens fingrar blev klämda och skadade av bildörren. Skadan ansågs ha uppstått i följd av trafik med bilen.

Denna skada har uppstått i direkt anslutning till färden och det ter sig naturligt att skadan bedöms ha uppkommit i följd av trafik. Ett liknande fall är SkfVN 1986:16, där två personer åkte i en bil. Bilen stannades och de klev ur. När den ena personen skulle stänga bildörren fick han fingret i kläm. Skadan ansågs ha uppstått i följd av trafik med bilen. Nämnden följer följaktligen tidigare praxis och gör samma bedömning som i SkfVN 1959:27.

I SkfVN 1991:7, gick en passagerare ur en bil som hade parkerats. Passageraren höll i bildörren och hade handen på fönsterkarmen. Föraren tryckte på fönsterhissknappen för att hissa upp fönstret. Föraren såg inte att passageraren höll sin hand på karmen. Passageraren fick sin hand klämd mellan fönstret och dörrkarmen och ett finger bröts. Skadan ansågs ha samband med bilens funktion och ansågs därför ha uppstått i följd av trafik med bilen.

Ett mycket tragiskt händelseförlopp finns i SkfVN 1982:24. En buss gjorde ett uppehåll innan den skulle köra vidare. En 81-årig kvinna sa till föraren att hon skulle gå iväg och köpa glass. Föraren lämnade bussen. När han sedan kom tillbaka såg han att kvinnan hade strypts till döds av bussens dörr. Hon hade klämts och hade huvudet och en arm hängande utanför bussens stängda dörr. Förmodligen hade hon öppnat bussdörren utifrån och gått på bussen. När hon sedan skulle stänga har hon sträckt ut huvud och arm till knappen utanpå bussen och inte hunnit in igen när dörren stängdes. Ingen bristfällighet fanns på bussen. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik med bussen.

Man kan anta att nämnden har ansett att skadan skett i följd av trafik antingen pga. att bussen endast gjorde ett kortare uppehåll på sin färd, eller pga. att skadan inträffade i anslutning till att färden skulle påbörjas. Kvinnan steg på bussen i syfte att strax åka vidare. Skadan har skett i direkt anslutning till färden.

Ett fall av mer ovanlig karaktär är NJA 1988 s. 221. Några män hade festat och alla utom föraren i bilen hade druckit alkohol. På sin färd mot ett samhälle stannade de tillfälligt vid ett gatukök. När de klev ur vid gatuköket uppstod ett mindre gräl mellan en polisman och en av de berusade männen. Bilägaren uppmanades av polisen att fösa in mannen i bilen, annars skulle mannen bli omhändertagen. Mannen var stökig och råkade få en smäll av

bildörrens övre kant så att hans öga skadades. Även om syftet var att mannen skulle undgå att bli omhändertagen av polisen, ansåg HD att händelsen hade sådant samband med bilens normala brukande att skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Här är det svårt att bedöma om uppehållet i färden kan anses vara så tillfälligt att färden fortfarande var pågående. Männen hade visserligen för avsikt att fortsätta till ett samhälle så fort de hade ätit, men frågan är om det är tillräckligt för att anse att bilen fortfarande var i trafik. Det är också oklart om mannen som föstes in i bilen skulle sitta kvar där tills de skulle åka vidare. Han kanske bara skulle sitta där tills det var dags att äta gatuköksmåltiden. HD går på en annan linje. Händelsens samband med bilens normala brukande blir det avgörande momentet för bedömningen.

Tre avgörande kriterierna i sådana här fall lär således vara att skadan uppstår i direkt samband med färden eller som i SkfVN 1991:7, skadan har ett samband med bilens funktion, eller som i NJA 1988 s. 221, har ett samband med bilens normala brukande.

I NJA 1956 s. 773 stod en skåpbil parkerad på en gård för att varor skulle lastas in i skåpet på bilen. En person befann sig inuti bilen och lastade varor. En medhjälpare kom fram till bilen med nya varor och skadades när bilens skåpdörr hastigt öppnades. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik med skåpbilen.

Det finns ingen motivering till HD:s dom. Man kan tänka sig att skadan har inträffat som ett led i bilens normala brukande. Men även kriteriet ”i samband med färd” kan ha varit aktuellt här. Bilen lastades full inför föreståndande färd med bilen.

SkfVN 1952:95. I detta avgörande hade en bil varit stående på gården till en verkstad och reparationsarbeten utfördes på den. Dörren öppnades med en knuff och skadade en person som stod utanför bilen. I detta fall sa nämnden att skada ej kunde ha ansetts uppkommit i följd av trafik med fordonet.

Här har bilen stått vid en verkstad och bilen har stått där länge under pågående reparation. Skadan har inte uppstått i anslutning till färd med bilen. Skadan kan ej heller anses ha ett samband med bilens normala brukande eller ha ett samband med bilens funktion. Bilen är överhuvudtaget inte brukbar när skadan sker. Jag antar att detta är de bakomliggande faktorerna i nämndens bedömning. Det finns ingen motivering till nämndens avgörande.

SkfVN 1997:17 En person körde in en bil i en automatisk biltvätt. Hon öppnade bildörren och hann stiga ur med sitt ena ben innan hon märkte att tvättanordningen hade börjat röra sig. Hon klämdes när tvättanordningen gick emot bildörren. Hon hade inte lagt i någon pollett och automattvätten hade således gått igång av sig själv. Detta var den primära anledningen till

olyckan. Skadan bedömdes därför inte ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

I detta nämndsavgörande har en bristfällighet på en biltvätt orsakat skadan. Det är biltvätten som trycker igen dörren så att kvinnan skadas. Det blir därför rimligt att bedöma att skadan inte har uppkommit i följd av trafik med bilen. Det finns egentligen ingen anledning att bedöma om skadan uppkommit i samband med pågående färd eftersom det inte är bilen som föranlett skadan. Det finns inte adekvat kausalitet mellan trafik med bilen och den uppkomna personskadan.

3.3.2 Reparation under pågående färd

Skador uppkommer ofta när en person har sina händer i närheten av fläktremmen i en bilmotor. I SkfVN 1956:73 stod en bil på en smörjbrygga och en man skulle utföra ett oljebyte på bilen. Först skulle bilen tömmas på olja. Detta gjordes genom att låta olja rinna ur och sedan skulle bilen gå ett tag på tomgång så att det sista gick ur bilen. Bilägaren stod och fingrade på fläktremmen när motorn startades av reparatören. Bilägaren fick sitt finger skadat. Denna skada bedömde nämnden ej som en skada i följd av trafik.

När bilen stått inlämnad på verkstad under reparation måste bilfärden anses vara avslutad. Även om motorn startas under reparationen är färden avslutad. Syftet när motorn startades var att tömma motorn på olja, inte att bilen skulle köras iväg. Det ter sig naturligt att bedöma att skadan inte har uppkommit i följd av trafik med bilen.

Ett liknande avgörande finns i SkfVN 1959:85. En traktor reparerades och en person var i färd med att spänna fläktremmen. Av ren klåfingrighet råkade en granne som var på besök komma åt startknappen. Motorn startades och reparatören fick två fingrar avklippta. Nämnden ansåg även här att skadan ej hade uppkommit i följd av trafik med fordonet.

I detta fall var inte syftet att köra vidare med traktorn. Motorn startades av misstag under en pågående reparation. Händelseförloppet i FFR 1980:137 var dock av en något annorlunda karaktär än i de två föregående. I FFR 1980:137 stannade en person under färd med en bil.

Laddningskontrolllampan hade tänts och föraren ville undersöka motorn. Han lät motorn vara igång och öppnade motorhuven. Under undersökningen skulle han kontrollera om generatoren satt fast och råkade fastna med handen i fläktremmen och han skadade sig. Att känna om generatoren satt fast utgör en naturlig del i den nödvändiga undersökning som han var tvungen att göra för att kunna fortsätta färden. Skadan ansågs därför ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Här har skadan uppkommit under pågående färd. Reparationen var nödvändig för att föraren skulle kunna köra vidare med bilen. Undersökningen gjordes i syfte att kunna fortsätta bilfärden. Med hänsyn till dessa omständigheter är skadan att anses uppkommen i följd av trafik med bilen.

Ett liknande avgörande är SkfVN 1987:11 där en bilist hade bråttom eftersom han skulle till en flygplats. Han fick punktering. När föraren försökte få loss navkapseln med händerna skar han sig svårt i en av fingrarna. Nämnden uttalade ”Enligt nämndens mening får skadan på fingret anses vara en följd av en bristfällighet hos fordonet. Med hänsyn härtill och under beaktande av de i övrigt redovisade omständigheterna anser nämnden att skadan har inträffat i följd av trafik med bilen”.

Nämnden poängterar här bristfälligheten hos fordonet men också övriga omständigheter. Dessa omständigheter bör vara de samma som i FFR 1980:137, dvs. att reparationen skedde för att kunna fortsätta pågående färd.

NJA 1946 s. 257 En stridsvagn stod stilla på en väg under en rast. Man tog tillfället i akt och bytte ut bultar i bultbandet på stridsvagnen. Under arbetet lossnade en metallflisa. En person som passerade förbi stridsvagnen skadades i ögat av metallflisan. Skadan ansågs ej ha inträffat i följd av trafik med stridsvagnen.

I detta fall var inte reparationen nödvändig för att kunna fortsätta färden. Stridsvagnen stod stilla pga. att det var rast och det fanns tid att arbeta med underhållsarbete. Trafikskaderisken hade eliminerats innan skadan skedde.

3.3.3 Övrigt

SkfVN 1952:13 En bil hade skadats i en kollision och en vass kant hade uppstått på bakskärmen på bilen. Den skadade bilen stod parkerad på en skärskild parkeringsplats. När en person gick förbi bilen fastnade kappan på den vassa kanten. Personens kappa gick sönder. Denna skada bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med den parkerade bilen.

När skadan uppstår har bilen stått parkerad en längre tid och förmodligen har flera personer hunnit passera bilen innan skadan inträffar. Trafikskaderisken måste anses vara eliminerad innan dess. Bilen har tagits ur trafik.

NJA 1944 s. 203 Bil A parkerades för långt ifrån vägkanten. En person gick ur bil A och gjorde tecken åt en förbipasserande bil B att stanna. Bil B blev tvungen att köra på bil A för att undvika att skada personen. Skadan ansågs ha uppkommit i trafik med den parkerade bilen¹⁰.

¹⁰ Dissens i HD.

Här kvarstår fortfarande trafikskaderisken när skadan uppstår. Bil A står parkerad på ett sådant sätt att den utgör en fara för nästa bil som passerar.

3.4 Stillastående fordon; skada orsakad genom brand i eller läckage från fordonet

3.4.1 Brand

Flera rättsfall är gamla och förmodligen är de obsoleta i dagsläget. De gamla rättsfallen handlar om bilar med gengasaggregat och deras eldstäder. Dessa rättsfall presenteras därför endast genom en kort genomgång av händelseförloppen.

