

Vad innebär uttrycket skada i följd av trafik vid tillämpning av trafikskadelagen?

Av docenten MARCUS RADETZKI¹

Trafikförsäkringens ersättningsansvar är till stora delar rent strikt. Till detta kommer att trafikskadeersättning beräknas på skadeståndsrättslig grund, vilket innebär att ersättningen skall motsvara inträffad skada i dess helhet. Den skadelidande som äger rätt till trafikskadeersättning kan mot bakgrund av dessa förhållanden sägas tillhöra en privilegierad grupp — de skadelidandes överklass. Men endast den vars skada uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon äger tillträde till denna grupp. I denna uppsats analyseras och diskuteras innebörden och utformningen av rekvisitet i följd av trafik vilket har utomordentligt stor betydelse, inte bara för de skadelidande, utan även för de försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring.

1 Inledning

Den som drabbats av skada i följd av trafik med motordrivet fordon äger rätt till trafikskadeersättning i enlighet med reglerna i TSL.² Vid personskada är försäkringens ansvar genomgående strikt.³ Vid sakskada är ansvaret strikt,⁴ utom i fråga om skada på motordrivet fordon i trafik eller därmed befordrad egendom, varvid ansvaret är baserat på culpa.⁵ Ersättningen beräknas i enlighet med 5 kap. SKL.⁶ Vid personskada utgår sålunda full ersättning för kostnader och inkomstförlust/intrång i näringsverksamhet till följd av skadan samt för de ideella skadeföljderna sveda och värk, lyte och annat stadigvarande men samt särskilda olägenheter.⁷ Vid sakskada skall ersättningen fullt ut kompensera värdeminskning, kostnader samt inkomstförlust/intrång i näringsverksamhet till följd av skadan.⁸

Vid skada med andra orsaker är ersättningsmöjligheterna inte lika gynnsamma. Vid personskada utgår visserligen en grundläggande ersättning avseende inkomstförlust och vissa kostnader ur socialförsäk-

¹ Docent i civilrätt, verksam vid Handelshögskolan i Stockholm och vid Örebro universitet. Tack till Lasse Ljung för värdefulla synpunkter på en tidigare version av texten.

² Trafikskadelag (1975:1410). Se särskilt lagens 1 och 8 §§.

³ Se 10 § första stycket och 11 § första stycket TSL.

⁴ Se 11 § första stycket TSL.

⁵ Se 10 § andra stycket TSL.

⁶ Skadeståndslag (1972:207). Se 9 § TSL.

⁷ Se 5 kap. 1 § SKL. För det fall att personskada lett till döden utgår ersättning i enlighet med 5 kap. 2 §.

⁸ Se 5 kap. 7 § SKL.

ringen och därmed sammanhängande ersättningssystem.⁹ För stora grupper på arbetsmarknaden utgår härutöver viss ersättning ur kollektivavtalsgrundad försäkring.¹⁰ Bara i undantagsfall medför dessa båda ersättningar att den skadelidande blir fullt kompenserad.¹¹ I det stora flertalet fall utgår således full ersättning bara om den skadelidande själv tecknat privat försäkring eller om rätt till skadestånd föreligger. Vid sakskada utgår ingen som helst ersättning ur socialförsäkring eller kollektivavtalsgrundad försäkring. De ersättningsmöjligheter som står till buds utgörs sålunda av privat försäkring och/eller skadestånd.

Den skadelidande som äger rätt till trafikskadeersättning i enlighet med TSL:s regelverk kan sålunda sägas tillhöra en privilegierad grupp — de skadelidandes överklass. Och endast den vars skada uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon äger tillträde till denna grupp. Innebörden av begreppet i följd av trafik har sålunda utomordentligt stor betydelse för den skadelidande men givetvis även för de försäkringsbolag som meddelar trafikförsäkring.¹²

Begreppet skada i följd av trafik har nyttjats i lagstiftningen på bilansvarighets- och trafikskadeområdet under lång tid.¹³ En omfattande praxis från domstolar och nämnder har under årens lopp utvecklats i fråga om innebörden av detta begrepp. Tolkningen har med tiden kommit att bli alltmer extensiv.¹⁴ Ett nära till hands liggande skäl till en sådan utveckling är naturligtvis att domstolar och nämnder i allt mindre utsträckning fokuserar på begreppets språkliga innebörd utan snarare låter rättspolitiskt färgade önskemål om ett brett tillämpningsområde för TSL styra rättstillämpningen.¹⁵

Syftet med denna framställning är att undersöka huruvida rättspolitiska överväganden på detta sätt tagit överhanden vid tolkning och tillämpning av begreppet i följd av trafik. För att besvara detta spørsmål fordras att frågan om innebörden av uttrycket i följd av trafik förs tillbaka till vad denna fråga i grunden handlar om, nämligen huruvida inträffad skada på ett rättsligt relevant sätt orsakats av trafik med motordrivet fordon. Ett viktigt moment härvidlag utgörs naturligtvis

⁹ Härom se Radetzki & Eriksson, Grundläggande försäkringsskydd vid sjukdom och arbetsskada, Lund, 2006, kap. 2. Även Ryberg-Welander, Ersättning vid sjukdom, Stockholm, 2008, kap. 3–8.

¹⁰ Härom se Radetzki & Eriksson, Grundläggande försäkringsskydd vid sjukdom och arbetsskada, Lund, 2006, kap. 3. Även Ryberg-Welander, Ersättning vid sjukdom, Stockholm, 2008, kap. 10.

¹¹ Närmare bestämt vid viss typ av arbetsskada (se vidare Radetzki & Eriksson, Grundläggande försäkringsskydd vid sjukdom och arbetsskada, Lund, 2006, kap. 4).

¹² Jfr Roos, Ersättningsrätt och ersättningssystem, Stockholm, 1990, s. 84.

¹³ Härom se vidare avsnitt 2.1.

¹⁴ Se exempelvis SOU 1957:36, s. 76; Hult, Lagens bokstav och lagens andemening, SvJT 1952 s. 599; Malmæus, Bilansvarighetslagen, Stockholm, 1962, s. 16 samt Schönning & Svendenius, Skadad i trafiken, 2 uppl., Lund, 2007, s. 14.

¹⁵ Se Schönning & Svendenius, Skadad i trafiken, 2 uppl., Lund, 2007, s. 14. Stöd för ett sådant arbetssätt saknas ej, se exempelvis Dufwa, Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979 s. 450.

av uttryckets språkliga innebörd. Ett annat av vägledande uttalanden i trafikskadlagstiftningens förarbeten. Dessa utgångspunkter analyseras i avsnitt 2. Mot denna bakgrund undersöks rättspraxis i avsnitt 3, varvid syftet är att klarlägga huruvida domstolarnas tolkning av begreppet blivit så extensiv att den inte längre har förankring i lagstiftningen. Resultatet, som sammanfattas i avsnitt 4, blir att domstolarna i vissa fall bryter igenom den ram som uttrycket i följd av trafik kan anses ge. Enär några skäl till stöd för denna vidlyftiga rättstillämpning inte presenteras av domstolarna får slutsatsen, att rättspolitiska överväganden stundom synes ha tagit överhanden, anses ligga nära till hands. Mot denna bakgrund diskuteras i avsnitt 5 huruvida TSL mot bakgrund av undersökningens resultat på ett eller annat sätt borde ändras.

Det bör poängteras att framställningen enbart tar sikte på den rent faktiska innebörden av uttrycket i följd av trafik. Utgångspunkten är sålunda att det vid den praktiska tillämpningen råder klarhet i fråga om det faktiska händelseförloppet och hur dess olika komponenter förhåller sig till varandra. Rena bevisfrågor, som inte minst vid personskada kan vålla stora svårigheter, behandlas ej.

2 Rekvisitet i följd av trafik — allmänna utgångspunkter

2.1 Inledande anmärkningar

Det har redan framgått att begreppet i följd av trafik under lång tid nyttjats i syfte att avgränsa tillämpningsområdet för de särskilda regler som gällt trafikskador. Faktum är att såväl 1906 som 1916 års lagar angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik¹⁶ nyttjade den nu aktuella lokutionen.

Rent språkligt kan det konstateras att kravet på att en skada uppkommit i följd av trafik med ett motordrivet fordon medför två olika krav. Dels fordras att det förelegat *trafik* med det motordrivna fordonet, dels att skadan står i *samband* med trafiken.¹⁷ Två olika frågor uppkommer sålunda. Vad avses med trafik? Vad innebär sambandskravet?

Mycket ofta analyseras och diskuteras dessa båda frågor gemensamt.¹⁸ Ett viktigt skäl härtill utgörs av allt att döma av ett uttalande i Kurt Grönfors doktorsavhandling om att fixerandet av trafikbegreppet inte har något egenvärde. Tvärt om skulle det vara ”verksamheten just i dess relation till skadan, som tilldrar sig intresse” med följd att

¹⁶ Se 1906 nr 39 respektive 1916 nr 312 i SFS.

¹⁷ Se Schönning & Svendenius, *Skadad i trafiken*, 2 uppl., Lund, 2007, s. 11. Se även Grönfors, *Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden*, Uppsala, 1952, s. 228 där det framhålls att bilen ”vid skadetillfället” måste befinna sig i trafik, något som Malmæus, *Bilansvarighetslagen*, Stockholm, 1962, s. 17 träffsäkert påpekat kan vara riktigt ”endast om man med ”skadetillfället” menar det tidsmoment, då bilen ger *upphov* till skadeeffekten, vilken kanske inträder först vid en senare tidpunkt, då bilen ej längre är i trafik”.

¹⁸ Från senare tid kan hänvisning göras till Andersson, *Sambandskvalificeringar avseende trafikskadeansvarets gräns*, Pointlex, 2008-01-24.

en gemensam framställning framstår som mest ändamålsenlig.¹⁹ Enligt Agell är en sådan gemensam behandling nödvändig ”om man alls skall kunna i rättstillämpningen ta hänsyn till vilka ändamål som ligger bakom gränsdragningen kring den skärpta ersättningskyldigheten”.²⁰ Detta numera till synes vedertagna synsätt medför att domstolar och nämnder, vid behandlingen av frågan om huruvida en skada uppkommit i följd av trafik, ofta går rakt på sambandsfrågan, utan att först klargöra när det ifrågavarande fordonet senast varit i trafik.

Såsom närmare kommer att utvecklas i det följande är det emellertid så att sambandsfrågan tar sikte på förhållandet mellan två utpekade händelser, nämligen trafik med motordrivet fordon på ena sidan och skada på den andra. För att kunna besvara frågan om huruvida ett rättsligt relevant orsakssamband föreligger mellan dessa båda händelser är det nödvändigt att först avgöra när fordonet senast före skadetillfället var i trafik, något som i sin tur förutsätter att trafikbegreppet har en någorlunda klar innebörd. Först när bedömarens bildat sig en uppfattning i detta avseende är det möjligt att diskutera sambandsfrågan. Utan självständig kunskap om innebörden av trafikbegreppet är det sålunda inte möjligt att fixera de händelser varpå sambandsbedömningen tar sikte.

Lagens ordalydelse synes alltså förutsätta att frågan om innebörden av trafikbegreppet i någon mån separeras från frågan om huruvida det uppställda sambandskravet kan anses uppfyllt. Detta innebär emellertid på intet sätt att bedömarens, såsom framhållits av Agell, skulle vara förhindrad att ta hänsyn till de ändamål som återfinns bakom gränsdragningen kring den skärpta ersättningskyldigheten i TSL. Utrymme för sådana hänsyn synes tvärt om finnas såväl vid fixeringen av trafikbegreppet som vid bestämningen av vad som erfordras för att ett konstaterat samband mellan trafik och skada skall anses rättsligt relevant.

2.2 Trafikbegreppet

2.2.1 Språklig innebörd

Från rent språklig utgångspunkt torde begreppet trafik kunna sägas ta sikte på *transportmedels och personers rörelse*²¹ *längs särskilt invrättade färdvägar*.²² Av intresse i förevarande sammanhang är även att det beslätade uttrycket ”trafikera” kan sägas betyda *färdas på*.²³

¹⁹ Se Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktförhållanden, Uppsala, 1952, s. 196 och 228. I samma riktning Malmæus, Bilansvarighetslagen, Stockholm, 1962, s. 17 där det framhålls att någon skarp gräns mellan de båda här aktuella frågeställningarna ofta inte kan dras och de därför lämpligen behandlas i ett sammanhang.

²⁰ Se Agell, Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 12.

²¹ Se exempelvis Bonniers svenska ordbok, Stockholm, 2002, s. 618.

²² Se exempelvis Norstedts Plus-ordbok, Stockholm, 1997, s. 1171 och Stora svenska ordboken, Stockholm, 1996, s. 1288.

²³ Se exempelvis Norstedts Plus-ordbok, Stockholm, 1997, s. 1171 och Stora svenska ordboken, Stockholm, 1996, s. 1288.

2.2.2 Trafikskadelagstiftningens förarbeten

I förarbetena till lagstiftningen på trafikskadeområdet behandlas trafikbegreppets innebörd inte explicit. Mot bakgrund av de uttalanden angående den fart var till biltrafiken ger möjlighet, vilka föregår de ytterligt kortfattade uttalandena som gäller uttrycket ”i följd af automobiltrafik” i förarbetena till 1906 års lag,²⁴ ligger det måhända närmast till hands att dra slutsatsen att uttrycket trafik inte är avsett att omfatta annat än situationer i vilka ett fordon på grund av motorns kraft varit i rullning.²⁵ I motsvarande riktning pekar ett uttalande i förarbetena till 1916 års lag, varav synes framgå att det skärpta ansvaret, och därmed även begreppet skada i följd av trafik, närmast torde vara avsett att omfatta skador som härrör från ”en för biltrafiken specifik fara”.²⁶ På motsvarande sätt torde motiven bakom TSL kunna sammanfattas med att trafik med motorfordon utgör en särskilt riskfylld verksamhet, att de som utövar denna verksamhet bör stå för skadorna i trafiken samt att detta syfte ernås genom att en särskilt sträng ersättningskyldighet läggs på den som brukar motorfordon i trafik.²⁷ Den särskilt stränga ersättningskyldigheten bör sålunda endast omfatta de moment som i jämförelse med annan verksamhet kan anses vara särskilt riskfyllda, det vill säga de skador som uppkommit till följd av att fordonet på grund av motorns kraft kommit i rullning.

