



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Suzanne Johansson

Skada till följd av fordon i trafik  
Hur uttrycket har tolkats i  
rättspraxis, förarbeten och  
doktrin

Examensarbete  
20 poäng

Eva Lindell- Frantz

Försäkringsrätt

VT 2002

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>1</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>1 PRESENTATION AV UPPSATSEN</b>	<b>5</b>
1.1 Inledning	5
1.2 Syfte och avgränsning	6
1.3 Metod och material	6
1.4 Disposition	7
<b>2 DEFINITIONER</b>	<b>8</b>
2.1 Allmänt	8
2.2 Fordon	8
2.3 " I trafik"	10
2.4 Fordonsförsäkringar	11
2.5 Person- och sakskador	13
2.6 Adekvat kausalitet	15
<b>3 TRAFIKSKADELAGEN</b>	<b>19</b>
3.1 Historik	19
3.2 Översiktlig presentation av relevanta lagregler i trafikskadelagen	21
<b>4 SKADA TILL FÖLJD AV FORDON I TRAFIK</b>	<b>26</b>
4.1 Hur rekvisitet "skada till följd av fordon i trafik" har behandlats i förarbeten till trafikskadelagen och doktrinen	26
4.2 Hur uttrycket "skada till följd av fordon i trafik" har tolkats i rättstillämpningen	27
4.2.1 Fordon i rörelse; skada orsakad genom mekanisk påverkan av fordonet (kollision, påkörning etc.)	28
4.2.2 Fordon i rörelse; skada orsakad av fordonet men utan mekanisk påverkan av detta (dock ej brand eller läckage)	31
4.2.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet	33

4.2.4	Stillastående fordon; skada orsakad genom brand i eller läckage från fordonet	36
4.2.5	Stillastående fordon; skada orsakad på annat sätt än genom mekanisk påverkan, brand eller läckage	38
4.2.6	Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon	41
4.2.7	Skada uppkommen i samband med eller i anslutning till bogsering eller medelst motorfordon	43
4.2.8	Skada orsakad av särskild på motorfordon anbragt eller till sådant fordon kopplad maskinell anordning	44
4.2.9	Skada uppkommen i samband med lastning eller lossning	46
4.2.10	Skada orsakad av last i annat fall än i samband med lastning eller lossning	48
<b>4.3</b>	<b>Sammanfattning av hur uttrycket skada till följd av trafik har tolkats i rättstillämpningen</b>	<b>50</b>
4.3.1	I trafik och fordonets ändamål	50
4.3.2	Faregrad och trafikskaderisk	51
4.3.3	Adekvat kausalitet	52
<b>5</b>	<b>AVSLUTNING</b>	<b>53</b>
	<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>56</b>
	Offentligt tryck	56
	Litteratur	56
	Artiklar och examensarbeten	57
	<b>RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>	<b>58</b>
	NJA	58
	FFR	59
	RH	59
	SkfVN	60

# Sammanfattning

Denna uppsats berör ämnet "skada till följd av fordon i trafik". Frasen har använts och används i många böcker, artiklar och rättsfall. Det finns dock ingen klar, enkel och bestämd definition av uttrycket, utan det är domstolarna och nämnderna (exempelvis skadeförsäkringens villkorsnämnd och försäkringsjuridiska föreningen) som i varje enskilt fall ska ta ställning till om fordonet som orsakat skadan varit i trafik eller inte.

I rättspraxis har frasen kommit att få en mycket vidsträckt tolkning och tillämpning och det tycks som om frasen även tolkas alltmer extensivt, så att även fall som ligger i "gråzonen", anses som skador till följd av trafik med motorfordon. Under årens lopp har en del riktlinjer uppkommit genom rättstillämpningen.

Av de lagar som idag reglerar biltrafik och skador som uppkommit i samband med biltrafik är trafikskadelagen (TSL) den viktigaste. Enligt motiven till lagen, är motorfordonstrafik en särskilt riskfylld verksamhet och det är utövarna, bilisterna, som till stor del ska stå för kostnaderna för de skador som uppkommer i trafiken.

TSL bygger på "no-fault-idén" (utan skuld), vilket innebär att ersättning för trafikskador utgår oberoende av vållande, om skadan anses uppkommen i följd av trafik med fordonet. Detta innebär att det räcker att ett fordon åstadkommit en skada, för att fordonets ägare blir ersättningskyldig. Ersättningsansvar kan således uppkomma trots att fordonet har framförts helt klanderfritt.

I TSL:s inledande paragraf stadgas att lagen är tillämplig på trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada till följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen stadgar vidare att alla motorfordon i Sverige, med vissa undantag, ska ha en trafikförsäkring. Detta medför att personer som drabbas av person- och/eller saksador har en stor möjlighet att få ersättning för sina skador.

En förutsättning för att ersättning ska utgå från ett fordons trafikförsäkring är att skadan uppkommit till följd av trafik med fordonet. Enligt 8 § TSL utgår trafikskadeersättning för person- och saksador som uppkommer till följd av trafik med motordrivet fordon.

Motordrivet fordon är fordon som för framdrivande är försett med en motor, dock inte flygplan eller eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning som är att betrakta som cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, terrängmotorfordon, traktorer och motorredskap.

Uttrycket " skada till följd av fordon i trafik" innebär två saker. För det första ska fordonet befunnit sig i trafik och för det andra ska det finnas ett orsakssamband mellan trafiken/händelsen och skadan. Det ska föreligga adekvat kausalitet mellan handlingen/orsaken till skadan och skadan.

Detta medför att personer som till och med handlat uppsåtligen, inte ska belastas för slumpmässiga och opåräkneliga följder av handlingen. Skadelidande får själv bära inadekvata följder av en händelse samt rena olyckshändelser.

Ett fordon är i trafik när fordonet kommit i rörelse eller när fordonets motorkraft utnyttjas, vid exempelvis lastning eller lossning. Skador som sker när ett fordon är i rörelse anses som huvudregel som inträffade genom trafik med fordonet. Under vissa omständigheter, exempelvis då en bildörr öppnas eller då en bil är felparkerad, kan ett fordon anses vara i trafik trots att fordonet är helt stillastående (med motorn avslagen), skadan ska dock ha inträffat i samband med bilens användning för sitt ändamål (normalt brukande av fordonet).

De i uppsatsen redovisade fallen kommer från HD och olika nämnder. HD:s avgörande har prejudikatverkan, men om det finns skäl så behöver underliggande instanser inte följa HD:s bedömning. Detta medför att det ibland förekommer fall som säger emot varandra. Liknande/samma skador kan tolkas olika av HD och nämnderna. Detta resulterar i att reglerna blir otydliga och oklara.

För att underlätta regleringen av skadorna och möjligheterna till ersättning borde reglerna preciseras. Det kan vara svårt att ge en kortfattad definition och innebörd av begreppet, men reglerna borde kunna preciseras mer jämfört med dagens läge. Många handlingar har "fångats in", trots att handlingarna i stort sett inte innebär någon fara som är utmärkande just för brukandet av fordon. Detta visar att tillämpningen ibland går längre än vad som syftades när lagen skapades. Det relativt oklara rättsläget kan leda till rättsosäkerhet. Å ena sidan kan det vara svårt eller omöjligt att stifta en lag eller precisera en regel, så att alla tänkbara skador omfattas. Dessutom så ska inte alla trafikskador omfattas av TSL. Endast skador som uppkommit genom trafik med motordrivet fordon ska ersättas ur trafikförsäkringen. Men å andra sidan så sker det varje år nya skador som inte blivit behandlade tidigare. Ett exempel på detta är whiplash-skador. Några skadelidande får ersättning för dessa skador ur trafikförsäkringen, medan andra skadelidande inte får det. Detta medför att samma skada behandlas olika, beroende på försäkringsbolagens skadehandläggare och hans/hennes humör, utbildning och generositet. I framtiden kommer säkerligen nya typer skador att ske och om inte reglerna förtydligas kan det leda till att människor är utlämnade till skadehandläggarens humör vid skaderegleringen. Alla människor kan ha en "dålig dag", men en skadelidandes möjlighet till att få ersättning för sina skador ska inte vara beroende på humöret hos skaderegleraren.

Ett problem med litteraturen är att den är gammal och ibland lite föråldrad. Många av böckerna skrevs för 10-20 år sedan och trots att TSL är baserad på äldre lagar och att litteraturen som behandlar de äldre lagarna fortfarande är tillämplig och relevant, så har det skett en enorm utveckling inom trafik- och trafikskadeområdet. De modernare böckerna hänvisar till de äldre böckerna och dessa behandlar inte dagens situation. På trafikskadeområdet behövs det

en nyskriven bok som tar upp dagens trafik- och trafikskadesituation, hur reglerna i TSL ska tolkas med beaktande av dagens biltrafik och de nya skador som uppkommer till följd av motorfordonstrafik.

# Förkortningar

ARN	Allmänna reklamationsnämnden
BAL	Lag (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (Bilansvarighetslagen)
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Prop	Proposition
SkfVN	Skadeförsäkringens villkorsnämnd
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TFF	Trafikförsäkringsföreningen
TFL	Trafikförsäkringslagen (1929:77)
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)

# 1 Presentation av uppsatsen

## 1.1 Inledning

Bilar och andra motordrivna fordon är en del av människors liv och vardag. Dagligen sker många olyckor i trafiken, några med endast lättare plåtskador på bilen som följd och några som medför en dödlig utgång för en involverad person.

Av de lagar som idag reglerar biltrafiken och skador som uppkommit i samband med biltrafik är trafikskadelagen (TSL) den viktigaste.

TSL bygger på "no-fault-idén" (utan skuld), vilket innebär att ersättning för trafikskador utgår oberoende av vållande (objektivt ansvar), om skadan anses uppkommen i följd av trafik med fordonet. Detta medför att det är mer fördelaktigt och mindre omständigt för skadelidande om skadan anses vara uppkommen i följd av trafik. Om skadan inte anses uppkommen genom trafik med motorfordon, gäller istället ett culpa-ansvar för föraren (ansvar för uppsåt och oaktsamhet). Den skadelidande måste då visa att motparten/föraren varit oaktsam, vårdslös eller handlat med uppsåt för att kunna få ut ersättning för sina skador.

I TSL:s inledande paragraf stadgas att lagen är tillämplig på trafikförsäkring för motordrivna fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada till följd av trafik med motordrivna fordon (trafikskadeersättning). En förutsättning för att ersättning ska utgå från ett fordonets trafikförsäkring är att skadan uppkommit till följd av trafik med fordonet. Enligt 8 § TSL utgår trafikskadeersättning för person- och sakskador som uppkommer till följd av trafik med motordrivna fordon.

Uttrycket "skada till följd av fordon/motorfordon i trafik" är en fras som använts inom den svenska rättstillämpningen i nästan hundra år. Redan i 1906 års särskilda lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, hade ägaren av en automobil (motorfordon) ett ansvar för de person- och sakskador som uppkom i följd av olycksfall med bilen.

Bilansvarighetslagen (BAL), från 1916, var tillämplig på skada som uppkom till följd av trafik med automobil. Då uttrycket har varit en del av det svenska rättsväsendet i nästan ett sekel, har det uppstått en stor mängd rättsfall som behandlar innebörden och tolkningen av vad som avses med skada till följd av fordon i trafik. Trots detta finns det ingen klar och enkel definition på vad den innebär. Med tiden har frasen kommit att få en mycket vidsträckt innebörd, tolkning och tillämpning.



## 1.2 Syfte och avgränsning

Uttrycket "skada till följd av fordon i trafik" används i TSL, i lagens förarbeten, i många böcker, skrifter och rättsfall.<sup>1 2</sup>

Syftet med denna uppsats är att undersöka och utreda vad skada till följd av fordon i trafik innebär och hur detta har tolkats i doktrin och rättstillämpning. För att kunna undersöka detta krävs först att några inledande frågor utreds. Vad är ett motorfordon respektive trafikförsäkring? Vad är en person- och sakskada? Vad innebär adekvat kausalitet?

Arbetet berör endast kortfattat ersättning för trafikskador och jämkning av ersättning. Uppsatsen behandlar inte bevisfrågor och bevisproblematiken. Uppsatsen behandlar ämnet ur en svensk synvinkel och omfattar därmed inte hur "skador i följd av trafik" har behandlats och definierats i utlandet. Uppsatsen berör till största delen skada till följd av motordrivna fordon och därmed behandlas inte de övriga fordonstyperna.

Redogörelsen för TSL:s historik börjar 1906, då en särskild lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik antogs.

I redogörelsen över rättsfall har jag endast tagit med rättsfall från Högsta domstolen (HD) och avgöranden från Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling (FFR) och Skadeförsäkringens villkorsnämnd (SkfVN). Jag har varit i kontakt med Allmänna reklamationsnämnden (ARN) och Trafikskadenämnden, men dessa nämnder hade endast ett fåtal eller inga fall som var relevanta och användbara för arbetet. Jag har därför valt att begränsa uppsatsen till fall från HD, FFR och SkfVN.

## 1.3 Metod och material

För att utreda innebörden av "skada till följd av fordon i trafik" har jag bedrivit litteraturundersökningar, där jag har studerat hur begreppet har tolkats i olika böcker, skrifter, artiklar och förarbeten. Jag har sökt information på bibliotekets datorer samt på "Infolex" som finns på Juridicums datorer. Några av de sökord som jag använt mig av är: trafik, trafikförsäkring, skada i följd av trafik, adekvans kausalitet, personskada samt ersättning.

Jag har även studerat olika rättsfall, för att se hur rättstillämpningen tolkat begreppet. För att finna rättsfall har jag dels använt mig av "Infolex" och

---

<sup>1</sup> I frasen "skada till följd av fordon i trafik" används ordet fordon. Med fordon menas både den stora huvudgruppen fordon och den mindre undergruppen motordrivna fordon. Jag kommer i uppsatsen både att använda uttrycket fordon och uttrycket motordrivet fordon. I uppsatsen har jag inriktat mig på motordrivna fordon, men då uttrycket "skada till följd av fordon i trafik" är en vedertagen fras använder jag mig även av den i uppsatsen (se kapitel 2 för definitioner).

<sup>2</sup> I TSL används dock det modernare uttrycket " skada i följd av trafik med motordrivet fordon".

dels av Nordensons bok *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*.<sup>3</sup>

Uppsatsen syftar inte till att vara heltäckande. Detta på grund av att det finns en stor mängd rättsfall på området och jag har tyvärr inte lyckats finna alla relevanta rättsfall. Detta medför att uppsatsen inte ger en komplett och fullständig redovisning över de rättsfall som behandlar skada till följd av fordon i trafik. Ett stort problem är att det finns mycket lite litteratur på området och att det nästan endast finns äldre rättsfall som behandlar frågan samt att många av rättsfallen har mycket kortfattade motiveringar till varför rätten dömde som de gjorde. Trots att det inte finns så mycket litteratur på området så har jag inte lyckats finna alla böcker, artiklar och annat skrivet material på området. Uppsatsen ämnar därmed inte till att vara en fullständig redogörelse över relevant litteratur som behandlar skada till följd av fordon i trafik.

I boken ovan har författaren Ulf K Nordenson delat in rättsfallen i olika undergrupper. För att underlätta uppdelningen av rättsfallen i denna uppsats följs Nordensons indelning. Inom varje grupp presenteras fallen i årtalsordning.

Det material jag använt mig av är främst böckerna *Trafikskadeersättning-kommentar till trafiklagstiftningen* av Nordenson, *Skadeståndsrätt* av Hellner och *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikolyckor* av Strömbeck, Boëthius m.fl. samt olika böcker från IFU. Jag har även använt mig av förarbeten till relevanta lagar samt rättsfall och avgöranden som behandlar ämnet skada till följd av fordon i trafik.

## 1.4 Disposition

Arbetet inleds med ett kapitel där jag kortfattat definierar begreppen fordon, trafik, fordonsförsäkringar, person- och saksador samt adekvat kausalitet. Uppsatsen fortsätter med en presentation av trafikskadelagens bakgrund, var på det följer en översiktlig redovisning av relevanta lagregler i lagen. Det nästföljande kapitlet behandlar skada i följd av trafik, med en redogörelse för hur begreppet tolkats i rättstillämpningen, förarbeten och doktrinen. Uppsatsen avslutas med en analys, där jag redogör för vad jag kommit fram till, ger egna synpunkter och lite kritik samt förslag till förändringar på området.

---

<sup>3</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977.

## 2 Definitioner

### 2.1 Allmänt

Denna uppsats berör ämnet "skada till följd av fordon i trafik". Denna fras har använts i många böcker, artiklar och rättsfall, men det finns ingen klar och enkel definition på vad den innebär. För att kunna undersöka vad som avses är det viktigt att först klargöra några av de begrepp som används inom trafikskadelagstiftningen.<sup>4</sup>

### 2.2 Fordon

Trafikskadelagen (TSL) är tillämplig på trafikförsäkring för motordrivna fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivna fordon (trafikskadeersättning). Definitionerna på bilar, fordon, motordrivna fordon etc. återfinns i Lag (2001:558) om trafikregister, m.m. och Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.<sup>5</sup>

En *bil* är ett motorfordon som har tre eller flera hjul, medar eller band och som inte är att anse som en moped eller motorcykel. Bilar delas in i personbilar, bussar och lastbilar.<sup>6</sup>

*Bussar* är bilar som är konstruerade för transport av fler än åtta personer utöver föraren, detta gäller även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.<sup>7</sup>

*Cykel* är ett fordon som är ämnad att drivas med tramp- eller vevanordning och som inte är ett lekfordon.<sup>8</sup>

*Fordon* är en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och som inte löper på skenor. Fordon indelas i olika grupper:<sup>9 10</sup>

---

<sup>4</sup> På grund av utrymmesskäl klargörs begreppen endast kortfattat.

<sup>5</sup> Bilregisterkungörelsen (1972:599) har ersatts av Lag (2000/01:558) om vägtrafikregister, m.m. och Lag (2000/01:559) om vägtrafikdefinitioner. Reglerna i de nya lagarna motsvarar till stor del reglerna i bilregisterkungörelsen.

<sup>6</sup> Prop. 2000/01:95 s.14 och SOU 1998:162 s.104.

<sup>7</sup> Prop. 2000/01:95 s.14 och SOU 1998:162 s.104.

<sup>8</sup> Prop. 2000/01:95 s.14 och SOU 1998:162 s.105.

<sup>9</sup> Uppsatsen berör till största delen skada till följd av motordrivna fordon och därmed behandlas de övriga fordonstyperna endast kortfattat eller inte alls.

<sup>10</sup> Prop. 2000/01:95 s.15 och SOU 1998:162 s.105 samt Prop. 1975/76:15 s.104.

