



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Richard Jadner Roos

Begreppet ”skada i följd av
trafik” samt whiplashskada
enligt svensk rätt

Examensarbete
20 poäng

Handledare: Eva Lindell-Frantz

Ämnesområde: Försäkringsrätt

Termin: HT 07

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	1
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte och frågeställning	6
1.3 Avgränsning	6
1.4 Metod och material	6
1.5 Disposition	7
2 HISTORISK TILLBAKABLICK	8
2.1 Trafikskadelagen	8
2.2 Whiplashskador	9
3 TRAFIKSKADELAGEN	10
3.1 Trafikförsäkringen	10
3.2 Fordonskategorier	10
3.3 Skador i trafik som faller utanför Trafikskadelagen	12
3.4 Oförsäkrat eller okänt fordon	12
4 PERSONSKADA I FÖLJD AV TRAFIK	13
4.1 Inledning	13
4.2 Begreppet personskada	13
4.3 Whiplashskador	13
4.4 Försäkringsbolagens skadereglering	14
4.5 Sambandsproblematiken	15
4.6 Några exempel från rättspraxis rörande kausalitet	16

4.7 Behandlingen av whiplashskada	18
5 BEGREPPET ”SKADA I FÖLJD AV TRAFIK”	19
5.1 Inledning	19
5.2 ”Skada i följd av trafik”	20
5.3 Adekvat kausalitet	21
5.3.1 Kausalitet	21
5.3.2 Adekvans	21
5.4 Lastning och lossning	23
5.5 Släpvagn	23
5.6 Rättspraxis och nämndsavgörande	23
5.6.1 Fordon i rörelse; skada orsakad genom mekanisk påverkan av fordonet (kollision, påkörning etc.)	23
5.6.1.1 Bil på verkstad	23
5.6.1.2 Bil som inte är på verkstad	24
5.6.2 Fordon i rörelse; skada orsakad av fordonet men utan mekanisk påverkan av detta (dock ej brand eller läckage)	25
5.6.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet	26
5.6.4 Stillastående fordon; skada orsakad genom brand i eller läckage från fordonet	28
5.6.5 Stillastående fordon; skada orsakad på annat sätt än genom mekanisk påverkan, brand eller läckage	29
5.6.6 Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon	32
5.6.7 Skada uppkommen i samband med eller i anslutning till bogsering eller liknande medelst motorfordon	33
5.6.8 Skada orsakad av särskild på motorfordon anbragt eller till sådant fordon kopplad maskinell anordning	34
5.6.9 Skada uppkommen i samband med lastning på eller lossning från motorfordon eller släpfordon till motorfordon	36
5.6.10 Skada orsakad av motorfordons eller släpfordons last i annat fall än i samband med lastning eller lossning	37
6 AVSLUTNING	38
LITTERATURFÖRTECKNING	42
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	43

Sammanfattning

I Trafikskadelagen (1975:1410) inledande paragraf stadgas att lagen är tillämplig för motordrivet fordon och ersättning från trafikersättning skall utgå om skadan har uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon. Vidare anses att ersättning skall utgå för personskador som uppkommit i följd av trafik. Personskador är de allvarligaste skadorna som inträffar i trafiken. Oftast leder dessa skador både till stora ekonomiska- och ideella förluster. Den vanligaste personskadan inom trafikskador är whiplashskador som står för ca 50% av de uppkomna personskadorna i Sverige. Ett stort problem med denna typ av skada är att det ofta kan vara komplicerat att fastställa någon säker diagnos eller behandlingsplan. Men för att underlätta bedömningen har det genom Svenska läkarsällskapet och Whiplashkommissionens medicinska expertgrupp tagits fram en indelning av besvären i tre olika nivåer. Skälet till detta är att man så fort som möjligt ska sätta den skadelidande under behandling. Det är inte enbart de fysiska besvären en skadad person blir drabbad av, utan även psykiska besvär uppkommer. De psykiska komplikationerna kan yttra sig i negativa förväntningar på tillfrisknandet som lätt kan leda till nedstämdhet, sämre självförtroende, oro och ångest.

Denna uppsats behandlar ersättning vid personskada som uppkommit i följd av trafik. För att kunna genomföra denna studie har följande frågor analyserats: Hur har de olika försäkringsnämnderna och de allmänna domstolarna resonerat vid tolkningen av gällande rätt rörande begreppet ”skada i följd av trafik”?

Vilka allmänna principer finns det rörande tolkningen av begreppet ”skada i följd av trafik”? Den vanligaste skadan inom personskador i trafiken är whiplashskada¹. Hur yttrar sig whiplashskada och vad kan göras om man blir drabbad? Hur har sambandsproblematiken bedömts i domstolarna rörande personskador? På vilket sätt hanterar försäkringsbolagen regleringen av en uppkommen whiplashskada?

Det finns inga entydiga regler som anger när en skada är att betrakta som uppkommen i följd av trafik, dock har vissa riktlinjer uppkommit under åren genom praxis. Om fordonet är i rörelse eller när fordonets motorkraft utnyttjas anses fordonet vara i trafik, detta gäller även om en skada uppkommer endast genom fordonets rörelse utan att motorn har varit igång. Ett annat fall där det anses att skadan har uppkommit i följd av trafik är när en skada har uppkommit i samband med bilens användning. I dessa fall ska det även föreligga en speciell trafikrisk för att en uppkommen skada ska anses ha uppkommit i följd av trafik.

¹ Schönning och Svendenius, s. 131 ff

När en skada uppkommit vid påbörjande eller avslutande av en färd får en bedömning göras med beaktandet av tidsintervallet mellan färden och den uppkomna skadan. Skador som uppkommer genom bristfällighet hos fordonet, brukar det anses ha uppkommit i följd av trafik.

Vad gäller sambandsproblematiken rörande personskador visas i denna uppsats att domstolarna ställer höga krav på att den skadelidande ska visa att ett visst händelseförlopp ska var klart mera sannolikt, att samband föreligger mellan olyckstillfället och besvären än att det finns några andra bakomliggande skäl. Det ställs således stora krav på den skadelidandes trovärdighet och bevisning. Det är inte enkelt att definiera något klart riktmärke för hur bedömningen genomförs, snarare visar praxis att omständigheterna i det enskilda fallet blir avgörande för utgången i en eventuell tvist.

Förord

Härmed vill jag ta tillfället i akt och tacka de som har hjälpt mig med uppsatsen.

Tack till Eva Lindell-Frantz som varit min handledare.

Tack till Christoffer Löfqvist för hjälp med korrekturläsningen av uppsatsen.

Förkortningar

BAL	1916 års bilansvarighetslag
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
HD	Högsta domstolen
NJA	Nytt juridiskt arkiv
SkVN	Skadeförsäkringens villkorsnämnd
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
TFF	Trafikförsäkringsföreningen
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)

1 Inledning

1.1 Bakgrund

För att kunna få ersättning för en skada från ett motordrivet fordonstrafikförsäkring krävs att det rör sig om en skada i följd av trafik. Begreppet skada i följd av trafik har funnits i svensk lagstiftning under ett helt sekel. Det introducerades i bilansvarighetslagen för att sedan flyttas över till trafikskadelagen (1975:1410).² I TSL:s 8 § stadgas att trafikskadeersättning utgår för person- och sakskador som uppkommer i följd av trafik med motordrivet fordon. Den vanligaste personskadan i Sverige uppkommen i följd av trafik är whiplashskador, den står för ca 50 % av alla personskador.³

Whiplashskador är inte lätthanterliga inom sjukvården eftersom det är svårt att direkt ge någon diagnos eller fastställa vad som är skadat. Forskning pågår runt om i världen för att öka förståelsen kring denna "folksjukdom". Det är inte bara den fysiska smärtan den drabbade får utstå utan även psykiska komplikationer i form av stress, ångest och depressioner. För att man ska kunna få ersättning för sin personskada från trafikförsäkringen, måste dels skadan ha skett i följd av trafik, dels ska det finnas ett orsakssamband mellan den uppkomna skadan och trafikolyckan. Ett flertal ärende har prövats i domstol rörande denna sambandsproblematik.

I en mängd avgöranden i domstolar, men framförallt i nämnder, har begreppet skada i följd av trafik tolkats och därför finns en rikhaltig praxis på området. Även om det finns många avgörande så är de flesta av rättsfallen gamla och motiveringarna väldigt korta, ibland finns det inte någon motivering alls.

Förhållandevis få av dessa fall avser whiplashskador där det kan vara särskilt svårt att visa på ett orsakssamband mellan skadan och trafikolyckan.

Biltrafiken har idag tilltagit och olika motorfordon har tillkommit som har gjort det ännu svårare med tolkningar av begreppet "skada i följd av trafik". Fram till årsskiftet 2000/2001 har skadeförsäkringens villkorsnämnd avgjort många ärenden, nämnden avskaffades 2002. Ärenden hänskjuts istället till de enskilda skadereglerarna på de olika försäkringsbolagen eller överklagas till deras överprövningsinstanser.

² Nordenson, s.17ff

³ Schönning & Svendenius, s.130

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats är att redogöra för hur begreppet ”skada i följd av trafik” tolkats enligt gällande svensk rätt. Av vikt är också beröra hur domstolarna har hanterat whiplashskador, som är den vanligaste personskadan i trafiken.

För att kunna göra denna analys har jag ställt följande frågor:

- Hur har de olika försäkringsnämnderna och de allmänna domstolarna resonerat vid tolkningen av gällande rätt rörande begreppet ”skada i följd av trafik”?
- Vilka allmänna principer finns det rörande tolkningen av begreppet ”skada i följd av trafik”?
- Den vanligaste skadan inom personskador i trafiken är whiplashskada⁴. Hur yttrar sig whiplashskada och vad kan göras om man blir drabbad?
- Hur har sambandsproblematiken bedömts i domstolarna rörande personskador?
- På vilket sätt hanterar försäkringsbolagen regleringen av en uppkommen whiplashskada?

1.3 Avgränsning

Jag har i denna framställning riktat in mig på gällande svensk rätt vid tillämpningen av TSL med inriktning mot begreppet skada i följd av trafik samt whiplashskada som är den vanligaste personskadan i trafiken.

Uppsatsen behandlar begreppet skada i följd av trafik med motordrivet fordon i Sverige. Det bör påpekas att det även finns andra försäkringar för bilen, de är dock inte obligatoriska som trafikförsäkringen och skyddar i stort sett endast ägarens egendom (bilen). Dessa försäkringar kommer inte att behandlas i denna uppsats. Fokus på uppsatsen kommer att behandla begreppet ”skada i följd av trafik”.

1.4 Metod och material

Jag har använt mig av klassisk rättsdogmatisk metod. Jag har därför studerat lagtext, förarbeten och doktrin. Rättsfall har tagits upp och belysts när dessa är av intresse för det behandlade området. Rättsfallen rörande begreppet skada i följd av trafik har hämtats dels ur Nordensons bok *Trafikskadeersättning-kommentar till trafiklagstiftningen*, infolex, rixlex

⁴ Schönning och Svendenius, s. 131 ff

samt material skickat från Försäkringsförbundet. Indelningen och urvalet av rättsfallen följer i stort sett Nordensons bok. För att kunna analysera tolkningen av gällande rätt så har jag även använt mig av äldre rättsfall och nämndsavgörande. Jag har försökt att blanda både nya och gamla rättsfall under varje delområde. Jag har även valt ut domar utifrån doktrin som på ett överskådligt sätt återger de problem som domstolarna har ställts inför rörande sambandsproblematiken vid personskada i följd av trafik. Det bör noteras att jag använt mig av min egen erfarenhet från mitt arbete som personskadereglerare på ett försäkringsbolag. Mina egna åsikter återspeglar inte på något sätt försäkringsbolagets ståndpunkter.

Uppsatsen syftar inte på något sätt till att vara heltäckande ifråga om genomgång av rättspraxis och nämndsavgöranden eftersom det är svårt att kommentera och belysa alla de fall där begreppet skada i följd av trafik har behandlats. Ett annat problem är att många av rättsfallen är gamla och motiveringarna väldigt korta, ibland finns det inte någon motivering alls.

Den doktrin jag använt mig av för författandet av denna uppsats är främst *Skadeståndsrätt* av Hellner, *Praktisk skadeståndsbedömning* av Radetzki, *Trafikskadelagen ersättning vid trafikskada* av Strömbeck m.fl. *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen* av Nordenson, böcker från IFU samt förarbete till TSL. Jag har även använt mig av whiplashkommissionens slutrapport från 2005 och en mängd rättsfall och avgöranden på området.