Mot bakgrund av vad som nu anförts torde begreppet trafik vid lagtolkningen²⁸ kunna sägas ha ett kärnområde som innefattar situationer i vilka ett fordon på grund av motorns kraft kommit i rullning på en särskilt inrättad färdväg. Vid situationer som faller in under detta språkliga kärnområde är det utan någon som helst tvekan fråga om trafik.

Till begreppets mera osäkra betydelseområde hänförs situationer där flertalet men inte samtliga nu nämnda rekvisit kan anses vara uppfyllda. Det kan röra sig om situationer där ett fordon kommit i rullning utan att motorn varit igång eller situationer där fordonet kommit i rullning på en plats som inte utgör en särskilt inrättad färdväg. I denna typ av fall kan en domstol välja en extensiv tolkning av trafikbegreppet, varvid fordonet anses ha varit i trafik trots att samtlig-

²⁴ Se NJA II 1907, s. 4 f.

²⁵ Jfr Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, Uppsala, 1952, s. 230.

²⁶ NJA II 1917, s. 84 och härtill Malmæus, Bilansvarighetslagen, Stockholm, 1962, s. 16.

²⁷ Se Strömbäck, Eriksson, Olsson & Tidefelt, Trafikskadelagen, 6 uppl., Stockholm, 2003 s. 12. Även Schönning & Svendenius, Skadad i trafiken, 2 uppl., Lund, 2007, s. 11. Jfr Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 172 f.

²⁸ Den följande analysen bygger på en struktur som hämtats från Lehrberg, Praktisk juridisk metod, 5 uppl., Uppsala, 2006, s. 116 ff.

ga rekvisit inte kan anses uppfyllda. Alternativt kan domstolen naturligtvis välja en restriktiv tolkning, varvid utgången blir den motsatta.²⁹

Slutligen återfinns naturligtvis en mängd situationer vilka måste anses vara hemmahörande utanför såväl trafikbegreppets kärnområde som dess osäkra betydelseområde. Detta skulle kunna anses vara fallet för den händelse fordonet stått stilla. I denna situation kan en domstol välja att konstatera att det ifrågasvarande fordonet inte varit i trafik, vilket naturligtvis är den närmast tillhands liggande slutsatsen. Såsom alternativ härtill återfinns emellertid en möjlighet till analogislut, innebärande att domstolen konstaterar att fordonet i den aktuella situationen skall anses ha varit i trafik trots att rekvisiten härför inte kan anses uppfyllda. Skälet till en sådan åtgärd kan vara att domstolen finner att den aktuella situationen i så stor utsträckning påminner om situationer i vilka trafik föreligger att ett analogislut mot bakgrund av lagstiftningens syften framstår som motiverat.³⁰

2.3 Sambandskravet

Som redan framgått innebär uttrycket skada i följd av trafik ett krav på faktisk (logisk) kausalitet mellan trafik och skada. Det fordras sålunda att trafiken orsakat skadan. Eller, omvänt, att skadan utgör en följd av trafiken.

Vid en strikt språklig tolkning innefattar sambandskravet inte mer än detta. Förarbetena till TSL ger emellertid vid handen att nu ifrågasvarande orsakskrav, på samma sätt som när trafikskadereglererna före TSL:s ikraftträdande vilade på skadeståndsrättslig grund, även får anses innefatta ett krav på adekvans.³¹

2.3.1 Kravet på kausalitet³²

Kausalitetsbegreppets innebörd diskuteras ofta med utgångspunkt i begreppen tillräcklig och nödvändig betingelse. Händelsen X utgör en tillräcklig betingelse för händelsen Y om X enligt naturens ordning leder till Y. Den som företar X kan sägas utöva positiv kontroll över Y i så måtto att vederbörande kan frambringa Y. Händelsen X utgör en nödvändig betingelse för händelsen Y om, för det fall att X inte inträffat, inte heller Y skulle ha inträffat. Den som företar X kan

²⁹ I fråga om den närmare innebörden av extensiv respektive restriktiv lagtolkning kan hänvisning göras till Hellner, Rättsteori, 2 uppl., Stockholm, 1994, s. 88 f samt Strömholm, Rätt, rättskällor och rättstillämpning, 5 uppl., Stockholm, 1996, s. 462 f.

³⁰ Se Hult, Lagens bokstav och lagens andemening, SvJT 1952 s. 600 f. Från mera allmän synpunkt kan i fråga om analogisk lagtolkning hänvisning göras till Hellner, Rättsteori, 2 uppl., Stockholm, 1994, s. 110 ff samt, mera utförligt, Strömholm, Rätt, rättskällor och rättstillämpning, 5 uppl., Stockholm, 1996, s. 457 ff.

³¹ Se SOU 1974:87, s. 295 f; prop 1975/76:15 s. 113; även Nordenson, Trafikskadeersättning, Stockholm, 1977, s. 131.

³² Framställningen i detta avsnitt baseras på uttalanden i den skadeståndsrättsliga doktrinen där orsaksbegreppet särskilt ofta varit föremål för analys och debatt. De grundläggande synpunkter som anförs får emellertid anses vara av generell natur och kan sålunda sägas äga giltighet också utanför skadeståndsrättens område.

sågas utöva negativ kontroll över Y i så måtto att vederbörande kan förhindra Y.³³ Kraftigt förenklat kan orsaksbegreppet sägas innebära ett krav på att X utövat någon form av kontroll över Y, positiv eller negativ.³⁴ Följande huvudregel³⁵ kan därmed formuleras: X utgör orsak till Y under förutsättning att X utgör en tillräcklig eller nödvändig betingelse för Y.³⁶

Det sagda innebär att X utgör orsak till Y om (a) X utgör en såväl tillräcklig som nödvändig betingelse för Y;³⁷ (b) X utgör en nödvändig men inte tillräcklig betingelse för Y;³⁸ (c) X utgör en tillräcklig men inte nödvändig betingelse för Y.³⁹

Det är den skadelidande som har bevisbördan i fråga om det sålunda uppställda kravet på orsakssamband. Som utgångspunkt tillämpas det inom civilrätten gängse beviskravet, innebärande att ett åberopat förhållande skall vara styrkt. I vissa fall gynnas emellertid den skadelidande av en särskild bevislätnadsregel. Trots detta kan det stundom vara mycket svårt att uppfylla gällande beviskrav. Inte minst gäller detta vid personskada, varvid besvärliga sambandsfrågor av medicinsk natur ofta aktualiseras. Sådana rena bevisfrågor faller emellertid, i enlighet med vad som framgått i avsnitt 1, utanför ramen för denna uppsats och blir sålunda inte föremål för behandling i den fortsatta framställningen.⁴⁰

2.3.2 Kravet på adekvans

En handling kan utgöra orsak till ett oändligt antal skador. Om endast ett krav på faktisk kausalitet begränsade ersättningsansvaret skulle detta vara i det närmaste obegränsat. I syfte att sätta en yttersta gräns för nämnda ansvar uppställs därför, utöver kravet på faktisk kau-

³³ Se Hellner, Skadeståndsrätt, 3 uppl., 1976, s. 143 ff.

³⁴ Se Hellner, Skadeståndsrätt, 3 uppl., 1976, s. 145.

³⁵ Ett försök att klarlägga förekommande undantag från denna regel återfinns i Radetzki, Skadeståndsberäkning vid sakskada, Stockholm, 2004, avsnitt 6.3–6.4 med vidare hänvisningar.

³⁶ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 89. För en omfattande och till stora delar kritisk analys av den sålunda härskande uppfattningen i fråga om kausalitetskravets innebörd, se Schultz, Kausalitet, Stockholm, 2007.

³⁷ Man kan i denna situation tala om stark kausalitet (se Peczenik, Causes and damages, Lund, 1979, s. 13).

³⁸ Detta visar att X anses utgöra faktisk orsak till Y även om X bara utgjort en av flera bidragande orsaker till Y. Det krävs sålunda inte att X utgjort den enda eller den viktigaste orsaken till Y (se Lech, Skadeersättning för personskada, Stockholm, 1973, s. 27 samt Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 197).

³⁹ Att det vid sidan om X finns också andra tillräckliga betingelser för skadan och att denna sålunda skulle ha inträffat också utan förekomsten av X förtar sålunda som huvudregel inte X:s roll som skadeorsak (se Radetzki, Orsak och Skada, Stockholm, 1998, s. 89).

⁴⁰ Hänvisning kan emellertid göras till exempelvis Agell, Orsaksrekvisit och beviskrav i skadeståndsrätten, Festskrift till Ekelöf, Stockholm, 1972, s. 1 ff; Radetzki, Skadeståndsberäkning vid sakskada, Stockholm, 2004, s. 191 ff samt Schultz, Kausalitet, Stockholm, 2007, s. 494 ff.

kausalitet, ett krav på adekvans.⁴¹ Adekvansläran äger tillämpning i en mängd olika sammanhang. Läran synes emellertid ha utvecklats inom skadeståndsrätten. Följdriktigt är det främst inom den skadeståndsrättsliga doktrinen som kravet på adekvans varit föremål för analys, utvärdering och debatt. Den följande framställningen inleds därför med en skildring av adekvanslärans betydelse inom skadeståndsrätten. Därefter diskuteras eventuella avvikelser vid tillämpning i försäkringsrättsliga sammanhang. Avslutningsvis analyseras lärans innebörd vid tillämpning av TSL.

2.3.2.1 Innebörd

Adekvansläran är inte enhetlig. Enligt Conradi finns det knappast två författare med samma uppfattning om adekvanskravets innebörd.⁴² Anderson framhåller, med viss ironi, att varje författare med självaktning som närmat sig adekvansfrågan synes ha "velat uppvisa sin stilistiska förmåga och originalitet genom att artikulera en egen karaktäristisk formulering".⁴³ Enligt Karlgren är begreppet adekvat kausalitet ett av civilrättens mest oklara begrepp.⁴⁴

Klart är emellertid att adekvansbedömningens föremål utgörs av orsaksförhållandet mellan två händelser.⁴⁵ Bedömningen innebär en värdering av detta orsaksförhållande.⁴⁶ För att betecknas adekvat måste orsaksförhållandet vara av en särskild kvalitet.⁴⁷ I fråga om den erforderade orsakskvaliteten går meningarna emellertid, som framgått, isär. Enligt en uppfattning fordras att skadan ligger i farans riktning.⁴⁸ Andra har framhållit att adekvanskravet leder till ett sannolikhetsstest. Bara om den utpekade händelsen medfört att sannolikheten (risken, faran) för skadan i viss utsträckning ökat är adekvanskravet uppfyllt.⁴⁹ Ytterligare adekvansformuleringar går ut på att skadan måste utgöra en i någon mån påräknelig,⁵⁰ beräknelig,⁵¹ förutsebar⁵² eller typisk⁵³

⁴¹ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 90 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15.

⁴² Conradi, Anmälan av Lech, Skadeersättning för personskada, SvJT 1974 s. 37.

⁴³ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 97.

⁴⁴ Se Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl., Stockholm, 1972, s. 46.

⁴⁵ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 94 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15.

⁴⁶ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 95 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15.

⁴⁷ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 95 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15. Även Saxén, Adekvans och skada, Åbo, 1962, s. 19 f.

⁴⁸ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 98; Bengtsson, Om jämkning av skadestånd, Stockholm, 1982, s. 170; Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 203; Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl., Stockholm, 1972, s. 45 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15.

⁴⁹ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 95; Bengtsson & Strömbäck, Skadeståndslagen. En kommentar, 2 uppl., Stockholm, 2006 s. 38; Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 203 och Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16.

⁵⁰ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 98; Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga, Stockholm, 1993, s. 988 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16.

följd av den utpekade handlingen. En noggrann analys ger vid handen att dessa olika adekvansformuleringar inte är helt synonyma.⁵⁴ I praktiken leder de emellertid mycket ofta till motsvarande bedömningsresultat.⁵⁵

2.3.2.2 Adekvansbedömningen

Tillämpningen av adekvansbedömningen är inte fri från svårigheter. Delvis beror detta på lärans något obestämda innebörd. Härutöver uppkommer emellertid vid adekvansbedömningen ett antal frågeställningar vilka diskuteras i det följande.

Adekvansbedömningen utgör en objektiv bedömning.⁵⁶ Huruvida skadan framstår som adekvat för skadevällaren eller den skadelidande saknar sålunda relevans. Utgångspunkten utgörs i stället av uppfattningen hos en tänkt bedömare som ges kunskapen hos särskilt klok person.⁵⁷ Härskande uppfattning synes vara att bedömningen sker ex post, det vill säga med beaktande av all den kunskap som vid tidpunkten för domstolens prövning av skadeståndsfrågan hade stått till buds för bedömaren.⁵⁸ Det händelseförlopp varpå bedömningen tar sikte skall beskrivas översiktligt.⁵⁹ Huruvida händelseförloppet med alla dess detaljer i det särskilda fallet kan anses adekvat har sålunda underordnad betydelse.⁶⁰ Hur långt generaliseringen skall drivas är emellertid oklart.

⁵¹ Se prop 1972:5, s. 22 och även Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 98; Bengtsson, Om jämkning av skadestånd, Stockholm, 1982, s. 170 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16.

⁵² Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 98 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16. Även Saxén, Adekvans och skada, Åbo, 1962, s. 44.

⁵³ Se prop 1972:5, s. 22 och även Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 98; Bengtsson, Om jämkning av skadestånd, Stockholm, 1982, s. 170; Bengtsson & Strömbäck, Skadeståndslagen. En kommentar, 2 uppl., Stockholm, 2006, s. 38 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16.

⁵⁴ En sådan analys återfinns i Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 16 ff.

⁵⁵ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 19.

⁵⁶ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 92 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 21.

⁵⁷ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 101; Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga, Stockholm, 1993, s. 988; Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl., Stockholm, 1972, s. 47 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 22.

⁵⁸ Se Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga, Stockholm, 1993, s. 988; Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 204 f samt Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl., Stockholm, 1972, s. 32. Detta skulle innebära att bedömaren kan komma att utrustas med kunskap som inte fanns att tillgå vid tidpunkten för den skadegörande handlingen. Det kan därför ifrågasättas om inte den sistnämnda tidpunkt i stället borde äga relevans. Stöd för denna uppfattning återfinns i Bengtsson, Nordenson & Strömbäck, Skadestånd, 3 uppl., Stockholm, 1985, s. 43 och även i dansk och norsk doktrin (se Stang, Erstatningsansvar, Kristiania, 1919, s. 78; Bonnevie, Adekvanslären og beslektede rettsfelter. Særlig med sikte på norsk rett, Oslo, 1942, s. 18 samt Ussing, Erstatningsret, 2 uppl., Köpenhamn, 1946, s. 150).