NJA 1943 s. 431 nr. II En bil med gengasaggregat stod parkerad i ett garage som var beläget i en uthusbyggnad. Gengasaggregatet tändes inne i garaget och bilen kördes ut ur garaget och stod med aggregatet tänt utanför byggnaden. Föraren gick iväg för att äta och kom sedan tillbaka till bilen och körde iväg. Gnistor från gengasaggregatet hade hoppat ut och råkat hamna på marken i uthuset, som hade sedan hade legat och pyrt. Sedan bilen kört iväg började garaget brinna och hela uthuset brann ned. Skadorna bedömdes ha uppstått i följd av trafik med bilen.

NJA 1946 s. 185 En lastbil med gengasaggregat kördes till ett magasin och lasten lastades av. Föraren tog sedan cyklonrenaren från gengasaggregatet och gick bort med den till en träbalja som stod vid magasinsgaveln. Han tömde sotet från cyklonrenaren i träbaljan. I sotet fanns tydligen glödande kolavfall. Föraren gick sedan tillbaka till lastbilen och körde vidare. Den glödande kolen måste ha tagit eld i träbaljan och morgonen därpå började magasinbyggnaden brinna. Skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

FFR 1944:44 En bil med kolgasgenerator parkerades i ett garage. Elden i generatorns eldstad var inte helt släckt när bilen lämnades där för natten. Bilen var parkerad i en byggnad som bestod av två intilliggande garagelängor. I det andra garaget fanns två andra bilar parkerade. Elden spred sig från eldstaden i kolgasgeneratorn och det började brinna i båda garagen. Samtliga bilar skadades. Alla skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik med kolgasgeneratorbilen.

I NJA 1942 s. 437 användes en lastbil för att transportera träull. När träullen skulle lastas av från bilen började det brinna i träullen. Bilen hade ett gengasaggregat som var mycket upphettat och träullen råkade komma emot det varma aggregatet. Detta var orsaken till branden. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

NJA 1938 s. 408 En bil kördes in på en bensinstation för att den skulle tankas. När föraren tankade bilen utbröt eld i bilen. Elden spred sig och skadade även bensinstationen. HD ansåg att skadan uppstått i följd av trafik med bilen.

NJA 1943 s. 431 nr. I En bil hade stått parkerad i en magasinslokal under natten. Föraren startade bensinmotorn för att flytta bilen. När den startades kom en eldslåga ur förgasaren på sidan av motorhuven. Elden spred sig och orsakade skador i magasinslokalen. HD ansåg att skadan inträffat i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1975:28 En bil stod parkerad intill andra bilar. I bilen fanns monterat en kupévärmare. Denna var försedd med en timer som automatiskt kunde aktivera kupévärmaren vid önskad tidpunkt. När timern aktiverade värmaren uppstod ett fel och det började brinna. Brandskador uppstod även på de bilar som stod parkerade intill den brinnande bilen. Skadorna ansågs inte ha inträffat i följd av trafik med den brinnande bilen.

När skadan uppstår har bilen stått parkerad en längre tid och färden har avslutats. Skadorna uppstår pga. att det finns ett fel i den automatiska timern. Bilen är tagen ur trafik när felet inträffar.

SkfVN 1992:30 Ett inbrott gjordes i en parkerad bil och bilstereon stals. Bilen började sedan brinna, förmodligen av kortslutning i elsystemet. Bilen började rulla när branden spred sig till startsystemet. Den brinnande bilen orsakade skador på intilliggande fastigheter. Oavsett orsak till branden ansågs skadorna ha uppkommit i följd av trafik med bilen eftersom den var i rörelse vid skadetillfället.

Här har nämnden helt och hållet tittat på rörelsemomentet och ansett att detta är tillräckligt för att bedöma skadan som uppkommen i följd av trafik.

FFR 1958:323 En bil lämnades in på en billackeringsfirma. Bilen lämnades stående på verkstaden av föraren tillsammans med den som var anställd hos firman. Cirka en halvtimme efter det att bilen hade parkerats, uppstod kortslutning i en av bilens kablar. Bilen började brinna och skador uppstod i lokalen och på egendom. Det bedömdes inte finnas något samband mellan bilens användande i trafik och brandolyckan. Skadorna ansågs ej ha uppstått i följd av trafik med bilen.

Detta är ännu en verkstadsolycka. Färden med bilen har avslutats och bilen har tagits ur trafik när skadan inträffar. Denna skada liknar SkfVN 1975:28, där bilen börjar brinna pga. ett fel som inträffar i en bil som står parkerad.

3.4.2 Läckage

SkfVN 1959:6 Betong tippades från en lastbil. Plötsligt började olja spruta ur lastbilens hydraul. Orsaken till oljeläckaget var troligen att en packning hade lossnat. En person som stod bredvid bilen blev översköld av oljan. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1971:104 En dieseldriven flyttbuss stod parkerad på en garageinfart medan flyttgodset lastades ur bussen. Den stod parkerad där under cirka 8 timmar och under tiden droppade dieselolja från tanken. Garageinfarten var belagd med röd asfalt och den förstördes av oljan. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

Båda dessa fall har bedömts ha uppstått i följd av trafik med bilar. Båda sker under avlastning. Man kan tänka sig att bilarna inte ansågs tagna ur trafik när skadorna uppstår. Oljan kommer ifrån själva bilen och har en del i bilens funktion¹¹.

3.5 Stillastående fordon; skada orsakad på annat sätt än genom mekanisk påverkan, brand eller läckage

3.5.1 Kliva av fordon

Först tänkte jag behandla de skador som har uppkommit när en person ska kliva av en buss. Om en bristfällighet finns på fordonet t.ex. en isfläck på trappsteget, har domstolen bedömt att skadan har inträffat i följd av trafik. Har däremot en passagerare trampat fel när de ska kliva ur, har skadan i allmänhet inte bedömts som uppkommen i följd av trafik. Det beror på att det inte har något samband med bussens funktion, framförande eller samband med bussen som färdmedel.

NJA 1950 s. 493 En buss stannade för att släppa av passagerare. På golvet och på trappsteget i bussen hade det bildats is. När en passagerare skulle gå av den stillastående bussen, halkade hon och fick svåra skador. HD ansåg att det fanns ett så nära samband mellan hur skadorna uppkommit och bussens användande i trafik, att skadan har uppkommit i följd av trafik med bussen. HD uttalade att det inte spelade någon roll att bussen stod still vid skadetillfället.

¹¹ Jämför även avsnitt 3.10.2 om skador som uppstått när fordon är lastade med olja.

SkfVN 1958:19 Varor skulle säljas från en varubil. Bilen stannade och en köpare klev upp på bilens hala trappsteg vid bakdörren. Personen halkade och fick skador. Skadorna bedömdes ha inträffat i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1987:36 En kvinna i 80-års åldern var passagerare ombord på en buss. När hon skulle gå av bussen gick hon av baklänges på grund av sitt besvär med höfterna. Bussen hade stannat en bit ifrån trottoarkanten och hon trillade och skadade sig när hon skulle gå av bussen. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

SkfVN 1999:3 En färdtjänstbuss transporterade rörelsehindrade passagerare. Bilen stannades för att passagerarna skulle hjälpas av. Porten öppnades och liften sänktes så att den befann sig 50 centimeter från marken. En passagerare började stiga av liften utan hjälp av föraren och föll då av liften och skadade sig. Eftersom skadan inte hade anknytning till bussen i egenskap av fortskaffningsmedel, bedömdes personskadan inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

SkfVN 1995:12 En bil A kom körande på en väg och fick möte av en bil B, som körde mot färdriktningen. Bil A fick gira så att han inte kolliderade med B. Bil A stannade sedan och fick hjälp av en långtradarchaufför att ringa från mobiltelefon och prata med polisen om vad som hänt. När förare A skulle gå ur lastbilen halkade han och trillade så att han skadade sig. Eftersom det inte fanns någon bristfällighet på långtradaren, bedömdes inte skadan ha uppkommit i följd av trafik med långtradaren.

SkfVN 1995:69 En kvinna tilläts stiga av genom framdörren på en buss. Flera passagerare steg på genom framdörren och kvinnan fick därför tränga sig för att gå av. Hon trampade fel och föll ut ur bussen och skadade sig. Nämnden uttalade ”Av den redogörelse som lämnats framgår att skadehändelsen inte haft med bussens funktion eller framförande att göra. Nämnden finner därför att skadan inte uppkommit som en följd av trafik med bussen.”.

SkfVN 1983:38 En kvinna i 70-års åldern skulle kliva av en buss som hon hade färdats med. Det saknades en trottoar vid hållplatsen eftersom det pågick ett ledningsarbete där. Det var långt till marken från bussen och kvinnan trillade och skadade sig. Skadan ansågs inte ha uppstått i följd av trafik med bussen.

SkfVN 1994:84 En kvinna skulle åka med som passagerare i en lastbil. Hon satt och väntade i hytten, men bestämde sig för att gå av en stund. Bilen var parkerad och hade inte motorn igång. När hon skulle gå av trampade hon fel och trillade och skadade sig. Nämnden bedömde att skadan ”varken haft med fordonets funktion eller framförande att göra. Nämnden finner därför att skadan inte uppkommit som en följd av trafik med lastbilen.”¹².

¹² Dissensavgörande.

SkfVN 1982:56 I anslutning till färd skulle en lastbilschaufför kliva upp i en lastbil. Han råkade slå i huvudet i en taklist och detta gjorde att han fick tillbaka gamla halsryggsbesvär. Skadan ansågs ha uppstått i följd av trafik med lastbilen.

Även när passageraren fortfarande sitter kvar på bussen har bristfälligheten varit utslagsgivande. I SkfVN 1995:31 satt en pojke i en buss och lutade sitt ben mot ett av bussens element. Dagen efter upptäcktes en vätskefylld blåsa på benet. Skadan borde ha uppkommit av det varma elementet. Det var inget fel på elementen i bussen. Eftersom det inte fanns någon bristfällighet på bussen bedömdes skadan inte ha uppstått i följd av trafik med bussen¹³.

3.5.2 Halkat utanför bilen

Vissa skador uppstår när en bilist har avslutat färden och halkar utanför bilen. Här måste man avgöra om skadan har samband med bilens funktion. Om personen skadar sig pga. att han eller hon snubblar på säkerhetsbältet på väg ut ur bilen är skadan uppkommen i följd av trafik. Om personen däremot halkar på marken utanför bilen har skadan inte inträffat i följd av trafik med bilen.

NJA 1974 s. 616 En bilist körde ut bilen från ett garage. Han stannade bilen för att han skulle gå tillbaka och stänga garagedörrarna. När han skulle stiga ur bilen satte han fötterna på marken och halkade på det isiga väglaget. Skadan har ej ansetts inträffad i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1979:68 Föraren A parkerade en bil och klev ur. Han öppnade och höll upp dörren åt en passagerare. A höll ner förarstolens ryggstöd så att en passagerare B kunde gå ur. B fastnade med klacken i säkerhetsbältet och föll omkull och skadade sig. Skadan bedömdes ha uppkommit i trafik med bilen.

