

## Vad ska trafikförsäkringen ersätta?

av Erland Strömbäck



Foto: Elsa Strömbäck

Erland Strömbäck  
erland.stromback@telia.com

*Under senare tid har tvekan uppkommit om trafikskadeansvarets räckvidd i fråga om sakskada. Sedan trafikskadelagstiftningen tillkom har tolkningsfrågorna mest rört sig kring vad som är ”skada i följd av trafik”, och i det avseendet har vi en vidlyftig praxis som visar vägen. Dubierna som uppstått kring vad som är ersättningsbar sakskada rör sig dels om hur långt själva begreppet sakskada sträcker sig, och dels om det finns vissa former av sakskada som inte ska ersättas därför att det åvilar annan att svara för skadan. Domstolpraxis har bedömts inte ge tydliga svar ännu, trots rättsfallet NJA 2004 s. 566.*

Trafikskadelagen tillhör i vårt land en grupp av lagar som föreskriver ett strikt skadeståndsansvar för en viss kategori av potentiella skadevällare. Lagen går så långt att den ålägger bilisternas ansvarsförsäkring – trafikförsäkring – ett direkt ansvar i förhållande till skadelidande. Trafikskadelagen omfattar såväl personskada som sakskada.

Trafikskadelagen har alltså en omfattande räckvidd. Utan att behöva visa vållande ska skadelidande enligt lagens grundlinje få sin ersättning direkt från trafikförsäkringen när personskada eller sakskada uppkommit i följd av trafik med det försäkrade fordonet. Att det finns vissa undantag från denna regel skymmer inte det faktum att väldigt mycket har lagts på försäkringen att ersätta. Orsaken är att fordonstrafik ansetts så riskfylld att den bör bära ett särskilt strängt skadeståndsansvar.

Genom trafikskadelagen har trafikskadorna frikopplats från det vanliga, i skadeståndslagen reglerade ersättningsansvaret. Detta vilar på att skada vållats genom uppsåt eller vårdslöshet, något som alltså inte krävs i fråga om trafikskadorna.

Trafikförsäkringens ersättningsansvar utlöses av en kategori av skador som sammanfattas under lagens kriterium ”skada i följd av trafik”. Det kan vara fråga om personskada eller sakskada. En trafikolycka kan medföra personskada på förare eller passagerare i bilen eller på personer som uppehållit sig i fordons trafikmiljö, såsom fotgängare, cyklister eller förare eller passagerare i kolliderande fordon. Sakskada kan vara förstört vägmärke,

*Erland Strömbäck, fd. chefsjurist och vice VD i FolkSAM, sekreterare i Trafikskadeutredningen som utarbetade trafikskadelagen.*

påkörd cykel, demolerat staket eller annat motorfordon som fått bucklor vid sammanstötning.

Problemen kring tolkningen av begreppet skada i följd av trafik ska här bara översiktligt beröras. I stället koncentreras uppmärksamheten kring tolkningen av begreppet ”ersättningsbar sakskada” och möjligheten att få ersättning för en sådan. Utvecklingen av trafikskadebegreppet är dock intressant eftersom praxis där blivit allt generösare, medan området för ersättningsbar sakskada inskränkts.

### Skada i följd av trafik

Vissa skador vållar inte några tolkningsbekymmer.<sup>1</sup> Om en bil krockar med ett träd och föraren och passagerare får personskador är dessa skador givetvis i följd av trafik med bilen. Dessa skador ska trafikförsäkringen för bilen betala. Som huvudregel gäller detta också i fråga om förarens skador, även om denne varit vårdslös och orsakat olyckan. Skadorna på bilen ersätts däremot inte av trafikförsäkringen. Lagstiftaren bedömde att det var att sträcka lagen för långt. Däremot ska skador i den omgivande miljön ersättas. Det kanske var ett fint äppelträd som bilen körde på, och trädets ägare får ersättning för den skadan av trafikförsäkringen. Skedde kollisionen med ett trafikdelarmärke eller ett vajerräcke har sanningen hittills varit att skadorna betalas ur trafikförsäkringen (jfr nedan).