⁵⁹ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 99 f. Jfr Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 203 f samt Karlgren, Skadeståndsrätt, Stockholm, 1972, s. 50.

⁶⁰ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 24 f.

Det har framgått att kravet på adekvans kan formuleras på ett flertal olika sätt. Gemensamt för dessa formuleringar är att de hänvisar till en slags värdering.⁶¹ I likhet med andra värderingar medför adekvansbedömningen ett gränsdragningsproblem. Spörsmålet om gränsen mellan adekvans och inadekvans leder till frågor om vilken grad av sannolikhetsökning, påräknelighet, beräknelighet eller dylikt som erfordras. Frågan om adekvanskravets nivå har inte varit föremål för någon mera djuplodande analys. Det har emellertid antytts att adekvanskravet är relativt lågt.⁶² Detta ger emellertid inte mer än en vag antydning om vad som krävs. Det är knappast heller möjligt att i generella ordalag beskriva hur mycket som i nu aktuellt avseende som fordras för att adekvanskravet skall anses uppfyllt.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att adekvansläran inte är enhetlig. Till detta kommer ytterligare ett antal problem vid adekvansbedömningen vilka inte kan ges någon entydig lösning. Av bland annat dessa skäl har adekvansläran blivit föremål för kritik.⁶³ Något förslag till gränsdragningskriterium som framstår som tydligare och som därmed ökar förutsägbarheten vid rättstillämpningen har emellertid inte presenterats.⁶⁴ En slutsats blir sålunda att det måhända är alltför anspråksfullt att framhålla adekvansläran som en regel enligt vilken den skadelidandes rätt till ersättning på visst sätt begränsas. Härtill är läran alltför obestämd. Snarare utgör läran ett sätt att resonera kring frågan om ansvarets gräns. Med en sådan mindre anspråksfull utgångspunkt torde läran kunna accepteras av de flesta.⁶⁵

2.3.2.3 Avvikelser vid tillämpning i försäkringsrätten

I försäkringsrättsliga sammanhang aktualiseras adekvansläran framför allt i samband med tolkning av försäkringsvillkor som uppställer krav på orsakssamband av olika slag, så kallade orsaksvillkor.⁶⁶ Trots att dessa villkor kan vara utformade på varierande sätt har de i stor utsträck-

⁶¹ Följdriktigt har det även framgått att adekvansbedömningen innebär just en värdering av orsaksförhållandet.

⁶² Se Bengtsson & Strömbäck, Skadeståndslagen. En kommentar, 2 uppl., Stockholm, 2006, s. 38; Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 7 uppl., Stockholm, 2006, s. 203 f; Karlgren, Skadeståndsrätt, 5 uppl., Stockholm, 1972 samt Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 25 f.

⁶³ Se särskilt Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 107 ff.

⁶⁴ Ett välformulerat försök återfinns i Håkan Anderssons doktorsavhandling, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993 (för en effektiv sammanfattning härav, se Andersson, Prolegomena — introduktion till en skyddsändamålslära, JT, 1994-95, s. 392 ff). Den skyddsändamålslära som enligt Andersson borde träda i stället för adekvansläran kan emellertid knappast anses medföra ökad förutsägbarhet i här aktuellt avseende.

⁶⁵ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 26. Enligt Bengtsson, Om jämkning av skadestånd, Stockholm, 1982, s. 170 får man "acceptera att det rör sig om en ganska vag princip, vars innebörd växlar i olika situationer och i viss mån beror på en skälighetsbedömning". Jfr Dufwa, Flera skadeståndsskyldiga, Stockholm, 1993, s. 931 och 986.

⁶⁶ Ett exempel utgörs av ett villkor som anger att ersättning lämnas för "skada genom brand". Flera exempel återfinns i Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 85 ff.

ning tolkats såsom innebärande ett krav på adekvat kausalitet.⁶⁷ I grunden medför dessa villkor sålunda ett krav på kausalitet. Den försäkringsrättsliga innebörden av detta krav avviker som redan framgått inte från det krav på kausalitet som uppställs i åtskilliga andra sammanhang. I fråga om kravet på adekvans kan det som utgångspunkt konstateras att detta överförts till försäkringsrätten från skadeståndsrätten⁶⁸ och sålunda uppvisar stora likheter med dess nyss behandlade adekvanskrav. Några avvikelser förekommer emellertid.

Inledningsvis kan det konstateras att det försäkringsrättsliga kravet på adekvans förefaller vara mera enhetligt än dess skadeståndsrättsliga motsvarighet. Det är fråga om ett krav på påräknelighet eller liknande.⁶⁹

I fråga om relevant bedömare, bedömningstidpunkt och beskrivningen av det händelseförlopp varpå adekvansbedömningen tar sikte kan rättsläget för försäkringsrättens del anses vara något oklart.⁷⁰ Mot bakgrund av försäkringsgivarens oundgängliga behov av att i förväg kunna bestämma en premie som motsvarar den övertagna risken får emellertid goda skäl anses tala för att adekvansbedömningen, liksom i skadeståndsrätten skall vara objektiv, men att bedömaren härvid skall utgöras av en tänkt försäkringsgivare.⁷¹ Då förhållandet mellan parterna i dess helhet vilar på kontraktuell grund synes det rimligast att tidpunkten för avtalsslutet utgör den relevanta bedömningstidpunkten.⁷² En rimlig utgångspunkt förefaller vidare vara att endast de händelseförloppets mera centrala moment, vilka försäkringsgivaren kan förväntas ha beaktat vid premiesättningen, beaktas vid adekvansbedömningen.⁷³ I fråga om adekvanskravets nivå finns indikationer på att detta är tämligen lågt,⁷⁴ rent av lägre än i skadeståndsrätten.⁷⁵ Ett flertal olika argument till stöd för en sådan ordning har kunnat återfinnas i den skandinaviska doktrinen, nämligen (a) att den statistik som ligger till grund för försäkringsgivarnas premieberäkning omfattar också förhållandevis säregna händelseförlopp,⁷⁶ (b) att en strikt tillämpning av adekvansläran medför osäkerhet i fråga om försäkringens omfattning,⁷⁷ (c) att försäkringsverksamhetens idé är at ersätta

⁶⁷ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 200 ff.

⁶⁸ För en utförlig analys, se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 224 ff. Hänvisning kan även göras till Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl., Stockholm, 1965, s. 102 och Schmidt, Faran och försäkringsfallet, Lund, 1943, s. 206.

⁶⁹ Varmed avses krav på att skadan utgör en beräknelig, förutsebar eller typisk följd av det utpekade händelsen. Att dessa olika uttryck i förevarande sammanhang kan anses ha motsvarande innebörd framgår av analysen i Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 15 ff.

⁷⁰ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 205.

⁷¹ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 250 f.

⁷² Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 251.

⁷³ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 251.

⁷⁴ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 205 f.

⁷⁵ Se Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl., Stockholm, 1965, s. 103 f.

⁷⁶ Se Øvergaard, Nogen bererkinger om hoverårsakslæren i sjø- og ulykkesforsikring, TfR, 1938, s. 183 f.

⁷⁷ Se Selmer, Forsikringsrett, 2 uppl., Oslo, 1982, s. 307.

sådana skador som ur den enskildes synpunkt framstår som oberäkneliga och att adekvansläran förutsätter att man vid följdskador skall bryta mot denna princip,⁷⁸ (d) att de kostnader ett särskilt lågt adekvanskrav skulle medföra för försäkringsgivarna skulle bli så små att de mycket väl kan bäras av dessa⁷⁹ samt (e) att försäkringsgivare som så önskar i försäkringsavtalet kan skydda sig mot följderna av ett liberalt krav på adekvans.⁸⁰ Som skäl emot en liberal tillämpning av adekvansläran kan anföras att denna lära i försäkringssammanhang primärt syftar till att säkerställa försäkringsgivarens möjligheter att i förväg beräkna försäkringspremier motsvarande de risker som övertagits. Vid ett alltför liberalt adekvanskrav går dessa möjligheter förlorade. Trots detta senare argument finns emellertid goda skäl att för försäkringsrättens del förespråka ett mindre strängt krav på adekvans. Riskbedömning utgör en vital del av försäkringsbolagens verksamhet. Stora krav bör därför kunna ställas på försäkringsbolagens förmåga att förutse den täckta händelsens följder.⁸¹

Sammantaget ger det nu anförda vid handen att såsom i försäkringsrättsliga sammanhang adekvat kan anses *”den skada som för en tänkt försäkringsgivare vid tidpunkten för avtalslutet framstått som en möjlig följd av den täckta händelsen. Vid bedömningen skall beaktas händelseförlopets mera centrala element”*.⁸²

2.3.2.4 Adekvanskravet vid tillämpning av TSL

Vid tillämpning av TSL aktualiseras frågan om huruvida kravet på adekvans i dess skadeståndsrättsliga eller försäkringsrättsliga tappning äger relevans. Den äldre lagstiftningen på trafikskadeområdet vilade som redan framgått på skadeståndsrättslig grund med följd att skadeståndsrättens adekvanskrav på ett naturligt sätt kom att äga tillämpning. Genom TSL genomfördes en övergång till ett försäkringsrättsligt system som i formellt hänseende är frikopplat från skadeståndsreglerna. I förarbetena till TSL uttalades emellertid explicit att denna övergång inte skulle medföra någon förändring i fråga om adekvansprincipens tillämpning.⁸³ Avsikten var tydligen att skadeståndsrättens adekvansprincip oförändrad skulle äga relevans vid tillämpning av TSL.

Som framgått har adekvansprincipen överförs till försäkringsrätten också vad avser tolkningen av försäkringsavtalens orsaksvillkor. I detta

⁷⁸ Se Schmidt, *Faran och försäkringsfallet*, Lund, 1943, s. 215 f. Jfr Zetterman, *En skada måste ha en orsak*, *Försäkringstidningen*, 3/1990, s. 19.

⁷⁹ Se Hellner, *Försäkringsrätt*, 2 uppl., Stockholm, 1965, s. 103. Jfr Vinding Kruse, *Adekväns i erstatningsretten och försäkringsretten*, NFT, 1963, s. 37.

⁸⁰ Se SOU 1989:88, s. 330; Hellner, *Försäkringsrätt*, 2 uppl., Stockholm, 1965, s. 102 f; Selmer, *Forsikringsrett*, Oslo, 1982, s. 307 och Zetterman, *En skada måste ha en orsak*, *Försäkringstidningen*, 3/90, s. 19. Jfr Vinding Kruse, *Adekväns i erstatningsretten och försäkringsretten*, NFT, 1963, s. 37.

⁸¹ Se Radetzki, *Orsak och skada*, Stockholm, 1998, s. 252.

⁸² Se Radetzki, *Orsak och skada*, Stockholm, 1998, s. 252 f.

⁸³ Se SOU 1974:87, s. 295 f och prop 1975/76:15, s. 113. Även Nordenson, *Trafikskadeersättning*, Stockholm, 1977, s. 131.

sammanhang råder det emellertid inte någon tvekan om att kravet på adekvans i viss utsträckning anpassats efter de särskilda förhållanden som råder i försäkringssammanhang och därigenom i viss utsträckning kommit att avvika från dess skadeståndsrättsliga förlaga. Det vore märkligt om nämnda motivuttalande skulle hindra en motsvarande utveckling av adekvansläran vid tillämpning av TSL.⁸⁴

Inte minst gäller detta mot bakgrund av att de skäl som anförts till stöd för den modifiering av adekvanskravet som ägt rum vid tolkning av försäkringsavtalens orsaksvillkor, kan sägas äga giltighet också vid tillämpning av TSL. Goda skäl talar sålunda för att bedömaren utgörs av en tänkt försäkringsgivare, att bedömningen förläggs till tidpunkten för avtalsslutet samt att endast händelseförloppets mera centrala element läggs till grund för bedömningen. Också i fråga om adekvanskravets nivå kan det konstateras att de skäl som anförts till stöd för ett särskilt lågt adekvanskrav inom försäkringsrätten äger giltighet vid tillämpning av TSL. Ett undantag återfinns emellertid. Enär trafikförsäkringens omfattning är lagreglerad saknar försäkringsgivaren de möjligheter som vid annan försäkring föreligger att genom olika ansvarsfriskrivningar skydda sig mot följderna av ett alltför liberalt krav på adekvans.

Sammantaget kan emellertid, trots det nu sagda, goda skäl anses tala för att det liberala adekvanskrav som brukar uppställas i försäkringssammanhang bör accepteras också vid tillämpning av TSL.

Mot denna bakgrund kan adekvanslärans innebörd vid tillämpning av TSL sammanfattas enligt följande. Såsom adekvat kan anses *den skada som för en tänkt försäkringsgivare vid tidpunkten för avtalsslutet framstått som en möjlig följd av trafik med det försäkrade fordonet. Vid bedömningen skall beaktas händelseförloppets mera centrala element.*

3 Rekvisitetet i följd av trafik enligt rättspraxis

3.1 Inledning

I avsnitt 2 har innebörden av uttrycket i följd av trafik analyserats med utgångspunkt i begreppets språkliga innebörd, uttalanden i förarbetena till nuvarande och äldre tiders lagstiftning rörande trafikskador samt de olika uppfattningar som framförts i den försäkrings- och skadeståndsrättsliga doktrinen. Mot denna bakgrund är det nu dags att undersöka vilken innebörd det ifrågavarande uttrycket givits i praxis.

Liksom i den föregående framställningen skiljs mellan trafikbegreppet, vars innebörd behandlas i avsnitt 3.2 och den närmare innebörden av det uppställda kravet på samband mellan trafik och skada som behandlas i avsnitt 3.3.