- A. Motordrivna fordon
- B. Släpfordon
- C. Terrängsläp
- D. Sidvagnar
- E. Cyklar
- F. Efterfordon
- G. Hästfordon
- H. Övriga fordon

En *lastbil* är en bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i tunga (totalvikt över 3,5 ton) och lätta (totalvikt högst 3,5 ton) lastbilar.<sup>11</sup>

*Moped*er delas in i klass 1 (motorfordon som är konstruerade för en hastighet av högst 45 km/h) och klass 2 (moped med pedaler som är konstruerade för en hastighet av högst 25 km/h och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt).<sup>12</sup>

*Motorcyklar* är motorfordon på två eller tre symmetriskt placerade hjul och som är inrättade för hastigheter som överstiger 45 km/h eller har en förbränningsmotor som har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter. Motorcyklar kan även ha fyra hjul och en massa utan last som är högst 400 kg eller 550 kg om fordonet är inrättat för godsbefordran. Motorcyklar delas in i lätta (förbränningsmotor med en slagvolym på högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt på högst 11 kilowatt) och tunga (motorn har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter eller en nettoeffekt som överstiger 11 kilowatt) motorcyklar.<sup>13</sup>

*Motordrivna fordon* är fordon som för framdrivande är försett med en motor, dock inte flygplan eller eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning som är att betrakta som cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, terrängmotorfordon, traktorer och motorredskap.<sup>14</sup> Indelningen beror på fordonets ändamål och deras konstruktiva hastighet.<sup>15</sup>

*Motorfordon* är ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som främst är avsett för att självständigt brukas till person- eller godsbefordran. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Prop. 2000/01:95 s.15 och 19 samt SOU 1998:162 s.105.

<sup>12</sup> Prop. 2000/01:95 s.16 och SOU 1998:162 s.106 och 107.

<sup>13</sup> Prop. 2000/01:95 s.15,16 och 19 samt SOU 1998:162 s.106, 107 och 111.

<sup>14</sup> Prop. 2000/01:95 s.15 och SOU 1998:162 s.107.

<sup>15</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningsystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm,1999, s.31.

<sup>16</sup> Prop.2000/01:95 s.17, SOU 1998:162 s. 107 och Werner och Jonsson *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.12-13.

*Motorredskap* är ett fordon som huvudsakligen används som arbetsredskap eller kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I (hastighet över 30 km/h) och klass II (hastighet högst 30 km/h).<sup>17</sup>

*Personbil* är en bil som är konstruerad huvudsakligen för befordran av personer (högst föraren och åtta passagerare).<sup>18</sup>

*Terrängmotorfordon* är motordrivna fordon vars huvudsakliga bruksändamål är självständig transport av personer eller gods i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. (Terräng är ett område som inte är att anse som väg).<sup>19</sup>

*Traktor* är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som huvudsakligen är inrättat för att dra annat fordon eller arbetsredskap. En traktor ska vara konstruerad för en hastighet av högst 40 km/h och endast med svårighet kunna ändras till en högre hastighet. En traktor får även användas för transport av gods- eller passagerare.<sup>20</sup>

TSL tillämpas således på alla typer av personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder. Den tillämpas dessutom på traktorer, motordrivna arbetsredskap, exempelvis hjullastare och gaffeltruckar, samt terrängskotrar. TSL gäller inte för motordrivna fordon när de används för tävling, uppvisning, träning eller dylika syften inom inhägnat område. Vidare är TSL inte tillämplig på motordrivna fordon som är avsedda att framföras av gående, rälsbundna fordon, exempelvis tåg och spårvagnar, samt släpfordon. Men om ett släpfordon kopplas till ett motordrivet fordon, t.ex. en bil, bedöms hela fordonskombinationen vara ett motordrivet fordon.<sup>21</sup>

## 2.3 " I trafik"

Ett fordon är som huvudregel i trafik, när fordonet kommit i rörelse eller när fordonets motorkraft utnyttjas, vid exempelvis lastning eller lossning. Skador som sker när ett fordon är i rörelse anses normalt som inträffade genom trafik med fordonet. Under vissa omständigheter, exempelvis en öppen bildörr eller en felparkering, kan ett fordon anses vara i trafik trots att fordonet är helt stillastående (med motorn avslagen), skadan ska dock ha inträffat i samband med bilens användning för sitt ändamål (normalt brukande av fordonet).<sup>22</sup> Även ofrivilliga rörelser på grund av exempelvis fordonets tyngd, kan leda till att fordonet anses vara i trafik. Skada till följd av trafik anses normalt även föreligga om ett fordon har parkerats olämpligt/olagligt, exempelvis i bakkrön eller i en skymd kurva och någon

---

<sup>17</sup> Prop. 2000/01:95 s.17 och SOU 1998:162 s.108.

<sup>18</sup> Prop. 2000/01:95 s.17 och SOU 1998:162 s.108.

<sup>19</sup> Prop. 2000/01:95 s.18 och SOU 1998:162 s.109.

<sup>20</sup> Prop. 2000/01:95 s.19 och SOU 1998:162 s.110.

<sup>21</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.13-14.

<sup>22</sup> Prop. 1975/76:15 s.21.

kör på det. Om fordonet är lagenligt parkerat anses det som taget ur trafik, trafikskaderisken finns inte längre. Fordonet behandlas då som vilket föremål som helst, t.ex. en lyktstolpe eller ett staket.<sup>23</sup> Var skadan inträffat (på en väg, gata eller på en åker eller i ett garage) spelar ingen roll för tolkningen av frasen. TSL har ingen lokal begränsning.<sup>24</sup> Knäckfrågan är om skadan inträffat i trafik med fordonet.<sup>25</sup> Detta märks framförallt vid skador som skett när bilen var inlämnad på en verkstad. Bilar som befinner sig på en verkstad anses som tagna ur trafik. Trafikskaderisken för fordonet har upphört. När det gäller skador som uppkommit på en verkstad, måste fordonets motor som huvudregel vara igång vid skadetillfället för att skadan ska anses som uppkommen genom trafik med fordonet.<sup>26</sup> Om fordonet varit i trafik bedöms skadorna enligt TSL, men om fordonet inte anses ha varit i trafik är inte TSL tillämplig.<sup>27</sup>

Ett rättsfall som behandlade frågan om ett fordon var i trafik eller inte är NJA 1958 s.39 (FFR 1958:13), där åtal för rattfylleri ogillades mot en person som i alkoholpåverkat tillstånd, genom trampning, framförde en moped vars motor för tillfället var obrukbar.

## 2.4 Fordonsförsäkringar

Enligt TSL är trafikförsäkring obligatorisk för alla bilar i Sverige, d.v.s. alla bilar ska ha en trafikförsäkring.<sup>28</sup> Om trafikförsäkring saknas för ett trafikförsäkringspliktigt fordon, får ägaren till fordonet krav från trafikförsäkringsföreningen (TFF). TFF handlägger de trafikskador som orsakats av oförsäkrade och okända motorfordon. Om ett fordon är registrerat i bilregistret och fordonet inte är avställt, har TFF enligt 31 § TSL rätt att ta ut en särskild avgift, trafikförsäkringsavgift, om fordonet saknar trafikförsäkring. TFF har rätt att kräva fordonsägaren på avgift för varje dag som fordonet är oförsäkrat.<sup>29</sup>

Trafikförsäkring är en "no-fault"-försäkring, vilket innebär att ersättning utgår oberoende av vållande (objektivt ansvar). Detta medför att det är tillräckligt att fordonet orsakat en skada för att ersättning utbetalas.<sup>30</sup> Enda kravet för att ersättning ska utgå ur ett fordons trafikförsäkring är att skadan

---

<sup>23</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.63.

<sup>24</sup> Prop. 1975/76:15 s.21 och SOU 1974:87 s.56.

<sup>25</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.37.

<sup>26</sup> Holmbom, *Skada i följd av trafik*, examensarbete, Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001, s.9 och 10.

<sup>27</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.63.

<sup>28</sup> SOU 1974:87 s.61-62 och Prop. 1975/76:15 s. 52.

<sup>29</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.50 och SOU 1974:87 s. 222.

<sup>30</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.12-13 och SOU 1974:87 s. 274.

uppkommit i följd av fordon i trafik.<sup>31</sup> Storleken på trafikskadeersättningen bestäms enligt reglerna i skadeståndslagen 5 kap (jämför 9 § TSL).<sup>32</sup> Trafikförsäkringen ersätter personskada på förare, passagerare och utomstående. Den ersätter även saksador på annans egendom samt skador som drabbar fordonsägaren vid obehörigt brukande. Jämkning av ersättningen kan ske om föraren gjort sig skyldig till rattonykterhet i kombination med vårdslöshet i trafik och om skadelidande genom uppsåt eller grov vårdslöshet varit medvällande till skadan.<sup>33</sup> Har ägaren till fordonet inte betalt trafikförsäkringspremien, har han ändå rätt till full ersättning vid personskada (ersättningen kan dock jämkas vid medvällande eller rattonykterhet). Rätten till ersättning för personskada gäller även för biltjuven och passagerare som åker med i den stulna bilen.<sup>34</sup>

För att få ersättning för skador på den egna bilen kan en halvförsäkring eller en helförsäkring tecknas hos ett försäkringsbolag.<sup>35</sup> I en halvförsäkring ingår trafikförsäkring och delkasko. Delkasko innebär att ersättning ges för bland annat stöld av bilen, brandskador och glasskador.

En helförsäkring innehåller förutom trafikförsäkring och delkasko även vagnskadeförsäkring. Vagnskadeförsäkring ersätter plåtskador på bilen. Om fordonet endast är något år gammalt, följer normalt en vagnskadegaranti med bilen när fordonet köps. Vagnskadegarantin ersätter skador på samma sätt som vagnskadeförsäkringen. När en vagnskadegaranti upphör att gälla, normalt tre år efter det att bilen tillverkades, bör en vagnskadeförsäkring tecknas på fordonet för att få ett likvärdigt skydd för skador på fordonet.<sup>36</sup>

		VAGNSKADA	} <i>frivillig del</i>
	DELKASKO	DELKASKO	
TRAFIK	TRAFIK	TRAFIK	} <i>obligatorisk del</i>
<b>TRAFIK-FÖRSÄKRING</b>	<b>HALV-FÖRSÄKRING</b>	<b>HEL-FÖRSÄKRING</b>	

<sup>31</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.62.

<sup>32</sup> Se vidare om detta i Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.279 och SOU 1974:87 s.274.

<sup>33</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.48.

<sup>34</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.42 och Prop. 1975/76:15 s. 40-42.

<sup>35</sup> Det finns en uppsjö av olika försäkringar som kan tecknas för att kunna få ut ersättning vid skador på fordonet eller egendom i fordonet. På grund av utrymmesskäl presenteras endast kortfattat de tre vanligaste fordonsförsäkringarna.

<sup>36</sup> Berglund och Runwall, *Motorfordonsförsäkring- villkor och skadereglering*, IFU, 1:a uppl., 1994, s.68-103.

## 2.5 Person- och sakskador

*Personskador* är fysiska skador på den mänskliga kroppen och psykiska besvär till följd av skadan. Exempelvis sår och ärr på kroppen, förlust av en kroppsdel, hjärnskador, brutna ben, sjukdomar och dödsfall samt fysiskt och psykiskt lidande och kränkningar. Som personskador anses även psykiska besvär till följd av en viss händelse, exempelvis chock och traumatiska neuroser. Det krävs dock att en medicinsk påvisbar effekt föreligger. Allmänna känsloyttringar, såsom vrede, oro eller sorg till följd av skadehändelsen, är inte tillräckligt.<sup>37</sup>

Vid personskador är reglerna om ersättning för skada likartade för fordonets förare, passagerare, cyklister, fotgängare etc. Föraren har samma skydd som andra skadelidande.<sup>38</sup>

Vid skada utbetalas ersättning (trafikskadeersättning) ur trafikförsäkringen, som är obligatorisk för alla fordon utom statliga.<sup>39</sup> Vid personskador gör TSL skillnad på de skador som drabbar förare och passagerare och de skador som drabbar andra personer. Skador som drabbar föraren eller passagerare ersätts alltid ur trafikförsäkringen för det fordon som den skadelidande färdas i. Vid en kollision mellan två eller flera fordon kan förare eller passagerare som drabbas av personskador således inte vända sig mot de andra fordonens trafikförsäkringar. Ersättning för personskador som drabbar annan än förare och passagerare, kan utkrävas från vilket fordon som helst som var inblandat i händelsen. I de fall då endast en bil är inblandad är det inga problem. Men i de fall då flera fordon är inblandade, exempelvis då en cyklist vid en hotande kollision mellan två bilar tvingas köra i diket, kan cyklisten kräva ersättning från båda fordonens försäkringar.<sup>40</sup>

Vid dödsfall i trafiken kan ersättning för personskador även ges till personer som stått den avlidne särskilt nära (efterlevande).<sup>41</sup> Ersättning till den som drabbades av psykiska besvär i samband med underrättelse av en nära anhörigs avlidande genom brott, erhöll tidigare ingen ersättning. Men detta synsätt frångicks i fallet NJA 1993 s.41 I och II, där HD fann att medicinskt påvisbara psykiska besvär uppkomna till följd av en närståendes avlidande genom uppsåtligt brott, låg inom adekvansgränsen. Domstolen ansåg att psykiska besvär hos en närstående är en typisk och närliggande följd av en anhörigs död genom uppsåtligt handlande. Vidare fann HD att ersättning skulle kunna utgå då en person drabbas av psykiska besvär när en närstående blivit uppsåtligt dödad.

En utvidgning i rättspraxis av närståendes rätt till ersättning för psykiska besvär till följd av en anhörigs död, skedde i NJA 1996 s.377 då en pojke

---

<sup>37</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.98 och Prop. 2000/01:68 s.18.

<sup>38</sup> Prop. 1975/76:15 s. 37 och Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s. 279 och 281.

<sup>39</sup> Vid skada med statliga fordon utbetalas ersättningen direkt av staten.

<sup>40</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.283-285.

<sup>41</sup> I fråga om trafikskadeersättning tillämpas 5 kap SkL (9 § TSL).



som lekte på en trottoar blev påkörd och dödad av en rattfull bilist. HD fann att grov oaktsamhet låg väldigt nära uppsåtligt handlande och pojken föräldrar och syster erhöll ersättning för sina psykiska besvär. I NJA 1999 s.632 tillerkändes föräldrar och syskon inte ersättning för psykiska besvär, då personen avled av en handling som inte var uppsåtlig eller orsakad genom grov vårdslöshet.<sup>42</sup> Inte heller i RH 2000:38 tillerkändes föräldrarna ersättning för psykisk chock, då deras sexåriga dotter dödades av en herrelös släpvagn.

Detta relativt osäkra rättsläge har medfört att det skett en lagändring i 5:1 p1 och 5:2 p3 SkL. Skadestånd till den som tillfogats personskada omfattar kostnader och inkomstförlust för den som står den skadelidande särskilt nära. Om en personskada lett till döden, har personer som stod den avlidne särskilt nära rätt till ersättning för personskador som uppkommit till följd av dödsfallet. Denna nya bestämmelse har medfört en utvidgning av skadeståndsskyldigheten. Enligt bestämmelse kan ersättning till anhöriga utbetalas även om dödandet skett genom oaktsamhet som inte är grov och när den skadeståndsskyldige/ersättningskyldige bär strikt skadeståndsansvar/ersättningsansvar.<sup>43</sup>

Ett problem med det ändrade rättsläget är huruvida även handlingar som inte leder till döden ska kunna ge närstående som drabbas av psykiska besvär på grund av händelsen rätt till ersättning. Enligt förarbetena bör närståendes skadestånd begränsas till de fall där den anhörige blivit dödad. Psykiska besvär kan även uppkomma då den anhörige skadats, men det är inte lika säkert att dessa besvär är en förutsägbar och typisk följd av skadehändelsen. Vid lindriga skador anses det inte vara så. Mellan dödsfall och andra fall kan en tydlig gräns dras. Detta är inte lika lätt mellan allvarliga och lindriga fall av personskada. Om en generell rätt till skadestånd för psykiskt lidande till följd av att en nära anhörig skadas allvarligt ges, blir kostnadskonsekvenserna svåra att överblicka. Detta utesluter dock inte att ersättning i enskilda fall kan utbetalas då en anhörig skadats allvarligt.<sup>44</sup>

*Sakskador* är fysiska skador på fast egendom och lösa föremål. Det innebär att föremål helt eller delvis skadas, exempelvis bucklade stänkskärmar, repad lackering på bilar, förgiftade kreatur och nedfläckade kläder. Även rent estetiska förändringar, som inte minskar möjligheten att bruka föremålet, kan anses vara sakskador.<sup>45</sup>

Sakskador till följd av trafik med motorfordon kan delas in i tre typer. Skador på det motordrivna fordonet eller på befordrad egendom som uppkommit genom trafik med annat motorfordon (kollisionsskador). Skador på ett motorfordon som är i trafik eller på egendom som befordras med

---

<sup>42</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.399 och Prop. 2000/01:68 s.30-32.

<sup>43</sup> Prop. 2000/01:68 s.67-71.

<sup>44</sup> Prop. 2000/01:68 s.33-34.

<sup>45</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.399 och Prop. 2000/01:68 s.98.

motorfordonet, som inträffat utan medverkan av annat fordon (singelolyckor). Det kan även uppkomma annan sakskada.<sup>46</sup>

Sakskador utanför fordonet ersätts av fordonets trafikförsäkring (rent strikt ansvar). Trafikförsäkringens strikta ansvar vid sakskador gäller exempelvis när en fotgängare blir på körd och får sina kläder fördärvade eller om en cyklist som får sin cykel skadad.<sup>47</sup>

Singelskador ersätts inte ur trafikförsäkringen. För att få ersättning för skador på det egna fordonet krävs att en tilläggförsäkring tecknas hos ett försäkringsbolag (exempelvis halv- eller helförsäkring).<sup>48</sup> Ersättning kan även fås ur motpartens trafikförsäkring vid exempelvis kollisioner där motparten är vållande eller det föreligger bristfälligheter på hans fordon.<sup>49</sup>

## 2.6 Adekvat kausalitet

Uttrycket " skada till följd av fordon i trafik" innebär två saker. För det första ska fordonet befunnit sig i trafik och för det andra ska det finnas ett orsakssamband mellan skadan och trafiken. Även då det är en passagerare i bilen som orsakat skadan, krävs att det finns ett orsakssamband mellan passagerarens handlande och skadan för att trafikersättning ska kunna utgå.<sup>50</sup>

För att ett orsakssamband ska föreligga krävs, dels att skadan uppstått genom att en händelse enligt naturens ordning eller samhällets inrättande för med sig en annan händelse, dels att skadan inte skulle ha inträffat om inte den första händelsen skett. Detta kan illustreras genom ett exempel med en tändsticka. Om en brinnande tändsticka förs till ett papper, medför handlingen att papperet börjar brinna enligt naturens ordning (tillräcklig betingelse). Om tändstickan inte förts till papperet hade papperet inte börjat brinna (nödvändig betingelse). I de fall då båda dessa krav är uppfyllda är orsakssambandet (kausaliteten) oproblematisk. Ibland när en händelse anses ha varit en tillräcklig betingelse samt en nödvändig betingelse för skadan, anses det ändå inte föreligga ett orsakssamband mellan handlingen och skadan på grund av att det anses för osannolikt att händelsen skulle ha fört med sig skadan. För att händelsen då skall anses ha orsakat skadan krävs att det föreligger adekvat kausalitet, det vill säga att skadan inte bara skall ha orsakats av naturens och samhällets beskaffenhet, utan även genom en händelse som var tämligen normal och påräknelig.<sup>51</sup>

---

<sup>46</sup> Dufwa, *Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden*, Svensk Juristtidning, 1979, s.422.