Vid kollision med annat fordon är regelverket mera komplicerat.<sup>2</sup> Om ett av fordonen förts vårdslöst kan även skador på det andra fordonet ersättas ur det vållande fordonets försäkring, som slutligt kan få bära även kostnader för personskador i den andra bilen. Olika varianter i skadefallet behöver inte beröras i detta sammanhang.

Andra skadesituationer förekommer där tolkningen blir mera besvärlig eftersom be-

greppet skada i följd av trafik inte framstår som så självklart. Följande är exempel.

En parkerad bil utan åtdragen handbroms rullar nedför en backe och skadar gående. Är bilen i trafik? En bil som parkerats i en kurva av vägen orsakar att en annan bil vid möte tvingas i diket. Ska den parkerade bilens trafikförsäkring betala skadorna? En person som stiger ur en bil fastnar med rocken i en fönstervev varvid rocken rivs sönder. Är bilens trafikförsäkring ansvarig? Föraren går före färd runt bilen för att skrapa rutorna rena från is men halkar och bryter ena armen. Ska hans trafikförsäkring betala? Två kriminella i en stulen bil forcerar med bilen entréporten till ett varuhus för att komma åt varor. Betalar bilens trafikförsäkring skadorna?

I många av de situationer som exemplifierats har skada i följd av trafik ansetts föreligga. Det kan lätt fastslås att vi numera har en synnerligen extensiv tolkning av begreppet. Domstolarna har medverkat till att trafikförsäkringens ersättningsansvar därigenom sträckts mycket långt.

Under spridning av vägsalt och sand med skyffel från ett lastbilsflak uppkom skada på en annan bils lackering. Ansågs som skada i följd av trafik (Skadeförsäkringens villkorsnämnd 1947:34).

Under reparation av en bil på verkstad provades bromsarna i samband med att bilen startades. En växel låg dock i och bilen ryckte framåt och skadade en person framför bilen. Ansågs som skada i följd av trafik (NJA 1962 s. 172).

Cyklist skadades när han körde på en plötsligt öppnad bildörr. Ansågs som skada i följd av trafik (NJA 1934 s. 355).

En busspassagerare halkade på det isbelagda nedre fotsteget när han skulle stiga av bussen. Ansågs som skada i följd av trafik (NJA 1950 s. 493).

En bråkig yngling motades av sina kamrater in i en parkerad bil för att ynglingen inte skulle gripas av polis. Hans ena öga skadades då av bildörren. Ansågs som skada i följd av trafik eftersom skadan hade samband med bilens normala brukande (NJA 1988 s. 221).

En man startade en vinterdag sin personbil som stod parkerad utanför bostaden. Han steg sedan ur bilen för att skrapa rutorna rena från is. Också marken var isbelagd, och mannen halkade omkull och skadades när han skulle skrapa bakrutan. Skadan ansågs ha samband med hur en bil normalt brukas och var därför en skada i följd av trafik (NJA 2007 s. 997).

Den vidsträckt tolkningen av trafikskadebegreppet belyses på ett tydligt sätt genom en inträngande analys som nyligen gjorts av Marcus Radetzki.<sup>3</sup> Denne finner att skadebegreppet under årens lopp getts en alltmer omfattande innebörd. Till detta bidrar framför allt att själva trafikbegreppet successivt getts en mer och mer vidsträckt innebörd, men också att kravet på adekvans mellan trafik och skada blivit alltmer uttunnat. Han kritiserar utvecklingen mot bakgrund av begreppets språkliga innebörd och motiven bakom trafikskadelagstiftningen. Ett fordon kan numera, enligt Marcus Radetzki, anses vara i trafik oberoende av huruvida de särskilda skaderisker vartill fordonstrafiken ger upphov, och vilka motiverat trafikförsäkringens särskilt stränga ersättningsansvar, realiserats eller inte.

Drivkraften bakom denna utveckling utgörs sannolikt, menar Marcus Radetzki, av reparativa hänsyn som skapar incitament att styra så många skador som möjligt till trafikförsäkringen med dess i stora delar strikta ersättningsansvar och vidhängande skadekostnadspulvisering. 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.