Åtskilliga rättsfall och nämndavgöranden behandlar frågan om innebörden av uttrycket i följd av trafik. Den följande framställningen

⁸⁴ I denna riktning Dufwa, Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, SvJT 1979 s. 448 ff, där författaren synes mena att tolkningen av uttrycket "i följd av trafik" mycket väl kan komma att påverkas av övergången till ett försäkringsrättsligt ersättningsystem.

baseras på ett urval av avgöranden från i första hand Högsta domstolen. Hovrättsavgöranden har endast beaktats i den mån de har bedömts ge substantiella bidrag till analysresultatet. Avgöranden från Skadeförsäkringens villkorsnämnd, vilka inte på samma sätt som nyssnämnda rättsliga avgöranden kan anses vara av vägledande natur, refereras endast sporadiskt och då närmast i illustrationssyfte.

3.2 Trafikbegreppet

Bland de rättsfall som belyser trafikbegreppets innebörd går en grundläggande skiljelinje mellan fall gällande fordon som rullar å ena sidan (avsnitt 3.2.1) och stillastående fordon å den andra (avsnitt 3.2.2).

3.2.1 Fordon som rullar

3.2.1.1 Genom motorns inverkan

I avsnitt 2.2.2 har det konstaterats att trafikbegreppet vid lagtolkningen kan sägas ha ett kärnområde som innefattar situationer i vilka ett fordon på grund av motorns kraft kommit i rullning på en särskilt inrättad färdväg. Under förutsättning att dessa kriterier är uppfyllda kan det inte finnas någon tvekan om att fordonet är i trafik.

Följande rättsfall illustrerar situationer i vilka frågan om huruvida det utpekade fordonet varit i trafik på detta sätt varit oproblematiske.

I NJA 1936 s. 357 hade en länsstyrelse tillåtit att en landsväg nyttjades för en hastighetstävling med motorfordon varunder vägen fick disponeras uteslutande för detta ändamål. En åskådare påkördes av ett tävlande fordon och tillfogades skada. Domstolen konstaterade utan närmare motivering att skadan hade uppkommit i följd av trafik med fordonet.

I FFR 1944 s. 158 backade en lastbil, under arbete med lossbrytning och bortforsling av sten, in under en stubbrytare, i vilken en sten var upphissad. Bilen råkade därvid stöta mot en av stubbrytarens stävor, som brast, varvid stubbrytaren drogs omkull och skadade en arbetare. Även i detta fall konstaterade domstolen, utan att närmare utveckla skälen härför, att skadan hade uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

Att fordonet, vid en i övrigt motsvarande skadesituation, befinner sig på verkstad, synes inte medföra en avvikande bedömning.

Detta framgår av NJA 1949 s. 195.⁸⁵ Medan installatören A var selsatt med reparation av startanordningen på en för elektrisk drift inrättad bil, satte motorn igång, varvid bilen gjorde ett ryck framåt mot garageväggen. Detta fick till följd att en person kom i kläm och skadades. Då de åtgärder A vidtagit med startanordningen varit ägnade att sätta igång bilens motor och även föranlett, att bilen av egen

⁸⁵ Två snarlika avgörande med motsvarande utgång utgörs av FFR 1949 s. 181 och NJA 1962 s. 172.

kraft kommit i rörelse, ansåg Högsta domstolen att skadorna uppkommit i följd av trafik med fordonet.⁸⁶

Trots att fordonet i detta fall var på verkstad har det av allt att döma ansetts vara i trafik. Trafikbegreppet har sålunda tolkats extensivt. En sådan tolkning måste anses motiverad. Uppenbarligen medför den kraft som ett fordon kan utveckla i kombination med dess tyngd och mobila egenskaper en särskild risk också när fordonet är på verkstad.

3.2.1.2 Utan motorns inverkan

Inte heller det förhållandet att ett fordon kommit i rullning utan motorns inverkan synes förhindra att fordonet anses ha varit i trafik.

I FFR 1943 s. 260 (SvJT 1944 rf s. 31) hade en okänd person lossat handbromsen på en bil som stod parkerad i en sluttning med följd att bilen kom i rullning och kolliderade med ett salustånd varvid såväl person- som sakskada uppstod. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.⁸⁷

I nu nämnda avgöranden har fordonets tyngd medfört att det kommit i rullning. Även för det fall att handkraft sätter fordonet i rullning synes det kunna anses vara i trafik.

I SkVN 1969:26⁸⁸ skulle en dubbelparkerad personbil flyttas av en utomstående person. När denne inte lyckades starta motorn försökte han flytta personbilen för hand varvid denna kom i rörelse och kolliderade med en förbipasserande lastbil. Skadorna ansågs ha inträffat i följd av trafik med personbilen.

Även i de nu refererade rättsfallen, i vilka de utpekade fordonen har ansetts vara i trafik trots att de utan motorns inverkan kommit i rörelse, synes trafikbegreppet ha tolkats på ett utvidgande sätt. Återigen måste domstolarnas tolkning anses ha goda skäl för sig. När ett fordon kommer i rullning på allmän färdväg uppkommer särskilda risker, och detta gäller oavsett huruvida motorn inverkat eller ej.

I NJA 1943 s. 486 har bedömningen emellertid blivit den motsatta.

Sedan reparationsarbete på en bil (A) delvis hade utförts, rullades A med handkraft till annan lokal inom verkstaden för fortsatt arbete. Härvid kom A att sammanstöta med en annan bil (B), som efter att hjulen avmonterats uppställts på ett antal bockar. Sammanstötningen medförde att B föll ned från bockarna varvid en mekaniker, som vid tillfället befann sig under B, skadades. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med A.

I detta fall står det utom tvivel att skadan utgör en adekvat följd av att A kommit i rullning. Utgången i målet kan därför inte förklaras

⁸⁶ Två skiljaktiga justitieråd menade att skadan inte kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med fordonet. Skälet härtill angavs vara att syftet med de åtgärder som vidtagits vid olyckstillfället inte var att fordonet skulle föras utanför det ifrågasvarande garaget utan endast att undersöka motorfelet.

⁸⁷ Från nämndpraxis kan hänvisning göras till SkVN 1958:77. Ett avgörande som i nu aktuellt avseende är svårtolkat, men som möjligen ger ytterligare stöd för den här anförda ståndpunkten, utgörs av NJA 1932 s. 84.

⁸⁸ Ett snarlikt avgörande utgörs av SkVN 1961:43.

med annat än att A vid skadetillfället ej ansetts vara i trafik. I detta fall har trafikbegreppet sålunda givits en mera restriktiv tolkning. Enär skadan vare sig inträffade på allmän färdväg eller hade sin orsak i att fordonet genom motorns inverkan kommit i rörelse får domstolens tolkning anses motiverad.

Härskande uppfattning synes emellertid vara att ett fordon som utan motorns inverkan kommit i rullning som huvudregel anses vara i trafik. Av allt att döma gäller detta även ett fordon som är föremål för bogsering eller bärgning.⁸⁹

I FFR 1966 s. 225 bogserades en buss med icke funktionsduglig motor på allmän väg av en lastbil med hjälp av en 2,2 meter lång dragstång. Bussen måste styras av en särskild förare, som i viss utsträckning kunde självständigt manövrera bussen i sidled. Under bogseringen kolliderade bussen med en mötande bil. Med hänsyn till omständigheterna vid bogseringen ansågs att skadan uppkommit i följd av trafik med bussen.

I FFR 1977 s. 183 var det fråga om bärgning av ett dikesvält lastbils-ekipage, bestående av dragbil med påhängsvagn. Wirar från vinschanordningarna på två på vägbanan uppställda bärgningsbilar hade fästs i några på påhängsvagnens undersida befintliga på plattor fastsvetsade öglor av järn. Då ekipaget genom vinschning rests i sådan position att det nästan av sin egen tyngd skulle falla ned på hjulen lossnade en av plattorna med ögla från påhängsvagnen och slungades mot huvudet på den person, som manövrerade vinschreglaget på den ena bärgningsbilen, varvid denne skadades svårt. Enligt tingsrätten, vars dom fastställdes av hovrätten, kunde det ifrågavarande ekipaget vid olyckstillfället anses ha befunnit sig i trafik.

3.2.2 Stillastående fordon

I avsnitt 2.2.2 har det konstaterats att stillastående fordon måste anses falla helt utanför trafikbegreppets språkliga innebörd.⁹⁰ Trots det nu sagda förekommer det inte sällan att skada som orsakats av ett stillastående fordon anses ha uppkommit i följd av trafik. Enär domstolarna, som redan framgått,⁹¹ tagit för vana att inte separera frågan om det förelegat trafik med det utpekade fordonet från frågan om rådande krav på adekvat kausalitet, är det emellertid ofta inte möjligt att uttolka huruvida det utpekade fordonet enligt domstolens förmenande varit i trafik också efter att det stannat.

⁸⁹ I detta sammanhang är det viktigt att lägga märke till att bestämmelsen i 1 § första stycket TSL icke äger tillämpning enär det kopplade fordonet inte utgör "fordon av annat slag" än motordrivet fordon.

⁹⁰ I rättspraxis illustreras denna närmast självklara utgångspunkt av rättsfallet TR 1942:14. I detta fall hade brandskada uppstått genom glöd från en motorvärmare i en bil som var parkerad i ett garage. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Även om det inte framgår explicit torde utgången i målet kunna förklaras med att domstolen ansett att den ifrågavarande bilen inte var i trafik när branden uppstod. Se även SkVN 1975:28.

⁹¹ Se avsnitt 2.1.

Det nu sagda illustreras av NJA 1934 s. 355. Efter att ha kört ut ur ett garage stannade en bilförare sitt fordon på gatumark och öppnade dörren för att kliva ur bilen. En cyklist körde på dörren och skadades. Skadan ansågs utan närmare motivering ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

En fullt möjlig tolkning av detta avgörande är att domstolen ansett att den stillastående bilen var i trafik när dess förare öppnade dörren och därigenom orsakade den inträffade skadan. Lika väl kan domstolen emellertid ha hyst uppfattningen att den stillastående bilen ej var i trafik. Utgången i målet skulle i så fall förklaras av att skadan ansetts utgöra en adekvat följd av bilens färd ut ur garaget (som utan tvekan utgör trafik). Att föraren omedelbart därefter, när fordonet stannat och inte längre är i trafik, öppnar dörren är knappast en händelse som medför att skadan kan anses inadekvat.⁹²

Ett rättsfall ger emellertid uttryckligen vid handen att ett fordon kan anses ha varit i trafik också när det varit stillastående.

I NJA 1944 s. 203 hade en lastbil (A) på grund av motorstopp parkerats på vänstra sidan av en väg. Föraren gick ur bilen och ut på vägen. Han gjorde tecken åt föraren av en förbipasserande bil (B) att stanna. För att undvika att köra på A:s förare tvingades föraren av B att styra sitt fordon mot A. Till följd av det hala väglaget kolliderade fordonen varvid skada uppstod. Enligt Högsta domstolen hade A varit i trafik vid olyckstillfället.⁹³

Vilka omständigheter som erfordrats för att domstolen på detta sätt skulle avvika från trafikbegreppets språkliga innebörd framgår emellertid inte med samma tydlighet. Den skadelidande hade åberopat att

⁹² Ytterligare ett exempel utgörs av NJA 1967 s. 611. I detta fall utfördes barkningsarbete med en barkningsmaskin, som var uppställd på en väg och kopplad till en traktor. På den senare fanns en lyftkran, som manövrerades från traktorns förarplats och drevs av traktorns motor. Under arbetets gång flyttades medelst nämnda motor traktorn jämte barkningsmaskinen ungefär var tionde minut framåt någon eller några meter. En massavedbit hade med hjälp av lyftkranen placerats på maskinens matarbord i ett läge som var olämpligt för arbetets bedrivande. En av dem som deltog i arbetet försökte med en hake att dra massavedbiten till rätta. Därvid kom den ände av massavedbiten som låg åt vägen till att luta nedåt, under de andra bitarna. En förbipasserande mopedist stötte mot biten och skadades. Domstolens framhöll att traktorn med korta tidsintervaller förflyttats framåt under arbetets gång, även om den inte varit i rörelse vid olyckstillfället. Mot denna bakgrund ansågs olyckshändelsen ha haft sådant samband med traktorn och dess förande att skadan kunde anses ha uppkommit i följd av trafik härmed. Det är knappast möjligt att med säkerhet avgöra huruvida domstolen i detta fall har ansett att traktorn varit i trafik bara när den faktiskt varit i rörelse, varvid skadan ändå ansetts utgöra en adekvat följd härav, eller att traktorn varit i trafik också när den stod stilla. Se även NJA 1946 s. 185, NJA 1946 s. 257, NJA 1946 s. 462, FFR 1944 s. 44 samt FFR 1944 s. 101 (där minoritetens motivering emellertid måhända kan anses ge en viss antydning om att majoriteten ansett att det utpekade fordonet ej varit i trafik vid olyckstillfället).

⁹³ Trots detta ansågs emellertid skadan inte ha uppkommit i följd av trafik med A. De närmare omständigheter under vilka skadan inträffade medförde nämligen att skadan betraktades som inadekvat. Här om se vidare avsnitt 3.3.1. I det snarlika rättsfallet FFR 1944 s. 337 har hovrätten av allt att döma på motsvarande sätt ansett att ett parkerat fordon varit i trafik.

föraren av A parkerat sitt fordon för långt från den vänstra vägkanten. Det var med andra ord inte uppställt på ett trafiksäkert sätt. Även om det inte kan sägas med säkerhet, får det anses troligt att detta förhållande starkt bidragit till domstolens bedömning.⁹⁴

I samma riktning pekar Göta hovrätts avgörande i RFS A 1989:2. I detta fall hade en brandbil parkerats med stödbenen utfällda nära en gatukorsning, dock utan att störa trafiken. Bilens lyftkran med tillhörande korg användes vid reparation av en klocka på en husfasad. När korgen sänktes kolliderade den med en förbipasserande lastbil. Båda bilarna skadades. Hovrätten uttalade att handhavandet av liftkorgen medfört en trafikfarlig situation och att brandbilen på den grunden kunde anses ha varit i trafik vid olyckstillfället.⁹⁵

Vid sidan om NJA 1944 s. 203 har inte något rättsfall påträffats i vilket domstolen explicit behandlar frågan om huruvida det utpekade stillastående fordonet varit i trafik eller ej. Vissa avgöranden ger emellertid på mera indirekt vägledning i detta hänseende. I dessa avgöranden motiveras domstolens ståndpunkt att skadan uppkommit eller inte uppkommit i följd av trafik med det utpekade fordonet med ett uttalande om huruvida erforderligt samband kan anses föreligga mellan två händelser (X och Y). Mot bakgrund av 1 och 8 §§ TSL framstår det som uppenbart att X härvid utgörs av trafik med det utpekade fordonet medan Y utgörs av inträffad skada. Den av domstolen utpekade X-faktorn synes sålunda kunna sägas utgöra en händelse som enligt domstolens förmenande innebär trafik med det utpekade fordonet.