1.5 Disposition

I uppsatsens inledande kapitel behandlas en historisk tillbakablick om trafikskadelagen och whiplashskada. Sedan följer en presentation av trafikskadelagen, trafikförsäkringen, samt fordonskategorier. Uppsatsen fortsätter med en presentation av begreppet personskada i följd av trafik, whiplashskada med dess olika graderingar av besvär, praktisk skadereglering, sambandsproblematik samt ett mindre urval på dess praxis. Även egna reflektioner kommer löpande att föras fram. I det nästföljande kapitlet behandlas rättsfallsreferat rörande begreppet skada i följd av trafik och adekvat kausalitet.

I uppsatsens avslutande del presenteras de slutsatser jag kommit fram till samt andra synpunkter rörande uppsatsens område.

2 Historisk tillbakablick

2.1 Trafikskadelagen

Begreppet ”skada i följd av trafik” fanns redan i bilansvarighetslagen (BAL) från år 1906. Begreppet flyttades härefter över till 1916 års BAL. ”Skada i följd av trafik” har tolkats vidsträckt i rättspraxis.⁵ Det enda kravet för ersättningsansvar var att adekvat kausalitet skulle föreligga.⁶

Definitionen på automobil i BAL:s bemärkelse omfattade bilar, motorcyklar, mopeder och hjultraktorer men däremot inte motorredskap. Vad gällde skador på föraren föll dessa alltid utanför lagens tillämpning, föraren fick ofta nöja sig med vad de allmänna skadeståndsreglerna kunde erbjuda. Skadeståndsansvaret i BAL avsåg i första hand ansvarsåläggande på fordonets ägare och förare. Uppkom en skada i följd av trafik så var ägaren ansvarig för skadan om han inte kunde bevisa att skadan vållats av föraren till det andra fordonet eller orsakats av brister på detta fordon.⁷

Vid Trafikskadelagens tillkomst år 1976 uttalades i förarbetena att äldre praxis skulle bli vägledande också för tolkning av den nya lagen.⁸ Skillnaden mellan BAL och TSL är att TSL för det första täcker motorredskap samt för det andra att TSL inte tar någon hänsyn till om det föreligger någon form av förarfunktion vid olyckstillfället. Föraren ska alltså också omfattas av TSL. Bedömningen ska istället ske på en objektiv grund ifråga om skadan har uppkommit i följd av trafik.⁹

Målsättningen med TSL är att kostnaderna i trafiken skall bäras av bilisterna själva genom den trafikförsäkring varje fordonsägare är skyldig att teckna enligt 2 § TSL. Det bakomliggande skälet till detta är att försäkringen är utformad som en garantiförsäkring till förmån för de skadelidande och fungerar samtidigt som en ansvarsförsäkring för att täcka en försäkringstagares skadeståndsansvar.¹⁰ Bilismen anses vara en farlig verksamhet och därmed måste ansvaret vara rent strikt.¹¹ Enligt avräkningsregeln 5:3 SkL skall trafikförsäkringen hädanefter planeras bära hela kostnaden för de uppkomna skadorna.

⁵ Prop. 1975/76:15, s. 21

⁶ Nordenson s. 17

⁷ Nordenson s. 17ff

⁸ SOU 1974:87 s. 271

⁹ Nordenson s. 86ff

¹⁰ SOU 1974:87, s. 271

¹¹ Nordensson s. 86ff

2.2 Whiplashskador

Personskador är de allvarligaste skadorna som inträffar i trafiken och som också leder till de största ekonomiska och ideella förlusterna. En mycket vanligt förekommande skada i trafiken är whiplashskada och denna står för cirka 50 % av alla personskador i trafiken i Sverige. Under 1980-talet var det många personer som blev drabbade av whiplashrelaterade besvär, både i Sverige och utomlands. Det var sällan läkarna kunde konstatera några objektiva fynd vid den medicinska undersökningen och därför blev diagnosen whiplash väldigt omstridd. Fortfarande råder det oenighet bland forskare och läkare om hur dessa skador bör diagnosticeras och beskrivas. Detta problem har utmynnat i att skadorna inte kunnat ges någon enhetlig diagnos.¹²

Synen på vad whiplashskador är skiljer sig också väsentligt åt inom läkarkåren. Detta skapar naturligtvis problem för läkaren, men i allra högsta grad för den skadedrabbade. I många fall vet inte den skadelidande hur han skall förfara när han drabbats av något som kan leda till att han inte bara blir sämre fysiskt utan även råkar ut för psykiska besvär som lätt uppstår när man känner att man aldrig kommer att kunna leva normalt igen. Problemet blir inte heller mindre när de whiplashrelaterade skadorna bara ökar i antal. Detta är inte unikt för Sverige. Tendenserna är densamma i många andra länder. I vissa länder står de whiplashrelaterade besvären för uppemot 75 % av de anmälda skadorna medan andra länder helt saknar dessa skador i statistiken.¹³

På grund av den stora ökningen av anmälda whiplashrelaterade skador tillsattes den 1 juli 2002 whiplashkommissionen. Initiativet till detta kom från de fyra största försäkringsbolagen¹⁴ i Sverige. Kommissionen bestod av representanter från ett antal organisationer och myndigheter som på olika sätt berördes av whiplashrelaterade trafikolyckor.¹⁵

Något som whiplashkommissionen har noterat är att uppfattningen om varför whiplashskadorna ökat skiljer sig i de olika länderna. Ofta spelar vård- och ersättningssystemen in när det gäller skillnader mellan länderna och även förändringar i trafikmiljö, bilkonstruktion och registreringsrutiner.¹⁶

¹² whiplashkommissionens slutrapport, s 15

¹³ whiplashkommissionens slutrapport, s 15

¹⁴ Folksam, Länsförsäkringar, If och Trygg-Hansa

¹⁵ whiplashkommissionen.se

¹⁶ whiplashkommissionens slutrapport, s 15

3 Trafikskadelagen

3.1 Trafikförsäkringen

Trafikförsäkringen är obligatorisk enligt 2 § TSL och den måste tecknas för varje trafikförsäkringspliktigt fordon som brukas i trafiken. Det finns dock andra fordon med väsentlig transportfunktion som också är trafikförsäkringspliktiga. Dessa är bla mobilkranar, motviktstruckar och lastmaskiner. De undantag som finns från den obligatoriska trafikförsäkringsplikten är de fordon som ägs av staten. Dessa brukar i allmänhet ändå vara trafikförsäkrade. I det stora hela gäller alltså trafikförsäkringsplikt för motordrivna fordon och försäkringen ska tecknas av ägaren till fordonet.¹⁷ I Sverige finns idag ca 5 miljoner fordon med trafikförsäkring och denna siffra lär öka med tiden.¹⁸ Det är av yttersta vikt att trafikförsäkringen är obligatorisk så biltrafiken i mångt och mycket bär sina egna skadekostnader. Det är härifrån ersättning utbetalas till cyklister, gångtrafikanter, passagerare, och förare som skadas i trafiken.

3.2 Fordonskategorier

TSL trädde i kraft den 1 juli 1976. I TSL:s första paragraf stadgas att lagen gäller för skada *i följd av trafik* med motordrivna fordon. Begreppet skada i följd av trafik har som syfte att begränsa lagens tillämpningsområde, så att detta ersättningssystem inte kommer att omfatta andra skador som kunnat åstadkommas av vilket föremål som helst. Vidare ska skadan ha orsakats av vissa kategorier av motorfordon.¹⁹

Nedan följer en kort presentation av de olika fordonskategorierna. Uppställer de viktigaste efter likartad modell använd i propositionen 2000/01:95.

Fordon En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor.

Motordrivna fordon Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel.

¹⁷ Strömbeck mfl, s. 100

¹⁸ Schönning och Svendenius, s.15

¹⁹ Strömbeck mfl, s. 29

Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Om ett motorfordon huvudsakligen inrättats för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran är det att betrakta som ett motorfordon. För klassificeringen spelar inte hastigheten någon roll.

Motorredskap Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttning av gods. Dessa fordon delas in i klass I eller klass II.

Motivet bakom indelningen av fordonen torde återspegla riskerna hos de olika fordonen. En bil som rusar fram på motorväg med hög hastighet är en större trafikfara än ett motorredskap som rör sig med låg hastighet inom ett begränsat arbetsområde.²⁰

Enligt TSL:s inledande paragraf gäller lagen *trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon*. Om det motordrivna fordonet har kopplats till ett släp, så tillämpas lagen (1 § 2st.) om skada i följd av trafik på fordonskombinationen. I paragrafen sägs vidare att lagen inte tillämpas på motordrivet fordon som är *avsett att föras av gående eller motordrivet fordon när det används inom inhägnat tävlingsområde för tävling, träning, övningskörning, uppvisning och liknande ändamål* och inte heller på *motorredskap med en tjänstevikt av högst 2000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret*.

Även om en del motorfordon skulle kunna uppfattas som motorredskap faller de under TSL tillämpning. Lagstiftaren har utgått från redskapens huvudsakliga ändamål och därför inkluderas hjullastare, motviktstruckar samt vissa andra fordon med betydande transportfunktioner. En annan kategori som kan uppfattas som motorredskap men som ändå omfattas av TSL, är sådana redskap som bör vara eller är registreringspliktiga på sådant sätt som uppges i fordonsskattelagen (1988:327). Hit hör tex mobilkranar, lastmaskiner och traktorgrävare med en hastighet av över 30 km/h som är registreringspliktiga.

Det finns även transportfordon som inte är registreringspliktiga som används inom flygplatsområde, industriområde och liknande som täcks av TSL, i dessa fall krävs trafikförsäkring för fordonen.²¹ Här tycks lagstiftaren ha velat utöka skyddet även i de inhägnade områdena.

²⁰ Strömbeck mfl, s. 31

²¹ Strömbeck mfl, s. 32ff

Personskador skulle kunna uppkomma och då skulle trafikskadekostnaderna bli avsevärt högre än i en olycka i den vanliga trafiken. Man skulle kunna tänka sig att ett transportfordon orsakat en flygolycka med stora personskador som följd.

3.3 Skador i trafik som faller utanför Trafikskadelagen

Vad gäller tävlingsfordon faller denna fordonskategori utanför TSL:s tillämpning enligt 1 § 2 st TSL. De som anordnar motortävlingar får försäkra sig genom lagen om motortävlingsförsäkring. Skulle en skada uppkomma kan funktionärer och publik få full ersättning från denna försäkring. Dock omfattas inte föraren av försäkringen. Denna får istället vända sig till sin olycksfallsförsäkring om sådan finns.

Det kan även uppstå skador uppkomna i trafik med motorredskap som faller utanför TSL samt fordon som framförs av gående. I dessa fall får man tillämpa vanliga skadeståndsregler i SkL. Här har alltså den skadelidande bevisbördan för att föraren var vårdslös eller att det förekom en bristfällighet hos fordonet som berott på försummelse på föraren eller ägaren.²²

En möjlig förklaring till att de ovan nämnda fordonstyperna undantagits, kan vara dels att skador uppkomna med dessa fordon inte är så vanliga, dels att de är att betrakta som arbetsredskap och inte lika trafikfarliga. Skulle det inte finnas någon ansvarsförsäkring för vållande parten kan den skadelidande inte vara säker på att erhålla någon ersättning. Ansvar enligt SkL behöver inte täckas av någon obligatorisk försäkring. Det enda det då finns att göra för den skadelidande är att stämma skadevällaren.

3.4 Oförsäkrat eller okänt fordon

Blir någon påkörd av ett fordon som saknar trafikförsäkring eller som smiter från skadeplatsen (okänt fordon), skall den skadelidande vända sig till Trafikförsäkringsföreningen. Föreningen kommer då att utreda skadan och betala ut ersättning. TFF är en sammanslutning av de i Sverige verksamma trafikförsäkringsbolagen och har till uppgift att svara för vissa gemensamma åtagande. En trafikförsäkring kan ha upphört att gälla och då är det TFF som går in och ersätter eventuella personskador. De kräver i sin tur ägaren på en s.k. straffpremie samt i viss utsträckning återbetalningsskyldig för vad TFF betalt ut.²³ Sammanfattningsvis är den skadelidande alltså berättigad till ersättning även om den bil som man blir påkörd av inte har betalat sin premie.