<sup>47</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.285.

<sup>48</sup> Prop. 1975/76:15 s. 70-71.

<sup>49</sup> Dufwa, *Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden*, Svensk Juristtidning, 1979, s.422.

<sup>50</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.143 och Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningsystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.36-37.

<sup>51</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., 1999, Stockholm, s.196-199.

Det finns fall då vållandet är en tillräcklig betingelse för skadan, men sambandet är så svagt att skadan anses vara en slumpmässig följd av handlingen. Ett klassiskt exempel på detta framställdes på 1800-talet av den tyska fysiologen och filosofen von Kries. En kväll kör en kusk en vagn med en passagerare. Kusken somnar, vilket är vårdslöst av honom och hästen svänger in på fel väg. En stund senare träffas passageraren av en blixtn från det åskväder som rasar och avlider. Om vagnen befunnit sig på den rätta vägen, hade passageraren inte befunnit sig på precis den plats där blixten slog ner. Kusken försummelse, att somna, är således en nödvändig betingelse för skadan och den är dessutom en tillräcklig betingelse, då den ena händelsen förde med sig den andra. Skadan kunde dock lika väl ha skett, om passageraren befunnit sig på den rätta vägen. Om skadan som inträffat anses vara en slumpmässig följd av vållandet, anses vållandet orsakat skadan men på ett inadekvat sätt. Kuskens insomnande ökar risken för att vagnen ska åka i diket, men inte risken för att blixten ska slå ner och döda passageraren. I fallet med kusken föreligger det således inte adekvat kausalitet.<sup>52</sup>

I NJA 1993 s.41 I och II uttalade HD att det skall föreligga adekvat kausalitet mellan en handling och en inträffad skada, för att ersättning ska kunna utgå. Detta medför att personer som till och med handlat uppsåtligen, inte ska belastas för slumpmässiga och opåräknliga följder av handlingen. Skadelidande får själv bära inadekvata följder av en händelse samt rena olyckshändelser.<sup>53</sup>

För att en skada skall vara ersättningsgill krävs att den ligger i *farans riktning*. Detta medför i kuskexemplet att det ligger i farans riktning att om kusken somnar på vagnen, far vagnen i diket, men inte att passageraren träffas av blixten. Om skadan ligger i farans riktning, ersätts den, även om händelseförloppet är så underligt att det ter sig ytterst osannolikt att vållandet skulle ha lett till den inträffade skadan.<sup>54</sup>

Ett rättsfall som behandlar adekvat kausalitet är RH 1995:100. I fallet hade en man blivit allvarligt skadad då han påkörts vid ett övergångsställe. Under sjukhusvistelsen avled han i en sjukdom som uppkommit på grund av en mycket sällsynt biverkning av en medicin som han blev ordinerad för att bota en inträdd infektion. HovR fann att mannen inte avled som en direkt följd av de skador han erhöll vid olyckan, utan på grund av den inflammation som han drabbades av på sjukhuset. De ansåg vidare att det förelåg ett orsakssamband mellan olyckan och dödsfallet, men att det inte fanns adekvat kausalitet i fallet, då dödsorsaken inte låg inom vad som kan förutses bli följden av en påkörning.

---

<sup>52</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.203.

<sup>53</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., 1999, Stockholm, s.203.

<sup>54</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., 1999, Stockholm, s.202-205.

Är då adekvansbedömningen densamma i försäkringsrätten som i skadeståndsrätten? Vilket samband mellan en händelse och en skada krävs för att skadan ska vara ersättningsgill enligt försäkringsavtalet?<sup>55</sup>

I de flesta fall är det inga problem huruvida skadan täcks av försäkringen eller inte. Exempelvis täcker en brandförsäkring de skador som uppkommit genom eldens direkta inverkan. Det som brunnit upp ersätts och vid inbrott täcks det som tjuvarna stulit ur en inbrottsförsäkring. Svårigheterna uppkommer då det istället eller tillsammans med direkta skador även inträffar skador som har ett mera indirekt samband med den ersättningsgilla händelsen.

Fall som illustrerar detta är exempelvis SkfVN 1947:8 (brandförsäkring), där det vid släckning av en brand rann släckningsvatten ned till en annan byggnad och skadade grunden till denna byggnad (båda byggnaderna ägdes av försäkringshavaren). I SkfVN 1955:67 (stöldförsäkring på en bil) stal någon kylvattenslangen till en bil. Stölden upptäcktes inte av försäkringshavaren och då han körde med bilen, skadades motorn genom varmgång. I båda dessa fall ansåg nämnden att de uppkomna indirekta skadorna täcktes av respektive försäkring.

Detta visar att även indirekta skador av en händelse kan ersättas ur en försäkring. Det som är avgörande är om den indirekta skadan är en adekvat följd av den händelse som täcks av försäkringen. Denna adekvansbedömning medför att möjligheten till ersättning är beroende av om skadan är en påräknelig följd av den direkta skadan.

Försäkringar syftar till att tillgodose försäkringshavarens trygghetsbehov. Med beaktande av detta har Schmidt sagt att "...försäkringsgivaren skall ersätta alla skador som enligt gemene mans uppfattning har sin naturliga förklaring i det nödläge, vari försäkringshavaren kommit genom den utpekade händelsen...".<sup>56</sup> Detta synsätt kan komma att leda till att kostnaderna för att täcka alla dessa skador kan bli mycket dyrt, på grund av bevissvårigheterna och kostnaderna för skadereglering.

För att kunna hålla nere kostnaderna finns det i försäkringar begränsningar av försäkringsgivarens ersättningsskyldighet. Genom klausuler i försäkringsavtalet, exempelvis att en lösöreförsäkring endast gäller skador på försäkrat lösöre, kommer annan ekonomisk förlust än värdet på den försäkrade skadade egendomen att falla utanför försäkringen. Denna sambandsbedömning i försäkringsrätten har liten betydelse i jämförelse med adekvansbedömningen i skadeståndsrätten och omtanke om försäkringens ekonomi motiverar inte en begränsning av de ersättningsgilla följdskadorna.

Andra skäl som kan motivera en ersättningsbegränsning av följdskadorna, är att ur bevisningssynpunkt kunna undvika besvärliga frågor. Dessa besvärliga frågor kan t.ex. vara situationer där försäkringstagarens eget handlande är en

---

<sup>55</sup> Avsnittet om adekvansbedömningen i försäkringsavtal är baserat på, Hellner, *Försäkringsrätt*, 2:a uppl. (faksimilupplagan), Stockholm, 1994, s.100-113.

<sup>56</sup> Hellner, *Försäkringsrätt*, 2:a uppl. (faksimilupplagan), Stockholm, 1994, s.102.

viktig omständighet för skadans omfattning eller då skadan lika lätt kunde ha inträffat genom en handling som inte täcks av försäkringen. Exempelvis så bör en brandförsäkring inte täcka stöldskador på försäkrad egendom, som till följd av en brand flyttas till ett ställe där risken för stöld inte är större jämfört med det ursprungliga stället. Detta gäller även om stölden inte hade skett om egendomen varit kvar på den vanliga platsen.

Huvudregeln i svensk försäkringsrätt är dock att även skador med ett svagare samband med den ersättningsgilla händelsen täcks. Om sådana skador inte ska täckas av försäkringen, måste försäkringsgivaren undanta dessa skador i en särskild klausul i försäkringsavtalet.

Ett av syftena med skadeståndslagen är att skydda enskilda mot alltför betungande skadeståndsskyldigheter. I försäkringsrätten är det försäkringsbolagen som har till uppgift att ersätta uppkomna skador. Försäkringsbolagen behöver inte skyddas mot betungande ersättningskrav och inom försäkringsrätten talas det därmed om ett uttunnat adekvanskrav. Med detta menas att kravet på adekvat kausalitet inte är lika högt i försäkringsrätten, som det är i skadeståndsrätten. Även händelser som är "mer långsökta/avlägsna" kan ersättas av försäkringar.

Om den uppkomna indirekta skadan ligger "i farans riktning", så bör skadan vara ersättningsbar. Med detta menas att sannolikheten för skadan generellt sätt ska ha ökat genom handlingen och att den uppkomna skadan i någon mån ska ha varit utmärkande i förhållande till den täckta händelsen. Sambandsbedömningen bör dock inte vara lika hård som i skadeståndsrätten och en skönsmässig bedömning, i vissa fall, borde inte kunna undvikas.

Ofta medverkar en person till skadans uppkomst. Ett exempel på detta är fall då en bil kört ned i ett dike och bilen skadas då föraren försöker få upp den (vagnskadeförsäkring). Ett annat fall är då bilen stöter mot en sten så att oljeträget skadas. Oljan rinner ur utan att föraren upptäcker det och motorn skadas. I dessa fall bör sambandsbedömningen ofta gälla huruvida den uppkomna följdskadan var en vanlig följd av den första händelsen samt att det sedan sker en culpabedömning av händelsen. Har föraren handlat normalt och försvarligt, men det har även skett en annan skada, bör båda skadorna täckas av försäkringen. Om föraren handlat olämpligt bör inte följdskadan anses som ersättningsgill. Bedömningen bör dock bli mildare i de fall då personen i en hotande situation handlar förvirrat eller oaktsamt. Ett exempel på detta är de fall då lösören hotas av en brand. Då egendomen snabbt ska räddas råkar egendomen slås sönder. I dessa fall kan inte samma krav på aktsamhet ställas och följdskadan kan anses som normal och därmed ersättningsgill, trots att personen som skulle rädda egendomen handlat ovarsamt.

För skador som kan ha orsakats av olika händelser (samverkande skadeorsaker) gäller huvudorsaksläran. Den dominerande, viktigaste orsaken till skadan bär hela ansvaret för skadan.

# 3 Trafikskadelagen

## 3.1 Historik

Bilar och andra motordrivna fordon har funnits och använts av människor i över hundra år. Till en början brukades bilar endast av ett fåtal människor, men billigare bilar och människors ökade nettoinkomster medförde att allt fler fordon rullade på våra vägar. Fordonen medförde tidigt att antalet trafikolyckor ökade och många människor skadades och dödades. För att komma till rätta med denna farliga verksamhet skapades tidigt regler och föreskrifter för bilkörning och skadeersättning.<sup>57</sup>

1906 antogs en särskild lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, en bilansvarighetslag. Detta var vår första lag som behandlade trafikskador och ersättning för sådana skador. Lagen stadgade bland annat att fordonets ägare var ansvarig för de personskador (dock inte skador på föraren av fordonet) eller saksador (skador på egendom som inte befordrades med bilen) som inträffade i följd av olycksfall med bilen, dock endast om föraren varit vållande till olyckan. Fordonets ägare identifierades med fordonets förare, vilket innebar att ägaren ansvarade för uppkomna skador som om han själv vållat dem.

Behovet av att förbättra ersättningskyddet för de trafikskadade uppkom dock snart och 1909 tillsattes en utredning som hade till uppgift att företa en revision av 1906 års lag. Utredningen resulterade i en ny lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, *bilansvarighetslagen* (BAL).<sup>58</sup>

BAL var, precis som 1906 års bilansvarighetslag, tillämplig på person- eller saksador som uppkommit i följd av trafik med motorfordon och inte tillämplig på skador som tillfogats fordonets förare eller på befordrad egendom. För ersättning för de personskador som föraren drabbades av eller för skada på egendom som befordrades med bilen, oavsett vem som ägde egendomen, fick skadeståndslagens regler tillämpas. Skillnaden var att enligt BAL hade ägaren ett presumtionsansvar, vilket medförde att ägaren måste visa både att föraren var fri från vållande och att fordonet inte var bristfälligt eller att bristfälligheten varit utan betydelse för skadans uppkomst, för att undgå ansvar för uppkommen skada. Föraren av bilen svarade bara för sitt eget vållande, men för att undgå ansvar skulle han själv visa att han inte orsakat skadan. Föraren svarade även för de skador som

---

<sup>57</sup> På grund av utrymmesbrist är detta endast en kortfattad redogörelse över trafikskadelagens historik, för ytterliggare information hänvisas till Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977 samt SOU 1974:87.

<sup>58</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.15-16.

tillfogades fordonets ägare, exempelvis som passagerare och skador på själva bilen.

BAL gällde fram till 1976, då TSL trädde i kraft.<sup>59</sup>

Under åren fram till antagandet av TSL var frågan om en reformering av ersättningssystemet vid trafikskador aktuell vid många tillfällen. Men de utredningar som vidtogs medförde inga lagstiftningsåtgärder.<sup>60</sup> Det första allvarliga steget mot en ny trafikskadelagstiftning togs i arbetet med skadeståndslagen. I propositionen (1972:5) med förslag till skadeståndslag berördes bristerna i ersättningen vid trafikskador. En av bristerna var att föraren av en bil inte kunde få ersättning för sina personskador ur fordonets trafikförsäkring samt att reglerna om presumtionsansvar medförde att förare och ägare av motorfordon, såsom passagerare i sitt fordon, kunde få ersättningen för skador jämkat på grund av presumerat medvållande. I början av 1974 tillsattes en utredning, trafikskadeutredningen, som hade till uppgift att se över trafiklagstiftningen och senare samma år framlade utredningen SOU 1974:87-Trafikskadeersättning. I betänkandet föreslog trafikskadeutredningen att BAL och TFL skulle ersättas av en trafikskadelag med ett nytt ersättningssystem för personskador som byggde på "no-fault"-idén.<sup>61</sup> Brukare, förare och ägare av motorfordon borde ha samma rätt till ersättning ur trafikförsäkringen för personskador som andra skadelidande och någon jämkning av ersättning för personskada borde i princip inte kunna ske.<sup>62</sup> Presumtionsansvaret borde avskaffas både angående personskador och sakskador och ersättas med regler om rätt till ersättning på rent objektiv grund. Vid sakskador borde det dock vara fritt för parterna i trafikförsäkringsavtalet att avtala om inskränkningar eller begränsningar. Precis som tidigare skulle ersättningssystemet endast täcka skador som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon.<sup>63</sup> Vilka skador som omfattas av uttrycket "skada till följd av trafik" hade tidigare prövats i domstolsavgöranden åtskilliga gånger och trafikskadeutredningen ansåg att det även i framtiden borde vara rättstillämpningen som tolkade begreppet och avgjorde vilka skador skulle anses som uppkomna i följd av trafik.<sup>64</sup>

---

<sup>59</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.16-19 och Prop. 1975/76:15 s. 58.

<sup>60</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.58.

<sup>61</sup> Trafikförsäkringslagen (TFL) tillkom 1929 och innehöll regler om obligatorisk trafikförsäkring.

<sup>62</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.64-66.

<sup>63</sup> SOU 1974:87 s.40-43.

<sup>64</sup> SOU 1974:87 s.158-159.

## 3.2 Översiktlig presentation av relevanta lagregler i trafikskadelagen

I enlighet med TSL:s motiv är motorfordonstrafik en särskilt riskfylld verksamhet och det är utövarna, d.v.s. bilisterna som bör stå för kostnaderna för skador i trafiken. De personer som äger och brukar ett motorfordon är ålagda ett strängt ersättningsansvar. Lagen bygger på att bilisterna har ett objektivet (strikt) ansvar, ett "no-fault"-ansvar.<sup>65</sup> Detta innebär att det räcker att ett fordon åstadkommit en skada för att fordonets ägare ska bli ersättningskyldig. Vid olyckor behöver skadelidande inte kräva fordonets ägare på ersättning, utan kan vända sig direkt till det försäkringsbolag där fordonet är trafikförsäkrat.<sup>66</sup>

Enligt 1 § TSL gäller lagen trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Vissa typer av motorfordon är dock undantagna från TSL:s tillämpningsområde, exempelvis motorfordon som inom ett inhägnat tävlingsområde används för tävling och träning.<sup>67</sup> Lagens 2 § stadgar att alla motordrivna fordon som är registrerade i bilregistret och inte är avställda, ska ha en trafikförsäkring. Det är fordonets ägare som har plikten att trafikförsäkra sitt fordon. Staten är dock inte skyldig att trafikförsäkra sina fordon (3 §).<sup>68</sup>

Regler om trafikskadeersättning återfinns främst i lagens 8 §, där det anges att för person- eller sakskada som uppkommer i Sverige i följd av trafik med motordrivet fordon utgår trafikskadeersättning. Trafikskadeersättning utgår även för skada i följd av trafik som drabbar svensk medborgare utomlands, med en här i landet registrerat fordon.<sup>69 70</sup>

I lagens 10 och 11 § § återfinns bestämmelserna för person- och sakskada. Enligt huvudregeln för *personskada* gäller lagens objektiva ansvar alla personskador, oavsett om de drabbar fordonets förare, passagerare i fordonet eller personer utanför fordonet. Ersättningen utgår således även om det är fordonets förare som vållat skadan. Om t.ex. både bilföraren och cyklisten skadas vid en kollision dem emellan, utgår full ersättning till båda för deras personskador.<sup>71</sup> En vållandeutredning behöver endast företas om rattfylleri eller grov vårdslöshet konstaterats på någondera partens sida.

---

<sup>65</sup> Med objektivet ansvar menas ansvar oberoende av vållande.

<sup>66</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningsystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.12-13.

<sup>67</sup> Då uppsatsen endast behandlar delar av TSL, medtas endast delar av lagen. För ytterligare information hänvisas till TSL.

<sup>68</sup> Prop. 1975/76:15 s.105-106.

<sup>69</sup> SOU 1974:87 s.274-275 och Prop. 1975/76:15 s. 110-112.

<sup>70</sup> För vidare information om skador som drabbar svensk medborgare utomlands, se 4:e Trafikförsäkringsdirektivet.

<sup>71</sup> Prop. 1975/76 s. 113- 115.