SkfVN 1991:18 En man parkerade på en parkeringsplats. Han skulle gå iväg och motionera. När han klev ur bilen halkade han till på marken och slog av en tand emot bildörren. Skadan ansågs inte ha inträffat i följd av trafik med bilen.

Det kan ibland vara svårt att bedöma när färden är avslutad. Begreppet har tolkats vidsträckt i SkfVN 1986:12 där en hustru och hennes make färdades i var sin bil efter varandra. Hustruns bil kolliderade med ett annat fordon. Maken stannade sin bil och sprang omedelbart bort för att få ut hustrun ur bilen. Hon var klämd inne i bilen och risken för att bilen skulle börja brinna uppfattades som överhängande. Maken överansträngde ryggen när han drog ut sin hustru. Efter en och en halv månad fick maken akut diskbräck av överansträngningen. Nämnden uttalade ”Mannens ingripande skedde

¹³ Dissensavgörande.

omedelbart efter det att kollisionen inträffat och medan den bilvari hustrun färdades alltjämt var i trafik. Makens skada ansågs ha uppstått i följd av trafik med hustruns bil¹⁴.

3.5.3 Trillat av bilen

Ibland trillar personer av bilar som de klättrat upp på. I SkfVN 1962:41 skulle en person lasta in olja i en tankbil. För att göra detta klättrade han upp till toppen av tankbilen. Bilens stod stilla och motorn var ej i gång. Personen trillade ner från bilen som saknade skyddsräcken. Nämnden uttalade att det inte förelåg ”sådant samband mellan tankbilen eller dess handhavande och angivna skada, att denna kan anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen”.

SkfVN 1995:47 Ett reningsverk fanns monterat på en lastbil. Föraren av bilen klev upp på reningsverket för att laga ett fel. När han skulle kliva ner igen halkade han och fick en ryggskada. Skadan bedömdes ej ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

I dessa två avgöranden är bilen i fråga tagen ur trafik innan föraren klättrar upp på den. Ingen bristfällighet finns på bilen. Skadorna har inget samband med bilens funktion eller framförande.

NJA 1946 s. 462 En lastbil stannades under pågående färd bredvid gångbanan på en gata. Lastbilen var försedd med ett gengasaggregat och föraren gick ut på lastflaket för att röra om i grytan på aggregatet. Föraren skulle sedan fortsätta färden och han hoppade ner på vägen. En cyklist var i färd med att passera lastbilen och kolliderade med föraren. Cyklisten fick så svåra skador att hon avled. Skadorna ansågs ha inträffat i trafik med lastbilen.

Denna skada har skett i samband med pågående färd. Det är tveksamt hur HD har resonerat. Det är möjligt att domstolens resonemang bygger på att cyklisten inte har gjort något fel. Hon har bara cyklat rakt fram. Mannen som hoppat ned från bilen har inte sett sig för. Att röra om i grytan på aggregatet har ett direkt samband med bilens handhavande och skadan bör därför anses uppkommen i följd av trafik.

FFR 1958:413 En buss fick möte av en annan buss från motsatt körriktning. Det kunde ta en stund att låta den mötande bussen passera på den smala vägen. Bussföraren lät därför två flickor gå av där han hade stannat på vägen. Bussen stod då inte på en hållplats. Flickorna gick ut genom framdörren och sprang bakom bussen. När de skulle passera vägbanan kom en skåpbil körande och kolliderade med en av flickorna. Flickans skador

¹⁴ Dissensavgörande.

ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen eftersom bussen stannat på en plats som var säker ur trafiksynpunkt.

I detta fall har trafikskaderisken eliminerats innan skadan inträffar. Bussen har stannats på en trafiksäker plats. Skadan anses därför inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

3.5.4 Adekvat kausalitet – stillastående fordon

I de fall där fordonet står stilla blir det ofta fråga om en bedömning av adekvat kausalitet.

I FFR 1960:318 råkade en buss köra upp på gångbanan och emot en pelare. Två kvinnor skadades när de klämdes mellan bussen och pelaren. Kvinnorna låg blodiga och skadade på marken. Passagerarna i bussen blev oroliga och klev av bussen. En av passagerarna såg de skadade kvinnorna och fick en svår chock när hon fick se deras skador. Passageraren fick sjukskrivas på grund av chocken. Chocken ansågs ha uppkommit vid åsynen av kvinnorna, men bedömdes inte ha sådant samband med bussens förande att den kunde ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

FFR 1944:337 En bil fick kortslutning i elledningarna. Färden kunde inte fortsättas utan att bilen lagades och den parkerades därför på den allmänna vägen. Två dagar senare kom en lastbil körande på vägen och försökte köra om den parkerade bilen. Det var en smal väg och lastbilen misslyckades med omkörningen. Lastbilen körde ner i ett dike och skadades. Skadorna ansågs ha uppkommit i trafik med den parkerade personbilen.

SkfVN 1954:67 Kardanen gick sönder på en bil och bilen var tvungen att bärgas från platsen. I väntan på bärgningsbilen lade bilägaren en stor sten bakom ett av hjulen för att förhindra att bilen skulle glida ned för backen från det isiga backkrön där den stod parkerad. När bärgningsbilen bogserade iväg bilen glömdes stenen kvar på backkrönet. Efter en stund kom en bil körande på vägen och såg inte stenen, eftersom det var dimmigt väder. Bilen skadades när den kolliderade med stenen som låg på vägbanan. Skadan på bil nr. 2 ansågs ha inträffat i följd av trafik med bil nr. 1.

SkfVN 1955:63 En lastbil skulle köras in till en villa för att leverera material till fastigheten. För att ta sig in till villan var lastbilen tvungen att köra på en väg genom en beteshage där kor betade. Bredvid villan gick en järnväg. Lastbilsföraren öppnade grinden till hagen och satte sig i bilen för att köra in i hagen. När han satt i bilen sprang en ko ut genom grinden och blev överkörd av en rälsbuss som körde på järnvägsrälsen. Skadan ansågs ej ha uppstått i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1955:70 En enskild väg till en lantmannaskola var försedd med bommar för att kreatur skulle kunna föras in till ladugården på skolan. En skolelev körde en traktor på vägen och fick möte med en bil. Eleven parkerade traktorn vid vägkanten och öppnade bommarna. Bilen fick skador på taket när en av de upplyfta bommarna råkade trilla ned. Skadan bedömdes inte ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

NJA 1959 s. 378 En bil A stannade vid vägkanten och föraren gick över vägen till en bensinstation som låg där. Han lånade en vattenkanna och gick tillbaka till bilen. När han skulle gå över vägen igen blev han påkörd av en bil B som kom körande på vägen. Skadorna på bil A:s förare ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bil A, utan bara med bil B.

FFR 1965:247 En personbil A körde på en mörk och hal väg. Plötsligt slocknade bilens belysning och bilen körde ner i diket. Bilen blev stående med en del av bilen kvar uppe på körbanan. Bilens förare gick ur bilen med en lykta för att varna andra trafikanter. En lastbil B kom körande och stannade när han såg förare A:s varningstecken. Förare B gick ut och pratade kort med förare A och satte sig sedan i sin lastbil för att köra iväg. En bil C kom då körande och förare A gav sig ut på vägen för att varna C. Bil C sladdade och kolliderade med bil B. En bil D kom körande och körde på bil C bakifrån. Skadorna ansågs inte ha inträffat i trafik med bil A.

SkfVN 1966:53 En bil A kördes på en väg. Vindrutetorkaren lossnade från bilen och blev liggande mitt på vägen. A stannade sin bil och gick tillbaka för att hämta sin vindrutetorkare. Bil B kom körande och fick väja för att inte köra på A. Bil B körde av vägen och skadades. Skadorna bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med bil A.

FFR 1971:147 Bil A kom körande och blev bländad. Föraren svängde och kolliderade med en bergvägg och bilen välte. Bilen blev liggande över körbanan så att den blockerade trafiken. Bil B kom körande och lyckades stanna. Därefter kom motorcykeln C och kolliderade med B. C kolliderade även med en annan mötande bil. Föraren C fick skador. Motorcykeln C:s kollisioner skedde några få minuter efter det att bil A välte. Tingsrätten ansåg att A var vållande med hänsyn till hans vårdslöshet ”och till den rådande trafiksituationen med mörker i sådant orsakssammanhang” med C:s skador. Hovrätten fastställde tingsrättens domslut. Begreppet skada i följd av trafik nämns inte i domen, men avgörandet är intressant eftersom det tar upp frågan om adekvat kausalitet.

SkfVN 1982:69 En person A skulle hjälpa en bekant B med att starta hans bil med startkablar. Personen råkade förväxla minus och plus och förstörde därför den andra bilens generator och batteri. Skadorna ansågs inte ha uppstått i följd av trafik med person A:s bil.

SkfVN 1985:40 En butiksföreståndare skulle köra iväg med en portfölj som innehöll dagskassan. Han startade bilen och skulle backa, men då kom en

annan bil och blockerade hans väg. Butiksföreståndarens bildörr öppnades och en person stack honom med en kniv och stal portföljen. Personen försvann iväg med den andra bilen. Skadan bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med föreståndarens bil.

SkfVN 1996:11 En man hade haft ett benbrott i anslutning till en inopererad höftprotes. Han åkte i färdtjänst till sjukhuset för en undersökning. Inga nya problem upptäcktes vid undersökningen. Dagen efter upptäcktes en refraktur på vänster lårbensskåft. Mannen påstod att skadan uppstått vid påstigning i färdtjänsten dagen innan. Chauffören och mannens hustru hade hjälpt honom in i bilen som inte var anpassad för rullstolar. Nämnden bedömde att skadan ej uppstått i följd av trafik med bilen.

3.6 Skada genom gengasförgiftning

Dessa rättsfall är gamla och handlar om gengasbilar. Förmodligen är avgörandena obsoleta men de kan ha visst intresse. Eventuellt kan jämförelser göras med dagens bilar och deras avgaser. En kort redogörelse av händelseförloppen är på sin plats.

NJA 1948 s. 517 En man arbetade på en verkstad och reparerade en gengasbil. Han fick gengasförgiftning av arbetet. HD ansåg att skadorna hade samband med de bilar som kördes ned i verkstaden. Men den egentliga orsaken till förgiftningen bedömdes vara att det var dålig miljö i verkstadslokalen. Skadan bedömdes därför inte ha uppkommit i följd av trafik.

SkfVN 1948:20 En chaufför arbetade med tändning och fläktning av gengasaggregat på den bilen han använde i tjänsten. Chauffören utförde arbetsuppgifterna i ett garage och fick gengasförgiftning av sitt arbete. Skadan ansågs ej ha uppkommit i trafik med bilen.

3.7 Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon

3.7.1 Släp kommer i rörelse av sig själv

Om en släpvagn orsakar skador, anses skadan ha uppkommit i följd av trafik med dragfordonet. I 1§ 2 st. TSL står det ”Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.”. Här gäller samma principer som för

personbilar. Om släpet kommer i rörelse och orsakar skador, bedöms dessa ha uppkommit i följd av trafik med bilen¹⁵.