²² Strömbeck mfl, s. 33

²³ Strömbeck mfl, s 102

4 Personskada i följd av trafik

4.1 Inledning

Det är viktigt att belysa begreppet personskada i uppsatsen eftersom dessa skador ofta är både allvarliga, och svåra att överblicka. För att ersättning för personskada skall kunna betalas från trafikförsäkringen måste skadan, som tidigare påpekats, ha uppkommit *i följd av trafik* enligt 8 § TSL. Den vanligaste personskadan som ofta drabbar människor i trafiken är whiplashskador²⁴. Inledningsvis ges en kort redogörelse för vad begreppet personskada innefattar samt hur whiplashskador yttrar sig och vad man kan göra om man blir drabbad. Härfter behandlas problematiken rörande kravet på samband mellan personskadan och trafik. Slutligen kommer hanteringen av whiplashskador att kort beröras.

4.2 Begreppet personskada

Inom skadeståndsrätten anses personskada antingen bestå av kroppsliga eller psykiska skador. Till psykiska sjukdomstillstånd räknas t ex depression, chock och posttraumatiska neuroser. För att dessa besvär skall bedömas som personskada krävs att en medicinsk påvisbar effekt föreligger. Till kroppsliga sjukdomstillstånd räknas skador på kroppen, t ex förlust av inre organ, ben- eller armbrott, köttår, inre blödningar, hjärnskakning och inre sjukdomstillstånd. Även skador genom frätning, förgiftning eller strålning räknas hit. Dessutom utgör smärta personskada. Skulle skadan leda till döden är detta också att betrakta som en personskada.²⁵

Det är TSL som tillämpas vid personskada i följd av trafik. Denna lag är ett exempel på en speciallag med strikt ansvar och enligt denna lag skall ersättningen betalas fullt ut, oberoende av om skadorna har vållats av någon annan, och/eller om försäkringstagaren själv har varit medvållande.

4.3 Whiplashskador

²⁴ Schönning och Svendenius, s. 131

²⁵ Hellner, s. 375

Whiplashskada är en mycket vanlig personskada i trafiken och den representerar ca 50% av skadorna i trafiken i Sverige. Denna skada brukar numera kallas för WAD, Whiplash Associate Disorder. Skadan uppkommer inte endast genom påkörningar bakifrån utan även vid andra kollisioner fordon emellan.²⁶ Det whiplashvåld som uppstår är en pisksnärtliknande rörelse som huvud och nacke får utstå. Det är halsryggen som skadas. Typiska symptom som uppkommer av WAD är stelhet och ömhet i nacken och detta uppstår vanligtvis inom några timmar efter olyckan. Andra besvär är domningar i fingrar, uppstår vanligtvis några dagar efter olyckan.²⁷ Ett stort problem med denna typ av skada är att det ofta kan vara komplicerat att fastställa någon hundra procentig säker diagnos eller behandlingsplan.

Whiplashskador indelas i tre olika nivåer och nivåerna har framtagits av Svenska Läkarsällskapet och Whiplashkommissionens Medicinska Expertgrupp:

WAD grad I: *Endast nackbesvär med smärta och/eller subjektiv stelhetskänsla.*

WAD grad II: *Nackbesvär, nedsatt nackrörlighet, eventuellt känslestörningar i nacke/huvud/arm.*

WAD III: *Nackbesvär, nedsatt rörlighet, neurologiska symptom som kan påvisas vid undersökning.*

När en person har råkat ut för en WAD är det viktigt i det initiala skedet att den skadelidande låter undersöka sig inom den allmänna vården så att en utredning av skadan kan ske. Det är också här klassificeringen görs och den påverkar den behandling som behövs påkallas. Vid första kontakten med läkaren är det viktigt att skadan blir ordentligt dokumenterad, eftersom röntgen eller blodprover oftast inte kan säga något om skadan.²⁸ Enligt min mening är det också viktigt att läkare uppsöks så snabbt som möjligt, så det kan bevisas att de uppkomna besvären verkligen har ett samband med trafikolyckan.

Ett flertal forskningsprojekt på senare år har genomförts och någon enhetlig förklaring till vad som händer i halsryggen vid WAD har inte kunnat visas. Att besvär uppkommer råder det dock ingen tvekan om.²⁹

4.4 Försäkringsbolagens skadereglering

Enligt 8 § TSL utgår trafikskadersättning för uppkommen personskada i

²⁶ Schönning och Svendenius, s. 131

²⁷ Schönning och Svendenius, s. 131

²⁸ Whiplashkommissionens broschyr

²⁹ Schönning och Svendenius, s. 131

följd av trafik. TSL hänvisar i sin tur till SkL:s 5 kap som reglerar de olika ersättningsposterna för den skadelidande.

Efter en uppkommen trafikolycka med personskador måste den skadelidande, oavsett om denna är försäkringstagare eller inte, upprätta en skadeanmälan, där han beskriver händelseförloppet, lämnar uppgifter om registreringsnummer samt definierar personskadans art. Det är alltid trafikförsäkringen för det fordon som den skadelidande färdats i, som skall reglera skadan. Om en cyklist eller fotgängare skulle bli påkörda av ett fordon och skadas, så är det alltid fordonets trafikförsäkring som skall reglera skadan. Slutligen är det viktigaste att anmälan blir underskriven. När anmälan sedan tas emot av en bilskadereglerare måste det fastställas att personskadan har uppkommit i följd av trafik. Är detta fastställt skickas personskadan vidare till en personskadereglerare (oftast har försäkringsbolagen upprättat olika avdelning för olika områden). Det som en personskadereglerare får ta ställning till, som är en förutsättning för ersättning, är om det finns en personskada och att det föreligger adekvat kausalitet mellan trafikolyckan och den uppkomna skadan. För att kunna avgöra detta så spelar de medicinska sambandsbedömningarna en avgörande roll i regleringen.³⁰

Enligt min egen erfarenhet är det viktigt i alla personskadefall att den medicinska utredningen är så fullständig som möjlig. Denna utredning kan bestå av journalutdrag, intyg av sjukgymnast och intyg av läkare med mera. Alla uppgifter om själva trafikolyckan och den skadades besvär innefattar hela utredningen. Hela utredningen används sedan vid den försäkringsmedicinska bedömningen. Skulle det råda något tvivel om sambandet till trafikolyckan så skickas hela utredningen till sakkunnig läkare för bedömning. Ibland kanske inte den skadelidande accepterar försäkringsbolagets bedömning och då får handläggaren komplettera underlaget och skicka detta till en eller flera sakkunnig läkare. Det är framförallt jurister som bestämmer om samband föreligger med hjälp av den medicinska kompetens som finns att tillgå. Därför är det ett viktigt att läkare och jurister har förståelse för varandras arbete. Enligt min erfarenhet fungerar ofta detta samspel bra och skulle det uppstå missuppfattningar är det bara att omformulera frågan eller komplettera underlaget igen för ny förfrågan till den medicinska experten. I den fortsatta framställningen behandlas främst hur de medicinska sambandsfrågorna hanteras.

4.5 Sambandsproblematiken

Den skadelidande måste alltid visa att ett samband föreligger mellan de besvär som uppkommit och själva trafikolyckan. Beviskravet anger att den skadelidande ska kunna styrka att ett samband föreligger. Grundregeln i

³⁰ Ur en egen arbetslivserfarenhet

civilrättsliga sammanhang är att ett påstående om ett visst förhållande skall vara styrkt för att beviskravet ska vara uppfyllt. I praxis har frågan om beviskravet rörande samband i personskadesammanhang hanterats på lite olika sätt, men två alternativ har fått anses representativa. Det ena är om tvisten rör endast den aktuella olyckshändelsen i sig är orsak till skadelidandes besvär, då skall den skadelidande styrka sitt påstående. Det andra alternativet är om det finns fler tänkbara skadeorsaker, då det kan räcka att den skadelidande att göra klart mera sannolikt att samband föreligger mellan olyckstillfället och besvären än att det finns några andra bakomliggande skäl. Vid ett försök att sätta ett procenttal för beviskravet klart mer sannolikt torde detta i praktiken ligga vid 60-65%.³¹

Ibland kan det även föreligga alternativa händelseförlopp till den påstådda skadan. För den skadelidande är beviskravet att det skall finnas en klar sannolikhetsövertikt för den skadelidandes påstående om att samband föreligger. I praktiken är det ofta en åldersförändring i kroppens funktion genom slitage eller någon annan sjukdomsorsak som utgör alternativen. I praxis har beviskravet sänkts om det finns ett sannolikt samband mellan båda orsakerna. I dessa fall är det tillräckligt att den skadelidande kan visa att olyckan (orsaken till besvären) är klart mera sannolik än den alternativa orsaken. HD har tillämpat detta synsätt i några rättsfall^{32, 33}.

4.6 Några exempel från rättspraxis rörande kausalitet

I mål nr T 22-93 hade hovrätten att ta ställning till om det förelåg samband mellan Tore M:s besvär och en trafikolycka den 16 juli 1985 (skador i bröstkorgen; efter cirka en vecka fick han även nackbesvär). Det framgick av utredningen att Tore M. redan före trafikolyckan hade skadat sig på sin arbetsplats i augusti 1977 (fick bestående axel- och armbesvär) han hade även ådragit sig ryggbesvär i samband med tyngre lyft i oktober 1982 och januari 1984. Han skadade sig dessutom i oktober 1985 (höger axel och arm) – han började därefter att arbeta i augusti 1985.

Enligt journalanteckningar och läkarutlåtande hade Tore M. sedan i början av 1980-talet haft en kombination av nack- och ryggbesvär. Av en röntgenundersökning 1984 konstaterades lätta förslitningsförändringar i halsryggen. Efter arbetsplatsolyckan 1985 hade han inte kunnat återgå i arbete. Han hade efter trafikolyckan varit i kontakt med både skadereglerare och läkare. Han besökte en företagsläkare 1986 och uppgav då att nackbesvären tilltagit. Tore M. satte sina besvär i samband med trafikolyckan. Av ytterligare två läkarutlåtande framgår att Tore M:s förslitningsförsämringar i halsryggen möjligen kan ha förvärrats genom

³¹ Alnblad mfl, s. 55ff

³² NJA 1977 s.176, NJA 1981 s.622, NJA 1982 s.421 och NJA 2001 s.657

³³ Alnblad mfl, s. 57

trafikolyckan. Utredningen visade utifrån röntgenresultatet från 1984 att Tore M redan då hade förslitningsskador i halsryggen. Hovrätten fann mot bakgrund vad som anförts, i överensstämmelse med försäkringsbolagets yrkande, att ett orsakssamband inte var sannolikt. De ansåg vidare att Tore M inte heller i hovrätten kunde anses ha förmått fullgöra den honom åvilande bevisbördan. Hans talan lämnades därför utan bifall.

I ett annat avgörande, i detta fall i Stockholms tingsrätt, mål T 10-711-97, hade den skadelidande Kenny L bevisbördan för sitt påstående att det förelåg ett orsakssamband mellan en trafikolycka 1990 och de nackbesvär som han hade angivit. Det beviskrav han hade att uppfylla definierades som att det skulle anses klart mera sannolikt att samband förelåg än att så inte var fallet och detta enligt rådande praxis.

Kenny L lämnade vaga och osäkra uppgifter om händelseförloppet i samband med trafikolyckan. Han uppgav även att han hade slagit huvudet i vindrutan och fått ratten i bröstkorgen. Dessa skador hade först registrerats i journalanteckningar 1993 och detta kunde Kenny L inte ge någon egentlig förklaring till. Hans båda läkare hade uppgivit att trafikolyckan i och för sig hade kunnat medföra en whiplashskada. Mot Kenny L:s båda läkare hade ytterligare två läkare yttrat sig över bedömningen. Dessa hade uttalat sig mot att ett samband skulle anses föreligga. Mot bakgrund av dessa två läkares gedigna samlade erfarenheter av whiplashskador fann rätten skäl att sätta deras bedömning framför Kenny L:s båda läkare. Kenny L:s yrkande om ersättning ur trafikförsäkringen lämnades därför utan bifall.