Ersättning för personskador på personer som färdats i bilen (och skador på personer utanför bilen) ska i första hand härstamma från det egna fordonets trafikförsäkring. Hur ansvaret slutligen ska fördelas mellan olika försäkringsbolag (vid exempelvis en kollision mellan två bilar) finns reglerat i 23 § TSL. Då personer som skadats till följd av fordon i trafik är garanterade ersättning från ett försäkringsbolag, behöver de sällan själva kräva motparten på ersättning. Regler om skadestånd vid trafikskador finns dock i lagens 18 §.<sup>72</sup>

Reglerna om objektivt ansvar tillämpas även angående *sakskador* som drabbar annan egendom än det motordrivna fordonet. Trafikskadeersättning utgår om skadan inträffat i följd av trafik med fordonet samt om vållande förekommit och fordonet var i trafik vid skadeögonblicket. Vid kollisionsfall kan ersättning utgå ur motpartens trafikförsäkring om skadan orsakats genom vållande vid framförandet av eller genom bristfällighet på motpartens fordon.<sup>73</sup> Reglerna kräver inte att fordonen kommit i direkt kontakt med varandra. Det är tillräckligt att ett fordon tvingats köra av vägen på grund av ett annat fordon framförande, för att skadan anses som uppkommen i följd av trafik med motorfordon. Även när det är en passagerare i bilen som påverkat olyckans förlopp, genom att t.ex. tillfälligt skymma sikten eller störa föraren, är regeln tillämplig. Det krävs dock ett samband mellan passagerarens oaktsamhet och skadan (adekvat kausalitet). För att få ersättning för skador på det egna fordonet eller egendom som befordras med fordonet, krävs en frivillig tilläggsförsäkring exempelvis halvförsäkring eller transportförsäkring.<sup>74</sup>

Sakskador på egendom utanför fordonet eller skador på fordonet som uppkommer när fordonet inte är i trafik regleras enligt 11 § TSL. Trafikskadeersättning ur motpartens försäkring kan enligt regeln om objektivt ansvar utgå då fordonet inte var i trafik, utan istället exempelvis korrekt parkerat. Regeln medför ett objektivt ansvar för skador på exempelvis staket, hus, cyklar och parkerade bilar. Det finns dock två undantag från regeln om objektivt ansvar. Skador på försäkringstagarens egendom utanför bilen samt skador på förarens eller brukarens egendom och skador på egendom som tillhör den som med vetskap om att fordonet brukades olovligen följde med fordonet.<sup>75</sup>

För kollisionsskador som uppkommit genom trafik med motorfordon gäller ett culpa-ansvar kombinerat med ett ansvar för bristfällighet på fordonet (10 § 2st. TSL). Om ett motorfordon skadas exempelvis vid en kollision med ett annat trafikförsäkringspliktigt motorfordon, ersätts vagnskadan ur fordonets

---

<sup>72</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.22-27.

<sup>73</sup> Kollisionsfall= två eller flera fordon som omfattas av TSL skadas i följd av trafik.

<sup>74</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.27-28.

<sup>75</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.30-32.

vagnskadegaranti eller vagnskadeförsäkring. Om ägaren till fordonet inte är vållande till vagnskadan på det egna fordonet och han inte har någon vagnskadegaranti/vagnskadeförsäkring, måste han kräva motparten (skadevållaren) på ersättning. Han måste visa att skadevållaren varit vållande till skadan eller att skadan orsakats genom bristfällighet på motpartens fordon. Dessa regler gäller när skadan inträffat i följd av trafik med fordonet.

Om kollisionsskadan inte anses orsakad i följd av trafik med fordonet tillämpas istället för culpa-regeln, regeln om objektivet ansvar. Ex. A kör på ett lagenligt parkerat fordon. Det parkerade fordonet anses inte vara i trafik. Detta medför att vagnskadan på det parkerade fordonet ska regleras jämlikt trafikskadelagen 11 § 1st (objektivt ansvar). Ersättning utgår från trafikförsäkringen för den påkörande bilen.<sup>76</sup> Om fordonet varit olagligt parkerat, t.ex. bakom ett backkrön, gäller culpa-ansvar för båda fordonen. I den senare situationen anses båda fordonen vara i trafik och vagnskadorna regleras enligt trafikskadelagen 10 § 2st.<sup>77</sup>

Det är viktigt att påpeka att kollisionsregeln är tillämplig även om de inblandade fordonen inte kommit i fysisk kontakt med varandra. Regeln är tillämplig så snart det uppkommit skada på ett motordrivet fordon eller på därmed befördrad egendom till följd av trafik. Exempelvis då det ena fordonet har framförts på ett sådant sätt, att det andra fordonet tvingats köra av vägen för att undvika en kollision. Regeln är även tillämplig på seriekrockar. Om den första bilen i en kö tvärbromsar och de övriga bilarna kör in i varandra bakifrån, så anses den första bilen ha orsakat de bakomliggande bilarnas skador (huruvida den första bilen är vållande till alla de berörda fordonens skador är en annan fråga).<sup>78</sup>

Den omständighet att föraren handlat uppsåtligen eller på annat sätt brottsligt, medför inte att skadan inte kan anses som uppkommen i följd av trafik med fordonet. Om t.ex. någon med syfte att fritaga en fånge på en fångvårdsanstalt med lastbil forcerar och fördärvar portarna eller grindarna till anstalten, anses skadorna som uppkomna i följd av trafik med lastbilen. Detsamma gäller om någon i avsikt att bryta sig in i en fastighet, ansluter ena ändan av en kätting, en lina eller liknande till en bil och den andra ändan till fastighetens grind, port eller dörr och sedan med hjälp av bilen drar sönder portens eller dörrens lås. För att dessa skador ska bedömas som uppkomna i samband med trafik med motorfordonet, måste dock fordonet brukas som ett fordon. Om ändamålet med handlingen endast är att använda sig av den kraft som motorn hos en bil eller traktor alstrar, för att t.ex. föra över motornskraften till en generator, men själva motorn inte används för

---

<sup>76</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.141.

<sup>77</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningsystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.61-63.

<sup>78</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.143.

framdrivande av bilen eller traktorn, anses de skador som eventuellt uppkommer inte vara skador genom trafik.<sup>79</sup>

Jämkning av trafikskadeersättning (12 §) med anledning av personskada kan ske om den skadelidande själv uppsåtligt eller av grov vårdslöshet medverkat till skadan.<sup>80 81</sup>

Om föraren som skadats gjort sig skyldig till rattfylleri, kan ersättningen komma att jämkas om rattnykterheten är förenad med vårdslöshet.<sup>82</sup> Enbart den omständighet att föraren gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott är inte tillräckligt för att ersättningen jämkas. Detta gäller även om det finns ett orsakssammanhang mellan trafiknykterhetsbrottet och skadan. Det är viktigt att det finns ett tidsmässigt samband mellan trafiknykterhetsbrottet och den vårdslöshet som medverkat till skadan eller orsakat den.<sup>83</sup>

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

Jämkning till efterlevande kan ske om den avlidne uppsåtligt medverkat till dödsfallet (själv mord). I NJA 1981 s.920 hade föraren av en bil uppsåtligt medverkat till att han omkom till följd av trafik med bilen, genom att i hög fart köra in i räcket på motorvägen. HD ansåg att personen inte medverkat till dödsfallet för att bereda sin efterlevande familj någon ekonomisk ersättning. Det förelåg inga omständigheter som skulle göra det att det framstod såsom stötande att full ersättning utgick. De ansåg även att trafikförsäkringens socialförsäkringsrättsliga drag vägde tungt. Familjen tillerkändes ojämkad ersättning.

Jämkning av trafikskadeersättning för sakskada kan ske om vållande på den skadelidandes sida medverkat till skadan. Jämkning sker efter vad som anses

---

<sup>79</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.87-88.

<sup>80</sup> Prop. 1975/76:15 s. 116- 118.

<sup>81</sup> Trots att jämkning av trafikskadeersättning är en utvidgning av arbetet, medtas en kortfattad presentation av reglerna. Detta på grund av att jämkning av trafikskadeersättning är en viktig del av trafikskaderätten och en eventuell jämkning av ersättningen för en trafikskada beaktas i de flesta fall då en skada ska regleras.

<sup>82</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., 1999, Stockholm, s.282.

<sup>83</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.171-173.

skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit och omständigheter i övrigt.

Om trafikskadeersättning för en och samma skada skall utgå från flera fordon, ansvarar fordonens försäkringar solidariskt för ersättningen (13 §).<sup>84</sup>

Med anledning av en skada kan trafikskadeersättning ur ett fordons trafikförsäkring utgå med högst 300 miljoner kronor (14 §).<sup>85</sup>

Vid smitningsolyckor, d.v.s. då en skada orsakas av ett okänt fordon, ansvarar försäkringsbolagen solidariskt för uppkomna skador (16 §).

En person som drabbas av en skada i följd av fordon i trafik med motordrivet fordon får, trots att han kan få trafikskadeersättning, istället kräva skadestånd. Skadeståndet kan jämkas med hänsyn till den medverkan till skada som kan ha förekommit (18 §).<sup>86</sup>

Om flera trafikförsäkringar svarar för en uppkommen skada, ska försäkringarna sinsemellan ta lika del i ersättningsansvaret (23 §). Om skadan orsakats genom vållande vid framförande av fordon eller bristfällighet på fordon, bär detta fordons trafikförsäkring hela ersättningsskyldigheten i förhållande till det fordon där det varken förekommit vållande eller bristfällighet. Om vållande eller bristfällighet föreligger på flera sidor fördelas ersättningsskyldigheten på respektive fordons försäkring med vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit och omständigheter i övrigt.

---

<sup>84</sup> Prop. 1975/76:15 s.119.

<sup>85</sup> Prop. 1975/76:15 s.120.

<sup>86</sup> Prop. 1975/76:15 s. 123.

# 4 Skada till följd av fordon i trafik

## 4.1 Hur rekvisitet "skada till följd av fordon i trafik" har behandlats i förarbeten till trafikskadelagen och doktrinen

I förarbetena till trafikskadelagen står det att innebörden av uttrycket skada till följd av trafik med motordrivet fordon ska motsvaras av vad som gällde enligt BAL.<sup>87</sup> Detta medför att äldre fall fortfarande äger betydelse och kan tillämpas.

Enligt motiven till TSL, är trafik med motorfordon en särskilt/speciellt riskfylld/farlig verksamhet och att det är bilisterna (utövarna av verksamheten) som bör stå för de skador som verksamheten medför (bilisterna är ålagda en särskilt sträng ersättningsskyldighet).<sup>88</sup>

Av humanitära, sociala och samhällsekonomiska skäl är det viktigt att de personer som drabbas av trafikskador får ersättning för sina förluster och lidanden.<sup>89</sup>

Ersättningen har många funktioner. Ersättningen ska ersätta den inträffade förlusten i pengar (reparation). Ett annat syfte med ersättningen är att skadelidandes förmån är lika stor som skadevållarens förlust (placering av kostnaden för skador). Försäkringar innebär att kostnaderna för en skada kan spridas ut, risken att en gång drabbas av en stor förlust ändras till en relativt liten kostnad för försäkringspremien (pulverisering av kostnaderna). Vanligen undviker människor situationer och handlingar som kan medföra skadeståndsskyldighet/ersättningsskyldighet (prevention). Reglerna om skadestånd och ersättningsskyldighet medför även ekonomiska motiv till att välja att handla på ett sätt som gör att skador kan undvikas (ekonomisk prevention). Skadestånd har även andra funktioner, exempelvis ger ersättningen en upprättelse för en kränkning och skadeståndsansvaret kan vid ekonomiska skador uppfattas som ett fastställande av ansvar.<sup>90</sup>

Ett av skälen till att personskador ersätts oberoende av vållande är att lagstiftaren har velat tillförsäkra skadelidande genom biltrafik ersättning på skadeståndsrättslig nivå. Trafikförsäkringens ska dels ge ett fullgott skydd åt fordonstrafikens offer och dels medföra att många av de komplikationer i

---

<sup>87</sup> Prop. 1975/76:15 s.110.

<sup>88</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.12.

<sup>89</sup> SOU 1974:87 s.129.

<sup>90</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.37-45.

lagtext och andra regelsystem som undantag skulle kunna medföra, kan undvikas.<sup>91</sup>

Det finns en stor mängd fall och avgöranden som behandlar skada till följd av fordon i trafik. Många av fallen avgjordes för femtio år sedan, men de äger ännu betydelse då de regler som gäller idag är baserade på lagar från början av 1900- talet. Innebörden av begreppet skada genom motorfordonstrafik har med åren tolkats vidsträckt och tänjts ut till att omfatta många olika skadesituationer.<sup>92</sup> Under alla år så har betydelsen och innebörden av frasen skada genom motorfordonstrafik diskuterats i doktrinen och i olika artiklar.<sup>93 94</sup> Det finns en del litteratur på området som behandlar TSL och trafikskador, men angående skador som inträffat till följd av fordonstrafik, så hänvisar de flesta böcker till lagförarbetena och praxis och lagförarbetena hänvisar i sin tur till äldre praxis.

## 4.2 Hur uttrycket "skada till följd av fordon i trafik" har tolkats i rättstillämpningen

Denna uppsats behandlar innebörden av rekvisitet "skada till följd av fordon i trafik". Det finns dock ingen klar och bestämd definition av uttrycket, utan det är domstolarna och nämnderna som i varje enskilt fall ska ta ställning till om fordonet som orsakat skadan varit i trafik eller inte. Under årens lopp har en del riktlinjer uppkommit genom rättstillämpningen.

I boken *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen* har författaren Ulf K Nordenson delat in rättsfallen i olika undergrupper.<sup>95</sup> För att underlätta uppdelningen av rättsfallen i denna uppsats följs Nordensons indelning i boken ovan. Inom varje grupp presenteras rättsfallen i årtalsordning.

Fallen härrör från Högsta domstolen (HD), hovrätterna (HovR) och Skadeförsäkringens villkorsnämnd (SkfVN).<sup>96</sup> Skadeförsäkringens villkorsnämnd är numera nedlagt (sedan årskiftet 2000/2001). Detta medför

---

<sup>91</sup> Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., Göteborg, 2000, s.283.

<sup>92</sup> Roos, *Ersättningsrätt och ersättningsystem*, Stockholm, 1990, s.84.

<sup>93</sup> Se exempelvis Stenbeck, *Ny lagstiftning rörande skadestånd vid automobilsammanstötningar*, Svensk Juristtidning, 1934, s.247. Se även Engströmer, *Ny lagstiftning om ansvarighet för automobilskada*, Svensk Juristtidning, 1916, s.189 och Hellner, *Medverkan till skada vid strikt ansvar*, Juristtidningen, 91/92, s.252 samt Dufwa, *Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden*, Svensk Juristtidning, 1979.

<sup>95</sup> Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977.

<sup>96</sup> SkfVN var en villkorsnämnd som hade till uppgift att tillgodose en likartad tillämpning av försäkringsvillkor inom skadeförsäkring, dock inte olycksfall- och sjukförsäkring. På förfrågan från försäkringsbolag gav nämnden ett yttrande angående en försäkrings omfattning, tolkning av försäkringsvillkor eller andra sammanhängande rättsfrågor. (Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningsystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.126.)

att det endast är de allmänna domstolarna, utanför försäkringsbolaget, som en försäkringstagare kan vända sig till om han vill få ett ärende prövat.<sup>97</sup> Ett stort problem med många av rättsfallen är att de endast har kortfattade motiveringar till varför domstolen dömde som de gjorde. I många av fallen hänvisas bara till omständigheterna i fallet. Detta medför att det är svårt att utläsa orsakerna till varför det i ett fall bedömdes vara skada till följd av trafik, medan det i ett annat liknande fall inte ansågs vara skada uppkommen i följd av trafik.

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

Kapitlet behandlar framförallt skador som uppkommit genom kollision mellan två fordon eller mellan ett fordon och ett föremål samt betydelsen av fordonets rörelse.

Skador som sker när ett fordon är i rörelse anses normalt som inträffade genom trafik med fordonet. Orsaken till att fordonet kommit i rörelse är irrelevant. Det är dock viktigt att fordonets trafikskaderisk kvarligger vid skadetillfället. Om fordonet som kommit i rörelse inte längre är i trafik, exempelvis står stilla på en väg eller i ett garage, anses skador som orsakas av fordonet som huvudregel, inte vara skador till följd av trafik med motorfordon. Det föreligger inte längre någon trafikskaderisk.<sup>98</sup>

Fordon som befinner sig på en verkstad, exempelvis för reparation anses som tagna ur trafik, trafikskaderisken för fordonen har upphört. Vid skador som uppkommit på en verkstad krävs det att fordonets motor var igång vid skadetillfället för att skadan ska anses som uppkommen till följd av trafik med fordonet.<sup>99</sup> Om bilens motor är igång anses skador som uppkommer med bilen i de flesta fall som skador uppkomna genom trafik med fordonet, oavsett var bilen befinner sig. I NJA 1943 s.486 rullade en lastbil med handkraft, det vill säga fordonets motor var inte involverad i förflyttningen av lastbilen. Lastbilen var i och för sig i rörelse, men den kan ändå inte anses ha befunnit sig i trafik. Trafikskaderisken hade upphört och motorn var avslagen. Lastbilen i FFR 1943:260 kom i rörelse då någon lossade på handbromsen och fordonet rullade ner mot ett torg där skador uppstod. I detta fall kom lastbilen troligen i rörelse av sin egen tyngd då någon lossade på handbromsen. Lastbilen ansågs vara i trafik. Detsamma gäller i SkfVN 1958:77, där en bil kom i rörelse på grund av ett fel på bilens handbroms.

---

<sup>97</sup> Holmbom, *Skada i följd av trafik*, examensarbete, Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001, s.45.

<sup>98</sup> Notera dock FFR 1943:260, då skadan ansågs som uppkommen i följd av trafik med fordonet, trots att fordonet parkerats vid väggkanten och således tagits ur trafik.

<sup>99</sup> Holmbom, *Skada i följd av trafik*, examensarbete, Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001, s.9 och 50.

*NJA 1943 s.486 (FFR 1943:158)*

Efter reparationer på en bilverkstad, rullades en lastbil (A) med handkraft till en annan lokal inom bilverkstaden för fortsatt arbete.

Under förflyttningen krockade A med en annan lastbil (B) som stod uppställd i verkstaden. Sammanstötningen medförde att B kom i rörelse och reparatören G skadades så svårt att han avled.

Skadorna ansågs inte uppkomna i följd av trafik med lastbil A.

*FFR 1943:260 (SvJT 1944 rf s.31)*

Då en lastbil fått motorfel parkerades den vid vägkanten och föraren avlägsnade sig. En okänd person lossade fordonets handbroms, vilket resulterade i att lastbilen kom i rörelse och rullade ner mot ett torg, där den kolliderade med ett salustånd och en person.

Med hänsyn till omständigheterna och händelseförloppet i målet ansåg domstolen att skadorna uppkommit till följd av trafik med lastbilen.