NJA 1932 s. 84 En bil med släpvagn körde upp för en backe. Bilen fick motorstopp och föraren svängde för att bilen inte skulle glida bakåt. Backen var nämligen isbelagd. Släpvagnen blockerade körbanan för förbipasserande trafik. Föraren försökte med handkraft flytta släpvagnen och råkade då halka på det hala väglaget. Släpvagnen rullade iväg och skadade en person. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1954:118 En person höll på att lasta material på en järnvägsvagn som stod vid en lastkaj. För att lasta körde man en traktor med ett tungt släp. Släpet kördes till lastkajen, sedan fränkopplades traktorn och kördes bort. Släpvagnen kom i rullning av sin egen vikt och en kvart senare kolliderade den med en parkerad lastbil. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1957:33 En personbil drog ett släp för att transportera material till en plats. När de kommit till platsen lösgjordes släpet från bilen och parkerades på platsen. Bilen körde iväg och flera timmar passerade. Därefter kom släpet i rullning av okänd anledning. Släpet rullade ner för en backe och törnade emot en kiosk. Skadan ansågs ha uppstått i följd av trafik med dragbilen.

SkfVN 1958:33 En truck skulle lastas på en släpvagn. En bil backade med släpet tillkopplat och parkerade vid en lastbrygga. Därefter fränkopplades släpet. Trucken skulle sedan köras ned från bryggan ner på släpet. Släpet kom i rullning och trucken föll ner på marken och skadades. Skadan bedömdes ha uppstått i följd av trafik med dragbilen.

SkfVN 1996:2 En person körde en traktor med tillkopplad släpvagn. Han stannade med traktorn och lät motorn vara igång. Han drog åt handbromsen och gick bort till släpet för att koppla loss det från traktorn. Släpets stödfot gav vika och skadade mannens hand. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

3.7.2 Parkerat släp

När ett släp har parkerats måste man avgöra om det har tagits ur trafik eller ej. Om trafikskaderisken kvarstår är släpet fortfarande i trafik. Släpet måste ha parkerats trafiksäkert för att det ska anses vara taget ur trafik. Vad det gäller tidsaspekten får man titta på om bilar har passerat förbi flera gånger utan att någon skada har skett.

¹⁵ Jämför avsnitt 3.1 Fordon i rörelse; skada orsakad genom mekanisk påverkan av fordonet (kollision, påkörning etc.).

SkfVN 1953:33 En traktor körde med två tillkopplade släp. Det ena släpet fick fel på ett hjul. Släpet fränkopplades och lämnades vid vägen. Traktorn körde hem det andra släpet. Efter cirka en och en halv timme kom en bil A körande på den väg där det fränkopplade släpet stod och bilen fick möte på vägen. Bil A körde på släpet. Skador på bil A ansågs inte ha uppkommit i trafik med traktorn¹⁶.

SkfVN 1966:9 En traktor drog ett släp till en korsning. Släpet parkerades nära korsningen och traktorn kopplades loss från släpet. Traktorn kördes hem. Senare på kvällen körde en skåpbil på släpvagnen och bilen skadades. Skadan på skåpbilen ansågs ha uppstått i följd av trafik med traktorn.

3.8 Skada uppkommen i samband med eller i anslutning till bogsering eller liknande medelst motorfordon

Om ett fordon kommer i rörelse och detta har ett direkt samband med att det har bogserats av ett annat fordon, anses skadan ha uppkommit i följd av trafik med dragfordonet. Detsamma gäller om ett bogserat fordon har parkerats trafikfarligt efter avslutad bogsering. För att avgöra om ett fordon har parkerats trafikfarligt får man analysera om trafikskaderisken fortfarande kan anses kvarstå när fordonet står stilla.

SkfVN 1951:33 En lastbil skulle lasta av ved som skulle lastas av i en vedstapel. Tre järnvägsvagnar A, B och C stod i vägen och därför puttade lastbilsföraren (med hjälp av lastbilen) bort vagnarna en bit längs med spåren. På så sätt kom han åt att lasta av. Vagnarna A, B och C hade av misstag puttats in på ett huvudspår och nästa dag kom ett tåg och körde på dem. Tre andra vagnar D, E och F skadades också i olyckan. Skadorna på D, E och F ansågs ha uppkommit i trafik med lastbilen¹⁷.

Här har vagnarna A, B och C puttats in på ett järnvägsspår så att de utgör en trafikfara. Trafikskaderisken kvarstår tills nästa gång tåg kommer körande på spåret.

SkfVN 1955:47 En bil skulle dra igång en järnvägsvagn. Vagnen var tung och det var lutning där den rullade. Järnvägsvagnen gick sedan ej att stoppa och den skadade parkerade bilar. Alla skadorna som uppkom ansågs ha uppkommit i följd av trafik med dragbilen.

Eftersom järnvägsvagnen sattes i rörelse av dragbilen har skadan uppkommit i följd av trafik med bilen. Bilen och järnvägsvagnen ses här som en enhet. Samma princip gäller i SkfVN 1952:6 där några

¹⁶ Dissensavgörande.

¹⁷ Dissensavgörande.

järnvägsvagnar skulle

flyttas med hjälp av en bil. Vagnarna drogs med hjälp av en tross. När vagnarna hade flyttas till den avsedda platsen, frigjordes bilen från vagnarna. Vagnarna hade dock ställts i en backe och de började rulla tillbaka och de skadade en bil som stod på rälsen. Skadorna ansågs ha uppkommit i trafik med dragbilen.

FFR 1944:101 En lastbil och en tankbil skulle mötas på en smal väg som var täckt med snö. Tankbilen råkade köra av vägen och fastnade i diket. Lastbilen vände tillbaka och försök gjordes att få upp tankbilen på vägen. En trästång fästes undertill mellan bilarna så att tankbilen skulle kunna dras upp. En utomstående person kom förbi och hjälpte till. Han klämades så allvarligt av bilarna att han dog. Tankbilen var stillastående hela tiden. Skadan ansågs ha uppstått i trafik med lastbilen men ej med tankbilen.

Färden med tankbilen är avslutad när bilen fastnar i diket och därmed har trafikskaderisken eliminerats. Skadan som sedan inträffar har därför endast uppstått i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1953:111 Detta uttalande från nämnden avser ingen skada utan är endast ett principuttalande. Försäkringsbolaget ville veta om en speciell typ av skador var att anse som uppkomna i följd av trafik. En gummihjulstraktor bogserade gräv- och lastmaskiner. Maskinerna fick ström från traktorn och var uppställda på ett fristående stativ. Nämnden uttalade att skador som orsakades av arbete med maskinerna inte kunde anses ha uppkommit i trafik med traktorn.

SkfVN 1955:76 En bärgningsbil skulle dra upp en lastbil från ett dike. Vinschen stannades under arbetet för att kontrollera att allt stod rätt till. Sedan startades vinschen igen. Under arbetet råkade lastbilen fastna i marken och underredet på lastbilen blev skadat. Skadan ansågs inte ha inträffat i trafik med bärgningsbilen.

FFR 1966:226 En buss hade en motor som ej fungerade och bussen måste därför bogseras. Bussen bogserades av en lastbil med hjälp av en lång järnstång och bussen styrdes av en egen förare som kunde styra med vissa begränsningar. De kolliderade med en annan bil. Bussen ansågs ha brukats i trafik vid skadetillfället.

Bussen är här i rörelse även om den inte brukas på sedvanligt vis. Bussen anses därför vara i trafik.

3.9 Skada orsakad av särskild på motorfordon anbragt eller till sådant fordon kopplad maskinell anordning

3.9.1 Allmänt

I förarbetena¹⁸ diskuterades motorredskap ingående. När TSL tillkom började den att gälla för fler fordonstyper än sin föregångare BAL hade gjort. När en maskinell anordning kopplas till ett fordon ses hela fordonskombinationen som en enhet. När fordonet förflyttar sig är skadan utan tvekan uppkommen i följd av trafik. I förarbetena sägs¹⁹ ”Klart är till en början att skada i följd av trafik med motorredskap bör anses föreligga om redskapet har varit i rörelse då skadan uppkommer, dvs. så snart redskapets hjul (eller motsvarande) rört sig i någon riktning, oavsett om rörelsen föranletts av redskapets egen motor eller genom lutningsförhållanden eller liknande och oavsett om den utgjort led i redskapsfunktionen eller inte.”. Ett problem som belystes var att fordonet ofta är stillastående under tiden motorredskapet används. Rörelsekravet blir då svårt att tillämpa. Till exempel kan en kranarm monteras på ett fordon. När ett fordon står parkerat, arbetar kranarmen, driven av det stillastående fordonets motor. I praxis verkar principen vara att skadan har inträffat i följd av trafik om någon del av fordonet är i rörelse samt någon typ av förarfunktion föreligger samtidigt. Med ”någon del av fordonet i rörelse” avses då till exempel en kranarm, en grävska, hjul, etc. Med ”förarfunktion” avses att motorredskapet ska styras av en förare. I förarbetena uttalades en något annorlunda princip²⁰ ”Kriteriet för en trafikskada bör i sammanhanget vara att det finns ett rimligt samband mellan skadan och redskapets egenskap att kunna på egna hjul (band, medar etc.) förflytta sig från en plats till en annan.”.

När anordningen används i arbete händer det ibland att skador uppstår på utomståendes fordon eller annan egendom. Om adekvat kausalitet föreligger brukar skadan bedömas som uppkommen i följd av trafik med fordonskombinationen. I SkfVN 1960:6 kom dock nämnden fram till motsatsen. Ett grävaggregat var kopplat till en traktor. Traktorns motor drev aggregatet. Traktorn var ej i rörelse under grävarbetet. Grävskopan råkade skada en jordkabel under grävningsarbetet. Skadan bedömdes ej ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

I de övriga fallen som jag har hittat har dock skadorna ansetts uppkomna i följd av trafik.

¹⁸ SOU 1974:87 s. 262-265.

¹⁹ SOU 1974:87 s. 264.

²⁰ SOU 1974:87 s. 264.

NJA 1967 s. 611 En barkningsmaskin drevs av en traktors motor. Med jämna mellanrum förflyttades ekipaget framåt med hjälp av traktormotorn. En lång vedbit skulle barkas i maskinen, vedbiten låg fel och stack ut över vägen. En man på moped körde förbi och skadades av den utstickande biten. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1960:66 En lastbil hade en trailer kopplad till sig. På trailern fraktades en planeringsmaskin. När maskinen skulle lastas av trailern stack ett schaktblad ut från planeringsmaskinen ut över körbanan. En bil kom körande och dess förare fick svänga kraftigt för att undvika en kollision med schaktbladet. Vid svängen kolliderade bilen istället med en mötande bil. Skadorna ansågs ha uppstått i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1959:8 Jord skulle lastas på en lastbil. En grävskopa kopplades till en traktor och användes vid lastningen. Grävskopan kom för nära lastbilen och skadade den. Skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1957:4 En lastbil var lastad med asfalttjära och kördes för att sprida tjära på en väg. Lastbilen hade två spridningsaggregat och ett hål uppstod på slangens till det ena aggregatet. Tjära sprutade ut ur hålet och skadade lacken på en parkerad bil. Skadan på bilen bedömdes ha uppkommit i trafik med lastbilen²¹.