I rättsfallet NJA 2001 s. 657 hade en försäkringstagare S.H efter en olyckshändelse 1993 utvecklat bestående ryggbesvär. Frågan som rätten skulle ta ställning till var om det fanns ett orsakssamband mellan olycksfallet och ryggbesvären. S.H hade 1993 råkat ut för en arbetsplatsolycka och känt kraftiga smärtor i ryggen. Efter händelsen var S.H oförmögen att återgå i arbete. Försäkringsbolaget å sin sida anförde att S.H har ålderförändringar i sin rygg och att dessa skulle ha lett till ohälsa vid någon tidpunkt. De anförde vidare att skadan hade sitt ursprung i en belastning, inte ett olycksfall. Försäkringsbolaget tog även upp S.H medicinska historik och uppgav att S.H 1984 varit inblandad i en trafikolycka och drabbats av ryggproblem, han hade under år 1989 haft problem med rygg och axlar, 1993 behandlades han för ryggskott, detta några dagar innan den aktuella händelsen. Tingsrätten menade att S.H i målet uppfyllt sin bevisskyldighet på ett sådant sätt att det är mer antagligt att försäkringsfall föreligger än att det inte gör det. Hovrätten och Högsta domstolen fann, i likhet med tingsrätten, att S.H hade uppfyllt sin bevisskyldighet.

I RH 2001:51 skulle hovrätten ta ställning till om en försäkringstagare A.E:s arbetsoförmåga till sin helhet hade orsakssamband med hennes trafikolycka 1985. I trafikolyckan utsattes hon för våld mot nacken, höger axel samt ådrog sig en nackdistorsion. Av röntgenbilder tagna i samband med olyckan, framgick att A.E redan vid den tidpunkten hade artrosförändringar

i den yttre nyckelbensleden. Försäkringsbolaget anförde att ett orsakssamband förelåg mellan trafikolyckan och arbetsförmågan, men då endast till hälften. A.E å sin sida anförde att artrosförändringar förelåg före olyckan, men gjorde gällande att eventuella besvär hänförliga till artros saknade betydelse för hennes nuvarande arbetsförmåga eftersom den kan helt tillskrivas hennes nackbesvär.

Hovrätten anförde i domen att det ankom A.E att göra ”klart mera sannolikt” att hennes arbetsförmåga hade med trafikolyckan att göra än att någon annan orsak låg till grund för besvären. Hovrätten menade vidare att beviskravet enligt praxis tillämpas på situationer som denna och att bevisbördan helt åvilade A.E.

Hovrätten fann i sin samlade bedömning att A.E inte kunnat uppfylla sin bevisbörda för påståendet att hennes arbetsförmåga till sin helhet uppkommit genom trafikolyckan. Det bör noteras att tingsrätten använde sig av en omvänd bevisbörda, att det skulle ligga på försäkringsbolaget att bevisa dels att A.E:s arbetsförmåga delvis berodde på sjukdomen i axeln och dels att denna sjukdom hade uppkommit eller förvärrats av annan orsak än trafikolyckan. Varför tingsrätten använde sig av omvänd bevisbörda framgår inte av domskälen.

I ovan nämnda rättsfall har rätten i det enskilda fallet att ta ställning till den skadelidandes bevisbörda. Domstolarna uppställer alltså krav på att den skadelidande skall visa att ett händelseförlopp skall vara klart mera sannolikt. Denna sannolikhetsövertikt är inte särskilt hög, men torde ändå vara påfallande. Det är inte enkelt att uppställa något klart riktmärke i dessa ärenden utan en bedömning får göras från fall till fall.

4.7 Behandlingen av whiplashskada

De flesta personer som råkar ut för en WAD bli helt återställda inom en ganska kort tid, från någon månad till flera månader. Mycket av den inledande behandlingen riktar in sig på smärtlindring och rörelsebehandling. Här är det viktigt att den skadelidande själv finner anpassade rörelser som kan göras regelbundet, i många fall med hjälp av sjukgymnast, men även kombineras med hur den skadade själv rör sig i vardagen. Rör den skadelidande inte sig finns det risk att öka besvären och problemen kan därmed bli mer långdragna.³⁴

³⁴ whiplashkommissionens broschyr

En annan viktig faktor i tillfrisknandet av WAD-besvär, är att den skadelidande i högre grad blir fokuserad på psykosociala faktorer. Tillfrisknandet beror alltså inte endast på den fysiska skadan utan även den skadelidandes förväntningar. Att ha negativa förväntningar kan leda till att den skadelidande kanske inte vågar röra sig ordentligt, vilket kan få resultatet att smärtan inte går tillbaka. En positiv framtidstro vid WAD-skada är alltså också mycket viktigt.³⁵

För vissa personer kan besvären vara bestående och då inträder ofta ett invaliditetstillstånd. Återgång till ett arbete med bestående besvär är i stort sett omöjligt. För de som invalidiseras kan denna grad variera från några procent upp till 20 %, i vissa fall ännu högre.³⁶

5 Begreppet ”skada i följd av trafik”

5.1 Inledning

Att kunna konstatera att en whiplashskada har samband med en påkörning är fråga om en bevisfråga. För det första ska kriteriet ”skada i följd av trafik” vara uppfyllt och för det andra ska det fastställas att whiplashskadan har samband med påkörningen. Bedömningen sker alltså i två led; utifrån begreppet ”skada i följd av trafik” och adekvat kausalitet.

³⁵ Epidemiological aspects on pain in whiplash-associated disorder, s.50

³⁶ Schönning och Svendenius, s. 131

Sambandsproblematiken har redan berörts under kapitel 4. För att kunna få trafikskadeersättning för sin whiplashskada måste det fastställas att skadan har uppkommit i följd av trafik. Den följande framställningen kommer därför att belysa hur detta begrepp har diskuterats i både nämnder och domstolar. Någon bestämd eller klar definition av begreppet finns inte, utan det är upp till domstolarna och nämnderna att i varje enskilt fall ta ställning till om skadan fordonet framkallat, skall anses ha skett ”i följd av trafik”. Många äldre avgörande har skett i skadeförsäkringens villkorsnämnd (SkVN) fram till den upphörde vid årsskiftet 2000/2001. Vad gäller de allmänna domstolarnas avgörande finns inte mycket att tillgå eftersom fram till SkVN:s upphörande, har de flesta fall avgjorts här. Det bör nämnas att även om SkVN:s har avgjort en mängd ärenden, så likställs inte dessa avgörande med HD:s domar. De fall som inte har kommit till avgörande hos de allmänna domstolarna eller hos SkVN har istället avgjorts hos de överprövningsmöjligheter försäkringsbolagen handhar.

5.2 ”Skada i följd av trafik”

Ett fordon anses ha varit i trafik så snart bilen har kommit i rörelse. Uppkommer en skada genom rörelsen är det en skada i följd av trafik. Bilens motor behöver inte vara igång, inte heller behöver bilen föras på avsett sätt. Det anses även att det är fråga om trafik när bilen genom sin egen tyngd (ofrivilliga rörelser) kommer i rullning. Också skador som uppkommer när en bil står helt stilla bedöms ibland vara skador i följd av trafik. För att dessa skador skall omfattas krävs att skadan har inträffat i samband med bilens användning (en färd avslutas eller påbörjas) för sitt ändamål t.ex. skada som uppstår i samband med att en förare klämmer ett finger, en passagerare snubblar på sitt bilbälte med mera. För att omfattas av TSL behöver skadan inte heller uppstå på en väg eller gata utan kan även uppstå på en gårdsplan, verkstad eller ett garage.³⁷ TSL ställer alltså inga krav på lokal begränsning för dess tillämpning.

TSL uppställer endast att två kriterier ska vara uppfyllda, nämligen att fordonet som varit inblandat i skadeförloppet har befunnit sig i trafik vid skadetillfället och att det finns ett orsakssamband mellan bilens användning i trafik och skadan.³⁸ Ett exempel som klargör detta är om en passagerare i en bil tappar en cigarett i knäet på passageraren bredvid och dennes kläder börjar brinna, så är det inte säkert att det räcker att bilen är i rörelse under händelseförloppet, för att TSL skall kunna tillämpas. I denna situation torde det sakna adekvat kausalitet mellan bilen framförande och den tappade cigaretten.³⁹ Adekvat kausalitet är alltså en förutsättning för rätt till trafikskadeersättning.

³⁷ Prop 1975/76:15 s. 21 ff

³⁸ Radetzki, s. 100

³⁹ Strömbeck, s. 36ff

5.3 Adekvat kausalitet

Adekvat kausalitet är en objektiv förutsättning för att trafikskadeansvar skall anses föreligga. I detta begrepp finns två olika bedömningar som bör fastställas. Det ena är om kausalitet föreligger mellan själva handlingen och inträffad skada, och det andra om kausaliteten är att betrakta som adekvat.

5.3.1 Kausalitet

För att trafikskadeansvar skall uppkomma krävs att det föreligger kausalitet (orsakssamband) mellan subjektets handling och den uppkomna skadan. Själva skadan skall alltså utgöra en följd av handlingen. Radetski nämner att man brukar diskutera orsaksbegreppets innebörd med utgångspunkt i begreppen tillräcklig och nödvändig betingelse (förutsättning). Väldigt enkelt kan man uttrycka detta som; om en händelse A utgör en tillräcklig betingelse för händelsen B om C leder till B.⁴⁰ Om båda dessa förhållande är uppfyllda råder inget tvivel om kausalitetsförhållandet, men när förhållandena är mer komplicerade kan lätt problem med bedömningen uppstå.⁴¹ I NJA 1963 s.507 var just frågan om adekvans förelåg mellan den uppkomna personskadan och handlingen som sådan. I rättsfallet var det en person som körde sin traktor samtidigt som han hade ett skarpladdat gevär liggande i knäet. Under färden så såg föraren alltför sent den stängseltråd som var spänd över vägen. Då han bromsade traktorn i nedförsbacke, föll hans gevär med kolven nedåt ur hans knä och ett skott avfyrades. Föraren fick hagelsvärmen i högra delen av bröstet och avled. I fallet var traktorn att betrakta som tagen i trafik men skadan ansågs vara en inadekvat följd av handlingen. Ett liknande avgörande gjordes i SkVN 1995: 31 där en pojke satt i en buss och lutade benet mot bussens element. Dagen efter upptäcktes en blåsa på benet. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. Även om bussen var i trafik så var det inte tal om någon bristfällighet på själva elementet.

5.3.2 Adekvans

Det är inte bara orsakssambandet som skall föreligga för skadeståndsskyldighet skall uppträda, utan orsakssambandet skall överrensstämma med den uppkomna skadan. En händelse kan ju orsaka en mängd skadeföljder och då är det också rimligt att skadeståndsskyldigheten begränsas. Ett skolexempel hämtat från Hellner illustrerar just detta:” En kusk kör en kväll med en vagn med en passagerare och somnar in. Hästen

⁴⁰ Radetzki, s. 24

⁴¹ Hellner, s. 197

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. Kuskens försummelse är därför en nödvändig betingelse för skada, och den är också en tillräcklig i den meningen att den ena händelsen ledde till den andra.⁴² I detta och liknande fall anses vållandet ha orsakat skadan på ett inadekvat sätt och skadeståndskyldighet inträder då inte.⁴³

Inom skadeståndsrätten finns kravet på adekvat kausalitet för att förhindra att alltför avlägsna skador ersätts. Enligt Radetzki har detta motiverats utifrån att skadeståndet ska betalas av den skadelidande själv. Vad rör adekvansbegränsningen i ett skadestånd, där ersättningen utgår från en försäkring, ställer sig Radetzki mer tveksam. Han anser att många händelser är bäst lämpade för att bäras av en försäkring och adekvanskravet i försäkringsrättsliga sammanhang ska bedömas mer liberalt.⁴⁴ Detta synsätt återspeglar även Hellners uppfattning⁴⁵.

Ett annat adekvanskrav för att skadan skall vara ersättningsgill är att skadan måste ligga i farans riktning. Även om ett händelseförlopp tycks egendomligt eller mindre sannolikt kan vållandet ändå anses ligga i farans riktning och därmed lett till skadan. Vid en sådan bedömning inträder ansvar för den skadevållande.⁴⁶

Vid prövning av adekvans används en objektiv bedömning utifrån en tänkt bedömare. Dennes kunskapsnivå får en stor betydelse för uppskattningen av adekvansen. Den uppfattning som råder är att värderingen skall ges av en särskilt klok person. I många fall kan granskningen bli otillfredsställande om ny forskning eller statistik framkommit, som då lett till att bedömarens av adekvansen skulle ha gjort en helt annan uppskattning vid tidpunkten av själva skadestandsfrågan. Bedömarens kunskaper vid tidpunkten för adekvansen ställer alltså höga krav på hans kunskaper och har stor inverkan på adekvansbedömningens resultat.⁴⁷ Någon enkel formel att uppställa för adekvansbedömningen förefaller enligt Hellner och Radetzki som omöjlig. Prövningen får ske från fall till fall.