I NJA 1950 s. 493 halkade en avstigande busspassagerare på bussens nedre fotsteg och skadades. Fotsteget var belagt med snö och is. Det ansågs föreligga sådant samband mellan *bussens användande i trafik* och skadans uppkomst att den senare, trots att bussen stod stilla, borde anses ha uppkommit i följd av trafik med bussen.

Domstolen synes i enlighet med vad som nyss anförts hysa uppfattningen att trafik med bussen föreligger så snart denna används i trafik. Av allt att döma innebär detta att trafikbegreppet vidgas i förhållande till dess lydelse.⁹⁶ Även en stillastående buss torde nämligen under vissa förutsättningar kunna anses vara använd i trafik. Ett exempel

⁹⁴ Se Strömbäck, Eriksson, Olsson & Tidefelt, Trafikskadelagen, 6 uppl., Stockholm, 2003, s. 35 och även Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktförhållanden, Uppsala, 1952, s. 239. Den senare framhåller såsom ytterligare en möjlig förklaring till domstolens bedömning det förhållandet att ett motorfel gjort det nödvändigt för föraren av A att parkera sitt fordon på vägen.

⁹⁵ Visst stöd för den här anförda hypotesen ger också FFR 1958 s. 323. I detta fall hade en bil intagits på lackeringsverkstad. På grund av brister i bilens elektriska system uppkom kortslutning i en kabel. Brand uppstod varvid bland annat verkstadslokalen och där förvarad egendom skadades. I rådhusrättens av hovrätten fastställda dom uttalades att bilen icke varit i trafik vid olyckstillfället eftersom den vid detta tillfälle varit intagen på verkstad. Någon trafikfarlig situation var det således inte fråga om i detta fall.

⁹⁶ Se SOU 1957:36 s. 77 (med sikte på uttrycket "bruk i trafik").

på detta utgörs av situationer i vilka bussen, såsom i 1950 års fall, stannat för att släppa av passagerare.⁹⁷

I NJA 1974 s. 616 hade en bilägare backat sin bil ut ur ett garage. Härefter hade han stannat på garageplanen för att stiga ur och stänga garageporten. Planen var isbelagd och mycket hal. När föraren öppnat bildörren, satt båda fötterna på marken och börjat resa sig ur bilen halkade han, föll omkull och skadade sig. Högsta domstolen ansåg att sådant samband inte kunde anses föreligga mellan olyckan och *den skadelidandes beteende som förare av bilen* att skadan kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med denna.

Den valda formuleringen har av allt att döma betingats av att det var just föraren som skadats. Och Högsta domstolen synes i detta fall hysa uppfattningen att det är fråga om trafik så länge som föraren utför åtgärder som ingår i förarrollen. Att kliva ur bilen för att stänga garageporten kan emellertid, av utgången i målet att döma, inte anses utgöra en sådan åtgärd.

NJA 1950 s. 493 och NJA 1974 s. 616 ger sålunda viss ledning i fråga om Högsta domstolens syn på trafikbegreppets innebörd. Inga som helst säkra slutsatser kan emellertid dras av de båda avgörandena. Härtill är de alltför otydliga. Till detta kommer att de inte framstår som alldeles förenliga med varandra.

Dessbättre är senare rättspraxis mera enhetlig. I NJA 1988 s. 221 hade några ynglingar, av vilka samtliga utom föraren var alkoholpåverkade, under färd mellan två närbelägna städer, parkerat sin bil på en parkeringsplats vid en kiosk och klivit ur för att köpa korv. En av ynglingarna (X) uppträdde härvid störande. För att undvika att X skulle bli omhändertagen av polis föste en av hans kamrater honom hastigt in i bilen. I samband härmed träffades X:s öga av bildörren och skadades. Högsta domstolen ansåg att skadan hade sådant samband med *bilens normala brukande* att den skulle anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Det synes i detta fall vara domstolens uppfattning att fordonet är i trafik så snart det brukas normalt.⁹⁸ Och till normalt brukande synes

⁹⁷ Ett snarlikt avgörande utgörs av FFR 1948 s. 299. I detta fall hade ved avlastats från en lastbil med användande av bilens motordrivna tippanordning. Tippningen skedde under ett tillfälligt uppehåll med bilen på gatan. En förbipasserande fotgängare skadades av nedfallande vedträn. Enär tippningen ansågs ha utgjort *ett led i bilens användande i trafik* kom domstolen till slutsatsen att skadan uppkommit i följd av trafik med bilen.

⁹⁸ Så även i RFS A 2001:10. I detta fall uttalade hovrätten explicit att det utpekade fordonet varit i trafik vid olyckstillfället och motiverade detta med bland annat att skadan kunde hänföras till normalt brukande av fordonet. Ytterligare ett avgörande i samma riktning, som i hög grad påminner om 1988-års fall, utgörs av RFS A 2003:45. På grund av ett fel på fordonets bromssystem gick det i detta fall trots att motorn var igång inte att få fordonet att rulla. Föraren beslöt sig för att avbryta sina startförsök och lämnade fordonet. I samband därmed föll han ur fordonet och skadades. Även om någon färd vid det aktuella tillfället ej kunnat genomföras menade hovrätten att fordonet brukats för sitt ändamål. Skadan kunde sålunda anses ha ett sådant samband med *bilens normala brukande* att den kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Faktum är att ett kriterium som mycket på-

domstolen, av utgången i målet att döma, vilja hänföra den situation i vilken X föstes in i fordonet i syfte att undvika att X skulle bli gripen av polis. Att i- och urstigning måste anses utgöra trafik kan det sålunda inte råda någon tvekan om. Och detta gäller alltså även för det fall att någon färd ej varit avsedd. Därmed kan det knappast råda någon tvekan om att också lastning och lossning av egendom måste anses utgöra normalt brukande av ett fordon.⁹⁹ I övrigt får emellertid begreppet normalt brukande anses vara i hög grad oklart och på bland annat den grunden har Högsta domstolens dom i NJA 1988 s. 221 blivit föremål för kritik.¹⁰⁰

Vid en extensiv tolkning skulle naturligtvis uttrycket normalt brukande kunna anses innefatta en mängd olika förehavanden som på ett eller annat sätt har anknytning till ett fordon. Mot bakgrund av den nyss anförda slutsatsen, att i- och urstigning samt lastning och lossning av egendom utgör normalt brukande, ligger det nära till hands att ifrågasätta om inte detsamma borde gälla montering respektive demontering av sådant som takbox, takräcke, släpfordon och dragkrok. I dessa fall är det nämligen fråga om att fordonet nyttjas till att bära upp viss anordning och såtillvida påminner situationen om lastning respektive lossning. Något annorlunda är förhållandet vid sådana åtgärder som tankning, påfyllning av olja och spolarvätska, däckbyte samt reparationsarbeten. I dessa fall är det nämligen inte fråga om att fordonet brukas såtillvida att det utnyttjas. Snarare är det fråga om åtgärder som kan anses vara erforderliga för att fordonet skall kunna brukas. Att även åtgärder av detta slag under vissa förutsättningar kan anses utgöra normalt brukande av och sålunda trafik med fordonet framgår emellertid av NJA 2007 s. 997.¹⁰¹

Omständigheterna i detta mål var följande. X skulle en decemberdag åka i väg med sin personbil som stod parkerad utanför hans fastighet. Han satte sig i bilen och startade motorn. Därefter steg han ur bilen för att skrapa rutorna fria från is. Bilen stod då stilla. När han skulle skrapa bakrutan halkade han till följd av att marken var isbe-

minner om det nu ifrågavarande har återfunnits i ett rättsfall som avgjordes redan 1970. I FFR 1970 s. 106 nyttjades en traktor försedd med två hydrauliska lyftarmar vid resning av takstolar i en ladugård. Traktorn stod därvid stilla, varjämte lyftarmarna, som drevs av traktorns motor, endast kunde höjas eller sänkas 30–40 cm. För att det erforderliga lyftet skulle kunna åstadkommas hade lyftarmarna påbyggts med stöttor. Då traktorföraren med hjälp av lyftanordningen börjat lyfta en ände av takstolen uppstod ett ryck i denna med följd att en arbetare som befann sig på en byggnadsställning fick en stöt i bröstet av takstolen, föll till marken och skadades. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med traktorn. Skälet härtill angavs vara att traktorn, oaktat att skadan inträffat vid manövrering av de till traktorn hörande och av dess motor drivna hydrauliska lyftarmarna, använts på ett sätt som i så väsentlig mån legat utanför traktorns *normala användningsområde*.

⁹⁹ Se dock Andersson, Sambandskvalificeringar avseende trafikskadeansvarets gräns, Pointlex, 2008-01-24.

¹⁰⁰ Se Agell, Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 15.

¹⁰¹ För en utförlig analys av detta avgörande, se Andersson, Sambandskvalificeringar avseende trafikskadeansvarets gräns, Pointlex, 2008-01-24.

lagd. Han ramlade omkull och ådrog sig nack- och huvudskador. Enligt Högsta domstolen kunde skadorna anses ha *sådant samband med hur en bil normalt brukas* att de skulle anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Avgörandet bör emellertid tolkas med försiktighet. Av domskälen att döma har utgången i målet dikterats av att den skadelidandes åtgärd, att skrapa is från bilens rutor, utgjorde ”en förberedande åtgärd för att bilen omedelbart därefter skulle kunna framföras på ett trafiksäkert sätt”. En möjlig tolkning av domen synes mot denna bakgrund vara att en åtgärd som kan anses vara erforderlig för att ett fordon skall kunna brukas kan anses innebära normalt brukande av och sålunda trafik med fordonet under förutsättning att åtgärden varit nödvändig för en omedelbart förestående färd.¹⁰² I fråga om hur pass strängt kraven på nödvändighet och omedelbarhet skall tillämpas ger domen emellertid inte någon ledning.

Slutligen kan det i förevarande sammanhang nämnas att tvättning, vaxning, invändig städning och dylika vanligt förekommande åtgärder av allt att döma inte någon gång kan anses utgöra normalt brukande av och sålunda trafik med det ifrågavarande fordonet. Sådana åtgärder kan nämligen inte sägas vara vidtagna i syfte att möjliggöra färd med fordonet utan snarare i syfte att fordonets värde i största möjliga utsträckning skall bibehållas.

3.2.3 Rättspraxis i ljuset av trafikbegreppets språkliga innebörd och trafikskadelagstiftningens förarbeten

I avsnitt 2.2 har trafikbegreppets innebörd analyserats med utgångspunkt i begreppets språkliga innebörd och trafikskadelagstiftningens förarbeten. Härvid har det konstaterats att trafikbegreppets kärnområde får anses omfatta situationer i vilka ett fordon på grund av motorns kraft kommit i rullning på särskilt inrättad färdväg. Till begreppets mera osäkra betydelseområde hänförs situationer där flertalet men inte samtliga dessa rekvisit kan anses uppfyllda, exempelvis situationer där ett fordon kommit i rullning utan att motorn varit igång eller där fordonet kommit i rullning utanför särskilt inrättad färdväg. Utanför begreppets betydelseområde hamnar situationer där ett fordon varit stillastående.

Den i avsnitt 3.2.1 – 3.2.2 genomförda undersökningen av praxis har visat att det inte är alldeles enkelt att utröna vilken innebörd domstolarna vill ge trafikbegreppet. Det har emellertid konstaterats att *fordon som rullar* mycket ofta anses vara i trafik. I vart fall gäller detta under förutsättning att fordonet kommit i rullning genom motorns inverkan och/eller att fordonet befunnit sig på allmän färdväg. Även ett *stillastående fordon* kan emellertid under vissa förutsättningar anses

¹⁰² Se dock Andersson, Sambandskvalificeringar avseende trafikskadeansvarets gräns, Pointlex, 2008-01-24, där författaren synes vilja göra en ännu försiktigare tolkning av avgörandet.

vara i trafik. Faktum är att detta inte synes kräva mer än att fordonet placerats på ett sätt som inte kan anses helt trafiksäkert, eller att det vid den relevanta tidpunkten brukats på ett normalt sätt.

En viktig slutsats blir sålunda att trafikbegreppet i praxis kommit att omfatta betydligt fler situationer än de som i avsnitt 2.2.2 uppgivits tillhöra uttryckets kärnområde. Utan någon som helst tvekan kan det sålunda konstateras att domstolarna uppvisar en benägenhet att tolka trafikbegreppet extensivt. Men inte nog med detta. Domstolarna synes rent av vara benägna att till trafikbegreppet hänföra situationer vilka med hänsyn till språkliga utgångspunkter och trafikskadelagstiftningens förarbeten faller helt utanför betydelseområdet för detta begrepp.

Vad som är i fråga utgör närmast en analogisk tolkning av 1 och 8 §§ TSL.¹⁰³ Vid analogisk lagtolkning är det brukligt att domstolen, med utgångspunkt i det ifrågavarande lagrummets syfte, utförligt motiverar varför lagrummets tillämpningsområde bör utsträckas till att omfatta den ifrågavarande situationen. I de här studerade rättsfallen återfinns emellertid ingen som helst ansats till att på detta sätt förklara varför trafikbegreppets innebörd borde utsträckas utanför begreppets språkliga betydelseområde.

Faktum är att domstolarnas vidsträckta tolkning av trafikbegreppet är svår att förena med de motiv som återfinns bakom TSL och den tidigare lagstiftningen gällande trafikskador. Här uttalas, som framgått i avsnitt 2.2.2, att trafik med motordrivna fordon utgör en särskilt riskfylld verksamhet och att de som utövar denna verksamhet därför bör stå för förekommande trafikskador samt att detta syfte ernås genom att en särskilt sträng ersättningskyldighet läggs på den som brukar motordrivna fordon i trafik. Den särskilt stränga ersättningskyldigheten bör sålunda endast omfatta de moment som i jämförelse med annan verksamhet kan anses särskilt riskfyllda.