SkfVN 1986:38 En lastmaskin användes för att sprida ut grus på en väg. Underlaget måste först jämnas ut med hjälp av lastmaskinens skopa. Under arbetet råkade föraren köra på en brandpost och skada den. Skadan ansågs ha inträffat i följd av trafik med fordonet.

FFR 1989:1 En brandbil stod parkerad nära en gatukorsning. Bilen hade stödbenen utfällda och stod stilla utan att störa trafiken i korsningen. Bilens lyftkran och liftkorg användes vid reparation av en klocka som satt på ett hus. När liftkorgen sänktes upptäckte personen i korgen att en lastbil kom körande. För att undvika kollision med lastbilen försökte personen höja korgen men hann inte göra detta i tid. Lastbilschauffören var bländad av solen och lastbilen kolliderade med liftkorgen. Båda bilarna skadades vid sammanstötningen. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med brandbilen.

3.9.2 Personskador i arbetet

När en person arbetar med den maskinella anordningen uppstår ofta skador av olika slag. I praxis har bedömningen av dessa skador varit mycket varierande. Jag har inte lyckats se någon röd tråd i praxis. Det finns flera dissensavgöranden inom detta område. Förmodligen får en individuell

²¹ Dissensavgörande.

bedömning göras utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. Jag redovisar de fall jag har hittat, först de som har ansetts uppkomna i följd av trafik och sedan de som inte har det.

SkfVN 1959:9 Personerna A och B befann sig i en traktor med tillkopplad självbindare. Självbindaren drevs av traktorns motor. B stoppade färdmen men lät motorn vara i gång så att lien i självbindaren fortfarande rörde sig. A hoppade av traktorn och skulle rengöra självbindaren genom att ta bort halm från den. A skadade sig på liens knivar. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1959:37 Två personer A och B använde en traktor i skördarbete. De åkte sedan hem. Traktorn stannades då de var framme. Då A hoppade av traktorn, sänkte B aggregatet som var kopplat till traktorn. A skadade sig på aggregatet. Skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1959:82 En traktor med påhängsvagn användes vid timmerkörning. På vagnen fanns ett spel som drevs av traktorns motor. Två personer A och B arbetade med timret. A drog i spelets wire och B råkade då fastna i en oskyddad kraftöverföringsaxel. B skadades så svårt att han avled av skadorna. Skadorna ansågs ha uppstått i följd av trafik med traktorn²².

SkfVN 1960:7 Ett lass med avfall fraktades till en avstjälningsplats. Avfallet var lastat på en släpvagn som var kopplad till en traktor. När avfallet skulle lastas av, användes traktorn som kraftkälla åt tippmekanismen på släpet. Traktorns motor gick på tomgång. Föraren råkade fastna med sina kläder i transmissionsaxeln mellan släp och traktor. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn²³.

SkfVN 1967:17 En lastbil stod på en gata. På lastbilen fanns en hydraulisk kran med en korg. I korgen stod en man och plockade ner girlander som hängt tvärs över gatan. Lastbilföraren manövrerade korgen och kranen i sidled. Korgen lossnade från kranen och mannen trillade ned på marken. Mannen avled av skadorna han ådrog sig i fallet. Skadorna ansågs ha uppstått i följd av trafik med lastbilen²⁴.

SkfVN 1994:77 En lastmaskin var försedd med pallgafflar och användes för att lyfta ett lastbilsflak. En stötta skulle monteras under flaket. Under arbetet gled lastmaskinen bakåt och flaket tappades. Den person som skulle montera stöttan skadades så illa av det nedfallande taket att han avled. Några fel på lastmaskinen eller utrustningen i övrigt har ej hittats. Skadan bedömdes ha uppstått i följd av trafik med lastmaskinen²⁵.

²² Dissensavgörande.

²³ Dissensavgörande.

²⁴ Dissensavgörande.

²⁵ Dissensavgörande.

SkfVN 1955:64 En last- och grävmaskin var kopplad till en traktor. När maskinen var uppfälld i transportläge, utgjorde traktorn ett dragfordon åt maskinen. När maskinen användes i arbete, försörjde traktorn maskinen med drivkraft från traktorns motor. Last- och grävmaskinen var fristående från traktorn och var endast kopplad till den. En maskinförare skulle fälla upp grävskopan i transportläge. Kraftöverföringen från traktorns motor var påslagen. När grävskopan fälldes upp, fastnade maskinförarens byxben i maskinen och benet skadades. Skadan ansågs inte var uppkommen i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1957:49 Ett släp med hydraulisk tippanordning var kopplat till en traktor. Ett fel uppstod under släpets flak och skulle repareras. Under reparationen lyftes flaket med hjälp av tippanordningen. Reparatören fastnade med sitt byxben i drivaxeln till anordningen och skadades. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1968:66 En gaffeltruck användes för att lasta industriavfall på en lastbil. Truckens gafflar lyftes upp i höjd med lastbilsflaket och trucken stannades sedan. Två personer arbetade med att lasta på avfallet (i en back på flaket) för hand. När en av personerna klev in på lastbilsflaket, tippade backen med avfall och den andra personen föll till marken och skadades. Skadan ansågs ej ha uppstått i följd av trafik med gaffeltrucken.

SkfVN 1969:20 En traktor med en vinsch användes för att dra stockar. Traktorn stod stilla och hade vinschen igång. En stock drogs med hjälp av wire på vinschen. Stocken fastnade mellan två träd. Det ena trädet gav vika och skadade en av timmerarbetarna. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

FFR 1970:106 En traktor hade två hydrauliska lyftarmar. Den användes för att resa takstolar i en maskinhall. Traktorn stod stilla men lyftarmarna arbetade och drevs av traktorns motor. När en takstol skulle lyftas, uppstod ett ryck i takstolen. En arbetare fick en stöt av takstolen och föll ned på marken och skadades. Hovrätten yttrade att traktorn var vid olyckstillfället stillastående och att den användes på ett sätt som i väsentlig mån låg utanför traktorns normala användningsområde. Skadorna ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

FFR 1977:183 Ett lastbils ekipage körde av vägen och ner i ett dike. Ekipaget skulle bärgas med hjälp av wirar från vinschanordningarna på två bärgningsbilar. När lastbilen skulle dras upp lossnade ett fäste på bilen och en wire slungades mot en person och skadade honom. Skadan bedömdes ej ha inträffat i följd av trafik med lastbils ekipaget.

SkfVN 1983:11 En plog var kopplad till en traktor. En person skulle byta skär på plogen och motorn gick på tomgång under arbetet. Plogbladet föll av misstag till marken och skadade personen. Orsaken till detta är okänd men

inget fel har hittats på traktorn. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1992:7 En bil var utrustad med en slang som användes för slamsugning. Vid rengöring av en slamtank klämdes slangen tillfälligt fast med en lucka. Föraren gick fram till hytten för att höja gastycket. När han sedan skulle ta tag i slangen hade den börjat vispa runt av det förhöjda trycket. Föraren fick ett öga skadat av slangen. Skadan ansågs inte ha uppstått i följd av trafik med bilen.

SkfVN 1995:29 En vedklyv drevs med hjälp av kraftuttaget till en traktor. Vid arbete med att klyva ved skadades en persons hand. Skadan bedömdes ej ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

3.10 Skada uppkommen i samband med lastning på eller lossning från motorfordon eller släpfordon till motorfordon

3.10.1 Allmänt

När skador uppkommer i samband med lastning på eller lossning från motorfordon eller släpfordon till motorfordon finns det vissa återkommande principer i praxis. Uppstår skadorna under färd har skadorna uppkommit i följd av trafik. Det gäller t. ex. när man skyfflar ut sand från flaket vid halt väglag.

Om skadan har orsakats av själva lasten utan direkt samband med bilens funktion som motorfordon, har skadan inte bedömts som uppkommen i följd av trafik. Är fordonet stillastående och motorn avslagen görs ofta denna bedömning.

Har själva fordonet eller något till det hörande delar (monterade på fordonet för permanent bruk) orsakat skadan, anses den vara uppkommen i följd av trafik. Delar som tillhör ett fordon kan till exempel vara dörr, kranarm, vinsch, sidoläm etc.

FFR 1961:291 En lastbil stod stilla och var lastad med timmerstockar. Stockarna lossades från bilen utan hjälp av bilens motorkraft. Några stockar föll på en arbetare och skadade honom. Hovrätten uttalade att i målet hade "icke förekommit någon omständighet, som visat att skadan haft sin grund i bilens funktion som motorfordon". Skadan bedömdes inte ha inträffat i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1948:58 Två lastbilar forslade personal från en järnvägsstation till en arbetsplats. Den ena lastbilen fick punktering. Den andra lastbilen hämtade

ett reservdäck. En av de anställda släppte ner reservdäcket från lastbilen. Däcket rullade iväg och skadade en fotgängare. Skadan bedömdes inte ha inträffat i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1953:34 En lastbil var försedd med en lastningskran med vinschanordning. Denna utrustning användes till att lasta timmerstockar. Under lastningsarbetet trillade en person. Kranföraren böjde sig ner för att se hur det gick och råkade då komma åt en manövreringsspak till vinschen. En stock föll då ner på den person som trillat. Skadan ansågs inte ha uppstått i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1956:18 En lastbil var utrustad med en lyftkran. Två lastmedhjälpare höll på att lasta gods på flaket. De fattade tag i godset som hängde över flaket och då släppte spärranordningen till kranspelet. Den ena personen skadades av godset. Lastkranen var stoppad när händelsen inträffade. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1987:43 En man skulle lasta ur två hästar från en djurtransport som var kopplad till en personbil. En hästskötare fick sin hand skadad av ett nedfallande grimskäft som föll ned vid bommen. Handen hade klämts emellan grimskäftet och bommen. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med personbilen.

SkfVN 1983:45 En båt skulle lastas på en båttrailer som var kopplad till en traktor. Vid lastningen lutade båten alltför mycket åt höger och båten välte och skadades innan den hade hunnit placeras på trailern. Skadan ansågs inte ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

FFR 1960:369 En lastbil var utrustad med en lyftkran som användes till att lasta så kallade grävmaskinsmattor, som bestod av hopfogade timmerstockar. En matta lossnade från lyftkranskroken. Bilens motor var i gång vid tillfället, eftersom motorn drev lyftkranen. Mattan tippade och skadade en person som hjälpte till vid lastningen. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

FFR 1948:299 En lastbil hade en tippanordning som drevs av bilens motor. Bilen stannade tillfälligt på en gata för att tippa ved från lasten. En förbipasserande fotgängare skadades av nedfallande vedträn. Skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen. Rätten uttalade följande²⁶ ”Den verkställda tippningen av veden, som skett under tillfälligt uppehåll med bilen på gatan och medelst drivkraft från bilmotorn, måste anses ha utgjort ett led i bilens användande i trafik”.