⁴² Hellner, s. 202

⁴³ Hellner, s. 203

⁴⁴ Hellner, s. 203

⁴⁵ Radetzki, s. 178 ff

⁴⁶ Hellner, s. 204

⁴⁷ Radetzki, s. 27

5.4 Lastning och lossning

Skador i samband med lastning och lossning av gods kan ibland vålla problem. Om skada åstadkommit av något som hör till fordonet (en kran, dörr, etc.) har skada i följd av trafik ansetts föreligga. Skulle däremot skadan ha uppkommit utan medverkan av något som tillhör fordonet, t.ex. en skada som orsakats av gods som lastats av eller på, så har oftast skada i följd av trafik inte ansetts föreligga.⁴⁸

5.5 Släpvagn

Skulle en släpvagn vara kopplad till en bil och släpvagnen skadar en person är det en skada i följd av trafik enligt 1§ 2st TSL. Detta gäller även om parkerad släpvagn kommer i rörelse och skadar en person och det är alltid den bil som sist drog släpvagnen som trafikförsäkringen belastas på.⁴⁹

5.6 Rättspraxis och nämndsavgörande

Framställningen av rättsfallsreferaten kommer att i likhet med vad Ulf K Nordensson gjort i sin bok – *Trafikskadeersättning* från 1977 redovisas ämnesvis. De olika faktorerna som är bedömningsgrundande i fallen är dels; bilens funktion, normalt brukande, bristfälligheter hos fordonet, trafikrisken samt tidsaspekten mellan färden och den uppkomna skadan. Även egna reflektioner kommer stundtals att presenteras.

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

Mekanisk påverkan av fordonet enligt rubriken ovan, kan förstås som fordonets maskinmässiga konstruktion såsom fordon, exempelvis bil eller lastbil.

5.6.1.1 Bil på verkstad

För att en skada ska anses ha uppstått i följd av trafik inne på en verkstad, krävs att motorn varit igång och gett upphov till fordonets rörelse. Står bilen endast på verkstadsgolvet med motorn avslagen så är fordonet att betrakta

⁴⁸ Radetzki, s. 100

⁴⁹ Radetzki, s.100

som vilket annat föremål som helst. Även om bilen förflyttas med handkraft och en skada uppstår, så anses skadan inte ha uppstått i följd av trafik.⁵⁰ I föregående fall rullades bilen med hjälp av handkraft och kolliderade med en annan bil så att denna skadades och en reparatör klämdes till döds.

I ett annat fall SkVN 1957:60 hade en bil varit uppställd på ett foderbord och skulle rullas ned för att frigöra en bock. Med hänsyn till koloxidrisken startades inte motorn utan bilens handbroms lossades så fordonet kom i rullning. Fordonet kom i rullning och en person klämdes mot en vägg. Nämnden ansåg inte att skadan hade uppkommit i följd av trafik. Detta avgörande överensstämmer med SkVN 1964:41 där en bil hade hissats upp med hjälp av en domkraft. Inga stoppklossar hade satts framför bilens hjul, så bilen gled av domkraften, rullade framåt och kolliderade med en annan bil. Nämnden kom även i detta fall fram till att skadan inte uppkommit till följd av trafik med det på domkraften upphissade fordonet.

I de fall motorn har varit igång har domstolen gjort en annan bedömning än i de föregående fallen. I NJA 1949 s. 195 var en bil inlämnad för reparation av startanordningen. Under reparationsarbetet startades motorn utan att handbromsen låg i. Bilen gjorde ett ryck framåt mot en garagevägg och en person kom i kläm och skadades. När bilen startades siktades avsikt att köra den. Skadan ansågs ändå ha uppkommit i följd av trafik. Samma bedömning gjordes i NJA 1962 s. 172 där också en bil var inlämnad för reparation. När reparatören skulle prova vacuumbromsarna startade han bilen när en växel låg i. Bilen kom i rörelse och skadade en person framför bilen. Även här siktades avsikt att köra bilen. Skadan ansågs även här ha uppkommit i följd av trafik.

5.6.1.2 Bil som inte är på verkstad

I FFR 1943:260 hade en bil pga motorfel parkerats i en sluttning. En okänd person lossade handbromsen så bilen kom i rullning och orsakade skada. Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik. Ett annat liknande fall är SkVN 1958:77, där en bil kom i rullning p.g.a. fel på handbromsen och skadade ett staket. Även här ansågs skadan ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1969:26 skulle en person flytta en bil som stod i vägen för annan bil, när han inte fick igång bilen flyttade han den istället för hand. Bilen kolliderade då med en förbipasserande lastbil och skadades. Skadorna ansågs i motsats till rättsfallet NJA 1943 s. 486 ha uppkommit i följd av trafik. Detta avgörande stämmer väl överens med SkVN 1961:43 där en person ledde sin moped över en väg utan att motorn var igång och sedan sammanstötte med en bil. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

⁵⁰ NJA 1943 s. 486

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

I praxis har nämnder och domstolar i flera fall ställts inför bedömningar av adekvat kausalitet, se närmare om detta begrepp ovan 5.3.

I FFR 1954:371 arbetade en telegrafarbetare i en brunn på en körbana. Brunnslocket var bortaget och ett varningsmärke var fastsatt i en bensindunk. En bil körde på dunken varpå bensinen rinner ned i brunnen och antänds eftersom telegrafarbetaren höll på att svetsa. Arbetaren fick så svåra brännskador att han avled. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Av utlåtandet framgår att; ” Då påkörning med bil på förevarande sätt inte innefattade typisk risk för brandskador av ifrågavarande slag ansågs de inträffade brandskadorna inte stå i sådant orsakssammanhang med påkörningen att de kunde anses ha uppkommit i följd av trafik”. Bilen ansågs vara i trafik men det brast i adekvansen – skadan var inte påräknelig.

I NJA 1961 s. 453 var tidsaspekten det avgörande ifråga om adekvat kausalitet skulle anses föreligga eller ej. I rättsfallet var tre bilar inblandade, bil A, B och C. När bil A körde om lastbil B fick han sladd och snurrade runt. Bil B:s förare stannade för att växla några ord med A, som under tiden hade fört in sin bil på en parkeringsplats. Cirka 5 minuter senare blev lastbil B påkörd av lastbil C. C påstod att det var A som hade orsakat kollisionen genom sitt körsätt och detta i sin tur lett till att B kraftigt bromsat in sin bil, med påföljd att rybsfrön, som denna bil var lastad med, fallit ner på körbanan och gjort den hal. C tyckte även att föraren till lastbil B hade ställt sin lastbil på sådant sätt att detta hade försvårat C:s omkörning. Det var inte utrett om rybsfrön hade fallit ner på körbanan. HD ansåg, med beaktande av den tid som gått mellan lastbil B:s inbromsning och bil C:s omkörning samt övriga omständigheter att skadan inte hade uppkommit i följd av trafik med bil A. I detta fall ansåg HD att 5 minuter var för lång tid för att adekvat kausalitet skulle föreligga mellan bil A:s körsätt och bil C:s påkörning av bil B.

I FFR 1962:410 var fyra bilar inblandade, Bil A, B, C och D. Bilarna A, B och C körde efter varandra på en väg. När bil A stannade för att göra en högersväng kom bil D och körde om bil B och C. Bil D körde av vägen vänster om A. Omedelbart efter D:s omkörning kolliderar de andra tre bilarna med varandra. I detta fall ansågs det inte föreligga samband mellan D:s körsätt och de uppkomna skadorna på bil B. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med D:s fordon.

I NJA 1944 s. 54 körde bil A på en 5 meter bred väg och fick möte med bil B. När de båda bilarna möttes så körde bil B så pass långt till vänster så bil A kolliderade med s.k stengardister, enkelt översatt ett räcke. De båda bilarna kolliderade dock inte med varandra. HD ansåg att skadan hade uppkommit genom kollision med båda bilarna. Vidare ansåg HD att mötet med bil B var anledningen till att A kört så långt ut mot vänster kant och kört på räcket. Skadan på bil A ansågs alltså ha uppkommit i följd av trafik med båda bilarna.

Ett liknande fall finns i NJA 1954 s. 105, där bil A körde om bil B. Det var inte utrett om bilarna hade sammanstött. Vid omkörningen körde bil B av vägen och skadades. HD ansåg att skadan hade ett sådant samband med omkörningen att skadorna på bil B uppstått i följd av trafik.

Ett ytterligare fall med samma tankesätt var i NJA 1946 s. 634, där en cyklist fick väja för en lastbil som körde om en marscherande militärtrupp. I samband med mötet med lastbilen körde cyklisten in i framförvarande cyklist, hamnade i diket och skadade sig. Även om lastbilsföraren varken kolliderade med den marscherande militärtruppen eller cyklisten, så ansåg HD att skadorna på cyklisten hade uppkommit i följd av trafik med bilen. Det avgörande i detta fall var lastbilens omkörning som hade orsakat cyklistens avåkning.

FFR 1952:25 var i likhet med NJA 1946 s. 634 också fråga om en cyklist. Bilen bakom gav signal om att cyklisten skulle bereda väg åt bilen, i samband med detta åkte cyklisten omkull. Här ansågs det att skadan hade uppkommit i följd av trafik oavsett om bilen hade stött till henne eller inte.

5.6.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet

Skador som har inträffat i samband med bilens användning (en färd avslutas eller påbörjas) för sitt ändamål t.ex. skada som uppstår i samband med att en förare klämmer ett finger, en passagerare snubblar på sitt bilbälte med mera anses uppstått i följd av trafik.

I NJA 1934 s. 355 skadades en cyklist när denna körde in i en öppnande bildörr. Skadorna ansågs uppkomna i följd av trafik.

I NJA 1944 s. 203 stod en lastbil parkerad vid en väg på grund av ett motorstopp. Föraren gick ut och vinkade till en annan förare att han behövde hjälp. Den senare föraren uppmärksammade detta och styrde in mot väggkanten där lastbilen stod men på grund av halkan körde föraren in i lastbilen. Domstolen kom fram till att lastbilen var i trafik på grund av denna inte stod uppställd på ett trafiksäkert sätt. Vidare ansåg rätten att även om olyckan hade orsakats av den som parkerade bilen, så fanns inte något

samband mellan den parkerade bilen och själva olyckan. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1959:27, hade en bil stannat för att en passagerare skulle kliva ur. När bildörren stängdes efter passageraren fick denna fingrar i kläm. Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik. I detta fall torde det anses att skadan ha uppkommit i anslutning till färden. Detta tankesätt följde även fallet SkVN 1986:16 där två personer åkte bil. När de hade stannat och gått ur fick den ena personen fingret i kläm av bildörren. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1979:68 skulle en passagerare kliva ur bilen. När hon gjorde detta råkade hon fastna med ena klacken i säkerhetsbältet och föll omkull och skadades. Den nedre delen av bältet, som var ett rullbälte, hade möjligen fastnat och föranlett att detta inte var helt upprullat när avstigning skulle ske. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik. Även här uppstod skadan i nära anslutning till färden.

I SkVN 1991:7, gick en passagerare ur en bil som hade parkerats. När passageraren stängde bildörren höll han handen på fönsterkarmen. Föraren såg inte detta utan tryckte på fönsterhissknappen för att hissa upp fönstret. Passageraren skadade då sitt finger. Skadan ansågs ha samband med bilens funktion och därför ansågs skadan ha uppstått i följd av trafik.

I NJA 1988 s. 221 var ett par ynglingar ute och åkte bil. Alla var berusade utom föraren. På sin färd genom samhället stannade de till vid en korvkiosk för att köpa korv. När de stod i kön blev en av de berusade ynglingarna så stökig att polis tillkallades. Eftersom ynglingen var nära att gripas av polisen föste hans kamrater bort honom för att undvika detta. När kamraterna föste in sin kamrat i bilen skadade han sitt öga på bildörrens övre kant. HD ansåg att skadan hade ett sådant samband med bilens normala brukande att skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Enligt min mening kan det ifrågasättas vilka olika moment HD har tänkt sig rörande begreppet ”normalt brukande”. Är alla åtgärder som företas för brukandet av bilen som räknas hit? Utifrån HD:s ställningstagande i fallet torde en punktering räknas som en åtgärd för att kunna bruka bilen normalt och därmed omfattas av begreppet skada i följd av trafik.