*FFR 1944:158 (NJA 1944 not A 100)*

Under arbete med lossbrytning av sten hade stenarna hissats upp i en stubbrytare, varefter lastbilarna backade in under den för att lasta stenarna på flaket. När A backade in lastbilen, körde bilen på en av strävarna till stubbrytaren, vilket resulterade i att stubbrytaren föll omkull och skadade en person.

Med hänsyn till omständigheterna i fallet ansågs skadan uppkommen i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1947:34*

Salt och vägsand spreds ut från flaket på en lastbil med hjälp av en skyffel, då lastbilen var i rörelse. Vid utspridningen skadades lackeringen på en bil som stod parkerad vid vägkanten.

Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1948:21*

Olja lossades från en tankbil med hjälp av en slang som tillhörde motparten.

När arbetet var klart, startades tankbilen och började köra därifrån innan slangen blivit ifrånkopplad, med resultat att slangen slets sönder.

Skadan ansågs uppkommen genom trafik med tankbilen.

*NJA 1949 s.195 (FFR 1949:88)*

En bil som inte kunde startas stod uppställd i ett garage. Vid undersökning och reparation av bilen, då startmotståndet kopplats in, gjorde bilen plötsligt ett ryck framåt, vilket medförde att en man skadades.

Skadan ansågs inte vara uppkommen i följd av trafik med bilen, då åtgärden som medförde att olyckan inträffade var ett led i den pågående undersökningen av felet på bilen. (Jmf NJA 1962 s.172)

*FFR 1949:181 (NJA 1949 not A 84)*

Vid undersökning av en buss som lämnats in för reparationer, kröp en bilreparatör in under bussen. När reparatören ropade till bussföraren, uppfattade denne yttrandet såsom en uppmaning att köra fram bussen.



Bussföraren som inte hade uppmärksammat att reparatören krupit in under bussen, körde bussen framåt, vilket resulterade i att reparatören skadades. Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med bussen.

*SkfVN 1950:55*

En bil stod parkerad på en allmän väg. Av nyfikenhet stack en person som kom förbi in en hand genom en av bilens sidorutor och startade bilen genom att trycka på startknappen. Handlingen resulterade i att bilen gjorde ett ryck framåt och skadade en annan bil som stod parkerade framför. Nämnden ansåg att skadan uppkommit genom trafik med den första bilen.

*SkfVN 1953:46*

När en bilreparatör backade ut en bil ur en verkstad, körde han över ena ändan på en garagedomskraft, vilket medförde att domkraften kom i rörelse och träffade och skadade en person som befann sig i verkstaden. Skadan ansågs uppkommen genom trafik med bilen.

*SkfVN 1958:77*

En bil stod parkerad på en gårdsplan. På grund av ett fel på handbromsen kom bilen i rörelse och sammanstötte med ett staket som skadades. Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med bilen.

*SkfVN 1961:43*

En moped leddes över en väg. Mopedens motor var inte igång. När mopeden korsade vägen sammanstötte en bil med den. Nämnden ansåg att skadorna uppkommit i följd av trafik även med mopeden.

*NJA 1962 s.172 (FFR 1962:75, SkfVN 1961:62)*

En bil hade lämnats in för reparationer på en verkstad. För att kunna undersöka och reparera bilens bromsar behövde motorn på bilen startas. När bilen startades av G, förbisåg han att växelspaken låg i växel, vilket resulterade i att bilen kom i rörelse framåt. H som arbetade framför bilen kom i kläm och skadades.

Domstolen ansåg att G var att anse som förare av bilen, även om han saknade avsikt att köra med bilen och bilen befann sig på verkstad, genom att han vid startandet av bilens motor föranlett att bilen kom i rörelse av egen kraft. Skadan var således uppkommen i följd av trafik med bilen. (Jmf NJA 1949 s.195)

*SkfVN 1964:41*

En bil var inlämnad på en billackeringsverkstad. När bilen skulle hissas upp med hjälp av en domkraft, gled bilen av domkraften på grund av att ingen stoppanordning placerats framför bilens hjul. Bilen kom i rörelse framåt och kolliderade med ett annat fordon.

Nämnden ansåg att skadan inte var uppkommen genom trafik med bilen.

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

I detta kapitel är det främst sambandet mellan handlingen och skadan (adekvat kausalitet) som beaktas.

Om någon väjer för att försöka undvika en sammanstötning anses de skador som uppkommer i de flesta fall som uppkomna till följd av trafik med det "orsakande" fordonet. Detta gäller oavsett om en sammanstötning sker eller ej (t.ex. NJA 1944 s.54, FFR 1952:25 och NJA 1945 s.105). I FFR 1954:371, där en man skadades och senare avled på grund av antänd bensin, ansåg domstolen att det saknades adekvat kausalitet mellan kollisionen med varningsskylten och skadorna som uppstod. RR ansåg att en sammanstötning med en varningsskylt inte innebar någon typisk fara för denna typ av brännskador. Brännskador som uppkommer till följd av en sådan här händelse är troligen väldigt sällsynta, men det kan tyckas hårt att anse att skadorna inte var en följd av trafik med bilen. Bilförare ska emellertid inte kunna belastas med allt som kan hända i trafiken. För att en skada ska anses som uppkommen genom motorfordonstrafik, kan det inte gå för lång tid mellan handlingen och skadan. I FFR 1961:51, körde A om lastbil B och bil A fick sladd och slog runt. Föraren i B stannade sitt fordon vid vägkanten och steg ur lastbilen för att växla några ord med A, som under tiden parkerat sin bil på en parkeringsplats invid vägen. Efter cirka 5 minuter blev lastbil B påkörd av lastbil C, när denna skulle köra om B. C hävdade att A orsakat skadan genom att med sitt körsätt föranlett B att bromsa sitt fordon kraftigt, med påföljd att delar av B:s last av rybsfrön spreds ut över vägbanan och gjorde denna hal. C ansåg även att B parkerat sitt fordon olämpligt, vilket försvårade C:s omkörning av B. Här ansåg rätten att det räckte med att 5 minuter passerat mellan handlingen och skadan för att skadan inte skulle anses som uppkommen till följd av trafik med bilen.<sup>100</sup>

*NJA 1944 s.54 (FFR 1944:20)*

Vid ett möte på en smal väg tvingades bil A köra så långt åt vänster sida att han körde in i ett räcke och skada uppstod.<sup>101</sup>

HD ansåg att skadan uppkommit i följd av trafik med fordonen, då bil A tvingades köra åt sidan för att undvika att kollidera med mötande trafik.

*NJA 1946 s. 634 (FFR 1946:309)*

A cyklade bakom F uppför en backe. I backen mötte de en marscherande militärtrupp. När personerna och truppen var jämsides körde en personbil om truppen med hög hastighet. Detta medförde att A tvingades köra av vägen för att inte kollidera med bilen.

---

<sup>100</sup> Jämför även FFR 1963:189, under 4.1.10.

<sup>101</sup> 1944 körde bilar ännu på vänster sida.

Skadorna ansågs uppkomna i följd av trafik med personbilen, då A i omedelbar anslutning till och som en följd av mötet med bilen tvingades väja och därmed föll omkull och skadade sig.

*FFR 1952:25 (NJA 1952 not C 189)*

En kvinna cyklade ungefär i mitten eller något till höger på en isbelagd väg. Bakom henne kom en personbil körande. Bilen tutade för att komma förbi henne. När cyklisten körde åt sidan för att släppa förbi bilen, välte hon på grund av det hala väglaget. Vid omkörning av cyklisten gled även bilen på grund av halkan och föraren styrde åt motsatt sida för att undvika att köra på cyklisten. I målet uppkom skilda åsikter huruvida cyklisten träffats av bilen eller inte.

Domstolen ansåg att skadan var uppkommen i följd av trafik med bilen, oavsett om bilen stött till cyklisten eller inte.

*NJA 1954 s. 105 (FFR 1954:18)*

När bil A körde om bil B, körde bil B av vägen och skadades. Vid omkörningen fördes bil A med hög hastighet och nära intill bil B. HD ansåg att olyckan hade ett sådant samband med omkörningen att skadan uppkommit i följd av trafik med bil A, oavsett om bilarna sammanstött eller inte.

*FFR 1954:371*

Vid arbete i en kabelbrunn i vägbanan, hade en varningsskylt ställts upp. Skylten var förankrad med en bensindunk som var fylld med olja blandad bensin. Nere i brunnen arbetade L och till sin hjälp hade han en blåslampa. T som kom körandes på vägen, sammanstötte med varningsskylten, vilket resulterade i att dunken föll ned i hålet och bensinen antändes av blåslampan. L skadades svårt av den brinnande bensinen och avled senare. RR fann att en påkörning på detta sätt inte innefattade någon typisk fara för brännskador av detta slag. De inträffade brandskadorna stod inte i sådant orsakssammanhang med påkörningen att skadorna kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med personbilen.

*FFR 1958:292 (NJA 1958 not C 445)*

En bil fördes österut på en riksväg. På grund av den livliga trafiken stannade bilen tillfälligt bakom en buss på en busshållplats. När bilen åter sattes igång, rullade den bakåt cirka 5 cm. En cyklist som kom cyklande bakom bilen svängde ut i vägbanan för att undvika att sammanstöta med bilen. Handlingen resulterade i att cyklisten blev påkörd av en buss som kom körande från motsatt riktning.

Rätten ansåg att den omständighet att bilen vid igångsättandet kunde ha rullat, med låg hastighet bakåt, hade ett sådant samband med den därefter inträffade kollisionen mellan cyklisten och bussen, att kollisionen ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen. (Dissens)

*FFR 1961:51(NJA 1961 s.453)*

När bil A körde om lastbil B på en riksväg, fick bil A sladd och slog runt. Föraren i B stannade sitt fordon vid väggkanten och steg ur lastbilen för att växla några ord med A, som under tiden parkerat sin bil på en parkeringsplats invid vägen. Efter cirka 5 minuter blev lastbil B påkörd av lastbil C, när denna skulle köra om B. C hävdade att A orsakat skadan genom att med sitt körsätt föranlett B att bromsa sitt fordon kraftigt, med påföljd att delar av B:s last av rybsfrön spreds ut över vägbanan och gjorde denna hal. C ansåg även att B parkerat sitt fordon olämpligt, vilket försvårade C:s omkörning av B.

Rätten ansåg att skadan inte uppkommit i följd av trafik med A:s bil, då det på grund av tiden mellan inbromsningen och olyckan samt övriga omständigheter i fallet, inte fanns ett samband mellan A:s körning och B:s placering av sitt fordon. (Dissens)

*FFR 1962:410*

På en landsväg kom A, B och C körande efter varandra. A stannade för att svänga höger. I samma ögonblick blev C och B omkörda av D, som därefter körde av vägen till vänster av A. Omedelbart därefter kolliderade B och C med varandra.

Rätten ansåg att D gjort sig skyldig till vårdslös körning samt att det inte förelåg ett sådant samband mellan D:s körsätt och B:s skador att dessa kunde ha uppkommit till följd av trafik med D:s bil.

### **4.2.3 Stillastående fordon; skada uppkommen genom mekanisk påverkan av fordonet**

I detta kapitel ska skador som inträffat med stillastående fordon genom mekanisk påverkan på fordonet behandlas.

För att skadan ska anses vara inträffad genom trafik med motorfordon ska det finnas ett samband mellan skadan och bilens användande för sitt ändamål (normalt brukande av fordonet). Skador som sker då en färd ska påbörjas eller avslutas kan anses som uppkomna till följd av trafik med fordonet. Lastning och lossning anses som en normal användning av ett fordon. Om en person t.ex. skadas när man öppnar en bildörr för att lasta in saker i bilen, anses skadan som inträffad genom trafik med fordon (exempelvis FFR 1943:235 och NJA 1956 s.773). Men bara för att en bildörr öppnas och någon skadas innebär det inte att skadan har skett genom trafik med fordonet. Bilar anses normalt inte vara i trafik när de står lagenligt parkerade. Hur ett parkerat fordon än står uppställt, anses det alltid som en skada i följd av trafik med det parkerade fordonet om en passagerare öppnar dörren och denna körs på och skadas av ett annat fordon. Ersättning för den skadade bildörren bedöms enligt TSL 10 § 2st, dvs. ersättning betalas ur den påkörande bilens försäkring endast om vållande kan styrkas på hans sida.<sup>102</sup> I både SkfVN 1956:73 och SkfVN 1959:27 skadas en

<sup>102</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.63.

persons fingrar av bilen. Skillnaden ligger i att den ena personen skadan då fordonet är i trafik, att stiga ur en bil anses vara normal användning av en bil (SkfVN 1959:27), medan den andra personen skadar sig då han utför reparationer på bilen (SkfVN 1956:73) och en bil anses normalt inte vara i trafik då reparationer utförs på den. I de fall då en kvarvarande passagerare öppnar en bildörr på en lagenligt parkerad bil och skadar en annan passerande bil, anses skadorna på den passerande bilen som uppkomna i följd av trafik med den parkerade bilen, men inte som inträffade under förandet av den. Skadorna kan i dessa fall täckas av passagerarens hemförsäkring. Om det är föraren av en olämpligt parkerad bil som orsakat skadan på den passerande bilen, kan ersättning för skador på den passerande bilen täckas av den parkerade bilens trafikförsäkring. Genom den olämpliga parkeringen anses föraren ha bidragit till skadan genom sitt förande av bilen. Ett exempel på en situation då föraren bidragit till skadan genom sitt förande av bilen är dubbelparkering.<sup>103</sup>

Bilar som står stilla på verkstäder är inte i trafik och skador som dessa bilar orsakar anses inte som uppkomna genom trafik med fordonet. Sambandet mellan bilens normala brukande för sitt ändamål och skadan saknas. I FFR 1980:137 skadades en person då han undersökte vad det var för fel på bilen. I detta fall stannade han bilen under en pågående körning och rätten ansåg att för att kunna fortsätta körningen måste han vidta undersökningen. Undersökningen utgjorde en del i bilens användande. Skador som inträffar då en person utför nödvändiga reparationer för att kunna fortsätta färden anses vanligen som uppkomna till följd av trafik med fordonet.

*NJA 1934 s.355*

Föraren av en bil stannade bilen vid väggkanten och öppnade plötsligt bildörren på förarsidan, utan att först försäkra sig om att handlingen inte skulle medföra skada för annan. Handlingen resulterade i att en cykel körde in i den öppna bildörren och cyklisten föll av och skadade sig. Skadan ansågs vara uppkommen i följd av trafik med bilen. (Jmf SkfVN 1952:95)

*FFR 1943:235*

När en ko skulle lastas på en lastbil som var uppställd på djurägarens gårdsplan, skadades djurägaren. Rätten ansåg, med hänsyn till omständigheterna i målet (de specificerar inte omständigheterna), att skadan uppkommit i följd av trafik med lastbilen. (Dissens)

*NJA 1944 s.203 (FFR 1944:120)*

Föraren (N) av en lastbil råkade ut för motorstopp och stannade lastbilen vid vänstra väggkanten.<sup>104</sup> Då en personbil (H) närmade sig gick N ut på vägen

---

<sup>103</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.64-65.

<sup>104</sup> 1944 var det ännu vänstertrafik i Sverige.

och gjorde tecken att personbilen skulle stanna. Följden blev att H kolliderade med lastbilen, då han försökte undvika att köra på N. HD ansåg att lastbilen var i trafik vid kollisionsögonblicket, men att skadorna inte uppkommit till följd av trafik med lastbilen, då det inte fanns något samband mellan N:s beteende när han försökte stanna H:s bil och trafiken med lastbilen.

*SkfVN 1952:13*

En påkörning hade resulterat i att det uppstått en vass kant på en bils bakskärm. När bilen senare stod parkerad på en parkeringsplats fick en förbipasserande person sin kappa sönderriven av den vassa kanten. Skadan på kappan ansågs av nämnden inte uppkommen i följd av trafik med bilen.

*SkfVN 1952:95*

På en verkstad stod en bil uppställd för reparation. Bilen tillhörde ägaren till verkstaden som själv utförde arbetet. När han öppnade bilens ena dörr träffade han en förbipasserande person som skadades. Skadan ansågs inte uppkommen i följd av trafik med bilen. (Jmf NJA 1934 s.355, NJA 1956 s.773, SkfVN 1959:27)

*NJA 1956 s.773 (FFR 1956:186)*

En skåpbil stod parkerad på en gård för lastning av bröd. När T kom gående bakom fordonet, öppnades plötsligt bilens bakdörr av V som befann sig inuti bilen. T träffades av bildörren och skadades. Domstolen fann, med beaktande av omständigheterna i fallet, att skadan var en följd av trafik med skåpbilen. (Jmf NJA 1934 s.355, SkfVN 1952:95, SkfVN 1959:27)

*SkfVN 1956:73*

På en bensinstation hade en bil ställts upp på smörjbryggan för rundsmörjning och oljebyte. För att kunna driva ut den gamla oljan var bilens motor igång. När bilens ägare hade gått ner under bilen skadade han ett finger, när han rörde vid fläktremmen. Nämnden ansåg att skadan inte uppkommit genom trafik med bilen. (Jmf SkfVN 1959:85)

*SkfVN 1959:27*

En bil hade stannat för att släppa av en passagerare. När dörren skulle stängas efter urstigningen, klämdes passagerarens fingrar i bildörren. Skadan ansågs inträffad genom trafik med bilen.

*SkfVN 1959:85*

När en person (A) skulle spänna fläktremmen på en traktor kom hans granne (B) på besök. Under samtalet dem emellan skulle grannen, av ren klåfingrighet, trycka på knappen till traktorns signalhorn. Han tryckte dock på fel knapp vilket resulterade i att motorn startade och A fick några av sina fingrar avslitna av fläkten.

Skadan ansågs inte uppkommen genom trafik med traktorn.  
(Jmf SkfVN 1956:73)

*FFR 1980:137*

När en bil körde på en väg började plötsligt varningslampan för laddningskontroll att lysa. Föraren stannade bilen vid sidan av vägen, men lät motorn vara igång. För att undersöka felet öppnade han motorhuven. När han skulle känna efter om generatormen satt fast, fastnade hans hand i fläktremmen och skadades.

Domstolen fann att skadan uppkommit genom trafik med bilen, då undersökningen av fläktremmen var nödvändig för att kunna bedöma om han kunde fortsätta körningen. Hans åtgärd att kontrollera om generatormen satt fast var naturlig och utgjorde ett led i bilens användande, oavsett om han var oförsiktig genom att ej först stanna bilens motor.

*NJA 1988 s.221*

En bil hade tillfälligt gjort ett uppehåll i färden. För att undgå att bli tagen av polisen, föstes en bilpassagerare in i bilen och skadas av bildörren. Rätten ansåg att skadan hade ett sådant samband med bilens normala brukande att den ansågs uppkommen i följd av trafik med bilen.

#### **4.2.4 Stillastående fordon; skada orsakad genom brand i eller läckage från fordonet**

Detta avsnitt rör skador som inträffat genom brand eller då något läckt från fordonet.