En träffande konklusion ger Håkan Andersson, som finner att synsättet ”att det är bra att så många som möjligt ersätts när det ändå finns försäkring” i slutändan undergräver hela det rättssystem som utgår från att förutsättningen för en rättsföljds inträdande är ett visst rättsfaktum, inte den positiva känslan inför rättsföljden som sådan.<sup>4</sup>

I detta sammanhang kan man sammanfatt-

ningsvis utan alltför mycket grubblande finna en tydlig strävan i praxis att till en yttersta gräns utnyttja det faktum att en försäkring, nämligen trafikförsäkringen, finns med i bilden så snart ett motorfordon på något sätt har kontakt med ett skadeförlopp.

Rättsvetenskapen ser ut att ogilla utvecklingen. De skadelidande bör rimligen gilla den. Hur försäkringsbolagen för närvarande ser på frågan är ovisst.

När det däremot gäller tolkningen av vad som är ersättningsgill sakskada i trafiksammanhang har bolagen och Trafikförsäkringsföreningen drivit en klart restriktiv linje. Utvecklingen kan här komma att gå i annan riktning än praxis vid tolkningen av skada i följd av trafik.

### **Sakskada i trafiken, och icke sakskada**

Inspirationen till den restriktiva tolkningen kommer från rättsfallet NJA 2004 s. 566. I korthet kan fallet beskrivas som följer.

Vid en trafikolycka på allmän väg läckte drivmedel från ett av de inblandade fordonen ut på vägbanan. På grund av utsläppet utfördes genom Vägverkets försorg visst saneringsarbete. Vägverket yrkade av Trygg-Hansa som trafikförsäkringsgivare ersättning för kostnaderna för saneringen och visst avstängningsarbete i samband med denna. Det yrkade beloppet 5 150 kr avsåg dels ianspråktagen tid för arbetsledare, vägarbetare, bil m.m., dels visst använt material. Vägverket åberopade trafikskadelagen som grund för yrkandet.

Trygg-Hansa invände dels att det över huvud taget inte uppkommit någon skada för Vägverket, eftersom verket uppbär anslag från staten vilket finansieras av fordonsskatten, dels att Vägverket i vart fall inte drabbats av sakskada. För det fall att sakskada ansågs ha uppkommit invände bolaget att någon ersättning inte skall utgå därför att ersättningsrätten

enligt trafikskadelagen inte gäller för åtgärder av det slag som var aktuella i målet, därför att Vägverket som väghållare varit skyldigt att utföra åtgärderna enligt 26 § väglagen.

Högsta domstolen fann till en början att det förhållandet att Vägverket uppbär anslag från staten inte utesluter att det har uppkommit skada för Vägverket. Domstolen konstaterade att det vid trafikolyckor ofta uppstår olika kostnader för det allmänna i form av insatser från polis och räddningstjänst, och inte sällan kräver olyckorna särskilda insatser också av väghållaren. Från rättslig synpunkt är dessa kostnader i allmänhet att betrakta som sådana rena förmögenhetsskador eller tredjemansskador för vilka ersättning inte kan utgå inom ramen för trafikskadelagen.

Domstolen fortsatte: Av trafikskadelagens bestämmelser följer däremot inte någon särskild begränsning av rätten till ersättning i de fall då det allmänna drabbats av sakskada i följd av trafik med ett motordrivet fordon. Om egendom, som är i allmän ägo, skadas i samband med en trafikolycka kan alltså ersättning utgå enligt trafikskadelagen. Det gäller även i förhållande till sådan egendom som ingår som en del av den väganläggning på vilken olyckan inträffat. Det får således stå klart att exempelvis värdet av förstörda vägskyltar eller kostnader för reparation av förstörda vägportar kan vara ersättningsgilla inom ramen för trafikskadelagen.<sup>5</sup> Frågan är om den skada som Vägverket drabbats av är att anse som en sakskada.

När domstolen ger sig in på denna viktiga fråga slår den till en början fast att med sakskada avses i första hand en genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål. I samband med trafikolyckor är det inte ovanligt att nyttjandet av vägen hindras av att exempelvis bildelar eller last spritts över vägbanan på ett sätt som gör att denna måste stängas av för trafik till dess att området städats av. Enbart ett sådant förhållande innebär emellertid inte att det kan anses ha upp-

kommit en sakskada på vägen genom fysisk påverkan på vägbanan. En avgörande passus i domstolens resonemang är sedan:

”Gränsen mellan vad som är att anse som en sakskada och såsom en sådan skada inte ersättningsgill nedskräpning eller nedsmutsning är dock ibland svår att dra. Förutom fysisk påverkan av egendomen är också de insatser som krävs för att återställa egendomen av betydelse. Har inga eller endast obetydliga återställningsinsatser behövts kan någon sakskada inte anses ha uppkommit”.