FFR 1967:126 En lastbil var lastad med flygplansplåtar. Lastbilen var stillastående och hade inte motorn igång. När plåtarna skulle lastas av, fälldes bilens flakläm ned av föraren. Plåtar föll mot en person som hjälpte

²⁶ FFR 1948:299 s. 300.

till med avlastningen och han skadades. Skadorna ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1968:51 En traktor utrustad med lyftaggregat användes för att lossa golvluckor från en lastbil. Traktorn var stillastående. Lyftgaffeln kom in snett mot lasten. En person gick för att lägga lasten till rätta och då tippade lasten av misstag över honom och han skadades. Skadan bedömdes ha uppstått i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1972:3 Ett släp var kopplat till en personbil. På släpet fanns grundsten av lättbetong lastat. Släpet tippade bakåt när det skulle kopplas av från bilen. Lasten trillade ut på en person som stod vid släpet och skulle hjälpa till med avlastningen. Personen skadades av lasten. Skadan ansågs ha inträffat i följd av trafik med dragbilen.

SkfVN 1974:8 En gaffeltruck användes för att lyfta en balkram. Ramen skulle sänkas ned över konsoler vid montering av ett transportband. Trucken skulle därefter köras ut från konsolen och gafflarna sänktes därför. Ramen trillade då ned från sin plats vid konsolen. En person skadades av ramen när den föll. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med trucken.

3.10.2 Oljeskador

Då olja läcker från själva bilens motor eller dylikt har skadorna i allmänhet bedömts uppkomna i följd av trafik. Om det däremot är fråga om en bil lastad med olja brukar bedömningen bli den motsatta.

SkfVN 1947:72 En tankbil levererade olja till en fastighet. Avtappningsanordningen drevs av tankbilens motor. En ståltråd råkade komma in i anordningens ventil och gjorde så att olja droppade ned på fastighetens gård. Gården fick fläckar av oljan. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med tankbilen.

SkfVN 1963:30 En tankbil användes för att leverera olja till en villafastighet. Bilen parkerades i kraftig lutning. När ventilen på bilens tankningsanordning öppnades, rann olja ut på garageuppfarten. Läckaget berodde på bilens lutning. Asfalten på uppfarten skadades av oljan. Skadan ansågs inte uppkommen i följd av trafik med tankbilen.

SkfVN 1968:32 En tankbil levererade olja till en fastighet. Oljetanken i fastigheten fylldes och föraren stängde av pistolventilen. Slangen lossnade från ventilen på grund av att det helt plötsligt blev ett stort tryck i slangen. Olja pumpades ut från bilen och in i det rum i fastigheten där oljetanken fanns. Skadan bedömdes ej ha uppstått i följd av trafik med tankbilen.

3.10.3 Betong- och jordskador

Betong som tippas från en lastbil kan ibland stänka och orsaka skador. I likhet med halkbekämpningsskadorna anses dessa skador ej ha inträffat i följd av trafik. I vissa fall har betong hållts ut på fel ställe. Det blir oftast kostsamt att avlägsna betongen. Dessa skador har dock bedömts på samma sätt som oljeskadorna. De har ej inträffat i följd av trafik med fordonen. Det samma gäller för jord som lossas på fel ställe och orsakar skador.

SkfVN 1958:74 En lastbil var försedd med ett aggregat som drevs av bilens motor. Aggregatet användes för att hålla ned rinnande betong i en nedsänkt ficka på en mark. Betongen svämmade dock över och rann ned i en grusficka innehållande blött grus. Betongen stelnade i grusfickan. Skador uppstod på grusfickan när betongen skulle avlägsnas därifrån. Skadan bedömdes ej ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1982:48 Av misstag tippades betong från en eller flera lastbilar ner i ett schakt. Att tömma schaktet från betong var mycket dyrt. Skadorna ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbil.

SkfVN 1958:9 En lastbil användes för att tippa betongbruk inom ett avspärrat område. Vid sidan av området gick bilar förbi som vanligt. Vid tippningen av betongbruket från den stillastående lastbilen stänkte det på en passerande bil. Bilen fick lackskador. Skadorna ansågs ej ha uppstått i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1982:55 En lastbilschaufför anvisades att tippa jord på baksidan av en mur. Jorden böjde genom sin tyngd muren cirka 40 grader från sin ursprungliga plats. Skadorna på muren bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

3.10.4 Skador i samband med halkbekämpningsarbete

Vid skyfflande av salt eller sand från flaket på en lastbil uppstår ibland lackskador på bilar som befinner sig på vägen. Dessa skador har i praxis ansetts uppkomna i följd av trafik med lastbilen.

I SkfVN 1947:34 kastades vägsalt ut från flaket på en bil som kördes framåt. Arbetarna på flaket råkade av misstag kasta salt på en parkerad bil och bilens lack skadades. Skadan bedömdes ha inträffat i följd av trafik.

SkfVN 1951:61 Från en lastbil skyfflades sand ut på en gata. Bilen var i rörelse och en mötande bil passerade. Den mötande bilens lackering blev skadad av sand som skyfflades mot den. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

3.10.5 Skador som sker uppe på lastbilsflak

Under lastning eller lossning händer det ibland skador uppe på lastbilens flak. Om fordonet inte har någon betydelse för skadan eller inte tillhör bilen, anses dessa inte ha uppkommit i följd av trafik. Skadorna hade lika gärna kunnat inträffa vid arbete på marken.

NJA 1961 s. 282 En lastbil stod stilla utan att motorn var igång. En arbetare var sysselsatt med att lasta stenblock uppe på lastbilens flak. Han råkade trampa på en spik som stack ut från en plankbit och han skadade foten. HD uttalade ”Med hänsyn till sin beskaffenhet och det tillfälliga i deras användning kunna plankbitarna icke betraktas som anordningar hörande till bilen”. Skadan bedömdes ej ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1986:65 En lastbilschaufför skulle täcka lasten på bilens flak med en presenning. Han stod uppe på flaket och drog i tamparna som var fästade vid presenningen. En av tamparna gick sönder och mannen trillade av flaket och skadade sig. Nämnden uttalade att ”Av redogörelsen finner nämnden framgå att varken fordonet eller någon del av detta haft betydelse för den uppkomna skadan; att tampen till presenningen var trasig förändrar inte denna bedömning. Vid dessa förhållanden har enligt nämndens mening skadan inte inträffat i följd av trafik med lastbilen.”.

SkfVN 1996:32 En person klättrade upp på en tippvagn som var kopplad till en traktor. Personen skulle täcka över lasten med en presenning. När han bredde ut presenningen halkade han på en isfläck som fanns på den. Han trillade och skadade sig när han föll till marken. Ekipaget stod stilla vid skadetillfället. Eftersom det stod stilla och skadan inte kan anses hänförlig till fordonets funktion eller någon bristfällighet på fordonet, bedömdes skadan inte som uppkommen i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1996:54 Ägg skulle lossas från en lastbil. En person drog en pallyft på lastbilen. Personen fastnade med sin fot i pallen och föll till marken och fick personskador. Skadorna bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

3.11 Skada orsakad av motorfordons eller släpfordons last i annat fall än i samband med lastning eller lossning

Här blir det fråga om en bedömning av adekvat kausalitet i varje enskilt fall.

NJA 1946 s. 205 En personbil med släp körde på en väg. På släpet var vattenrör lastade. När bilen körde över en bro trillade vattenrör av släpet och blev liggande så att de hindrade framkomligheten på vägen. Efter en stund kom en cyklist i mörkret och körde upp på bron. Han cyklade på vattenrören, trillade omkull och skadade sig. Skadan ansågs uppkommen i trafik med personbilen.

Det finns ingen motivering till rättens beslut i detta rättsfall. Men rätten har funnit att adekvat kausalitet förelåg mellan den tappade lasten och den senare inträffade skadan, att den kan anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Nämnden har kommit till motsatt slutsats i flertalet avgöranden.

SkfVN 1956:28 En traktor med tillkopplat släp transporterade gödsel från en plats till en annan. Traktorn körde fram och tillbaka över en väg flertalet gånger när gödsel hämtades och lämnades. Vägbanan blev hal och slirig av gödsel, jord och lera från traktorn. En bil kom körande och slirade av vägen och körde in i ett träd. Skadan ansågs ej ha uppstått i följd av trafik med traktorn.

SkfVN 1960:34 En lastbil användes för att sprida grus på en enskild väg. På ett ställe av vägen råkade lastbilsföraren tippa av grus i en stor hög. Föraren märkte inte grushögen förrän han var klar med sitt arbete. Han gjorde ingenting åt detta utan körde därifrån. En personbil kom sedan körande på vägen och körde av vägen på grund av grushögen. Skadan bedömdes inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

SkfVN 1964:31 En lastbil skulle köra ett lass med grus till en viss vägsträcka. När gruset hade tippats, skulle det spridas med en väghyvel. Av misstag var inte väghyveln på plats och grushögen låg därför kvar. En bil körde upp i gruset och underredet på bilen skadades. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

En del avgöranden handlar om skador som lasten har orsakat personer i bilen. I SkfVN 1960:41 åkte en passagerare en bil. Några dagar tidigare hade en balatummata transporterats i bilen och lämnat spår av tjära inne i bilen. Passageraren fick tjära på sin kappa. Skadan ansågs ej ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

NJA 1963 s. 507 En man körde ut med en traktor för att skjuta duvor. Han hade ett dubbelpipigt laddat hagelgevär i knäet. Mannen råkade köra på ett stängsel med traktorn och han bromsade häftigt. Hagelgeväret föll till golvet och ett skott avfyrades. Mannen dog av skottet. Skadan betraktades inte ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

FFR 1963:189 En lastbil var lastad med färgburkar. Burkarna var förpackade i träbockar. Lastbilen körde på en utfartsväg som var i dålig skick och gick över betesmarker. En träbock trillade omkull och färgburkarnas lock gick av. Färg rann ut på flaket och en del på marken.

Föraren stannade och skrapade av den färg som fanns på flaket ner på marken. Senare kom kor och betade på marken och blev förgiftade av färgen. Korna blev sjuka och fick slaktas. Domstolen gjorde en kausalitetsbedömning och fann det inte ”föreligga sådant samband mellan å ena sidan lastbilens förande på vägen genom betesmarken samt å andra sidan de åtskilliga veckor senare konstaterade förgiftningarna, att den därav uppkomna skadan kan anses ha inträffat i följd av trafik med lastbilen”.

SkfVN 1995:07 En häst hade kommit i kläm inuti en hästtransportbuss. En hästkötare gick in i transporten och försökte få loss hästen. Skötaren skadade sig då en mellanvägg lossnade. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

4 Praktisk aspekt

4.1 "Skada i följd av trafik" – begreppets tolkning inom försäkringsbranschen

En fordonsägare tecknar en trafikförsäkring hos ett försäkringsbolag. När en skada inträffar anmäls händelsen till bolaget. En skadereglerare får bedöma ärendet och avgöra om skadan kan anses ha uppkommit i följd av trafik med fordonet. Om skaderegleraren anser att händelsen faller utanför trafikskadelagens tillämpningsområde, nekar han försäkringstagaren ersättning från försäkringen. Beroende på vilket försäkringsbolag försäkringen är tecknad i, finns det olika överprövningsmöjligheter. Några av försäkringsbolagen har en försäkringsnämnd som består av sex ledamöter där sekreteraren samt högst en ledamot till kommer från bolaget, övriga är lekmän. Ordföranden i denna nämnd är domare eller annan framstående jurist. En annan vanlig lösning är att ha en kundombudsman som prövar försäkringstagarens ärende en andra gång. Hos vissa bolag prövar skadeföraren ärenden som lämnas vidare från skadereglerarna. Ibland hänvisas försäkringstagaren direkt till allmän domstol.