När någonting läcker från ett fordon anses inträffade skador normalt sett som uppkomna till följd av trafik med fordonet. Se exempelvis NJA 1938 s.408, där bensin under pågående tankning fattade eld och skadade både bilen och bensinstationen och SkfVN 1959:6, där hydraulolja plötsligt började spruta ut, troligen på grund av att en packning lossnat på lastbilen. Detta gäller dock inte om fordonet som orsakar skadan befinner sig på en verkstad. Bilar som står stilla på verkstäder är som huvudregel inte i trafik och skador som dessa bilar orsakar anses normalt inte som uppkomna genom trafik med fordonet. Sambandet mellan bilens normala brukande för sitt ändamål och skadan saknas. Se exempelvis FFR 1958:323, där en bil lämnades in på en billackeringsverkstad. Efter cirka 30 minuter utbröt på grund av kortslutning brand i bilens elektriska utrustning. Elden spred sig och skadade såväl bilen som verkstaden och däri befintlig egendom. Rätten ansåg att vid olyckstillfället var bilen stillastående på verkstaden för reparationer och var således inte i trafik. Det förelåg inte ett sådant samband mellan bilens användande i trafik och eldsvådan att skadan skulle anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen. I SkfVN 1975:28 utbröt brand i en parkerad bil på grund av fel i kupévärmaren. Elden spred sig även till bilar som stod parkerade intill den första bilen. Skadorna på de intillstående bilarna ansågs inte ha uppkommit genom trafik med den första bilen. Detta

på grund av att den första bilen inte längre var i trafik. Den stod parkerad och anses som vilket föremål som helst.

*NJA 1938 s.408 (FFR 1938:93)*

En förare körde in på en bensinstation för att tanka. Under tankningen utbröt eld i bilen och branden spred sig till bensinstationen och skadade denna. Skadorna ansågs uppkomma i följd av trafik med fordonet. (Jmf NJA 1942 s.555)

*NJA 1942 s.437 (FFR 1942:140)*

Vid avlastning av träull från en lastbil som drevs med gengas, kom träull i kontakt med det starkt upphettade gengasaggregatet och fattade eld. Elden spred sig till omkringliggande byggnader och orsakade skada. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

*NJA 1942 s.555 (FFR 1942:159)*

Efter avslutad tankning av en skåpbil på en bensinstation, exploderade bilens bensintank när föraren startade bilen. Bensin slungades ut och orsakade skada.

På grund av omständigheterna i målet ansåg domstolen att skadorna uppkommit i följd av trafik med bilen. (Jmf NJA 1938 s.408)

*NJA 1943 s.431 I (FFR 1943:61)*

Efter nattparkering startades motorn på en lastbil medan fordonet stod till hälften kvar inuti en magasinslokal. Samtidigt som motorn startades slog en eldslåga upp från förgasaren och antände några vassmattor som fanns i lokalen. Lokalen och däri befintlig egendom skadades.

Rätten fann att skadorna uppkommit i följd av trafik med fordonet.

*NJA 1943 s.431 II (FFR 1943:144)*

En bilförare tände ett fordons gengasaggregat medan bilen stod i ett garage. Då aggregatet tändes eller när bilen kördes ut ur garaget kastades gnistor eller glödande partiklar ut ur aggregatet och antände byggnaden.

HD ansåg att skadan uppkommit i följd av trafik med fordonet. (Jmf FFR 1944:44)

*FFR 1944:44 (NJA 1944 not A 17)*

På kvällen parkerades en lastbil i ett av två intill varandra liggande garage. Föraren lämnade garaget utan att först förvissa sig om att elden i gengasaggregatet var släckt. På natten brann båda garagen ner och samtliga bilar och all egendom i garagen förstördes. Domstolen ansåg att elden uppkommit genom antändning från lastbilens gengasaggregat och att skadorna uppkommit i följd av trafik med fordonet. (Jmf NJA 1943 s.431 II)

*FFR 1958:323 (NJA 1958 not C 1050)*

En bil lämnades in på en billackeringsverkstad. Efter cirka 30 minuter utbröt på grund av kortslutning brand i bilens elektriska utrustning. Elden spred sig och skadade såväl bilen som verkstaden och däri befintlig egendom.



Rätten ansåg att vid olyckstillfället var bilen stillastående på verkstaden för reparationer och var således inte i trafik. Det förelåg inte ett sådant samband mellan bilens användande i trafik och eldsvådan att skadan skulle anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

*SkfVN 1959:6*

Från en lastbil tippades betong. Plötsligt började hydraulolja spruta ut, troligen på grund av att en packning lossnat. En person som befann sig invid lastbilen skadades då han blev översköld av oljan.

Nämnden ansåg att skadan inträffat genom trafik med lastbilen.

*SkfVN 1971:104*

Under 8 timmar stod en dieseldriven flyttbuss parkerad för urlastning på en garageuppfart. Garageuppfarten var belagd med röd asfalt som förstördes då dieselolja från flyttbussen läckte ut.

Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med flyttbussen, då skadan inträffat under pågående urlastning och att den orsakats av en bristfällighet hos bussen. (Jmf SkfVN 1947:72, SkfVN 1963:30, SkfVN 1968:32)

*SkfVN 1975:28*

På grund av fel i kupévärmaren utbröt brand i en parkerad personbil. Elden spred sig även till bilar som stod parkerade intill den första bilen..

Nämnden ansåg att skadorna på de intillstående bilarna inte uppkommit genom trafik med den första bilen.

*SkfVN 1990:20*

En person utförde svetsningsarbeten på en bil i ett villagarage. Bilen hade pallats upp och vänster bakhjul var avtaget. Efter en stunds arbete började det brinna i bilen. Han försökte släcka branden med vatten utan resultat. För att få ut bilen ur garaget monterade han på bakhjulet, pallade ner bilen, satte sig i bilen, startade motorn och backade ut bilen. Att rulla ut bilen med handkraft skulle inte ha gått då garaget låg under markplanet. När mannen satte sig i bilen erhöll han brännskador.

Nämnden ansåg att skadan inträffat i följd av trafik med bilen.

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

Kapitlet berör skador som inträffat när ett fordon stått stilla och som inte har uppkommit genom brand eller läckage.

I både NJA 1950 s.493 och SkfVN 1991:5 faller en person på väg ut ur en stillastående buss. I NJA 1950 s.493 halkar personen på det snö- och isbelagda trappsteget och i SkfVN 1991:5 trampar personen fel på trappsteget. I NJA 1950 s.493 ansågs skadan uppkommen i följd av trafik med bussen, medan i SkfVN 1991:5, ansågs skadan inte vara uppkommen genom trafik med bussen. Skillnaden kan vara att bussen i NJA 1950 s.493 endast tillfälligt hade stannat för att släppa av passagerare, medan bussen i

SkfVN 1991:5 hade parkerats för ett längre uppehåll och den var därmed inte längre i trafik. Skador som inträffar på grund av en bristfällighet på fordonet anses som uppkomna genom trafik med fordonet. Om skadan beror på en persons, exempel en passagerares, misstag eller feltramp så anses skadan inte vara en följd av trafik med fordonet, då det inte finns något samband mellan skadan och fordonets normala brukande. Det är viktigt att det finns ett orsakssamband mellan skadan och händelsen som orsakat skadan (adekvat kausalitet). Detta märks i fallen FFR 1960:318, där skadan ansågs vara en följd av trafik med fordonet och SkfVN 1955:70, där skadorna inte ansågs som inträffade genom trafik med fordonet.

*FFR 1944:386 (SvJT 1944 rf s.68)*

Fel uppstod i en personbils elektriska ledningar och bilen lämnades vid vägkanten i några dagar. När en lastbil skulle köra om bilen på den smala vägen, körde lastbilen ner i väg diket och skadades. Domstolen ansåg att på grund av omständigheterna i fallet var skadan att ses som uppkommen till följd av trafik med personbilen.

*NJA 1946 s.462 (FFR 1946:211)*

Under en färd med en lastbil, steg föraren efter att ha stannat fordonet upp på flaket för att röra om i grytan till bilens gengasaggregat. När han hoppade ned bredvid lastbilen kolliderade han med en cyklist, som skadades så svårt att hon avled. Skadorna ansågs uppkomna i trafik med lastbilen.

*NJA 1950 s.493 (FFR 1950:150)*

Vid avstigande ur en stillastående buss halkade en person på det nedersta fotsteget, som vid tillfället var snö- och isbelagt. Rätten fann att det fanns ett sådant samband mellan skadornas uppkomst och bussens användande i trafik att skadorna ansågs uppkomna i följd av trafik med bussen, trots att bussen vid olyckstillfället stod stilla. (Jmf SkfVN 1958:19, SkfVN 1962:41, NJA 1974 s.616)

*SkfVN 1954:67*

Under en färd med bil A, blev fordonet stående i en backe på grund av maskinfel. För att förhindra att A kom i rörelse lade föraren en större sten bakom ett av hjulen. När bilen vid ett senare tillfälle bärgades, glömdes stenen att borttagas, vilket resulterade i att bil B skadades när den en stund senare körde på stenen. Nämnden ansåg att skadan på bil B uppkommit i följd av trafik med bil A.

*SkfVN 1955:70*

En traktor kom körandes på en väg. Föraren stannade vid ett par vägbommar och steg ur traktorn för att lyfta upp bommarna, så att han och en mötande bil kunde passera dem. Då den mötande bilen passerade bommarna, föll plötsligt en av dem ned och skadade taket på bilen. Skadan ansågs inte inträffad genom trafik med traktorn.

*FFR 1958:413*

På grund av trafikhinder stannade en buss tillfälligt mellan två hållplatser. Bussföraren öppnade, i strid mot gällande bestämmelser, den främre bussdörren och lät två minderåriga flickor stiga av. Flickorna sprang bakom bussen och därefter ut i körbanan, där en av dem blev påkörd av en bil. Rätten fann att skadan inte uppkommit genom trafik med bussen, då flickorna stigit av den stillastående bussen på en plats som var säker ur trafiksynpunkt, samt att olyckan inträffade på en annan del av körbanan.

*SkfVN 1958:19*

När en varubil stannats för att försäljning skulle äga rum, halkade en kund som stigit upp på fordonets bakhjuls trappsteg och skadades. Skadan ansågs inträffat i följd av trafik med varubilen.

*NJA 1959 s.378 (FFR 1959:72)*

A hade stannat sin bil vid väggkanten för att fylla på vatten i kylaren. Vattnet hämtade han från en bensinstation som låg på motsatt sida av vägen. När han skulle gå och lämna tillbaka vattenkannan, blev han påkörd av en bil när han korsade vägen.

HD ansåg att den omständighet att A var på väg att lämna tillbaka vattenkannan, som han använt för att fylla på vatten i kylaren på sin bil, inte medförde att skadan som A åsamkats kunde anses ha uppkommit i följd av trafik även med A:s bil.

*FFR 1960:318*

Vid en busshållplats blev två kvinnor svårt skadade när de blev påkörda av en buss. Efter de blivit påkörda blev de liggande på gatan en stund. Oro uppstod bland passagerarna på bussen och när en kvinnlig passagerare skulle stiga av bussen, fick hon en chock vid åsynen av de svårt skadade kvinnorna. På grund av chocken blev hon sjukskriven i tolv dagar. Domstolen ansåg att, oavsett om den chock som drabbade kvinnan låg inom ramen för vad som kunde anses normalt vid en sådan upplevelse, det i vart fall inte fanns samband mellan kvinnans skada och vårdslösheten i samband med framförandet av bussen. Skadan ansågs således inte vara uppkommen i följd av trafik med bussen. (Dissens)

*SkfVN 1962:41*

En tankbil stod stilla med avslagen motor. Föraren som befann sig ovanpå tankbilen snavade, eller halkade, och skadades svårt då han föll av fordonet, som saknade skyddsräcken.

Skadan ansågs inte uppkommen i följd av trafik med tankbilen, då det inte ansågs föreligga ett samband mellan tankbilen eller dess handhavande och skadan. (Jmf NJA 1950 s.493, SkfVN 1958:19, NJA 1974 s.616)

*SkfVN 1966:53*

När A körde med sin bil på en huvudled lossnade den ena vindrutetorkaren och föll ner på vägen. A stannade bilen och steg ur för att hämta vindrutetorkaren. Samtidigt kom B körandes från motsatt håll. För att

undvika att kollidera med A, tvingades B göra en gir, vilket medförde att han körde av vägen och hans bil skadades.

Skadorna på B:s bil ansågs inte vara en följd av trafik med A:s bil.

*NJA 1974 s.616*

Å backade ut sin bil ur ett garage. När han steg ur bilen för att stänga garageportarna, halkade han på den isbelagda garageuppfarten och skadade sig.

Rätten ansåg att skadan inte var uppkommen genom trafik med bilen, då den primära orsaken till olyckan varit halkan och att det inte förelåg ett samband mellan olyckan och Å:s beteende som förare av bilen. (Dissens) (Jmf NJA 1950 s.493, SkfVN 1958:19, SkfVN 1962:41)

*SkfVN 1991:5*

När en kvinna på studieresa skulle stiga av en buss i samband med att bussen parkerats, trampade hon fel och ramlade, vilket medförde att hon skadades.

Det förelåg inga bristfälligheter på bussen och motor var avslagen.

Nämnden ansåg att skadehändelsen inte haft något samband med fordonets funktion eller framförande att göra. Skadan ansågs därmed inte uppkommen i följd av trafik med bussen.

#### **4.2.6 Skada orsakad genom mekanisk eller annan direkt påverkan av släpfordon**

Detta avsnitt rör skador som orsakats av fordons släpfordon.

Om ett släpfordon kopplas till ett motordrivet fordon, t.ex. en bil, bedöms hela fordonskombinationen vara ett motordrivet fordon.<sup>105</sup> Detta medför att de regler som gäller för fordonet även gäller för släpfordonet. Om släpet är i rörelse anses skador som uppkommit normalt som uppkomna i följd av trafik. Om släpfordonet står stilla, får ställning tas till om släpfordonet är i trafik eller inte. Släpfordonet bedöms som i trafik om trafikskaderisken fortfarande finns.<sup>106</sup> Om släpfordonet har parkerats lagenligt anses det, precis som en lagenligt parkerad bil, inte vara i trafik. Men om släpfordonet har parkerats olagligt anses det fortfarande vara i trafik. Det ska även finnas adekvat kausalitet mellan släpfordonet och skadan, för att skadan ska ha inträffat genom trafik med motorfordon.

*NJA 1932 s.84*

När N körde upp för en backe, stannade plötsligt motorn på lastbilen. För att hindra att lastbilen och släpet gled ner för backen på grund av det hala väglaget, styrde N in lastbils ekipaget åt sidan, vilket medförde att lastbilen

---

<sup>105</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.14.

<sup>106</sup> Holmbom, *Skada i följd av trafik*, examensarbete, Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001, s.32.

och släpet hindrade all annan trafik på vägen. För att bereda möjlighet för andra fordon att passera lastbilen kopplade N loss släpet från lastbilen med avsikt att föra det till vägens ena sida. När N förlorade fotfästet gled släpvagnen ner för backen och kolliderade med B.

Rätten ansåg att skadorna uppkommit i följd med trafik med lastbilen, med hänsyn till olyckans förlopp.

*SkfVN 1953:33*

På grund av ett fel hade släpet till en traktor kopplats ifrån traktorn och lämnats vid sidan av en väg. Ungefär 1½ timme senare sammanstötte en bil med släpet och bilen skadades.

Nämnden ansåg att skadan på bilen inträffat genom trafik med traktorn. (Dissens)

*SkfVN 1954:118*

En traktor hade dragit upp ett släp på en lastkaj och släpet hade sedan kopplats loss från traktorn. På grund av försummad klotsning, kom släpet i rörelse efter cirka 15 minuter och kolliderade med en parkerad bil, som skadades.

Skadan på bilen ansågs inträffad i följd av trafik med traktorn. (Dissens) (Jmf SkfVN 1957:33, SkfVN 1958:33)

*SkfVN 1957:33*

Från ett trafikförsäkringspliktigt dragfordon hade ett släp kopplats loss. Flera timmar senare kom släpet i rörelse och orsakade skador på annans egendom.

Skadorna som släpet orsakat ansågs av nämnden uppkomna genom trafik med släpet. (Dissens). (Jmf SkfVN 1954:118, SkfVN 1958:33)

*SkfVN 1958:33*

Med hjälp av ett dragfordon hade ett släp backats intill en lastbrygga och sedan kopplats loss från dragfordonet. Till följd av att bromsen inte dragits åt ordentligt kom släpet i rullning, vilket resulterade i att en truck, som från lastbryggan skulle köras ut på släpet, föll ner och skadades.

Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med dragbilen. (Dissens) (Jmf SkfVN 1954:118, SkfVN 1957:33)

*SkfVN 1966:9*

En förare av en traktor med släpkärra, parkerade släpkärran på en gata med avsikt att hämta släpet nästa morgon. Med traktorn körde han sedan hem till sin bostad och parkerade traktorn där. På kvällen sammanstötte en skåpbil med den parkerade släpkärran och bilens förare skadades.

Nämnden ansåg att skadan uppkommit genom trafik med traktorn.

#### 4.2.7 Skada uppkommen i samband med eller i anslutning till bogsering eller medelst motorfordon

Detta kapitel behandlar skador som skett i samband med eller i anslutning till bogsering eller medelst motorfordon.

Vid bogsering gäller samma regler som för vanlig körning med fordon. Om ett släp eller en järnvägsvagn kopplas till ett dragfordon behandlas hela fordonskombinationen som en enhet.<sup>107</sup> Om bilen eller fordonet står stilla, får ställning tas till om bilen är i trafik eller inte. Om fordonet eller släpfordonet parkerats får ställning tas till om det är en lagenlig parkering eller inte. Även trafikskaderisken ska beaktas. I SkfVN 1951:33 hade järnvägsvagnar flyttats längs ett stickspår med hjälp av en bil. Efter förflyttningen kom järnvägsvagnarna att blockera ett järnvägsspår (de hade parkerats olagligt) och då bil och släpfordon behandlas som en fordonskombination, ansågs skadorna som inträffade genom trafik med bilen (dragfordonet).

*FFR 1944:101 (NJA 1944 not B 217)*

Vid möte mellan en lastbil (A) och en tankbil (B) på en smal väg, kom tankbilens ena hjulpar så långt åt sidan att den körde ned i vägdiket med hjulparet och kunde inte komma upp på vägen igen. För att få upp tankbilen sköt lastbilen på tankbilen bakifrån samtidigt som B:s förare försökte köra tankbilen framåt. För att hjälpa till skulle en trästång placeras mellan bilarnas underrede. En förbipasserande person skulle anbringa stångens ena ände mot tankbilen och släppa stången först när lastbilen kommit så nära att stången, med den andra änden, fått fäste mot lastbilen. Under försöket att få upp tankbilen skadades torparen så svårt att han senare avled.