Att utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter kan innebära att mark förorenas på ett sådant sätt att det uppkommer en sakskada är enligt domstolen klart. Detta innebär dock inte, i enlighet med det tidigare sagda, att varje utsläpp innefattar en sakskada. Om ett utsläpp är av så begränsad omfattning att det inte förorsakar något egentligt men, kan någon sakskada inte anses ha uppkommit. Detsamma gäller om de negativa effekterna av ett utsläpp inte är så begränsade men kan undanröjas genom obetydliga åtgärder.

I det föreliggande fallet ansåg domstolen att vägbanan påverkats på ett sådant sätt att en sakskada uppkommit.

Därefter tar domstolen upp frågan om rätten till ersättning är utesluten på den grunden att Vägverket som väghållare hade en skyldighet att utföra åtgärderna enligt 26 § väglagen. I denna del finner domstolen först att den, i rättsfall där fråga varit om skadestånd kunnat utgå för kostnader för räddningstjänst och polisutryckning, som en allmän princip slagit fast att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra får anses vara av sådan natur att de inte är skadeståndsgrundande utan särskilt lagstöd (NJA 1950 s. 610 och NJA 2001 s. 627). Motivet för principen får uppfattas vara att kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsinsatser skall bäras av det allmänna. Principen är uppenbarligen tillämplig oberoende av om kostnaderna i det enskilda fallet är att beteckna som ren förmö-

genhetsskada, tredjemansskada eller sakskada. Frågan är först om rätten till skadestånd skall anses utesluten för åtgärder som Vägverket i egenskap av väghållare är skyldig att utföra.

I den delen finner domstolen att det av 26 § väglagen framgår att väghållare är skyldig att hålla allmän väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom bl.a. underhåll och reparation. Dessa skyldigheter får anses vara av sådan natur att det allmänna inte har rätt till skadestånd från en i en trafikolycka inblandad trafikant för sådana åtgärder av skyddskaraktär vilka normalt ankommer på väghållaren; detta gäller även om trafikanten varit oaktsam. Det är enligt domstolen i målet inte visat att omfattningen eller karaktären av åtgärderna avvikit från vad som får anses normalt vid en trafikolycka. Slutsatsen blev att rätt till skadestånd är utesluten i fråga om de aktuella åtgärderna.

Eftersom vägverket gjort gällande att den skadeståndsrättsliga principen inte är tillämplig i ett fall som detta där myndighetens kostnader kan gottgöras genom trafikskadeersättning så tvingas domstolen till ett resonemang också i den frågan. Man finner då att trafikskadeersättning inte räknas som skadestånd i formell mening. Detta hindrar emellertid inte att vissa skadeståndsrättsliga grundsatser kan tillämpas även på sådan ersättning.<sup>6</sup> Motivet för den skadeståndsrättsliga principen får anses göra sig gällande även när alternativet till att låta det allmänna slutligt svara för sådana kostnader är att vältra över betalningsansvaret på ett visst kollektiv, såsom t.ex. det kollektiv som är skyldigt att hålla trafikförsäkring. I sammanhanget kan enligt domstolen jämföras med de överväganden som ligger bakom 20 kap. 7 § andra stycket lagen om allmän försäkring, genom vilken bestämmelse utövande av regress för vad som utgått från den allmänna försäkringen förbjudits.<sup>7</sup>

På grund av det anförda finns det enligt domstolen i fråga om åtgärder som normalt

ankommer på väghållaren efter en trafikolycka inte anledning att göra skillnad beroende på om det allmännas anspråk på ersättning avser skadestånd eller trafikskadeersättning.

Domstolens slutsats blev alltså att Vägverket inte kunde anses ha rätt till trafikskadeersättning.