Domstolarnas agerande medför att trafikförsäkringen, i strid med lagens motiv, belastas med kostnader för skador som inte utgör ett resultat av de särskilda risker som uppkommer vid trafik med motordrivna fordon.¹⁰⁴ NJA 1988 s. 221¹⁰⁵ illustrerar detta. X skadades av bildörren när han, för att inte bli gripen av polis, föstes in i en parkerad bil. Enligt Högsta domstolens uppfattning hade bilen varit i trafik vid skadetillfället. I ljuset av här åberopade motivuttalanden kan det starkt ifrågasättas huruvida domstolens tolkning av trafikbegreppet kan anses rimlig. Lika väl hade det kunnat vara så att X föstes in i en byggnad och därvid skadats av byggnadens dörr. Ingen skulle komma på tanken att i en sådan situation föreskriva strikt ansvar för byggnadens ägare.¹⁰⁶

¹⁰³ Jfr Hult, Lagens bokstav och lagens andemening, SyJT 1952 s. 600.

¹⁰⁴ Se Agell, Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 15.

¹⁰⁵ Refererat i avsnitt 3.2.2.

¹⁰⁶ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 402.

De motiv som återfinns bakom domstolarnas synnerligen vidsträckt tolkning av trafikbegreppet kan naturligtvis inte fastställas med säkerhet. I avsaknad av andra rationella skäl förefaller det emellertid vara mest plausibelt att domstolarna drivits av en vilja att ge TSL ett så vidsträckt tillämpningsområde som möjligt för att därigenom, i största möjliga utsträckning, säkerställa att den skadelidande erhåller en så hög skadeersättning som möjligt samtidigt som skadekostnaden på ett effektivt sätt pulvreras.¹⁰⁷ Ett kompletterande skäl skulle kunna utgöras av en önskan att undvika de rättsliga komplikationer som ett mera restriktivt förhållningssätt av allt att döma skulle medföra.¹⁰⁸

3.3 Aдекват kausalitet

Frågeställningen i detta avsnitt gäller hur det krav på adekvat kausalitet som följer av formuleringen i följd av trafik tillämpats i praktiken. Åtskilliga rättsfall behandlar frågan om innebörden av uttrycket skada i följd av trafik. För att det skall vara möjligt att med någon säkerhet dra slutsatser i fråga om de kriterier som av domstolarna uppställs för att gällande krav på kausalitet respektive adekvans skall anses uppfylla fordras emellertid att domstolen preciserar de händelser som utgör kausalitets- och adekvansbedömningarnas föremål. Som framgått i avsnitt 2.1 är det emellertid vanligt att domstolarna vid tillämpningen av uttrycket i följd av trafik underlåter att ge uttryck för när det ifrågavarande fordonet senast före olycktillfället kan anses ha varit i trafik. Att sådana avgöranden många gånger inte kan läggas till grund för den följande undersökningen får anses uppenbart. Denna undersökning baseras därför primärt på de i föregående avsnitt behandlade avgöranden av vilka det i någon mån framgår vid vilken tidpunkt det aktuella fordonet senast anses ha varit i trafik. Antalet sådana avgöranden är emellertid begränsat. Undersökningsmaterialet kompletteras därför med avgöranden som visserligen inte uttryckligen ger vid handen när det ifrågavarande fordonet senast varit i trafik men där denna fråga, mot bakgrund av slutsatserna i föregående avsnitt, ändå kan med relativt stor säkerhet besvaras.

Inledningsvis behandlas rättsfall i vilka skada uppkommit genom omedelbar mekanisk inverkan från fordonet (avsnitt 3.3.1). Därefter rättsfall i vilka skada uppkommit utan sådan inverkan (avsnitt 3.3.2). Det kan finnas anledning att påminna om att denna uppsats, i enlighet med vad som framgått i avsnitt 1 och 2.3.1, inte tar sikte på rena bevisfrågor. Rättspraxis gällande denna aspekt av sambandsproblematiken behandlas sålunda ej i den följande framställningen.

¹⁰⁷ I denna riktning, Agell, *Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund*, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 14; Andersson, *Skyddsändamål och adekvans*, Uppsala, 1993, s. 402 f samt Schönning & Svendenius, *Skadad i trafiken*, 2 uppl., Lund, 2007, s. 14.

¹⁰⁸ Se Schönning & Svendenius, *Skadad i trafiken*, 2 uppl., Lund, 2007, s. 14.

3.3.1 Omedelbar mekanisk inverkan

I de fall skada uppkommit genom omedelbar mekanisk inverkan från fordonet, exempelvis vid kollision eller då någon blivit klämd av en bildörr,¹⁰⁹ torde det ofta vara uppenbart att denna händelse utgör en nödvändig betingelse för och sålunda orsak till skadan. Under förutsättning att bevisläget är klart är det sålunda ovanligt att den svarande försäkringsgivaren bestrider förekomsten av faktisk kausalitet i denna typ av fall. Några vägledande avgöranden som belyser kausalitetskravets innebörd i situationer av nu ifrågavarande slag har, helt följdriktigt, inte kunnat återfinnas.¹¹⁰

Till det nu sagda kommer att orsakssambandet vid skada till följd av omedelbar mekanisk inverkan från fordonet är av direkt natur, innebärande att skadan utan förmedling av mellankommande händelser orsakats av fordonet.¹¹¹ Detta medför att skadan mycket ofta kan anses vara adekvat. I rättspraxis illustreras det nu sagda av följande avgöranden.

NJA 1936 s. 357¹¹² i vilket en åskådare blev påkörd av ett tävlingsfordon och därvid orsakades skada. Domstolen konstaterade att skadan uppkommit i följd av trafik med fordonet. Adekvat kausalitet har sålunda ansetts föreligga mellan framförandet av bilen och den inträffade skadan.

NJA 1949 s. 195¹¹³ i vilket en på verkstad inlämnad bil, under arbetet med reparation av bilens startanordning, gjorde ett ryck framåt med följd att en person kom i kläm och skadades. Domstolen ansåg att skadan uppkommit i följd av trafik med bilen. Även i detta fall har sålunda adekvat kausalitet ansetts föreligga mellan fordonets rörelse (som ansågs utgöra trafik) och skadan.

I FFR 1980 s. 137 tändes laddningskontrolllampan på en bil under färd. Föraren stannade för att kunna undersöka orsaken härtill. Han lät motorn vara igång och öppnade motorhuven. När han skulle kontrollera om generatoren satt fast råkade han fastna i fläktremmen med skada på handen som följd. Hovrätten konstaterade att det i målet var ostridigt att bilen i olycksögonblicket varit i trafik. Enär den vidtagna åtgärden kunde anses utgöra en naturlig del i den undersökning som var nödvändig för att färden skulle kunna fortsätta ansågs skadan ha uppkommit i följd av trafik med bilen.¹¹⁴ Skadan bedömdes sålunda utgöra en adekvat följd av trafik med bilen.

Ytterligare ett avgörande utgörs av NJA 1956 s. 773. I detta fall hade en skåpbil uppställt för lastning. När arbetet skulle avslutas öppnade

¹⁰⁹ Att ett fordon i denna situation många gånger kan anses vara i trafik har framgått i avsnitt 3.2.2.

¹¹⁰ Se dock NJA 1950 s. 650. Detta avgörande är emellertid alltför dunkelt för att läggas till grund för några egentliga slutsatser.

¹¹¹ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 90.

¹¹² Även refererat i avsnitt 3.2.1.1.

¹¹³ Även refererat i avsnitt 3.2.1.1.

¹¹⁴ Ett liknande avgörande utgörs av SkVN 1987:11.

bilens förare, som utfört några göromål inne i lastutrymmet, den bakre dörren för att ta sig ut. Härvid träffade dörren en kvinna som kom med ytterligare varor för lastning. Hon skadade handen. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen. Mot bakgrund av slutsatserna av analysen i avsnitt 3.2.2 har lastbilen av allt att döma ansetts vara i trafik vid olyckstillfället. Vidare ger utgången i målet vid handen att kravet på adekvat kausalitet mellan trafik och skada har ansetts uppfyllt.

I samtliga nu nämnda fall¹¹⁵ står det klart att inträffad skada inte skulle ha uppkommit utan förekomsten av den händelse som ansetts utgöra trafik med det ifrågakvarande fordonet. Trafik har sålunda utgjort en nödvändig betingelse för och sålunda faktisk orsak till skadan. Vidare måste skadorna i de olika fallen anses utgöra en i någon mån påräknelig följd av trafiken. Att adekvat kausalitet ansetts föreligga är sålunda helt förenligt med vad som i avsnitt 2.3.2.4 konstaterats i fråga om innebörden av detta kriterium.

I undantagsfall förekommer det emellertid att en skada, trots att den orsakats genom mekanisk inverkan från ett fordon i trafik, ej ansetts utgöra en adekvat följd härav.

I SkVN 1995:31 satt en pojke i en buss och lutade sitt ben mot ett av bussens element. Dagen därpå upptäcktes skada i form av en vätskefylld blåsa på benet, som av allt att döma uppkommit på grund av det varma elementet. Eftersom det inte kunde konstateras någon bristfällighet på bussen bedömdes skadan inte ha uppstått i följd av trafik med bussen.

Mot bakgrund av vad som anförts i avsnitt 3.2.1.1 får det anses uppenbart att den ifrågakvarande bussen varit i trafik när skadan orsakades. Vidare får det anses klart att trafiken med bussen utgjort en nödvändig betingelse för och sålunda faktisk orsak till skadan. Nämndens bedömning kan sålunda inte förklaras på annat sätt än att skadan befunnits utgöra en inadekvat följd av trafik med bussen. Bedömningen får anses vara helt förenlig med vad som i avsnitt 2.3.2.4 konstaterats i fråga om adekvanskravets innebörd i här aktuellt sammanhang. Den inträffade skadan kan på intet sätt anses vara av sådan art att den för en tänkt försäkringsgivare vid tidpunkten för avtalsslutet framstår som en möjlig följd av trafik med bussen.¹¹⁶

¹¹⁵ I detta sammanhang kan även det i avsnitt 3.2.2 refererade rättsfallet NJA 1988 s. 221 nämnas. I detta fall ansågs det ifrågakvarande fordonet ha varit i trafik när den skadelidande föstes in i detta. Att han i samband härmed skadade sitt öga på bildörren ansågs stå i sådant samband med denna trafik att skadan hade uppkommit i följd härav. Kravet på adekvat kausalitet mellan trafik och skada ansågs sålunda vara uppfyllt.

¹¹⁶ Se även SkVN 1997:17. I detta fall hade en person kört in en bil i en automatisk biltvätt. Hon öppnade bildörren och hann stiga ur med ena benet innan hon märkte att tvättanordningen började röra sig trots att hon ännu inte lagt i någon pollett. Hon klämdes när tvättanordningen gick emot bildörren. Nämnden ansåg att den primära orsaken till olyckan var att automatvätten av någon anledning startat för tidigt. Olyckan kunde därför inte sättas i samband med försäkringstagarens beteende som förare av bilen. Enligt nämndens mening hade skadan därför

Ett i nu aktuellt sammanhang mera kontroversiellt avgörande utgörs av NJA 1944 s. 203,¹¹⁷ i vilket en lastbil (A) till följd av motorstopp parkerats på vänstra sidan av en väg varefter föraren gått ut på vägen och där gjort tecken åt föraren av en annan bil (B) att stanna. För att undvika att köra på A:s förare tvingades föraren av B att styra sitt fordon mot A varvid de båda fordonen kolliderade. Enligt domstolens förmenande hade A varit i trafik vid olyckstillfället. Trots detta ansågs skadan inte ha uppkommit i följd av trafik med A. Domskälen indikerar att domstolen ansett att skadan visserligen utgjort en följd av trafiken med A:s bil, men att kravet på adekvans, på grund av det beteende som föraren av A gjort sig skyldig till, inte kunde anses uppfyllt.¹¹⁸

Visserligen har A agerat på ett klart olämpligt sätt när han gått ut på vägen för att ge tecken åt föraren av den förbipasserande bilen att stanna och därvid intagit en placering som tvingat sistnämnde förare att styra mot den parkerade lastbilen. Samtidigt kan det ifrågasättas om inte ett sådant beteende är ganska vanligt förekommande när någon i samband med ett motorstopp eller olyckstillbud är i behov av assistans. Detta talar onekligen för att skadan, i motsats till vad Högsta domstolen kommit fram till, närmast är att betrakta som en adekvat följd av trafik med den parkerade bilen. I vart fall gäller detta vid en tillämpning av det försäkringsrättsliga adekvanskriterium som, enligt vad som framgått i avsnitt 2.3.2.4, får anses äga relevans vid tillämpning av TSL. För att en skada skall anses adekvat enligt detta kriterium är det tillräckligt att skadan, för en tänkt försäkringsgivare vid tidpunkten för avtalslutet, framstår som en möjlig följd av trafik med det ifrågasatt fordonet. Det kan sålunda inte uteslutas att utgången i 1944 års fall hade blivit en annan om detta fall hade prövats efter ikraftträdandet av TSL.

3.3.2 Utan omedelbar mekanisk inverkan

Också för det fall att skada uppkommit utan omedelbar mekanisk inverkan från fordonet, exempelvis när ett fordon utan att sammanstötning skett trängt ett annat fordon av vägen, är det naturligtvis ofta så att trafiken med fordonet utgör en nödvändig betingelse för och sålunda faktisk orsak till skadan. Under förutsättning att bevisläget är

inte uppkommit i följd av trafik med bilen. Även i detta fall får det, mot bakgrund av slutsatserna i avsnitt 3.2.2, anses klart att bilen vid olyckstillfället varit i trafik och att denna utgjort en nödvändig betingelse för och sålunda faktisk orsak till skadan. Av allt att döma har nämnden sålunda funnit att skadan utgjort en inadekvat följd av trafik, något som får anses helt förenligt med vad som i avsnitt 2.3.2.4 konstaterats i fråga om adekvanslärans innebörd vid tillämpning av TSL.

¹¹⁷ Även refererat i avsnitt 3.2.2.