I SkVN 1987:11 fick en bilist punktering när denna hade bråttom till en flygplats. När föraren försökte få loss navkapseln på hjulet skadade han sig svårt i ett av fingrarna. Nämnden ansåg att skadan på fingret var en bristfällighet hos fordonet. Med beaktande av de redovisade omständigheterna (reparation för att kunna fortsätta färden) och bristfälligheten på fordonet ansåg nämnden att skadan hade uppkommit i följd av trafik. I detta fall gick nämnden på bristfälligheten hos fordonet och att en åtgärd av nämnda slag var en förutsättning för fortsatt färd.

SkVN 1997:17 En kvinna skulle tvätta sin bil i en automattvätt. När hon skulle stiga ur bilen väl inne i bilhallen startade tvättanordningen av sig

själv. Hon kländes när tvättanordningen gick emot bildörren. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. I detta fall fanns inte adekvat kausalitet mellan trafik med bilen och den uppkomna skadan.

I vissa fall uppkommer även skador i samband med service, exempelvis när någon kontrollerar en fläktrem eller generator med mera.

I SkVN 1956:73 stod en bil på en smörjbrygga för ett oljebyte. För att tömma ut all olja var motorn igång. Innan bilen startades hade bilens ägare sina fingrar på fläktremmen och skadade ett finger. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. I detta fall får det anses att färden var avslutad, även om bilens motor var igång, så var inte syftet att köra iväg med bilen, utan att tappa ut oljan.

Ett liknande fall finns i SkVN 1959:85, här startades en motor av misstag på en traktor under pågående reparation. Reparatören fick två fingrar avklippta. Nämnden ansåg även här att skadan inte hade uppkommit i följd av trafik.

I FFR 1980:137 stannade en person under en pågående färd med sin bil. En indikation i instrumentpanelen uppgav att något kunde vara fel på generatorm. Han lät motorn vara igång och öppnade motorhuven. När han skulle känna om generatorm satt fast råkade han fastna i fläktremmen och skadade sig. Nämnden ansåg att undersökningen var en förutsättning för fortsatt färd och ansåg att skadan hade uppkommit i följd av trafik. Avgörande här var desamma som i SkVN 1987:11.

Följande fall skiljer sig väsentligt från ovannämnda i detta avsnitt. I SkVN 1952:13 hade en bil fått sin ena bakskärm skadad i en påkörning och det hade uppstått en vass kant. Bilen stod uppställd på en parkeringsplats. När en person passerade bilen på parkeringsplatsen fastnade hennes kappa i den vassa kanten och förstördes. Nämnden ansåg att skadan inte hade uppkommit i följd av trafik. Enligt min mening hade bilen stått länge på parkeringsplatsen och på grund av detta torde det vara rimligt att bilen hade tagits ur trafik och att det inte fanns någon skaderisk. Att skada sin kappa på detta sätt ligger inte ens i farans riktning. Skulle i detta fall skadan ansetts uppkomma i följd av trafik, så skulle detta få förödande konsekvenser för försäkringskollektivet. Premierna hade blivit skyhöga för försäkringstagarna och försäkringsbolagen hade fått betala enorma ersättningsbelopp för nästan vad som helst. Det måste även kunna ställas ett rimligt krav på hur och var gångtrafikanterna promenerar.

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

I NJA 1942 s. 555 kördes en bil in på en bensinstation för att tankas. När

tankningen var avslutad startades bilen. I samband med detta började bilen brinna med följd att tanken exploderade. Brinnande bensin slungades ut och skadade två personer som försökte släcka branden. Skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

Ett liknande fall var NJA 1938 s. 408, där en förare tankade sin bil på en bensinstation, i samband med detta började det brinna i bilen. Elden spred sig och skadade även bensinstationen. Även här ansågs skadan ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1958:323 hade en bil lämnats in på en billackeringsfirma. P.g.a. brister i bilens elsystem uppkom kortslutning och brand utbröt, både bil och lokal skadades. Nämnden ansåg att det inte förelåg något samband med mellan bilens användning i trafik och branden. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. Samma uppfattning kom till uttryck i SkVN 1975:28, där en bil stod parkerad utrustad med kupévärmare. Ett fel uppstod i kupévärmaren och brand utbröt och spred sig till de intillparkerade bilarna.

I SkVN 1971:104 stod en dieseldriven flyttbuss under 8 timmar parkerad för att lastas ur på en garageuppfart, belagd med röd asfalt. Under den tid bussen stod parkerad hade dieselolja droppat från tanken. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik. Även i SkVN 1959:6 var bedömningen densamma. I detta fall hade olja sprutats ut från hydrauliken på en lastbil under tippning av betong. Troligtvis hade en packning lossnat. En person blev översköld av olja.

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

I NJA 1950 s. 493 halkade en avstigande passagerare på nedersta trappsteget på en buss eftersom detta var belagt med is och snö. Även om bussen stod stilla ansåg rätten att det förelåg ett samband mellan bussens användande i trafik och uppkomsten av skadan. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1958:19 skulle varor säljas direkt från en stillastående varubil. När en kund klev upp på bilens hala trappsteg vid baddörren halkade han och skadade sig. Skadan bedömdes ha uppkommit i följd av trafik.

I NJA 1974 s. 616 hade en bilägare kört ut bilen ur garaget och stannade för att stiga ur och stänga garageporten. Marken var isbelagd och mycket hal. När föraren öppnat bildörren och satte fötterna på marken halkade han och

föll omkull. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1987:36 var en gammal dam passagerare i en buss. När hon skulle gå av bussen gick hon baklänges p.g.a. sina besvär med höfterna. Bussen hade stannat en bit ifrån trottoarkanten och hon trillade och skadade sig när hon gick av. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. Ett liknande fall med samma bedömning finns i SkVN 1983:38, där en gammal dam trillade när hon hade stigit av bussen eftersom det var långt från busshållsplatsen till marken p.g.a. ett ledningsarbete.

I SkVN 1995:69 fick en kvinna stiga ur en buss från bussens framdörr. Eftersom det var passagerare som skulle gå på, fick kvinnan tränga sig fram för att gå av. I samband med detta trampade hon fel och ramlade ut ur bussen och skadade sig. Enligt nämnden fanns inget samband mellan skadans inträffande och själva bussens funktion, eller med dess framförande. Därav fann nämnden att skadan inte hade uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1995: 31 satt en pojke i en buss och lutade benet mot bussens element. Dagen efter upptäcktes en blåsa på benet. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. Även om bussen klart var i trafik så var det inte tal om någon bristfällighet på själva elementet.⁵¹

SkVN 1982:56 I anslutning till färd klättrade en lastbilschaufför upp i sin lastbil och råkade slå huvudet i taklisten. I samband med detta slog han upp en gammal nackskada. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1991:18 hade en man parkerat sin bil för att gå iväg och motionera. I samband med att han klev ur bilen halkade han till på marken och slog munnen i bildörren, så en tand slogs ut. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

SkVN 1962:41 Föraren av en tankbil klättrade upp på toppen av tankbilen. Bilen stod stilla med frånslagen motor. Föraren snubblade till och föll av bilen eftersom bilen saknade skyddsnät. Han skadade sig mycket svårt. Nämnden ansåg att ”det inte förelåg sådant samband mellan tankbilen eller dess handhavande och skadan, att denna kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen”. Ett liknande fall med samma bedömning finns i SkVN 1995:47, där föraren klev upp på ett reningsverk som var monterat på lastbilen. När han skulle kliva ner halkade han och skadade ryggen.

I FFR 1958:413 hade en buss stannat tillfälligt p.g.a. trafik hinder mellan två hållplatser. Föraren hade öppnat de främre dörrarna så att ett par flickor kunde stiga av. Flickorna sprang bakom bussen över körbanan. Den ena flickan blev påkörd och skadades av en bil som kom från det motsatta hållet. Flickans skador ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bussen

⁵¹ Dissensavgörande

eftersom den plats de steg av på, var ur trafiksynpunkt säker.

SkVN 1954:67 P.g.a. ett maskinfel blev en bil stående vid ett backkrön. I väntan på bärgningsbilen lade föraren en stor sten bakom ett av hjulen. När bärgningsbilen hade tagit bort bilen glömdes stenen kvar. Efter en stund kom en annan bilist körande på vägen och körde på stenen och bilen skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med den bil som skulle bärgas.

I FFR 1960:318 hade en buss kört på och skadat två kvinnor svårt. När en av passagerarna fick syn på de skadade hamnade hon i chock och sjukskrev sig. Chocken som kvinnan åsamkades ansågs inte ha samband med bussens förande att den kunde ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

I NJA 1959 s. 378 hade bilisten A stannat på ena sidan av körbanan för att lämna igen en vattenkanna till en bensinstation. När han sedan var på väg tillbaka blev han påkörd av bil B. HD ansåg inte att A:s skador hade uppkommit i följd av trafik med den egna bilen, utan endast genom bil B. Ett liknande fall finns i SkVN 1966:53, där bil A:s vindrutetorkare lossnade från bilen och blev liggande på vägen. A stannade sin bil för att plocka upp vindrutetorkaren, då kom bil B körande. Denna fick väja och kör ner i diket och skadas. Skadorna ansågs endast ha uppkommit i följd av trafik med bil B.

Ett mål av det nyare slaget är det s.k. ”Isskrape-fallet” och detta kommer att tas upp i högsta domstolen under hösten 2007. Hovrättens dom är vägledande tills fallet har prövats i HD. Fram till HD:s prövning kan det innebära att vi mycket väl kan använda oss av 60 år gamla rättsfall som HD har utbildat. Ett problem med detta är att både bilarna, samhället, antal fordon och hastighet har ändrats väsentligt under dessa 60 år. Ett nytt prejudikat av HD är därför av stor betydelse. Eftersom detta är det nyaste fallet jag kunnat hitta, så kommer domen från Tingsrätt och Hovrätt att presenteras utförligt.

Mål nr T-2147-01 Isskrapefallet

Den skadelidande hade sin personbil parkerad utanför sin bostad. När han hade satt sig i bilen och startat motorn steg han strax därefter ur bilen för att skrapa rutorna fria från is.

När han skulle skrapa bakrutan, halkade han och föll omkull så han skadade sig i nacken och i huvudet. Anledningen till att han ramlade omkull var att marken var isbelagd.

Den skadelidande har som grund för sin talan åberopat att skadan som han åsamkats har uppkommit i följd av trafik varför han är berättigad ersättning för lyte och men.

Motparten å sin sida anser att den skada som den skadelidande har ådragit

sig inte har orsakats av någon funktion hos fordonet och därmed ej heller uppkommit i följd av trafik.

Tingsrätten fann i sin bedömning att den skadelidande har skadats vid utförandet av en åtgärd som han som förare var tvungen att göra innan bilfärden. Rätten anförde vidare att ett ” sådant samband föreligger därmed mellan olyckan och den skadelidandes beteende som förare av bilen att skadan får anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen (jfr NJA 1946 s. 462)”. Hovrättens bedömning av fallet var detsamma som i tingsrätten. Hovrätten⁵² fastställde således tingsrättens dom.

Enligt min mening framhävs de oklara riktlinjerna av begreppet skada i följd av trafik, när man jämför ett mål som är mer än 50 år gammalt med ett fall som är från 2002. Det är i och för sig viktigt att jämförelsen görs med liknade fall för att kunna fastställa gällande rätt. I NJA 1946 s. 462 var det frågan om en lastbil med gengasaggregat. Föraren hade stigit ut på lastflaket efter att han hade stannat bilen för att röra om i grytan till bilens gengasaggregat. När han hade gjort detta ville han kontrollera att askrumslucka var ordentligt stängd och hoppade då ner på körbanan. I samma ögonblick sammanstötte han med en kvinna som kom cyklande. Cyklisten körde omkull och skadade sig så svårt att hon avled. Alla instanser har kommit fram till att cyklistens skada uppkommit i följd av trafik, men skälen för deras bedömning saknas. Det enda som tas upp och belyses i tingsrätten är att cyklisten hade cyklat onödigt nära förarens bil, men att cyklistens skuld i förhållandet till förarens ansågs vara så ringa att föraren fick svara för hela skadan.