HD ansåg att skadorna inte uppkommit i följd av trafik med tankbilen, då den under försöket att få upp den på vägen förblivit stillastående eller i vart fall inte rört sig i riktning mot torparen. (Två justitieråd var skiljaktiga i fråga om motiveringen)

*SkfVN 1951:33*

Med hjälp av en bil förflyttades några järnvägsvagnar längs ett stickspår. Järnvägsvagnarna kom att blockera huvudspåret, vilket inte uppmärksammades. Dagen efter kolliderade ett tåg, som kom körandes på huvudspåret, med vagnarna och skador uppkom på tåget. Nämnden ansåg att skadorna inträffat genom trafik med bilen. (Dissens)

*SkfVN 1952:6*

Genom bogsering efter en bil, förflyttades några järnvägsvagnar. Järnvägsvagnarna kopplades sedan loss från bilen, som avlägsnade sig. På

---

<sup>107</sup> Werner och Jonsson, *Motorfordonsförsäkring- lagstiftning*, Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl., 1994, s.14.

grund av att marken som vagnarna var parkerade på lutade, rullade vagnarna tillbaka, vilket resulterade i att skador uppkom på annans egendom. Skadorna ansågs uppkomna genom trafik med bilen.

*SkfVN 1955:47*

När en färdiglastad järnvägsvagn skulle flyttas undan, sköts den igång med hjälp av en bil. Vagnen som därefter inte kunde stoppas i tid, kolliderade med ett flertal bilar som skadades. Skadorna på bilarna ansågs uppkomna i följd av trafik med den första bilen.

*SkfVN 1955:76*

När en lastbil som kört nedför ett stup skulle vinschas upp av en stillastående bärgningsbil, fastnade lastbilens underrede i marken, vilket resulterade i att underredet delvis slets bort. Nämnden ansåg att skadorna på lastbilen inte inträffat genom trafik med bärgningsbilen.

#### **4.2.8 Skada orsakad av särskild på motorfordon anbragt eller till sådant fordon kopplad maskinell anordning**

Detta kapitel rör skador som anordningar som kopplats till ett fordon orsakar.

Många av fordonen i rättsfallen är att anse som motorredskap och motorredskap anses som ett motorfordon, vilket medför att regler som gäller för bilar och motorcyklar, även gäller för motorredskap. Skador som uppstår då något läcker eller sprids från fordonet anses som uppkomna genom trafik med fordonet, (ex. SkfVN 1957:4) eller motorredskapet (ex. SkfVN 1967:17). Rörelserекvisitet kan vara lite svårt att uppnå för motorredskap, då dessa för det mesta står stilla. Enligt förarbetena till trafikskadelagen anses ett motorredskap vara i rörelse då redskapets hjul eller motsvarande rör sig i någon riktning. Exempelvis ska skador som en mobilkran orsakar i samband med att den utför ett lyft anses som uppkomna i trafik med kranen. Men om ett stationärt motorredskap orsakar en skada anses denna skada inte som uppkommen genom trafik med fordonet. Exempelvis om en processmaskin som står uppställd på en skogsarbetsplats under sitt arbete orsakar en personskada anses inte skadan vara en trafikskada. Detsamma gäller om en grävmaskin under grävning råkar stöta till en person så att denna skadas. Men om en traktor välter på grund av terrängens lutning, så anses skadorna som uppkommer vara trafikskador.<sup>108</sup>

*SkfVN 1957:4*

Från en lastbil sprids tjära ut på en väg. Spridningsaggregatet var kopplat till en handspridare, som sköttes av en arbetare som gick vid sidan av fordonet.

---

<sup>108</sup> SOU 1974:87 s.264.

Vid arbetet skadades en förbipasserande bils lackering, av den utsprutande asfalttjäran.  
Skadan på bilen ansågs uppkommen i följd av trafik med lastbilen. (Dissens)

*SkfVN 1957:49*

Ett släp till en traktor var försedd med en hydraulisk tippanordning som drevs av traktorns motor. För att kunna reparera ett fel som uppstått under släpets flak, satte traktorns förare tippanordningens drivaxel i långsam rotation, så att flaket fixerades i upplyft läge. När föraren skulle stiga ner från förarplatsen, fastnade hans byxben i den oskyddade transformationsaxeln och han skadades.

Nämnden ansåg att skadan inte inträffat genom trafik med traktorn.

*SkfVN 1959:8*

En traktor var försedd med en grävskopa. När fordonet användes för lastning av jord på en lastbil, kom grävskopan för nära lastbilen och skadade denna. Skadan på lastbilen ansågs uppkommen genom trafik med traktorn. (Jmf SkfVN 1960:6)

*SkfVN 1959:37*

En traktorägare (A) hjälpte en granne (B) i dennes skördearbete. Efter arbetet åkte B med på traktorn. För att underlätta B:s nedstigning från traktorn, sänkte A det till traktorn kopplade aggregatet, vilket manövrerades genom traktorns hydrauliska lyft. Grannen som höll i aggregatet klämdes och skadades, då aggregatet verkade som en kniptång.

Skadan ansågs uppkommen genom trafik med traktorn.

*SkfVN 1960:6*

Ett grävaggregat, som drevs från traktorns kraftuttag, hade kopplats till en traktor. För att traktorn skulle kunna verka som motvikt till grävskopan, skulle aggregatets stödben vara nedfällt under grävning. Under ett grävningsarbete, då traktorn således stod still, träffade grävskopan en jordkabel som skadades.

Skadan ansågs inte uppkommen i följd av trafik med traktorn. (Jmf SkfVN 1959:8)

*SkfVN 1967:17*

När girlanger, som var uppsatta över en gata skulle tas ner, användes en lastbil som hade en hydraulisk kran monterad på flaket. På kranen var en arbetskorg monterad som sköttes av lastbilsföraren. När lastbilsföraren vid ett tillfälle manövrerade korgen, lossnade korgen och den arbetare som befann sig i korgen föll ned till marken och dödades.

Skadan ansågs av nämnden uppkommen i trafik med lastbilen. (Dissens)



#### 4.2.9 Skada uppkommen i samband med lastning eller lossning

I detta avsnitt behandlas skador som uppkommit i samband med lastning på och lossning från ett motorfordon eller ett släpfordon.

Om skadan som uppkommit inte har haft något samband med fordonets normala användande är den inte uppkommen genom trafik med fordonet.

Skador som lasten orsakar, utan ett direkt samband till fordonet, anses normalt inte vara skador till följd av trafik med fordonet. Detsamma gäller när något ska lossas eller lastas från ett fordon och fordonet står stilla.<sup>109</sup>

Detta gäller även om fordonets motor är påslagen. I NJA 1961 s.282, när stenblock lastades på en lastbil trampade en arbetare på ett spik i en plankbit som låg på flaket. Plankorna medfördes på flaket för att läggas under stenblocken. HD ansåg att plankorna medfördes huvudsakligen för att underlätta lastning och lossning av stenblocken. För varje block som lastades valdes lämpliga plankor ut. Plankorna var därmed inte ägnade eller anbragta för mera stadigvarande bruk på lastbilen. Skadan var därmed inte en följd av trafik med lastbilen, då de på grund av deras tillfälliga användning inte kunde betraktas som anordning tillhörande lastbilen. Detta fall visar att saker som tillförts ett fordon för tillfälligt brukande inte anses tillhöra fordonets utrustning och skador som dessa saker orsakar har inte inträffat i följd av trafik med fordonet. Skador som inte har ett samband med fordonets brukande för sitt ändamål, anses inte som skador till följd av trafik med fordonet.

##### *SkfVN 1947:72*

En tankbil levererade olja till en fastighet och avtappningen skedde med hjälp av fordonets motor. Ett ventilfel resulterade i att fastighetens gårdsplan blev nedfläckt av läckande olja.

Nämnden ansåg att skadan inte inträffat genom trafik med fordonet. (Jmf SkfVN 1971:104, SkfVN 1963:30, SkfVN 1968:32)

##### *FFR 1948:299 (SvJT 1949 rf s.265)*

När ved skulle tippas från ett lastbilsflak med en av bilens motor driven anordning, träffades en förbipasserande kvinna av vedträ som föll ur ett vedlass.

Domstolen ansåg att hennes skador inträffat i följd av trafik med lastbilen, då tippningen som utfördes med hjälp av drivkraft från fordonets motor, utgjorde ett led i lastbilens användande i trafik.

---

<sup>109</sup> Märk dock fallet FFR 1943:235 (under 4.1.3), där en ko skulle lastas på en lastbil som var uppställd på djurägarens gårdsplan,. Djurägaren skadades och rätten ansåg, med hänsyn till omständigheterna i målet, att skadan uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1948:58*

En lastbil transporterade bildäck på flaket. Vid avlastning för hand av bildäcken, kom ett av däcken i rullning och skadade en fotgängare. Nämnden ansåg att skadan inte uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1948:73*

En tankbil skulle leverera olja till en fastighet. Vid avtappningen lades slangen tvärs över gatan, vilket resulterade i att en fotgängare som passerade fordonet snavade på slangen och skadade sig. Skadan ansågs inte inträffad genom trafik med tankbilen.

*SkfVN 1953:34*

En lastbil var försedd med en vinschanordning som drevs av lastbilens motor. Under lastning av timmer på lastbilen råkade lastbilsföraren trycka ned den spak som styrde vinschen, vilket resulterade i att en stock som var under upphissning, sjönk ned och skadade en man. Nämnden ansåg att skadan inte uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1956:18*

En lastbil var försedd med en lyftkran. Under lastning av gods på lastbilen fattade en person som hjälpte till med lastningen, tag i det upphissade godset för att skjuta in det överflaket, vilket resulterade i att spärranordningen till kransspelet sattes ur spel och godset gled ner och skadade en person. Skadan ansågs inte uppkommen i följd av trafik med lastbilen.

*SkfVN 1958:9*

Från en stillastående lastbil tippades betongbruk under ett vägarbete. Under arbetet stänkte bruk upp på en passerande bil och skadade lackeringen. Skadan ansågs inte inträffad genom trafik med lastbilen.

*NJA 1961 s.282 (FFR 1961:30)*

När stenblock lastades på en lastbil trampade en arbetare på ett spik i en plankbit som låg på flaket. Plankorna medfördes på flaket för att läggas under stenblocken.

HD ansåg att plankorna medfördes huvudsakligen för att underlätta lastning och lossning av stenblocken. För varje block som lastades valdes lämpliga plankor ut. Plankorna var därmed inte ägnade eller anbragta för mera stadigvarande bruk på lastbilen. Skadan var därmed inte en följd av trafik med lastbilen, då de på grund av deras tillfälliga användning inte kunde betraktas som anordning tillhörande lastbilen.

*FFR 1961:291*

När några arbetare lossade timmerstockar från en lastbil, som stod still och vars motorkraft inte utnyttjades, föll några stockar mot en person som skadades.

Rätten fann att skadan inte var en följd av trafik med lastbilen, då skadan inte haft sin grund i bilens funktion vilket medförde att det saknades samband mellan lossningen av timret och trafiken med lastbilen.

*SkfVN 1963:30*

En tankbil skulle leverera olja till en villafastighet, vars garageuppfart var mycket brant. Föraren av tankbilen backade upp fordonet mot villafastigheten och på grund av lutningen på uppfarten kom lastbilen att luta kraftigt framåt. När föraren öppnade oljeventilerna medförde garageuppfartens kraftiga lutning att olja strömmade ut från tankarna och ned på uppfartens asfaltbeläggning som skadades.

Skadan på asfalten ansågs inte uppkommen i följd av trafik med tankbilen. (Jmf SkfVN 1971:104, SkfVN 1947:72, SkfVN 1968:32)

*SkfVN 1968:32*

Till en villa levererades olja med en tankbil. När villans oljetank var full, stängde föraren av pistolventilen, vilket ledde till att trycket av okänd anledning blev så stort att slangen lossnade från ventilen. Olja strömmade ut och skadade fastigheten.

Nämnden ansåg att skadan på fastigheten inte uppkommit genom trafik med tankbilen. (Dissens)(Jmf SkfVN 1971:104, SkfVN 1947:72, SkfVN1963:30)

*SkfVN 1972:3*

När en ägare av en personbil kopplade loss ett släp som var kopplat till bilen, tippade släpet bakåt, vilket resulterade i att en person som hjälpte bilägaren skadades av släpets last.

Skadan ansågs uppkommen i följd av trafik med bilen.

#### **4.2.10 Skada orsakad av last i annat fall än i samband med lastning eller lossning**

Detta avsnitt behandlar skador som orsakats av motorfordons eller släpfordons last, då det inte sker i samband med lastning eller lossning. Här har orsakssambandet mellan skadan och fordonet samt tidsintervallet mellan handlingen och skadan betydelse. Om någonting faller av från ett fordon ett fordonets last eller ett släpfordonets last, så anses skadorna som huvudregel inte vara en följd av trafik med fordonet. NJA 1946 s.205 är dock ett undantag från detta.<sup>110</sup>

*NJA 1946 s.205 (FFR 1946:100)*

Till en personbil hade en släpvagn kopplats och på släpet låg några vattenledningsrör. När bilen framfördes över en bro föll rören ned på bron

---

<sup>110</sup> Jag har tyvärr inte kunnat finna några skäl till varför skadorna i detta fall bedömdes som uppkomna genom trafik med bilen.

och spärrade vägen. En stund senare körde en cyklist på rören, vilket resulterade i att han föll av cykeln och skadades.

Domstolen fann, med hänsyn till olyckans händelseförlopp, att skadan uppkommit i följd av trafik med bilen.

*SkfVN 1956:28*

Till en traktor hade ett släp kopplats, på vilket gödsel transporterades. Under transportererna korsade ekipaget en väg ett flertal gånger, vilket medförde att vägbanan blev belagd med en hal massa av gödsel och lera som fastnat på hjulen. När en bil senare kom körande på vägen, råkade bilen i sladd och skadades när den sammanstötte med ett träd.

Skadan på bilen ansågs inte vara en följd av trafik med traktorn.

*SkfVN 1960:34*

Med hjälp av en lastbil spreds grus ut på en enskild väg. Under arbetet råkade lastbilens förare tippa flaket för häftigt, vilket medförde att en 35 cm hög och 130 cm lång grushög bildades över hela vägbanans bredd. Föraren uppmärksammade grushögen först när han var på hemväg, men han vidtog inga åtgärder för att jämna ut grushögen. En stund senare körde en personbil, som kom körandes på vägen, i diket på grund av grushögen. Skadan på bilen ansågs inte uppkommen genom trafik med lastbilen. (Jmf SkfVN 1964:31)

*SkfVN 1960:41*

En person åkte med som passagerare i en bil. Under färden fick personen tjära på sin kappa. Tjäran kom från en balatumatta, som några dagar tidigare fraktats med bilen.

Nämnden ansåg att skadorna på kappan inte var uppkomna till följd av trafik med bilen.

*FFR 1963:189 (NJA 1963 not C 128)*

När en lastbil med färgburkar körde på en väg genom betesmark föll en trähäck, på vilken färgburkarna var lastade, omkull på flaket. Locket på några av burkarna öppnades och färg rann ut på flaket och ned på marken. Föraren stannade och skrapade ner återstoden av färgen på marken och lät den ligga kvar. En tid senare blev ett par kor, som betat på marken, sjuka och fick slaktas.

Domstolen ansåg att skadan inte var en följd av trafik med lastbilen, då samband mellan lastbilens framförande på vägen genom betesmarken och kornas förgiftning flera veckor senare, saknades.<sup>111</sup>

*SkfVN 1964:31*

Vid ett vägarbete skulle grus från en lastbil tippas ut på vägen och sedan direkt jämnas ut av en väghyvel. Vid olyckstillfället hade grus tippats ut på vägen trots att väghyveln inte var på plats, vilket resulterade i att en grushög blev liggande på vägbanan. När en förare av en personbil skulle passera

---

<sup>111</sup> Detta fall berör adekvat kausalitet, jämför 4.1.2.

vägarbetsplatsen, upptäckte han på grund av ett möte, grushögen för sent och körde upp i den.

Skadorna på bilen ansågs inte inträffade genom trafik med lastbilen. (Jmf SkfVN 1960:34)

*SkfVN 1988:11*

När en traktor skulle köra från en gödselstack till en åker, körde han ett stycke på en allmän väg. Under färden lossade gödsel från traktorns däck och hamnade på vägbanan. Någon timme senare kom en motorcyklist körande på vägen. Den utspillda gödseln fastnade på motorcykelns däck, vilket medförde att motorcykeln körde av vägen.

Nämnden ansåg att skadan inte uppkommit i följd av trafik med traktorn.

### **4.3 Sammanfattning av hur uttrycket skada till följd av trafik har tolkats i rättstillämpningen**

Skada till följd av fordon i trafik har ansetts föreligga vid ett stort antal tillfällen och situationer. I föregående kapitel har en redogörelse getts för några av de fall som avgjorts i domstolar och nämnder.

I kapitel 4.2.1 och 4.2.2 gavs en redogörelse för rättsfall och avgöranden där fordonet varit i rörelse då skadan uppkom. Kapitel 4.2.3- 4.2.5 behandlade skador som inträffat då fordonet varit stillastående. Skador som orsakats av släpfordon utvecklades i kapitel 4.2.6. Avsnittet 4.2.7 gavs en redogörelse för skador som inträffat i samband med bogsering eller med hjälp av ett fordon. Kapitel 4.2.8 berördes bland annat motorredskap. I kapitel 4.2.9 behandlades skador som uppkommit i samband med lastning eller lossning från ett motorfordon eller ett släp. Det avslutande kapitlet, 4.2.10, berörde skador som orsakats av ett fordons last, i annat fall än i samband med lastning och lossning.

Trots att det inte finns några klara och enkla regler för när en skada anses vara en följd av trafik har några riktlinjer uppkommit genom rättspraxis under åren.

#### **4.3.1 I trafik och fordonets ändamål**

Ett fordon är i trafik när fordonet kommit i rörelse eller när fordonets motorkraft utnyttjas, vid exempelvis lastning eller lossning. Skador som sker när ett fordon är i rörelse anses normalt som inträffade genom trafik med fordonet.<sup>112</sup> För att trafikskadeersättning ska utgå krävs det att fordonet var "i trafik" vid skadetillfället. Skada till följd av trafik anses även föreligga om

---

<sup>112</sup> Strömbeck, Boëthius, Hellström m.fl., *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikskador*, 5:e uppl., Stockholm, 1999, s.37.

ett fordon har parkerats olämpligt/olagligt, exempelvis i bakkrön eller i en skymd kurva och någon kör på det.