¹¹⁸ Snarlika avgöranden utgörs av SkVN 1953:33 och SkVN 1966:9. I dessa båda fall hade släpfordon lösgjorts från traktorer och därefter lämnats vid vägkanten. Skada som uppkommit när förbipasserande bilar senare kolliderat med släpfordonen har av nämnden ansetts uppkommen i följd av trafik med traktorn. Kravet på adekvans har sålunda ansetts vara uppfyllt. Mot bakgrund av att någon motsvarighet till förarens adekvansbrytande agerande i NJA 1944 s. 203 inte förekommit i de båda nu aktuella fallen får nämndernas bedömning anses helt naturlig.

klart är det sålunda, även i denna typ av fall, ovanligt att den svarande försäkringsgivaren bestrider förekomsten av faktisk kausalitet. Följdriktigt har det, inte heller när det gäller situationer av nu ifrågavarande slag, varit möjligt att finna några vägledande avgöranden som belyser kausalitetskravets innebörd.

Desto vanligare är det i denna typ av fall att försäkringsgivaren ifrågasätter huruvida skadan utgör en *adekvat* följd av trafik med det utpekade fordonet. Enär skada uppkommit utan omedelbar mekanisk inverkan från fordonet är orsakssambandet mellan trafik och skada som regel endast av indirekt natur, vilket innebär att skadan uppkommit genom förmedling av en mellankommande händelse.¹¹⁹ Uppenbarligen kan detta förhållande i vissa fall medföra att en invändning om bristande adekvans kan vara framgångsrik.

Att skadan är av indirekt natur utesluter emellertid ingalunda att kravet på adekvat kausalitet anses vara uppfyllt. Detta illustreras av bland annat följande avgöranden.

I NJA 1946 s. 634 var en bil i färd med att i en lång uppförsbacke köra om en i bilens färdriktning marscherande trupp. En mötande cyklist, som kom åkande nerför backen, tvingades till följd härav att styra ner i rännstenen. I omedelbar anslutning härtill och som en följd av mötet med bilen körde cyklisten mot en framförvarande cyklist varvid hon föll och skadades. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.¹²⁰

I TR¹²¹ 1934:16 hade en lastbil under färd fattat eld genom förgasrarbrand. Elden spred sig till en närliggande skog. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.¹²²

I NJA 1946 s. 205 hade vattenledningsrör transporterats på släpvagnen till en bil. Under bilens färd över en bro föll några rör av. Dessa kom att inta ett sådant läge att de spärrade körbanan. En cyklist körde en stund senare — i mörker — över bron. Han körde härvid mot rören och skadade sig. Skadan ansågs ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

Om att de skadebringande fordonen i dessa fall måste anses ha varit i trafik råder knappast någon tvekan.¹²³ Vidare kan det konstateras att trafiken utgjort en nödvändig betingelse för och sålunda orsak till skadorna. Till detta kommer att skadorna, trots avsaknaden av omedelbar mekanisk inverkan från fordonet, får anses utgöra i hög grad

¹¹⁹ Se Radetzki, Orsak och skada, Stockholm, 1998, s. 90.

¹²⁰ Några snarlika avgöranden med motsvarande utgång utgörs av NJA 1944 s. 54, NJA 1954 s. 105 samt FFR 1952 s. 25.

¹²¹ Trafikförsäkringsföreningens rättsfallssamling.

¹²² Ytterligare några fall där ett brinnande fordon i rörelse orsakat skada, i vilka utgången blivit densamma som i det nu refererade fallet, utgörs av SkVN 1990:2, SkVN 1992:30 och SkVN 1993:1.

¹²³ Se avsnitt 3.2.1.

påräknliga följer av den ifrågavarande trafiken. Att gällande krav på adekvans måste anses uppfyllt får sålunda anses klart.¹²⁴

Givetvis kan det även förekomma att utgången blir den motsatta.

I NJA 1963 s. 507 hade föraren av en jordbrukstraktor under pågående färd ett laddat hagelgevär liggande i sitt knä. Vid inbromsning föll geväret ner och slog emot traktorns fotstöd, varvid ett skott avlossades, som dödade föraren. Skadan ansågs inte stå i sådant samband med traktorns framförande att den kunde anses ha inträffat i följd av trafik med traktorn.

I FFR 1954 s. 371 hade en telegrafarbetare, som utförde arbete i en kabelbrunn i en körbana, ställt upp ett varningsmärke på körbanan och förankrat detta med en bensindunk. Varningsmärket påkördes av en bilist, varvid dunken föll ned i brunnen. Därvid antändes bensinen av en blåslampa, som användes vid arbetet. Arbetaren fick så svåra brännskador att han avled. Då den skadeutlösande händelsen (att bilen körde på varningsskylten) inte kunde anses innefatta någon typisk risk för brandskador av inträffat slag, ansågs skadan inte stå i sådant orsakssammanhang med påkörningen att den kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med bilen.

I NJA 1963 s. 507 och FFR 1954 s. 371 har domstolarna konstaterat att skadorna inte stått i sådant samband med trafiken som erfordras

¹²⁴ Ytterligare några avgöranden var till hänvisning i förevarande sammanhang kan göras utgörs av NJA 1943 s. 486 (refererat i avsnitt 3.2.1.2), FFR 1944 s. 158 (refererat i avsnitt 3.2.1.1) och FFR 1971 s. 147. I sistnämnda fall hade en av A på allmän väg för personbil törnat emot en bergvägg, vält och därvid hamnat tvärs över vägen så att den blockerade övrig trafik. Från det motsatta hållet kom några minuter därefter en av B för personbil och omedelbart efter denna en av C för motorcykel. B lyckades stanna sitt fordon vid A:s bil, under det att C kolliderade med såväl B:s bil som med en från det motsatta hållet kommande bil. C skadades. A ansågs vållande till vältningen. Den vårdslöshet som låg A till last ansågs, med hänsyn till att olyckan inträffat högst några minuter efter det att A vält med sin bil och blockerat vägen samt till att den ifrågavarande situationen uppkommit då det var mörkt ute, stå i sådant orsakssammanhang med den skada som tillskyndats C att A var skyldig att utge ersättning för skadan. Vidare förtjänar NJA 1942 s. 437 att nämnas i nu aktuellt sammanhang. Vid avlastning av träull från en med gengasaggregat försedd lastbil kom i detta fall ullen i beröring med det upphettade aggregatet och fattade eld. Elden spred sig till närliggande byggnader som skadades. Skadorna ansågs ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen. I detta fall är det, mot bakgrund av analysen i avsnitt 3.2.2, sannolikt att domstolen ansett att lastbilen varit i trafik när branden uppstod. Om detta är riktigt framstår det, på samma sätt som i övriga här kommenterade avgöranden, som helt uppenbart att skadan utgör en adekvat följd av den sålunda föreliggande trafiken. Se även NJA 1938 s. 408 och NJA 1942 s. 555. I båda dessa fall har brand orsakats i samband med påfyllning av bensin varvid elden spridit sig och orsakat skada som bedömts vara uppkommen i följd av trafik. Givet att påfyllningen har ansetts utgöra trafik, vilket i enlighet med vad som anförts i avsnitt 3.2.2 får anses plausibelt, kan det inte råda någon som helst tvekan om att skadorna utgör adekvata följder av trafik, vilket innebär att utgången i också dessa båda mål får anses vara helt förenlig med vad som i avsnitt 2.3.2.4 anförts i fråga om innebörden i här aktuellt sammanhang av kravet på adekvat kausalitet. Slutligen kan hänvisning i nu aktuellt sammanhang göras till NJA 1943 s. 431 I och II samt till Högsta domstolens i avsnitt 3.2.2 refererade dom 2007-12-27 i mål T 1851-05.

för att de skall anses ha uppkommit i följd härav.¹²⁵ Som framgått indikerar detta att bristande adekvans ansetts föreligga. Bedömningarna är inte på något sätt ägnade att överraska. I NJA 1963 s. 507 får det anses uppenbart att adekvansen bryts genom gevärets inverkan. På motsvarande sätt bryts adekvansen i FFR 1954 s. 371 genom bensinens och blåslampans inverkan. Även med det begränsade krav på påräknelighet som vid tillämpning av TSL äger relevans måste skadorna anses vara inadekvata.

Ytterligare några avgöranden i samma riktning utgörs av NJA 1959 s. 378 och NJA 1961 s. 282. I förstnämnda fall hade en bilförare (A) tillfälligt stannat sin bil på ena sidan av körbanan för påfyllning av vatten i bilens kylare. Han gick för att hämta en kanna med vatten från en bensinmack belägen på andra sidan vägen och genomförde därefter påfyllningen. När han åter skulle gå över vägen för att återlämna kannan blev han påkörd av en förbipasserande bil. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med A:s bil.¹²⁶

I NJA 1961 s. 282 var det fråga om lastning av stenblock på en lastbil på vars flak ett antal plankbitar, avsedda att placeras under blocken, hade placerats. En arbetare, som tog emot stenblocken på flaket, råkade trampa på en spik i en av plankbitarna och skadade sig härvid i foten. Skadan ansågs inte ha uppkommit i följd av trafik med lastbilen.

Mot bakgrund av slutsatserna av analysen i avsnitt 3.2.2, får det antas att domstolarna i dessa båda mål ansett att de båda bilarna vid respektive olyckstillfälle varit i trafik. Vidare får det anses klart att trafiken i båda fallen utgjort en nödvändig betingelse för och sålunda faktisk orsak till inträffad skada. Av allt att döma kan utgången i de båda målen sålunda förklaras av att domstolarna funnit att skadorna utgjort en inadekvat följd av trafik med respektive bil. Domstolarnas adekvansbedömningar framstår på intet sätt som kontroversiella. Adekvansen har brutits när den skadelidande promenerat över vägbanan respektive trampat på den spik som stuckit upp från ett föremål som inte hört till lastbilen. Även med det begränsade krav på påräknelighet som äger relevans vid tillämpning av TSL, får skadorna anses vara av inadekvat natur.¹²⁷

Ett mera kontroversiellt avgörande utgörs av NJA 1961 s. 453. I detta fall hade A färdats i en personbil på en riksväg och därvid kört om en av B förd lastbil. Efter omkörningen fick personbilen sladd och snurrade runt. B stannade då, steg ur lastbilen för att växla några ord med A, som under tiden hade ställt sin bil på en p-plats. Cirka fem

¹²⁵ Hänvisning kan i detta sammanhang även göras till FFR 1963 s. 189, FFR 1962 s. 410, SKVN 1982:3 och SKVN 1987:27.

¹²⁶ Ett snarlikt avgörande med motsvarande utgång utgörs av FFR 1958 s. 413. Se även SKVN 1966:53.

¹²⁷ På motsvarande sätt synes domstolen i FFR 1977 s. 183 (refererat i avsnitt 3.2.1.2) mena att adekvansen brutits när den platta, i vars ögla bärgningsbilens wire hade fästs, utan förvarning lossnade.

minuter senare blev lastbilen påkörd av en annan lastbil, förd av C i samma riktning. C påstod bland annat att A orsakat kollisionen genom att med sitt körsätt ha föranlett B att parkera lastbilen på ett olämpligt sätt och sålunda försvåra C:s omkörning. Enligt domstolen kunde det antas att lastbilens placering varit olämplig och att olyckan förorsakats därav. Trots detta fann emellertid domstolen, särskilt med hänsyn till den tid som förflutit mellan A:s omkörning och olyckan, ej sådant samband mellan A:s körsätt och lastbilens placering, att olyckan kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med den av A förda bilen.

I detta fall får det, liksom i de avgöranden som refererats ovan, anses uppenbart att den bil som fördes av A har varit i trafik. Vidare synes det vara domstolens uppfattning att trafiken med A:s fordon varit orsak till lastbilens olämpliga placering och sålunda till olyckan med åtföljande skador. Emellertid har domstolen inte funnit "sådant samband" mellan A:s körsätt och lastbilens placering att olyckan kunde anses ha uppkommit i följd av trafik med den av A förda bilen. Av allt att döma har det varit domstolens uppfattning att lastbilens placering och åtföljande skador utgjort en inadekvat följd av trafiken med A:s fordon. I ljuset av det adekvanskriterium som enligt vad som framgått i avsnitt 2.3.2.4 äger relevans vid tillämpning av TSL kan det konstateras att adekvansbedömningen i detta fall framstår som tämligen sträng.¹²⁸ Trafik med A:s fordon har medfört att ett annat fordon placerats olämpligt och därvid blivit påkört. Den tid som förlöpt från A:s omkörning till skadan, vartill Högsta domstolen särskilt hänvisar, inkränker sig till några minuter. Mot denna bakgrund måste det ifrågasättas om inte den inträffade skadan varit sådan att försäkringsgivaren vid tidpunkten för avtalsslutet bort räkna härmed som en möjlig följd av trafik med det försäkrade fordonet. Om detta fall prövats efter ikraftträdandet av TSL framstår det således som fullt möjligt att kravet på adekvat kausalitet skulle ha ansetts uppfyllt.¹²⁹

På motsvarande sätt framstår adekvansbedömningen som tämligen sträng i FFR 1960 s. 318. I detta fall hade en buss kört på och skadat två kvinnor. På bussförarens uppmaning klev passagerarna ur bussen. En av dem blev chockad vid åsynen av de skadade och med anledning därav sjukskriven under en tid. Passagerarens skada ansågs inte utgöra en adekvat följd av trafikolyckan och sålunda inte heller ha uppkommit i följd av trafik med bussen. Liksom i NJA 1961 s. 453 kan det ifrågasättas om inte den inträffade skadan varit sådan att försäkringsgiva-

¹²⁸ Till stöd för denna uppfattning kan också åberopas att ett skiljaktigt justitieråd gjorde gällande att kravet på adekvans måste anses uppfyllt.

¹²⁹ I denna riktning pekar möjligen det förhållande att kravet på adekvans ansågs uppfyllt i FFR 1971 s. 147 (refererat ovan i detta avsnitt), låt vara att det förhållandet att B i nu aktuellt fall valt att ställa sitt fordon på en olämplig plats, inte hade någon motsvarighet i 1971 års fall. Ett rättsfall som påminner om NJA 1961 s. 453 och där adekvansbedömningen på motsvarande sätt förefaller vara i strängaste laget, utgörs av FFR 1962 s. 410.

ren vid tidpunkten för avtalsslutet borde ha räknat härmed som en möjlig följd av trafik med bussen.