Fram till årsskiftet fanns Skadeförsäkringens villkorsnämnd (SkfVN) att tillgå. En försäkringstagare var inte tvungen att begära en överprövning hos bolagens interna instans utan kunde hänskjuta ett ärende direkt till SkfVN när begäran om ersättning nekats av skadereglerare. Nu när SkfVN har lagts ned står endast allmän domstol till buds om en försäkringstagare vill få ärendet prövat utanför försäkringsbolaget. Att SkfVN har lagts ned verkar inte ha medfört några större förändringar för försäkringsbolagen. De följer precis som tidigare sina interna riktlinjer och har en någorlunda klar bild av den tidigare praxis som bildats på området. När det kommer nya och oklara fall prövas dessa precis som tidigare i första hand internt. Det är mycket få fall per år och ännu färre går vidare till allmän domstol. Ur allmänhetens perspektiv kan dock nedläggningen av SkfVN ha en större betydelse. Bolagens internpraxis publiceras inte och det kan vara svårt att följa utvecklingen utifrån. Ämnet verkar dock inte vara speciellt omstritt och bolagens policy är att tolka begreppet skada i följd av trafik mycket extensivt och hellre lämna ersättning än att neka i oklara fall.

Synen på begreppets utveckling är olika beroende på vilket bolag man talar med. Vissa bolag tenderar att godkänna fler och fler händelsetyper. En del bolag anser att tolkningen har blivit alltför välvillig och att dagens definition av begreppet börjar få en karaktär liknande sociallagstiftningen. På vissa håll agerar man därför aktivt för en något mer åtstramad tolkning.

Det har blivit mycket vanligt med så kallad ”direktskadereglering” inom försäkringsbranschen. Detta innebär att en försäkringstagare kan ringa in sin skadeanmälan och få ett beslut direkt per telefon. Ingen skriftlig anmälan begärs in. Om försäkringstagaren däremot vill överklaga, krävs i allmänhet en skriftlig redogörelse. Har skaderegleraren i telefonsamtalet motiverat sitt beslut, händer det ibland att försäkringstagaren ändrar sin berättelse när han skickar in sin skriftliga redogörelse. Det finns därför en trovärdighetsproblematik som blir allt vanligare.

4.2 Opublicerade ärenden

I detta avsnitt ska jag redogöra för några ärenden som jag har fått ta del av när jag har gjort intervjuer med försäkringsbolagen.

En försäkringstagare var starkströmselektriker och var mycket beroende av att kunna arbeta med sina händer. Mannen bodde i norra Sverige och hade en kväll hälsat på bekanta som bodde långt ute i skogen. Hustrun skulle köra paret hem. Det var mycket mörkt. De hade problem med bilens belysning och helt plötsligt slocknade lyktorna under pågående färd. Mannen gick ut ur bilen och slog med knytnäven mot lyktglaset i syfte att få igång belysningen igen. Slaget var så hårt att lyktglaset krossades och mannen skadade sin hand. Handskadan hade stor betydelse för mannen eftersom den hindrade honom i hans yrkesutövning. Försäkringsbolaget bedömde att skadan hade uppkommit i följd av trafik med bilen. Slaget var en reparationsåtgärd under pågående färd och var en åtgärd för att kunna köra vidare med bilen.

En mycket gammal dam fick motorstopp. Bärgningsbilen kom till platsen och skulle vinscha upp bilen på bärgningsbilens smala ramp. Bärgaren bad damen att sätta sig i bilen och styra bilen när den skulle dras upp på rampen. När bilen hade kommit halvvägs fick damen panik och bad bärgaren att stoppa vinschningen. Damen klev sedan ur bilen och råkade snubbla då hon skulle gå uppe på bärgningsbilen. Försäkringsbolaget bedömde inte att skadan hade uppkommit i följd av trafik med personbilen. De ställer upp två kriterier vid sin bedömning. För det första har inte skadan något samband med personbilens färd. Färden avslutades när bilen fick motorstopp. För det andra har inte skadan något samband med bilens funktion. Eventuellt kan man tänka sig att ersättning kan utgå från bärgningsbilens trafikförsäkring.

Ett annat intressant perspektiv är den skadelidandes medverkan. Det talas sällan om vilken roll den skadelidandes medverkan får för bedömningen av skada i följd av trafik. En familjefar bodde på en liten ort och arbetade som läkare. En av hans patienter var missbrukare. Efter ett tag blev de ovänner och missbrukaren började trakassera läkaren och hans familj. Missbrukaren bodde hemma hos sin gamla mor. Trakasserierna pågick under mer än ett års tid. En dag skulle läkaren åka till landet och han packade bilen och körde

med familjen till ett köpcenter. De handlade och skulle just åka iväg när de kom på att de hade glömt att köpa en sak. Läkaren gick därför tillbaka till affären. Då träffade han på missbrukaren och dennes mor. Missbrukaren började skrika åt honom och läkaren tappade besinningen och gav därför honom ett knytnävsslag. Läkaren sprang sedan till bilen. Den gamla modern skyndade efter honom. Därefter är det motstridigt vad som hände. Antingen har modern trampat fel och trillat på marken, eller så har hon tagit tag i bildörrens handtag. Bilen körde iväg. Kvinnan skadade sig. Om hon skadade sig av att hon trillade när bilen körde iväg medan hon höll i handtaget, har skadan uppkommit i följd av trafik. Om kvinnan däremot har trillat på marken innan hon nådde fram till bilen är skadan inte uppkommen i följd av trafik. Vilken roll spelar kvinnans medverkan i den här bedömningen? Det är svårt att ge ett generellt svar. Försäkringsbolaget bedömde att skadan ej uppkommit i följd av trafik. Det ansågs inte styrkt att kvinnan hållit fast i dörrhandtaget. Förmodligen har de förevarande omständigheterna också vägts in i bedömningen.

Det finns en ökad medvetenhet om försäkringar hos allmänheten. Ett exempel på detta är en dam som fick punktering på ett av bilens hjul under färd. Damen skulle byta däck och försökte få loss navkapseln. Hon slog med en skruvmejsel mot kapseln så att den råkade spricka. Damen fick då ett jack längs med hela underarmen. När såret så småningom läkte fick hon ett vanprydande ärr. Eftersom reparationen var en nödvändig åtgärd för att fortsätta färden måste skadan anses ha uppkommit i följd av trafik med bil. Ärrer är således ersättningsbart från trafikförsäkringen. Damen hade ingen tanke på att begära ersättning tills en bekant upplyste henne om att det skulle kunna vara aktuellt. Lång tid hade förflutit sedan skadan inträffade. En dag ringde damen sitt försäkringsbolag av ren nyfikenhet för att se om hon kunde få ersättning och det fick hon.

En lastbil var lastad med betongelement. Den skulle lastas av och sedan hämtas några dagar senare. Lastbilen parkerades med det ena hjulparet på trottoaren. När man skulle fästa spännband på bilen föll några betongelement ur och orsakade skador. Skadorna bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med fordonet eftersom lastbilen parkerats trafikfarligt. Trafikskaderisken var ej eliminerad när skadan inträffade.

5 Framtiden

Under 1990-talet har allmänheten blivit mer kritisk mot försäkringsbolag och banker. Man godtar inte lika enkelt ett beslut från sitt försäkringsbolag i samma utsträckning som förr. Trots detta prövas mycket sällan mål angående skada i följd av trafik i HD. En av anledningarna till detta kan vara att begreppet tolkas så vidsträckt i praxis att försäkringsbolagen hellre vill säga ja än nej till kunden. Det ser inte bra ut om ett försäkringsbolag processar mot en kund i rätten. Dessutom överklagas endast några få tingsrättsdomar.

Generellt sätt uppkommer mycket få försäkringsärenden som berör skada i följd av trafik. De vanligaste försäkringsmålen handlar idag om personskador. Det kan beröra preskriptionsregler, whiplashskador, livräntor etc.

En del intressanta trender kan dock uppmärksammas. En av juristerna på LO-TCO Rättsskydd driver ett mål där en brevbärare skulle dela ut post med hjälp av ett trehjuligt fordon som klassificeras som en moped med tillhörande sidovagn. Varje dag under vintersäsongen när hon delade ut post, åkte hon på dåliga is- och snöbelagda vägar och det skakade mycket. Våren därefter fick hon sjukskriva sig pga. besvär med nacke, rygg, skuldror och armar. Brevbäraren ville ha ersättning för skador i följd av trafik med fordonet. Ingen bristfällighet finns på fordonets stötdämpning och fjädring. Bolaget avskog med motiveringen att skadorna inte har uppkommit i följd av trafik. Ärendet gick sedan vidare till tingsrätt.

Ett annat intressant område är jordbruksredskap. Efter hand som det tillkommer nya modeller och nya funktioner måste det uppkomma ny praxis. Den senaste teknologin inom jordbruket har varit en skördetröska som styrs med hjälp av GPS-satellitnavigering. En bonde kan sitta hemma vid sin dator och detaljprogrammera sin åker och hur skördetröskan ska köra. Sedan går fordonet fram och tillbaka enligt de signaler som den tar emot från satelliten. En intressant fråga som uppkommer är vad som händer om bonden är alkoholpåverkad och skriver in fel uppgifter. Maskinen kanske kör runt och förstör åkern. Om fordonet är trafikförsäkringspliktigt, har då skadorna uppkommit i följd av trafik? Kan man åtala bonden för rattfylleri? Ju fler nya tekniska lösningar desto fler nya fall kommer att prövas i praxis.

6 Sammanfattning

I detta avsnitt ska jag försöka sammanfatta de olika principer som fastställts i praxis genom åren. Detta är endast en kortfattad redogörelse för respektive princip. För en mer detaljerad genomgång hänvisar jag till respektive avsnitt av min rättsfallsgenomgång. Det jag vill ta upp här är endast vissa grunddrag som jag funnit när jag gjort en undersökning av praxis. Jag tar endast upp huvudreglerna och bortser här från de undantag som finns.

6.1 Adekvat kausalitet

Det måste finnas ett rättsligt relevant orsakssammanhang mellan händelsen och den uppkomna skadan. Bedömningen om adekvat kausalitet föreligger kan göras i två led. Något förenklat kan detta beskrivas så att först utreds om det finns ett logiskt orsakssamband mellan händelsen och den uppkomna skadan. Är händelsen orsak till skadan? Om svaret på frågan är ja utreds sedan om skadan är en rimlig följd av händelseförloppet. Har det varit förutsebart att en sådan skada kan uppkomma, ligger det i farans riktning? Om svaret på frågan är ja föreligger oftast adekvat kausalitet.