5.6.6 Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon

1 § 2 st TSL lyder: ”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 sin helhet”. Detta innebär att skador uppkomna orsakade av att släpet, likställs som om de uppkommit i följd i trafik med bilen.

I NJA 1932 s.84 fick en lastbil motorstopp och blev stående i en backe. När väl föraren hade lösgjort släpet, så rullade släpet nerför en backe och skadade en person. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

I SkVN 1953:33⁵³ hade ett släp kopplats bort från en traktor p.g.a. fel och lämnats kvar på en väg. Efter cirka en och en halv timme senare blev släpet påkörts av en bil som skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av

⁵² Mål T 2448-04

⁵³ Dissens

trafik med traktorn. Ett liknande avgörande fanns i SkVN 1966:9, där en traktorförare hade kopplat bort släpet och ställt det på gatan. Han skulle hämta släpet påföljande morgon. På kvällen kolliderade en skåpbil med släpet och denna förare skadas. Även här ansågs skadorna ha uppkommit i följd av trafik med traktorn. Enligt min mening har nämnden med stor sannolikhet i både fallen ansett att placeringen av släpet utgjort en skaderisk och ansett att de har varit i trafik. Tidsaspekten i de båda avgörande torde ha betydelse, men vid en samlad bedömning tror jag att tyngdpunkten ligger i hur släpet har placerats. Skulle släpet ha placerats rätt och riktigt har inte tidsaspekten någon avgörande roll i sammanhanget.

I SkVN 1954:118⁵⁴ kopplades ett släp bort från traktorn och ställdes vid en lastkaj. Efter cirka 15 minuter kom släpet i rullning och kolliderade med en parkerad bil som skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

I SkVN 1957:33⁵⁵ hade ett släp fränkopplats från dragbilen. Några timmar senare hade släpet av okänd anledning kommit i rullning och kolliderat med en kiosk. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1996:8 skulle en traktorförare koppla loss sitt släp från traktorn, handbromsen var åtdragen och motorn på. Han lyckades inte frigöra släpet eftersom han inte fick loss kopplings sprinten. I detta skede släppte vagnens stödfot och slog upp mot hans hand, så att ena tummen slets av. Nämnden ansåg att skadan hade uppkommit i följd av trafik.

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

Skador uppkomna genom bogsering likställs med skador uppkomna med släp, enligt ovan.

I SkVN 1955:47 skulle en järnvägsvagn dras igång av en bil. När vagnen kom i rullning kunde den inte stoppas utan skadade ett flertal bilar. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med dragbilen. Järnvägsvagnen och dragbilen ses här som en enhet och eftersom dragbilen satte vagnen i rörelse, anser man att dragbilen åsamkat skadorna. Samma tankesätt finns i SkVN 1952:6, där några järnvägsvagnar bogserades av en bil. När väl vagnarna hade frikopplats loss från bilen rullade dessa tillbaka och orsakade skador på en bil. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1951:33⁵⁶ skulle en lastbilschaufför leverera ved till en massafabrik. Tre järnvägsvagnar A, B och C stod i vägen och därför puttade han bort

⁵⁴ Dissens

⁵⁵ Dissens

⁵⁶ Dissens

dessa med hjälp av sin lastbil. Vagnarna hade av misstag puttats in på ett huvudspår och nästa dag kom ett tåg och körde på vagnarna. Förutom dessa tre vagnar så skadades även tre andra vagnar som tillhörde det påkörande tåget och blev skadade. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med dragbilen. Trafikskaderisken som vagnarna A, B och C utgjorde ansågs ha kvarstått till nästkommande dag då tåget kolliderade med dem.

I SkVN 1955:76 hade en lastbil kört ner i ett stup. Då bärgningsbilen skulle dra upp lastbilen, så fastnade lastbilens underrede i marken och blev skadat. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bärgningsbilen.

FFR 1966:225 En oregistrerad och inte trafikförsäkrad buss med fel på motorn bogserades på allmän väg av en lastbil med en 2,2 meter lång dragstång. Under bogseringen inträffade en kollision med en annan bil. Nämnden ansåg att även om bussen inte var körduglig, så var den i rörelse och därmed i trafik. Skadan på den mötande bilen hade uppkommit i följd av trafik.

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

När en maskinell anordning kopplas till ett fordon så ses hela kombinationen som en enhet. Även ett rörelsekriterie ska föreligga enligt motorredskapsskadeutredningen. Utredningen menade att; ”skada i följd av trafik med motorredskap bör anses föreligga om redskapet har varit i rörelse då skadan uppkommer, d.v.s. så snart redskapets hjul (eller motsvarande) rört sig i någon riktning”. Utredningen anförde vidare ”att kriteriet för en trafikskada bör 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”.⁵⁷ I den kommande bedömningen av avgöranden kommer de flesta ärendena ha uppkommit i följd av trafik. Detta sammanfaller väl med vad motorredskapsutredningen har anført ”skada i följd av trafik med motorredskap bör kunna tolkas för den skadelidande fördelaktig riktning”.

I SkVN 1957:4 sprems asfalttjära från en lastbil med hjälp av ett spridningsaggregat. Tjäran kom av misstag på en bil och skadade lacken. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.⁵⁸

I FFR 1989:2 stod en brandbil uppställd på stödben invid en vägkorsning.

⁵⁷ SOU 1974:87, s. 264

⁵⁸ Dissens

En person befann sig i brandbilens korg och höll på att reparera en klocka på ett hus. När korgen skulle sänkas kom den att befinna sig in på gatan där en bil kom körande. Bilen kolliderade då med liftkorgen och skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik. Avgörandet här var att handhavandet av korgen hade medfört en ökad trafikskaderisk.

I SkVN 1959:8 skulle jord lastas på en lastbil. När grävskopan, som traktorn var försedd med, kom för nära lastbilen, skadades denna. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik. I ett liknande fall, nämligen SkVN 1960:6, blev bedömning det motsatta, här var ett grävaggregat kopplat till en traktor och drevs från traktorns kraftuttag. Under pågående grävarbetet (traktorn stod stilla) råkade grävskopan träffa en jordkabel och skadade denna. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1960:66 hade en lastbil en trailer kopplad till sig och på denna fraktades en planeringsmaskin. När maskinen skulle lastas av så stack ett schaktblad ut en bit över körbanan. En bilist som närmade sig platsen var tvunget att gira förbi schaktbladet. I samband med att föraren girade kolliderade han med en mötande bil. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

I SkVN 1959:37 åkte två personer traktor. För att underlätta för den andra att stiga av sänkte föraren aggregatet. I samband med nersänkningen av aggregatet kom passagerares hand i kläm och skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

I SkVN 1959:82⁵⁹ användes en traktor med vagn vid timmerkörning. Denna vagn var utrustad med ett spel som drevs av traktorns motor. När den ena personen drog i spelets wire råkade den andre fastna i en oskyddad kraftöverföringsaxel och skadade sig så svårt att han avled. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1960:7⁶⁰ var avfall lastat på en släpvagn som var kopplad till en traktor. För att kunna tippa lasten så behövde traktorföraren ha motorn igång eftersom detta var kraftkällan till tippanordningen. När han skulle sätta igång tippmekanismen fastnade hans rock i transmissionsaxeln och han skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

I SkVN 1967:17 skulle en lastbil med monterad kran ta ner gurlanger som hängde över en gata. På kranen var en korg monterad och i denna stod en montör. Lastbilsföraren manövrerade korgen. Vid en manöver av föraren lossnade arbetskorgen och montören dog av sina skador. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

I SkVN 1968:66 hade avfall samlats upp i en container och placerats på en gaffeltruck. När containern hade lyfts upp på lastbilsflaket skulle

⁵⁹ Dissens

⁶⁰ Dissens

lastningsarbetet påbörjas. Containern vickade då till så att den ena personen förlorar balansen och föll till marken och skadade sig. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med trucken.

I SkVN 1969:20 skulle en traktor utrustad med en vinsch samla ihop trädstockar. När detta arbete utfördes stod traktorn stilla medan vinschen arbetade. I samband med detta skadades en timmerarbetare av en stock. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I FFR 1970:106 användes en traktors två hydrauliska lyftanordningar för att resa takstolar i en maskinhall. Under arbetet uppstod ett ryck i en takstol. En arbetare fick en stöt av denna och störtade till marken och skadades. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

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

Ibland vållar skador i samband med lastning och lossning problem. Skulle en skada uppkomma som har åsamkats av något som hör till fordonet såsom dörr, sidoläm, kran, vinsch e.d. brukar det anses att en skada i följd av trafik föreligger. Sambandet med bilens användning som drag- eller tranportredskap anses vara tillräckligt starkt. Skulle däremot en skada uppkomma orsakats av gods som lastats av eller på och utan medverkan av ett tillbehör till fordonet, har man i praxis ansett att skada i följd av trafik inte har ansetts föreligga.⁶¹

I SkVN 1948:58 kom ett bildäck som låg i flaket på en lastbil i rullning och skadade en fotgängare. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I FFR 1961:291 stod en lastbil stilla med timmerstockar i lasten, någon motorkraft utnyttjades inte för lossningsarbetet. Vid lossningen råkade några stockar falla mot en av arbetarna och han skadades. Här ansågs det inte finnas någon grund i bilens funktion som åsamkades skadan. Skadan ansågs därför inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

I SkVN 1963:30 skulle en tankbil leverera olja till en villafastighet. Lastbilen parkerades i kraftig lutning. När föraren öppnade oljeventilerna så droppade olja ner på asfalten på garageuppfarten, som då skadades. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik. Ett liknande fall med samma

⁶¹ Radetzki, s. 100

utgång finner man i SkVN 1968:32⁶², där en tankbil också skulle leverera olja. När oljetanken var full stängde bilföraren av pistolventilen. Av någon anledning blev trycket för stort och olja pumpades ut i det utrymme i fastigheten där påfyllningen skedde och en skada uppstod. Inte heller här ansågs skadan ha uppkommit i följd av trafik med tankbilen.

I SkVN 1972:3 kopplades ett släp loss från en bil. När släpet tippades bakåt skadades en medhjälpare av lasten. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

I SkVN 1968:51 utförde en traktor med lyftaggregat lossning av luckor från ett lastbilsflak. Även lastbilsföraren var med i lossningen. När luckorna på lyftaggregatets gafflar kom på glid, så föll de ner på lastbilsföraren och han skadades. Skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik med traktorn.

I SkVN 1948:73 skulle en tankbil leverera olja till en fastighet. Slangen lades ut tvärs över trottoaren. En förbipasserande fotgängare snubblade på slangen och skadade sig. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1958:9 tippades betongbruk vid ett väggarbete av från en stillastående lastbil. I anslutning till detta stänkte det bruk på en passerande personbil och skadade lacken. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I NJA 1961 s 282 stod en lastbil stilla utan att motorn var igång. En arbetare var sysselsatt med att lasta stenblock på flaket och i samband med detta trampade arbetaren på en spik och skadades. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

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

I alla ärenden som jag gått igenom under denna rubrik har endast ett fall slutat med att skadan har ansetts ha uppkommit i följd av trafik, nämligen i NJA 1947 s. 205 och p.g.a. detta kommer endast ett fåtal ärende att tas upp och belysas.

I NJA 1947 s. 205 hade en personbil med släp en last med vattenledningsrör. När bilen körde över en bro så ramlade några rör ner och lade sig på ett sätt att de förhindrade framkomligheten på körbanan. En stund senare i mörker kom en cyklist och körde mot rören och skadade sig. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik. Det finns ingen motivering

⁶² Dissens

till beslutet, men rätten har uppenbarligen ansett att det förelåg adekvat kausalitet med den tappade lasten och personskadan. Enligt min mening kan det tänkas att välviljan inverkat på beslutet då fallet togs upp. Under denna tid hade samhället mycket lite trafik och att dessa skador skulle återkomma torde vara osannolikt.

I SkVN 1964:31 transporterade en lastbil grus till en plats där en väghyvel i sin tur skulle sprida det. Av misstag var inte väghyveln på plats så grushögen stod kvar. En bil körde upp i gruset och skadade underredet. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

I SkVN 1995:07 hade en häst i en hästtransport kommit i kläm. En hästkötare gick in i hästtransporten och försökte få loss hästen. I samband med detta skadade han sig på en mellanvägg som lossnade. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik.