Ett betydligt mera aktuellt avgörande utgörs av RFS A 2000:21. I detta fall hade en buss stannat vid en hållplats cirka en meter från trottoarkanten. Detta medförde att avståndet från bussens nedre trappsteg till marken var större än normalt. En kvinna som steg av bussen tappade till följd härav balansen och föll från första fotsteget. Enligt hovrätten förelåg inte sådant samband mellan bussens brukande och skadan som kunde krävas för att skadan skulle anses ha uppkommit i följd av trafik.¹³⁰ Även i detta fall kan det ifrågasättas om inte den inträffade skadan varit sådan att försäkringsgivaren vid tidpunkten för avtalet bort räkna härmed som en möjlig följd av trafik med det försäkrade fordonet.

3.3.3 Rättspraxis i ljuset av allmänna försäkringsrättsliga principer rörande adekvat kausalitet

Inte i något av de nu behandlade avgörandena har det grundläggande kravet på faktisk kausalitet mellan trafik och skada varit föremål för tvist. Och detta gäller såväl fall i vilka skada uppkommit genom omedelbar mekanisk inverkan från det utpekade fordonet som fall där skada uppkommit utan sådan inverkan. Under förutsättning att bevisläget är klart kan det sålunda konstateras att det grundläggande kravet på att trafik utgjort en tillräcklig eller nödvändig betingelse för inträffad skada ytterst sällan medför praktiska svårigheter vid tillämpning av TSL.

Desto fler tvister gäller kravet på adekvans. I avsnitt 2.3.2.4 har konstaterats att adekvanskravet vid tillämpning av TSL inte innebär mer än ett krav på att den inträffade skadan för en tänkt försäkringsgivare vid tidpunkten för avtalsslutet framstår som en möjlig följd av trafik med det försäkrade fordonet och att vid bedömningen enbart skall beaktas händelseförloppets mera centrala element. Adekvansläran skall sålunda inte tillämpas med stränghet. Tvärt om torde adekvanskravet kunna anses vara ytterligt liberalt. Med denna utgångspunkt är naturligtvis risken för att domstolarnas adekvansbedömning skall anses vara alltför liberal klart begränsad. Några avgöranden som ger anledning till sådan kritik har heller inte kunnat återfinnas.

Med den angivna utgångspunkten blir den kritiska frågan i stället huruvida domstolarnas adekvanstillämpning kan anses vara tillräckligt liberal. Faktum är att några av de undersökta avgörandena ger upphov till frågan om huruvida det av domstolen tillämpade adekvanskriteriet kan anses vara alltför strängt för att helt kunna förenas med försäkringsrättens begränsade krav på adekvans.¹³¹ Inte i något av dessa fall har den till synes stränga adekvansbedömningen motiverats. Fler-

¹³⁰ Se även SkVN 59/1998.

¹³¹ Nämligen NJA 1944 s. 203 i vilket skada uppkommit genom omedelbar inverkan från det utpekade fordonet och NJA 1961 s. 453, FFR 1960 s. 318 samt RFS A 2000:21, i vilka skada uppkommit utan sådan inverkan.

talet av de nu ifrågavarande avgörandena härrör emellertid från tiden före TSL:s ikraftträdande, varvid trafikskaderättens adekvanskriterium fortfarande sammanföll med motsvarande kriterium inom skadeståndsrätten och sålunda inte var fullt lika uttunnat som det numera måste anses vara. Det kan sålunda inte uteslutas att dessa fall skulle ha bedömts på ett annat sätt om prövningen skett efter tillkomsten av TSL. Samtidigt finns det inga klara belägg för att domstolarna uppfattat att övergången till ett försäkringsrättsligt ersättningsystem på trafikskadeområdet rimligen måste innebära att försäkringsrättens särskilt liberala krav på adekvans äger relevans. Tvärt om får ett av de undersökta rättsfallen sägas indikera att adekvanskriteriet också efter ikraftträdandet av TSL tillämpats med viss stränghet.¹³² Att på grundval av ett enstaka hovrättsavgörande dra några generella slutsatser är emellertid knappast möjligt.

4 Slutsatser

Den nu genomförda undersökningen bekräftar den redan i avsnitt 1 anförda utgångspunkten, att uttrycket skada i följd av trafik under årens lopp givits en alltmer vidsträckt innebörd med följd att TSL numera får anses ha ett mycket omfattande tillämpningsområde. Till detta resultat bidrar framför allt att trafikbegreppet successivt givits en mer och mer vidsträckt innebörd, men även att förekommande krav på adekvans mellan trafik och skada blivit alltmer uttunnat.

Utvecklingen mot ett mer och mer vidsträckt trafikbegrepp har skett genom domstolarnas försorg och får mot bakgrund av begreppets språkliga innebörd och motiven bakom trafikskadelagstiftningen anses vara kontroversiell. Ett fordon kan numera anses vara i trafik oberoende av huruvida de särskilda skaderisker vartill fordonstrafiken ger upphov, och vilka motiverat trafikförsäkringens särskilt stränga ersättningsansvar, realiserats eller ej. Drivkraften bakom denna utveckling utgörs sannolikt av reparativa hänsyn som skapar incitament att styra så många skador som möjligt till trafikförsäkringen med dess i stora delar strikta ersättningsansvar och vidhängande skadekostnads-pulvrering. Ett kompletterande skäl skulle kunna utgöras av en önskan att undvika de rättsliga komplikationer som ett mera restriktivt förhållningssätt av allt att döma skulle medföra.

Mot bakgrund av nu skildrade förhållanden kunde det ligga nära till hands att tro att även utvecklingen mot ett alltmer uttunnat krav på adekvans drivits fram genom domstolarnas försorg. Så är emellertid inte fallet. Denna utveckling utgör i stället ett resultat av övergången från ett skadeståndsrättsligt till ett försäkringsrättsligt system för ersättning av trafikskador samt av den allmänna utvecklingen inom försäkringsrätten mot en alltmer liberal tillämpning av adekvansprincipen. I ljuset av de omfattande hänsyn till den skadelidandes reparationsintresse som domstolarna visar vid tolkningen av trafikbe-

¹³² Nämligen RFS A 2000:21.

greppet kunde man måhända förvänta att domstolarna med full kraft skulle bejaka utvecklingen mot ett allt lägre krav på adekvans. Några tydliga tecken på att så har skett har emellertid inte kunnat återfinnas. Tvärt om finns, paradoxalt nog, något enstaka tecken som pekar i motsatt riktning. Vad som, för det fall att sistnämnda iakttagelse är riktig, skulle kunna vara skälet till domstolarnas val att hålla fast vid ett något striktare krav på adekvans, kan naturligtvis inte sägas med säkerhet. Med den ytterligt vidsträckta innebörd som man valt att ge trafikbegreppet kan det emellertid inte uteslutas att domstolarna, medvetet eller omedvetet, gjort bedömningen att ett mycket liberalt adekvanskrav skulle medföra att TSL:s tillämpningsområde skulle nå bortom gränsen för vad som kan anses rimligt.

5 Framtiden

TSL:s tillämpningsområde har sålunda med tiden blivit alltmer omfattande. Det främsta skälet härtill är att domstolarna givit trafikbegreppet en mer och mer vidsträckt innebörd. Det har framgått att denna utveckling inte kunnat undgå kritik. Redan 1950 uttalade Hult att Högsta domstolen steg för steg "på ett anmärkningsvärt sätt" vidgat innebörden av trafikbegreppet.¹³³ På senare tid har snarlik kritik anförts av Agell¹³⁴ och Andersson.¹³⁵ Det bärande skälet för dessa kritiska synpunkter har hela tiden varit att det särskilt stränga trafikskadeansvaret till följd av domstolarnas agerande kommit att omfatta också skador som inte på något sätt orsakats genom att motorfordonstrafikens särskilda risker realiserats.¹³⁶ Lagstiftningens syfte har sålunda fått stå tillbaka till förmån för vad som från rättspolitiska utgångspunkter ansetts utgöra ett lämpligt resultat. Andersson konkluderar med att det praktiska men samtidigt ensidiga synsättet, att det är bra om så många som möjligt ersätts när det ändå finns försäkring, "undergräver i slutänden hela det rättssystem som utgår från att förutsättningen för en rättsföljds inträdande är ett visst rättsfaktum, inte den positiva känslan inför rättsföljden som sådan".¹³⁷

Trots att den nu anförda kritiken får anses vara av tämligen allvarlig beskaffenhet är det knappast plausibelt att rättsutvecklingen i domstolarna kommer att vända tillbaka, innebärande att trafikbegreppet successivt återförs till den ram som TSL:s motiv ger.¹³⁸ Mera troligt är att domstolarna kommer att fortsätta på den inslagna vägen, med ett allt

¹³³ Se dennes, Lagens bokstav och lagens andemening, SyJT 1950 s. 599 ff.

¹³⁴ Se dennes, Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 14 f.

¹³⁵ Se dennes Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 402 f.

¹³⁶ Även i förarbetena till TSL kan denna kritiska synpunkt skönjas: "praxis innebär att uttrycket "skada i följd av trafik" har sträckts mycket långt. Huruvida tillämpningsområdet härigenom fått en ändamålsenlig avgränsning kan möjligen ifrågasättas" (se SOU 1974:87, s. 263; se även s. 158.).

¹³⁷ Se Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 402 f.

¹³⁸ Jfr SOU 1957:36, s. 77.

bredare tillämpningsområde för TSL som resultat.¹³⁹ Om denna utveckling skall kunna hejdas fordras av allt att döma att 1 och 8 §§ TSL skrivs om. Lagtekniskt skulle en sådan förändring knappast medföra några mera omfattande komplikationer. Vad som erfordras är ett rekvisit som tydligt ger vid handen att trafikförsäkringen endast omfattar skador som utgör ett resultat av att någon av de särskilda risker som fordonstrafiken medför har realiserats.

Desto besvärligare skulle det av allt att döma vara att vinna politiskt gehör för en ändring av TSL som innebär att de skadelidandes ersättningsmöjligheter försämras. Ett viktigt skäl härtill utgörs av att den kostnadsökning som en alltmer extensiv tolkning av uttrycket i följd av trafik har medfört endast delvis drabbat det fordonsägarkollektiv som betalar trafikförsäkringspremier. Skälet härtill är att en stor del av trafikens skadekostnader traditionellt har belastat socialförsäkringssystemet. I syfte att ernå en ordning där fordonsägarna i större utsträckning bär kostnaderna för trafikskador uttas emellertid sedan den 1 juli 2007 en skatt på trafikförsäkringspremier.¹⁴⁰ Samtidigt pågår en statlig utredning med uppdrag att undersöka möjligheterna att i mera direkt hänseende överföra vissa av socialförsäkringens kostnader för trafikskador till trafikförsäkringen och därigenom i förlängningen till fordonsägarna.¹⁴¹ Det är naturligtvis möjligt att en sådan omfördelning av kostnadsansvaret skulle kunna få till följd att delar av det premiebetalande fordonsägarkollektivet gärna skulle se att TSL:s tillämpningsområde i någon mån begränsades. Samtidigt kan det konstateras att övriga grupper i samhället, vilka även de omfattas av TSL:s skydd, alltså skulle sakna incitament att plädera för en begränsning av lagens tillämpningsområde.

Det får sålunda anses plausibelt att den politiska majoriteten under överskådlig tid kommer att hysa uppfattningen att den rådande tolkningen av uttrycket i följd av trafik kan anses tillfredsställande.¹⁴² Även med denna utgångspunkt synes det emellertid vara hög tid att överväga en ändring i 1 och 8 §§ TSL, låt vara av helt annan beskaffenhet än den som nyss diskuterats. Denna undersökning har tydligt påvisat att domstolarnas uppfattning om vad som utgör skada i följd av trafik inte längre har förankring i vare sig ordalydelsen i 1 och 8 §§ TSL eller motiven till dessa bestämmelser. Det är sålunda hög tid att TSL anpassas till det faktiskt gällande rättsläget. Faktum är att Bilskadeutredningen redan 1957 föreslog att uttrycket i följd av trafik skulle bytas ut mot det vidare uttrycket ”i följd av motorfordons bruk i trafik”.¹⁴³

¹³⁹ En indikation härpå utgörs onekligen av NJA 2007 s. 997. Se vidare avsnitt 3.2.2.

¹⁴⁰ Se lag (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

¹⁴¹ Dir 2007:53.

¹⁴² Se SOU 1974:87, s. 158: ”Det torde emellertid idag råda allmän enighet om att man inte bör genom ändrad lagstiftning inskränka tillämpningsområdet för denna speciallagstiftning och därigenom försämra skyddet för de skadelidande”.

¹⁴³ Se 1 § i det förslag till lag om trafikförsäkring som återfinns i SOU 1957:36.

Förslaget utsattes emellertid för stark kritik, bland annat med hänvisning till att uttrycket skada i följd av trafik genom en långvarig rättsbildning givits ett relativt entydigt och bestämt innehåll och att man genom att ersätta det med ett nytt begrepp riskerade att ge upphov till nya tolkningssvårigheter.¹⁴⁴ Förslaget vann av dessa skäl inte lagstiftarens gillande.¹⁴⁵

Argumentationen känns onekligen ihålig. Lagstiftning utgör en rättskälla av primär natur och har enligt vedertagen uppfattning i princip bindande verkan för domstolarna. Detta hindrar naturligtvis inte att tolkningen av ett stadgande, såsom i här aktuellt fall, kan komma att successivt avlägsna sig från lagens ordalydelse och motiv. När detta inträffar måste det emellertid vara lagstiftarens uppgift att ingripa. Antingen kan detta ske genom att lagen ändras så att domstolarna tvingas att följa dess bokstav i större utsträckning än tidigare. En sådan lagändring har nyss diskuterats. Som alternativ härtill kan lagstiftaren naturligtvis acceptera domstolarnas rättstillämpning. Då blir det emellertid lagstiftarens uppgift att justera lagen så att den ger uttryck för vad som faktiskt utgör gällande rätt. Härför talar inte minst det rättssäkerhetsrelaterade kravet på att lagstiftningen skall lämna information om förekommande rättigheter och skyldigheter. Att lagstiftaren, såsom i här aktuellt fall, konstaterar att gällande rätt inte längre har förankring i lagstiftningen men trots detta väljer att inte ingripa på något av de båda angivna sätten, kan ingalunda anses acceptabelt.

¹⁴⁴ Se SOU 1974:87, s. 158 f och Nordenson, *Trafikskadeersättning*, Stockholm, 1977, s. 86.

¹⁴⁵ Se SOU 1974:87, s. 159.