6.2 Rörelse

Om fordonet är i rörelse när skadan inträffar bedöms i regel skadan som uppkommen i följd av trafik. Det har ingen betydelse hur fordonet försattes i rörelse. Ingen förarfunktion krävs för att skadan ska betecknas som uppkommen i följd av trafik. Om motorn är i gång eller ej spelar inte heller någon roll. När rättsläget analyserades 1977 i Nordensons framställning²⁷, nämnde han skillnaden mellan den tidigare BAL och nya TSL. BAL byggde på culpapregeln men bedömning enligt TSL ska göras på rent objektiv grund. Från och med TSL:s tillkomst har därför inte förarfunktionen haft någon betydelse när begreppet skada följd av trafik har tolkats i praxis.

6.3 Motorkraft

Om fordonets motorkraft har använts för att driva bilen eller tillkopplad anordning, är skadan ofta skedd i följd av trafik med fordonet. Nordenson skriver²⁸ i sin kommentar ”Om någon, enbart i syfte att tillgodogöra sig den

²⁷ Nordenson s. 87.

²⁸ Nordenson s. 87-88.

kraft som motorn hos en bil eller traktor utvecklar, t. ex. apterar en rem runt motorns balanshjul och med remmens hjälp överför motorns kraft till en generator, en sågklinga eller liknande men motorn däremot alls inte används för framdrivande av bilen eller traktorn, kan under verksamheten eventuellt uppkommande skador tydligen inte hänföras till skador i följd av trafik med bilen eller traktorn.”. Eftersom TSL till skillnad från BAL även täcker motorredskap har en del intressanta frågor uppstått efter Nordensons uttalande från 1977. Ett fordon kan stå parkerat och motorkraften används för att driva ett redskap. I praxis verkar principen vara att skadan har inträffat i följd av trafik om någon del av fordonet är i rörelse samt någon typ av förarfunktion föreligger samtidigt. Se avsnitt 3.9.1 ovan.

6.4 Trafikskaderisken

TSL är en skyddslagstiftning som ska ge skydd mot de skador som kan uppkomma i trafiken. Därför anses inte en skada ha uppstått i följd av trafik om risken för trafikskada har eliminerats innan händelsen inträffar. Antag att ett fordon får motorstopp och lämnas trafiksäkert längs med en väg. Fordonet står sedan där under en lång tid medan mängder av bilar passerar utan att en olycka inträffar. Trafikskaderisken måste då anses ha upphört. Skulle sedan en bil kollidera med den parkerade bilen kan skadan inte anses ha uppkommit i följd av trafik med det stillastående fordonet.

Ett fordons tyngd kan orsaka skador. En bil kan t. ex. glida av en domkraft när den är upphissad under reparation. Enbart det faktum att bilen genom sin tyngd har orsakat en skada är ej tillräckligt. Bilen får inte ha varit vilket föremål som helst som orsakat skadan. Man måste se om bilen i egenskap av fordon har realiserat en trafikrisk. Då t.ex. verkstadsskador där en bil kan ha trillat ned när den har varit upphissad under reparation. Detta har ej samband med en ökad risk för trafikskada. Det kunde lika gärna ha varit en vältande lagerhylla som gav upphov till skadan.

6.5 Funktion, framförande, brukande, färdmedel eller liknande

En vanlig formulering är att skadan ska ha ett samband med fordonets funktion för att den ska anses ha uppstått i följd av trafik. Denna princip har funnits länge i praxis. I Nordensons redogörelse för rättsläget från 1977²⁹ skriver han att en förutsättning för att det ”skall kunna anses vara fråga om skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon är givetvis att fordonet har använts – som fordon”.

²⁹ Nordenson s. 87.

Antag t. ex. att en person sitter i en buss under en utflykt. Personen håller upp kaffe ur en termos och råkar tappa termosen i knäet så att kaffet rinner ut och tillfogar personen en brännskada. Skadan har knappast något samband med att bussen transporterar personen. Skadan kunde lika gärna ha inträffat när personen satt på en bänk ute i skogen. I praxis efter 1977 har principen uttryckts på flera olika sätt. Förekommande formuleringar är bl. a. fordonets framförande, brukande och fordonet i egenskap av färdmedel. De syftar alla på liknande tankegångar. Skadan ska vara förknippad med något som är specifikt för fordonet. Man kan tänka sig att en person trasslar in sig i säkerhetsbältet och trillar vid urstigning ur fordonet. Detta är en skada i följd av trafik. Halkar däremot en person på en isfläck på marken blir bedömningen den motsatta.

6.6 Bristfällighet

Om ett fordon har en bristfällighet som ger upphov till en skada brukar den bedömas som uppkommen i följd av trafik. Man kan tänka sig att en person ska kliva upp på en buss som tillfälligt stannat vid en hållplats. När personen kliver på bussen ger ledstången vika och personen trillar och skadar armen på en vass kant på den trasiga ledstången. Skadan har då uppkommit på grund av en bristfällighet hos fordonet och bedöms ha uppstått i följd av trafik med bussen.

6.7 Pågående färd

En svår gränsdragning är pågående färd. Begreppet är diffust och kan ge upphov till diverse tolkningssvårigheter. Om skadan har inträffat under pågående färd, faller den med all säkerhet inom begreppet skada i följd av trafik. Bedömning får göras med utgångspunkt från de specifika omständigheterna i varje enskilt fall. Principerna om fordonets funktion och eliminering av trafikskaderisken tas ofta med i bedömningen. Om en skada inträffar vid en reparation som är nödvändig för att kunna fortsätta en påbörjad färd anses den skadan ha inträffat i följd av trafik.

Litteraturförteckning

Offentligt tryck

SOU 1974:26. Motorredskap. Motorredskapsutredningens betänkande.

SOU 1974:87. Trafiksskadeersättning. Trafikskadeutredningens betänkande.

Litteratur

- | | |
|-------------------------|--|
| Hellner, Jan | Skadeståndsrätt, 5:e uppl. (Stockholm 1996) |
| Malmaeus, Bengt | Bilansvarighetslagen, Försäkringsjuridiska föreningens publikation Nr. 18 (Stockholm 1962) |
| Nordenson, Ulf | Trafiksakdeersättning kommentar till trafikskadelagstiftningen (Stockholm 1977) |
| Strömbäck, Erland m.fl. | Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador, 5:e uppl. (Stockholm 1999) |

Intervjuer (samtliga gjorda under sommaren 2001)

Sonja Dyrhage, if... skadeförsäkring
Lars-Elis Ekeberg, Dial
Kenneth Gollne, Trygg Hansa
Anna-Karin Hammarström, Trygg Hansa
Ragnar Johansson, Länsförsäkringar
Alexandra Kiotseridis, Trygg Hansa
Lasse Ljung, Trygg Hansa
Kent Sooaru, Jur. Kand.
Karin Tidefält, Folksam
Mikael Tollin, Trygg Hansa

Rättsfallsförteckning

NJA

NJA 1932 s. 84
NJÄ 1934 s. 355
NJÄ 1938 s. 408
NJÄ 1942 s. 437
NJÄ 1943 s. 431 nr. I
NJÄ 1943 s. 431 nr. II
NJÄ 1943 s. 486
NJÄ 1944 s. 54
NJÄ 1944 s. 203
NJÄ 1946 s. 185
NJÄ 1946 s. 205
NJÄ 1946 s. 257
NJÄ 1946 s. 462
NJÄ 1946 s. 634
NJÄ 1948 s. 517
NJÄ 1949 s. 195
NJÄ 1950 s. 493
NJÄ 1954 s. 105
NJÄ 1956 s. 773
NJÄ 1959 s. 378
NJÄ 1961 s. 282
NJÄ 1961 s. 453
NJÄ 1962 s. 172
NJÄ 1963 s. 507
NJÄ 1967 s. 611
NJÄ 1974 s. 616
NJÄ 1988 s. 221

FFR

FFR 1943:260
FFR 1944:44
FFR 1944:101
FFR 1944:337
FFR 1948:299
FFR 1952:25
FFR 1954:371
FFR 1958:323
FFR 1958:413
FFR 1960:318
FFR 1960:369
FFR 1961:291

FFR 1962:410
FFR 1963:189
FFR 1965:247
FFR 1966:226
FFR 1967:126
FFR 1970:106
FFR 1971:147
FFR 1977:183
FFR 1980:137
FFR 1989:1

SkfVN

SkfVN 1947:34
SkfVN 1947:72
SkfVN 1948:21
SkfVN 1948:20
SkfVN 1948:58
SkfVN 1951:33
SkfVN 1951:61
SkfVN 1952:6
SkfVN 1952:13
SkfVN 1952:95
SkfVN 1953:33
SkfVN 1953:34
SkfVN 1953:111
SkfVN 1954:67
SkfVN 1954:118
SkfVN 1955:47
SkfVN 1955:63
SkfVN 1955:64
SkfVN 1955:70
SkfVN 1955:76
SkfVN 1956:18
SkfVN 1956:28
SkfVN 1956:73
SkfVN 1957:4
SkfVN 1957:33
SkfVN 1957:49
SkfVN 1957:60
SkfVN 1957:68
SkfVN 1958:9
SkfVN 1958:19
SkfVN 1958:33
SkfVN 1958:74
SkfVN 1959:6
SkfVN 1959:8
SkfVN 1959:9

SkfVN 1959:27
SkfVN 1959:37
SkfVN 1959:82
SkfVN 1959:85
SkfVN 1960:6
SkfVN 1960:7
SkfVN 1960:34
SkfVN 1960:41
SkfVN 1960:66
SkfVN 1961:43
SkfVN 1962:41
SkfVN 1963:30
SkfVN 1964:31
SkfVN 1964:41
SkfVN 1966:9
SkfVN 1966:53
SkfVN 1967:17
SkfVN 1968:32
SkfVN 1968:51
SkfVN 1968:66
SkfVN 1969:20
SkfVN 1971:104
SkfVN 1972:3
SkfVN 1974:8
SkfVN 1975:28
SkfVN 1979:68
SkfVN 1982:3
SkfVN 1982:24
SkfVN 1982:48
SkfVN 1982:55
SkfVN 1982:56
SkfVN 1982:69
SkfVN 1983:11
SkfVN 1983:31
SkfVN 1983:38
SkfVN 1983:45
SkfVN 1985:40
SkfVN 1985:43
SkfVN 1986:12
SkfVN 1986:16
SkfVN 1986:38
SkfVN 1986:65
SkfVN 1987:11
SkfVN 1987:27
SkfVN 1987:36
SkfVN 1987:43
SkfVN 1991:7
SkfVN 1991:18

SkfVN 1992:6
SkfVN 1992:7
SkfVN 1992:30
SkfVN 1994:77
SkfVN 1994:84
SkfVN 1995:07
SkfVN 1995:12
SkfVN 1995:31
SkfVN 1995:47
SkfVN 1995:29
SkfVN 1995:69
SkfVN 1996:2
SkfVN 1996:11
SkfVN 1996:32
SkfVN 1996:54
SkfVN 1997:17
SkfVN 1999:3