Under vissa omständigheter, exempelvis en öppen bildörr eller en felparkering, kan ett fordon anses vara i trafik trots att fordonet är helt stillastående (med motorn avslagen), skadan ska dock ha inträffat i samband med bilens användning för sitt ändamål (normalt brukande av fordonet).<sup>113</sup> Om fordonet är lagenligt parkerat anses det som taget ur trafik, trafikskaderisken finns inte längre. Fordonet behandlas då som vilket föremål som helst, t.ex. en lyktstolpe eller ett staket.

Skador som sker då en färd ska påbörjas eller avslutas anses normalt som uppkomna till följd av trafik med fordonet. Om skadan exempelvis uppkommit när bildörren öppnats efter parkering anses skadan vara en följd av trafik med fordonet. Detta kan ses i exempelvis NJA 1934 s. 355, där föraren av en bil stannade bilen vid väggkanten och sedan plötsligt öppnade bildörren, varvid en cyklist skadades. Skadorna ansågs som uppkomna genom trafik med motorfordon. Men i SkfVN 1952:95, där en person skadades när en bildörr öppnades inne på en verkstad, ansågs skadan inte vara en följd av trafik med fordonet då bilen vid tillfället inte brukades för sitt normala ändamål. När det gäller skador som uppkommit på en verkstad, måste fordonets motor vara igång vid skadetillfället, för att skadan ska anses som uppkommen genom trafik med fordonet.<sup>114</sup> Detta gäller även om fordonet var i rörelse. Bilar som befinner sig på en verkstad anses som tagna ur trafik. Det som är avgörande är om skadan har uppkommit i samband med fordonets användning för sitt ändamål.<sup>115</sup>

### 4.3.2 Faregrad och trafikskaderisk

Vid skador i garage (exempelvis NJA 1949 s. 195 och 1962 s. 172) spelar inte ordet "trafik" i lagtexten någon självständig roll. Även fall där någon hoppat från ett lastbilsflak (t.ex. NJA 1946 s. 462) eller öppnat en bildörr (t.ex. NJA 1956 s. 773), har "fångats in", trots att handlingarna i stort sett inte innebär någon fara som är utmärkande just för brukandet av fordon. Detta visar att tillämpningen ibland går längre än vad som syftades när lagen skapades. Men utvecklingen har visat att det inte är något hinder att även mindre långtgående risker, som kan öka i samband med fordonskörning, fångas in. Detta bör ha ett samband med den ökade faregrad som användandet av motorfordon innebär. Trafikskadeersättning har utgetts när någon har öppnat en bildörr i en trafiksituation, men inte när en dörr öppnats inne i ett garage eller på ett garageplan. Skillnaden har förklarats med att

---

<sup>113</sup> Prop. 1975/76:15 s.21 och Ekstedt, *Skadeståndsrätt*, IFU utbildnings AB, 8:e uppl., 2001, s.81.

<sup>114</sup> Holmbom, *Skada i följd av trafik*, examensarbete, Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001, s.9 och 10.

<sup>115</sup> Prop. 1975/76:15 s.21 och Nordenson, *Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen*, Stockholm, 1977, s.17.

öppnandet av en bildörr normalt sett medför större risker ute i trafiken än vid/i ett garage.<sup>116</sup> Trafikskaderisken för fordon anses ha upphört när bilen befinner sig i ett garage.

### **4.3.3 Adekvat kausalitet**

För att en skada ska anses som ersättningsgill måste det föreligga adekvat kausalitet mellan handlingen som orsakat skadan och skadan. Med detta menas att skadan inte får vara en slumpmässig följd av handlingen samt att skadan ska ligga i farans riktning. För att en skada ska anses som uppkommen genom motorfordonstrafik, får det inte heller gå för lång tid mellan handlingen och skadan.

---

<sup>116</sup> Agell, *Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund*, Festskrift till Kurt Grönfors, Nordstedts Juridikförlag, Stockholm, 1991, s.11-15.

## 5 Avslutning

Uppsatsen har behandlat hur uttrycket "skada till följd av fordon i trafik", har tolkats i rättstillämningen och i trafikskadelagens förarbeten samt i doktrinen.

Grunden till TSL skapades för nästan hundra år sedan, då den första lagen om ersättning för trafikskador antogs (1906). I BAL från 1916 utvecklades ersättningssystemet vid trafikskador och det är intressant att notera att BAL gällde fram till 1976, då TSL antogs. BAL var ett modernt lagverk och många av dess regler och bestämmelser fördes oförändrade över till TSL. TSL bygger på att bilisterna har ett "no-fault"-ansvar. Detta innebär att det räcker att ett fordon åstadkommit en skada för att fordonets ägare blir ersättningsskyldig. Ersättningsansvar kan således uppkomma trots att fordonet har framförts helt klanderfritt.

Trafikskador är ett ämne som hela tiden berör oss. Varje dag sker det trafikolyckor som för all framtid förändrar människors liv. Vi har ett behov av att känna oss trygga, att vi kan få ersättning, ekonomisk kompensation, om vi eller vår egendom skadas.

Försäkringar kan tecknas för de flesta situationer och skador. I Sverige ska en trafikförsäkring tecknas på alla trafikförsäkringspliktiga fordon. Denna försäkring medför att en skadelidande snabbt och lätt kan få ersättning (trafikskadeersättning) om han är berättigad till det. Trafikförsäkringen ersätter bland annat personskada på förare, passagerare och utomstående. Genom den nya ändringen i skadeståndslagen kan även anhöriga till en dödad person få ersättning för sitt lidande. Denna regel gäller bara om personen avlidit. Om en person skadas allvarligt, exempelvis totalförklaras, eller ligger väldigt allvarligt skadad en längre tid, ger regeln ingen rätt till ersättning för de anhöriga. Dock kan ersättning i enskilda fall utbetalas då en anhörig har skadats allvarligt. Trafikförsäkringen ersätter även saksador på annans egendom samt skador som drabbar fordonsägaren vid obehörigt brukande. För att få ersättning för egna saksador, exempelvis plåtskador på bilen, kan en halv- eller helförsäkring tecknas.

För att trafikskadeersättning ska utgå krävs som huvudregel att fordonet var i trafik vid skadetillfället. Ett fordon anses normalt vara i trafik när fordonet kommit i rörelse, oavsett om fordonets motorkraft utnyttjas eller inte. Skador som sker när ett fordon är i rörelse anses vanligtvis som inträffade genom trafik med fordonet.

Under vissa omständigheter kan ett fordon anses vara i trafik trots att fordonet är helt stillastående (med motorn avslagen), skadan ska då ha inträffat i samband med bilens användning för sitt ändamål.

Som framgår av uppsatsen finns det en stor mängd rättsfall och nämndavgöranden på området. De här i uppsatsen redovisade fallen härrör



både från HD och olika nämnder. HD:s avgörande har prejudikatverkan, men om det finns skäl så behöver underliggande instanser inte följa HD:s bedömning. Detta medför att det ibland förekommer fall som säger emot varandra. Liknande/samma skador kan tolkas olika av HD och nämnderna. Detta resulterar i att reglerna blir otydliga och oklara. I rättspraxis har uttrycket skada genom fordonstrafik tolkats relativt vidsträckt och efter studier över de i uppsatsen behandlade rättsfallen och avgörandena, tycks det som om uttrycket även har tolkats alltmer extensivt, så att även fall som ligger i "gråzonen" har kommit att anses som skador till följd av trafik med motorfordon. En tänkbar förklaring till detta kan vara att domstolarna, nämnderna och försäkringsbolagen vid oklara fall, hellre lämnar ut ersättning än låter en skadelidande bli utan ersättning. Detta kan bero på en förändring i samhället angående skador och ersättning för skador. Det blir alltmer vanligt att människor tecknar försäkringar för att kunna få ersättning för skador som kan uppkomma. Bolagens "vänliga" inställning i oklara fall gäller dock inte alltid. Det har idag blivit allt vanligare med försäkringsbedrägerier. Detta medför att konstiga, oklara och suspekta skadefall studeras och undersöks mera noggrant jämfört med solklara skadefall som försäkringen ska täcka.

Nuförtiden så är det få fall som kommer upp till domstol för avgörande. Detta beror på att många av de äldre fallen fortfarande är tillämpliga, trots att många av dem är över femtio år gamla. Frågorna är med andra ord redan avgjorda och det finns riktlinjer som kan användas vid reglering av en skada.

Jag anser att trafikskadelagen är en bra lag. TSL stadgar att alla motorfordon i Sverige, med vissa undantag, ska ha en trafikförsäkring. Detta medför att personer som drabbas av person- och/eller saksador har en stor möjlighet att få ersättning för sina skador. Många olika typer av skador är ersättningsgilla enligt trafikskadelagen och för att kunna få ersättning för andra skador kan tilläggsförsäkringar tecknas. Detta gör att alla människor är tillförsäkrade ett grundläggande skydd för skador som de kan drabbas av. Vill personerna även ha ett skydd för andra skador och de anser att de har råd med det, kan exempelvis en halv- eller helförsäkring tecknas. Fördelen med försäkringar är att istället för att drabbas av en stor skadeutgift eller ersättningsskyldighet vid ett tillfälle, så kan årligen en mindre summa betalas till ett försäkringsbolag som därmed åtar sig skyldigheten att utge ersättning både för skador som försäkringshavaren drabbas av och som han orsakar. En annan fördel är att försäkringshavaren är täckt för skador redan från försäkringens teckningsdag.

För hundra år sedan så förflyttade människor sig inte över så stora områden, vi hade inte resurserna till det och vi behövde det inte. Idag har bilen blivit en del av vår vardag. Vi förflyttar oss över stora sträckor och områden. Vi använder bilen för att spara tid och vi anser att bilen är en nödvändig del i dagens samhälle. Under hela 1900- talet har motorfordonstrafiken ökat på våra vägar och trafiken och antalet motorfordon kommer att öka även i

framtiden. Det ökade antal fordon i vår närhet kommer, trots alla försiktighetsåtgärder, att medföra att antalet olyckor och skador ökar. För att underlätta regleringen av skadorna och möjligheterna till ersättning så borde reglerna preciseras. Det kan vara svårt att ge en kortfattad definition och innebörd av begreppet, men reglerna borde kunna preciseras mer jämfört med dagens läge. Många handlingar har "fångats in", trots att handlingarna i stort sett inte innebär någon fara som är utmärkande just för brukandet av fordon. Detta visar att tillämpningen ibland går längre än vad som syftades när lagen skapades. Men utvecklingen har visat att det inte är något hinder att även mindre långtgående risker, som kan öka i samband med fordonskörning, fångas in. Detta bör ha ett samband med den ökade faregrad som användandet av motorfordon innebär. Det relativt oklara rättsläget kan leda till rättsosäkerhet. Å ena sidan kan det vara svårt eller omöjligt att stifta en lag eller precisera en regel, så att alla tänkbara skador omfattas. Dessutom så ska inte alla trafikskador omfattas av TSL. Endast skador som uppkommit genom trafik med motordrivet fordon ska ersättas ur trafikförsäkringen. Men å andra sidan så sker det varje år nya typer av skador som inte blivit behandlade tidigare. Ett exempel på detta är whiplash-skador. Några skadelidande får ersättning för dessa skador ur trafikförsäkringen, medan andra skadelidande inte får det. Detta medför att samma skada behandlas olika, beroende på försäkringsbolagens skadehandläggare och hans/hennes humör, utbildning och generositet. I framtiden kommer säkerligen nya skador att ske och om inte reglerna förtydligas kan det leda till att människor är utlämnade till skadehandläggarens utbildning, humör etc. vid skaderegleringen. Alla människor kan ha en "dålig dag", men en skadelidandes möjlighet till att få ersättning för sina skador ska inte vara beroende på humöret hos skaderegleraren eller hur bra/dåligt utbildad han/hon är.

Ett problem med litteraturen är att den ibland är lite föråldrad. Många av böckerna skrevs för 10-20 år sedan och trots att TSL är baserad på äldre lagar och att litteraturen som behandlar de äldre lagarna fortfarande är tillämplig och relevant, så har det skett en enorm utveckling inom trafik- och trafikskadeområdet. De modernare böckerna hänvisar till de äldre böckerna och dessa behandlar inte dagens situation. Under de senaste tio åren så har det kommit ut nya skrifter som behandlar trafikskador och ersättning för trafikskador, men dessa omfattar oftast inte hela området. De är oftast korta "introduktioner" till trafikskaderätten. På trafikskadeområdet behövs det en nyskriven bok som tar upp dagens trafik- och trafikskadesituation, hur reglerna i TSL ska tolkas med beaktande av dagens biltrafik och de nya typer av skador som uppkommer till följd av motorfordonstrafik (exempelvis whiplash-skador).

# Käll- och litteraturförteckning

## Offentligt tryck

Prop. 1975/76:15	Förslag till trafikskadelag
Prop. 2000/01:68	Ersättning för ideell skada
Prop. 2000/01:95	Lag om vägtrafikregister, m.m.
SOU 1974:87	Trafikskadeersättning- betänkande av trafikskadeutredningen
SOU 1998:162	Vägtrafikregistrering

## Litteratur

Agell, Anders	Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämkningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Nordstedts Juridikförlag, Stockholm, 1991
Berglund, Tommy och Runwall, Lars	Motorfordonsförsäkring- villkor och skadereglering, IFU, 1:uppl, 1994
Hellner, Jan	Försäkringsrätt, 2:a uppl. (faksimilupplagan), Stockholm, 1994,
Hellner, Jan	Skadeståndsrätt, 5:e uppl., Stockholm, 1999
Hellner, Jan och Johansson, Svante	Skadeståndsrätt, 6:e uppl., Göteborg, 2000
Nordenson, Ulf, K.	Trafikskadeersättning- kommentar till trafiklagstiftningen, Stockholm, 1977
Roos, Carl, Martin	Ersättningsrätt och ersättningsssystem, Stockholm, 1990

Strömbeck, Erland,  
Boëthius, Per,  
Hellström, Erland,  
Kåhre, Björn,  
Olsson, Gunnar,  
Werner, Rolf

Trafikskadelagen och andra ersättningsystem  
vid trafikskador, 5:e uppl., Stockholm, 1999

Werner, Rolf och  
Jonsson, Bengt

Motorfordonsförsäkring- lagstiftning,  
Trafikförsäkringsföreningen, IFU, 9:e uppl.,  
1994

## Artiklar och examensarbeten

Dufwa, Bill W.

Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden,  
Svensk Juristtidning, 1979, s.401

Engströmer, Thore

Ny lagstiftning om ansvarighet för  
automobilskada, Svensk Juristtidning, 1916,  
s.189

Hellner, Jan

Medverkan till skada vid strikt ansvar,  
Juristtidningen , 91/92, s.252

Holmbom, Christine

Skada i följd av trafik, examensarbete, Juridiska  
fakulteten vid Lunds Universitet, HT 2001

Stenbeck, E.

Ny lagstiftning rörande skadestånd vid  
automobilsammanstötningar, Svensk  
Juristtidning, 1934, s.247

# Rättsfallsförteckning

## NJA

NJA 1932 s.84  
NJÄ 1934 s.355  
NJÄ 1938 s.408  
NJÄ 1942 s.437  
NJÄ 1942 s.555  
NJÄ 1943 s.431 I  
NJÄ 1943 s.431 II  
NJÄ 1943 s.486  
NJÄ 1944 s.54  
NJÄ 1944 s.203  
NJÄ 1944 not A 17  
NJÄ 1944 not A 100  
NJÄ 1944 not B 217  
NJÄ 1945 s.105  
NJÄ 1946 s.205  
NJÄ 1946 s.462  
NJÄ 1946 s.634  
NJÄ 1949 s.195  
NJÄ 1949 not A 84  
NJÄ 1950 s.493  
NJÄ 1952 not C 189  
NJÄ 1954 s.105  
NJÄ 1956 s.773  
NJÄ 1958 s.39  
NJÄ 1958 not C 445  
NJÄ 1959 s.378  
NJÄ 1961 s.282  
NJÄ 1961 s.453  
NJÄ 1962 s. 172  
NJÄ 1963 not C 128  
NJÄ 1974 s.616  
NJÄ 1981 s.920  
NJÄ 1988 s.221  
NJÄ 1993 s.41 I  
NJÄ 1993 s.41 II  
NJÄ 1996 s.377  
NJÄ 1999 s.632  
NJÄ 2000 s.150

## **FFR**

FFR 1938:93  
FFR 1942:140  
FFR 1942:159  
FFR 1943:61  
FFR 1943:144  
FFR 1943:158  
FFR 1943:235  
FFR 1943:260  
FFR 1944:20  
FFR 1944:44  
FFR 1944:101  
FFR 1944:120  
FFR 1944:158  
FFR 1944:386  
FFR 1946:100  
FFR 1946:211  
FFR 1946:309  
FFR 1948:299  
FFR 1949:88  
FFR 1949:181  
FFR 1950:150  
FFR 1952:25  
FFR 1954:18  
FFR 1954:371  
FFR 1956:186  
FFR 1958:13  
FFR 1958:292  
FFR 1958:323  
FFR 1958:413  
FFR 1959:72  
FFR 1960:318  
FFR 1961:30  
FFR 1961:51  
FFR 1961:291  
FFR 1962:75  
FFR 1962:410  
FFR 1963:189  
FFR 1980:137

## **RH**

RH 1995:100  
RH 2000:38

## **SkfVN**

SkfVN 1947:8  
SkfVN 1947:34  
SkfVN 1947:72  
SfkVN 1948:21  
SkfVN 1948:58  
SkfVN 1948:73  
SkfVN 1950:55  
SkfVN 1951:33  
SkfVN 1952:6  
SkfVN 1952:13  
SkfVN 1952:95  
SkfVN 1953:33  
SkfVN 1953:34  
SkfVN 1953:46  
SkfVN 1954:67  
SkfVN 1954:118  
SkfVN 1955:47  
SkfVN 1955:67  
SkfVN 1955:70  
SkfVN 1955:76  
SkfVN 1956:18  
SkfVN 1956:28  
SkfVN 1956:73  
SkfVN 1957:4  
SkfVN 1957:33  
SkfVN 1957:49  
SkfVN 1958:9  
SkfVN 1958:19  
SkfVN 1958:33  
SkfVN 1958:77  
SkfVN 1959:6  
SkfVN 1959:8  
SkfVN 1959:27  
SkfVN 1959:37  
SkfVN 1959:85  
SkfVN 1960:6  
SkfVN 1960:34  
SkfVN 1960:41  
SkfVN 1961:43  
SkfVN 1961:62  
SkfVN 1962:41  
SkfVN 1963:30  
SkfVN 1964:31  
SkfVN 1964:41  
SkfVN 1966:9

SkfVN 1966:53  
SkfVN 1967:17  
SkfVN 1968:32  
SkfVN 1971:104  
SkfVN 1972:3  
SkfVN 1975:28  
SkfVN 1988:11  
SkfVN 1990:20  
SkfVN 1991:5