6 Avslutning

Sammantaget kan jag konstatera att skada i följd av trafik har ansetts föreligga vid ett stort antal olika situationer. Några klara och entydiga regler när en skada är att betrakta som uppkommen i följd av trafik finns inte. Dock har det uppkommit några riktlinjer genom praxis under åren som kan underlätta själva bedömningen. Om fordonet är i rörelse eller när fordonets motorkraft utnyttjas anses fordonet vara i trafik. Skulle en skada uppkomma genom rörelsen anses det normalt som inträffat genom trafik med fordonet. Motorn behöver inte vara igång. Inte heller behöver fordonet föras på avsett sätt. Efter TSL:s tillkomst har förarfunktionen inte haft någon betydelse i tolkningen av begreppet i praxis. Bedömningen enligt BAL byggde på culpregeln till skillnad mot TSL:s rent objektiva grund.

I vissa fall kan ett fordon anses vara i trafik även om bilen är stillastående med motorn avslagen. För att skadan skall anses ha uppkommit i följd av trafik krävs dock att skadan har uppkommit i samband med bilens användning för sitt ändamål (använts som fordon). Exempel på detta kan vara skada som uppkommit i samband med att en bildörr öppnas, någon klämmer ett finger eller snubblar på ett säkerhetsbälte. Om däremot fordonet är parkerat på en avskild parkeringsplats, anses det tagit ur trafik eftersom trafikrisken inte längre finns. Det är inte motiverat att TSL skall tillämpas på skador där det inblandade föremålet kan vara vilket som helst utan det skall föreligga en speciell trafikrisk för den uppkomna skadan. Samma utgångspunkt gäller om en skada uppkommer genom att en bildörr öppnas och fordonet är i ett garage. Man anser då att trafikrisken har upphört.

Skador som har uppkommit vid påbörjande eller avslutande av en färd kan ibland ställa till bekymmer. Det som vållar problem är tiden mellan färden

och den uppkomna skadan. Om en förare är tvungen att avbryta sin pågående färd p.g.a. en reparation och en skada uppstår finns oftast inga oklarheter. En bedömning får göras framförallt med beaktandet av tidsintervallet och detta får ske från fall till fall. Vad gäller skador som uppkommer genom fordonets bristfällighet, så brukar bristfälligheterna anses ha uppkommit i följd av trafik med fordonet.

För att en skada skall vara ersättningsbar räcker det inte bara att skadan har uppkommit i följd av trafik. Man skall även kunna fastställa att det finns ett orsakssamband mellan själva händelsen som sådan och den inträffade trafikskadan. Förutom detta krävs även att orsakssambandet betraktas som adekvat och ligger i farans riktning. Denna bedömning sker helt objektivt och utförs av en i förhållandet väl insatt person. Bedömningen får ske från fall till fall.

Jag tycker att domstolarna har vidgat begreppet skada i följd av trafik allt mer och adekvansbedömningen har tunnats ut. Fler och fler skadelidande ersätts ur TSL, både på gott och ont.

Nästan varje dag skadas människor i trafiken. Bilismen har ökat markant sedan det första fallet rörande begreppet skada i följd av trafik fick sitt avgörande. Ersättning för personskador som uppkommit i följd av trafik stadgas i 8 § TSL och hänvisar i sin tur till de skadeståndsrättsliga reglerna. Skälet till detta torde vara att de som skadas i trafiken skall omfattas av mer generösa lagregler och att biltrafikens offer skall ha ett fullgott skydd.

För att underlätta bedömningen av whiplashskador har Svenska läkarsällskapet och Whiplashkommissionens medicinska expertgrupp arbetat fram en indelning av besvären i tre olika nivåer. Skälet till detta är att man ska så fort som möjligt sätta den skadelidande under behandling. Det är inte enbart de fysiska besvären en skadad blir drabbad av, utan även psykiska besvär görs gällande. De psykiska komplikationerna kan yttra sig i negativa förväntningar på tillfrisknandet som lätt kan leda till nedstämdhet, sämre självförtroende, oro, och ångest.

I mitt dagliga arbete som personskadereglerare har jag mycket kontakt med människor som har drabbats av whiplashskador genom påkörningar. Mitt råd till dem är att uppsöka läkare så fort som möjligt för att därefter bli behandlad av sjukgymnast. Det har även visat sig att många av dem som har gått hos sjukgymnast regelbundet och även rört sig som vanligt har tenderat till att må mycket bättre, bara en kort tid efter olyckan. Oftast har de skadelidande blivit återställda när det har gått ett år från olyckstillfället. I ett fåtal fall uteblir förbättringen av whiplashskadans status och för dessa blir läget självklart ett annat. De drabbade kommer med stor sannolikhet få leva med besvären under resten av sina liv.

För att den skadelidande skall kunna få trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för uppkommen personskada, måste den skadelidande

alltid visa att ett samband förelåg mellan de besvär som uppkommit och själva olyckan. Bevisbördan vilar alltså på den skadelidande. Utöver bevisbördan skall den skadelidande även kunna styrka sitt bevispåstående för ett samband. I praxis har två olika alternativ blivit gällande rörande beviskravet om samband. Det ena är om tvisten rör endast om den aktuella olyckshändelsen i sig är orsak till skadelidandes besvär, då skall den skadelidande styrka sitt påstående. Det andra alternativet är om det finns fler tänkbara skadeorsaker, då det kan räcka att den skadelidande att göra klart mera sannolikt att samband föreligger mellan olyckstillfället och besvären än att det finns några andra bakomliggande skäl.

I de rättsfall som refererats i uppsatsen rörande sambandsproblematiken vid personskador, hade rätten i de enskilda fallen att ta ställning till den skadelidandes bevisbörda. Enligt min mening uppställde domstolen höga krav på att den skadelidande skulle visa att ett händelseförlopp var klart mera sannolikt. Sannolikhetsövertikten var i vissa fall inte särskilt hög, men dock markant i många hänseenden. Det är inte enkelt att uppställa något klart riktmärke ur dessa ärenden utan bedömningar får göras från fall till fall. Det man kunde utläsa från fallen var att det ställdes stora krav på den skadelidandes bevisning och trovärdighet. Trots det höga kravet på den skadelidandes bevisning anser jag inte att beviskravet ska förmildras eftersom detta sin tur skulle kunna tendera till ett missbruk, som förefaller enligt min uppfattning som ohållbart.

Det är idag få fall som tas upp till prövning i domstol rörande begreppet skada i följd av trafik. Förklaringen till detta är att de tidigare avgörandena fortfarande är tillämpliga även om de är 60 år gamla. Det ska bli intressant att få ta del av "Isskrapefallet" som HD ska avgöra under hösten 2007. Det har länge varit önskvärt att få ett färskt prejudikat rörande betydelsen av begreppet. Inte minst försäkringsbolagen, som får handskas med problematiken varje dag i sitt arbete, ser med intresse fram mot denna dom. Domen kan även göra det lättare för en försäkringstagare att förstå vad som gäller. Tyvärr tror jag inte att endast avgörandet av isskrapefallet gör att begreppet blir lättare att tolka, men självfallet blir det i liknande uppkomna situationer lättare att bedöma. Jag tycker att det behövs stramare och tydligare regler överlag vad som gäller i olika situationer, när skada i följd av trafik inträffar. Detta är omöjligt att förändra omedelbart, men förhoppningsvis har "Isskrapefallet" gjort att rättsapparaten fått en indikation att det behövs göras mer på området. Även om jag är väldigt positiv till ett nytt prejudikat rörande begreppet skada i följd av trafik, så kan det få negativa konsekvenser om det blir för många prejudikat på området i alltför snabb takt. Skulle detta ske så tror jag domstolarna skulle utvidga begreppet än mer och med stor sannolikhet vältra över det mesta av

kostnadsansvaret på försäkringskollektivet.

Biltrafiken ökar hela tiden och då ökar även risken för olyckor. För att kunna hantera de ökade materiella skadorna och personskadorna behövs det tydligare regler rörande innebörden av begreppet ”skada i följd av trafik”. Reglerna borde också preciseras tydligare än vad som är fallet idag. Dock kan det vara svårt att få någon klar och bestämd regel, men en större klarhet vore önskvärd. Ett annat problem som är värt att påpeka enligt min mening, är att litteraturen på trafikskadeområdet borde ses över. Även om de är tillförlitliga så kan det behövas nya böcker som behandlar TSL med beaktandet av dagens fordonstrafik samt de nya typer av personskador som kan uppkomma.

Litteraturförteckning

Offentligt tryck

- Prop. 1975/76:15 Förslag till trafikskadelag
- SOU 1974:87 Trafikskadeersättning- betänkande av trafikskadeutredning
- SOU 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m.

Litteratur

- Almblad m.fl Ersättning vid personskada, IFU, Stockholm 2005
- Hellner, Jan Skadeståndsrätt, 7:e uppl., Stockholm, 2006
- Holm, Lena Avhandling: Epidemiological aspects on pain in whiplashassociated disorder, Karolinska Institutet, Stockholm, 2007
- Nordenson, Ulf, K. Trafikskadeersättning kommentar till Trafiklagstiftningen, Nordstedt juridik, Stockholm, 1977
- Radetzki, Marcus Praktisk skadeståndsbedömning, studentlitteratur, Lund, 2005
- Radetzki, Marcus Orsak och skada, om tolkning av ansvarsbärande orsaksvillkor i avtal om egendomsförsäkring, Rättsvetenskapliga biblioteket, Stockholm, 1998
- Schönning & Svendenius Skadad- vart vänder jag mig, vilken ersättning kan jag få, IFU, Stockholm, 1999
- Strömbeck, Erland m.fl. Trafikskadelagen, ersättning vid trafikskada, 6:e uppl., Nordstedts juridik, Stockholm, 2003
- Whiplashkommissionens slutrapport, 2005
whiplashkommissionen.se

Rättsfallsförteckning

NJA

NJA 1932 s. 84
NJÄ 1934 s. 355
NJÄ 1938 s. 408
NJÄ 1942 s. 555
NJÄ 1943 s. 486
NJÄ 1944 s. 54
NJÄ 1944 s. 203
NJÄ 1946 s. 462
NJÄ 1946 s. 634
NJÄ 1947 s. 205
NJÄ 1949 s. 195
NJÄ 1950 s. 493
NJÄ 1954 s. 105
NJÄ 1959 s. 378
NJÄ 1961 s. 453
NJÄ 1962 s. 172
NJÄ 1974 s. 616
NJÄ 1977 s. 176
NJÄ 1981 s. 622
NJÄ 1982 s. 421
NJÄ 1988 s. 221
NJÄ 1963 s. 507
NJÄ 2001 s. 657

FFR

FFR 1943:260
FFR 1952:25
FFR 1954:371
FFR 1956:73
FFR 1958:413
FFR 1960:313
FFR 1962:410
FFR 1966:225
FFR 1970:106
FFR 1980:137
FFR 1989:2

RH

RH 2001:51
T 2448-04

SkVN

SkVN 1948:58
SkVN 1948:73
SkVN 1951:33
SkVN 1952:6
SkVN 1952:13
SkVN 1953:33
SkVN 1954:67
SkVN 1954:118
SkVN 1955:47
SkVN 1955:76
SkVN 1957:4
SkVN 1957:33
SkVN 1957:60
SkVN 1958:9
SkVN 1958:19
SkVN 1958:77
SkVN 1958:323
SkVN 1959:6
SkVN 1959:8
SkVN 1959:27
SkVN 1959:37
SkVN 1959:82
SkVN 1959:85
SkVN 1960:6
SkVN 1960:7
SkVN 1960:66
SkVN 1961:43
SkVN 1961:282
SkVN 1961:291
SkVN 1962:41
SkVN 1963:30
SkVN 1964:31
SkVN 1964:41
SkVN 1966:9
SkVN 1966:53
SkVN 1967:17
SkVN 1968:32
SkVN 1968:51
SkVN 1968:66
SkVN 1969:20
SkVN 1969:26
SkVN 1971:104
SkVN 1972:3
SkVN 1975:28
SkVN 1979:68
SkVN 1982:56
SkVN 1983:38

SkVN 1986:16
SkVN 1987:11
SkVN 1987:36
SkVN 1991:18
SkVN 1991:7
SkVN 1995:07
SkVN 1995:31
SkVN 1995:47
SkVN 1995:69
SkVN 1996:8
SkVN 1997:17

Tingsrätt

T 10-711-97

T 22-93

T-2147-01