### **Vad innebär rättsfallet?**

Trygg-Hansa har i sin talan mot Vägverket haft en fullständig framgång. Rättsfallet har emellertid inte förenklats tillvaron för skadelidande och försäkringsbolag. I stället har en rad tolkningsproblem uppkommit. Reduceringen av kostnaderna för trafikförsäkringen skall balanseras mot ökad administration och högre kostnad för väghållarna.

Att begreppet sakskada fått en tidigare inte tillämplig avgränsning är av stor betydelse. De inskränkningar i ersättningsrätten som Högsta domstolen kommit fram till utgör ett anmärkningsvärt avsteg från ambitionen att kostnaderna för trafikriskerna skall hamna i ett särskilt ersättningssystem. Hänvisning kan i denna fråga göras till domstolens uttalande i NJA 1988 s. 396. Enligt uttalandet är en huvudtanke i detta system att de ekonomiska följderna av skadefall i trafiken i väsentlig utsträckning ska slutligen bäras av fordonsägarna.

Nu har vi dock fått ganska omfattande undantag från trafikskadelagens ersättningsområde, dels genom att följderna av en trafikolycka för väghållarens del måste passera en tröskel för att nå upp till nivån för sakskada, dels genom att inte ens alla skadeföljder som når över tröskeln kan föras över på trafikförsäkringen.

Undantagen kan därtill uppfattas som till gränserna något oprecisa och beroende av subjektiva värderingar. De är därmed svåra att tillämpa i praktiken. Högsta domstolens bedömningar har lett till åtskilliga dispyter i den

omfattande rättstillämpning som trafikskadorna för med sig. Stora kostnader står på spel i den ena eller andra riktningen, beroende på tolkningen i det enskilda fallet av vad Högsta domstolen kommit fram till.

Vad man lär av rättsfallet är följande:

1. Allt är inte sakskada som kan uppfattas som sådan. En trafikolycka medför att vägbanan belamras med bildelar eller andra föremål. Vägen stängs av för uppstädning. Sakskada genom fysisk påverkan på vägbanan har inte uppkommit enbart av dessa förhållanden, eftersom det mera är fråga om *nedskräpning eller nedsmutsning*.
2. Ibland kan förhållandena vara något mera kvalificerade. Gränsen mellan icke ersättningsgill nedskräpning eller nedsmutsning å ena sidan och en nivå på nedskräpningen eller nedsmutsningen som ligger så högt att sakskada måste anses föreligga är ibland svår att dra. De insatser som behövs för att återställa egendomen är av betydelse vid sidan av den fysiska påverkan av egendomen. Man kan tydligen nå en nivå där nedskräpning, nedsmutsning och återställningsåtgärder når nivån ”sakskada”, vilken nivå uppnåddes i rättsfallet (det var ju i detta fråga om utsläpp av drivmedel, se punkt 3).
3. I fråga om utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter har man också att räkna med flera nivåer. En där det är fråga om mera begränsad, inte ersättningsgill nedskräpning eller nedsmutsning, karakteriserat av att det är av så begränsad omfattning att det ”inte förorsakar något egentligt men”. En mellan-nivå kännetecknas av att nedsmutsningen inte är så begränsad men väl kan ”undandröjas genom obetydliga åtgärder”. Den högre nivån, då sakskada alltså skall anses föreligga, kännetecknas av såväl mera betydande utsläpp som ej obetydliga saneringsåtgärder. Hur det ställer sig när ett mindre betydande utsläpp leder till ej obetydliga saneringsåtgärder, exempelvis därför att utsläp-

pet träffat ett känsligt område, är ovisst. Rimligen borde det vara fråga om sakskada i ett sådant fall.

4. Även om sakskada enligt de nämnda punkterna kan anses föreligga är det möjligt att vägghållaren ställs utan skadestånd eller trafikskadeersättning. Principen att kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsinsatser skall bäras av det allmänna slår här igenom på Vägverkets ersättningsrätt. Rätten till skadestånd eller trafikskadeersättning elimineras därför såvitt gäller *åtgärder av skydds-karaktär* vilka normalt ankommer på vägghållaren. Ånyo uppställs alltså ett till konturerna något diffust kriterium som måste definieras för att trafikskadelagens omfattning skall kunna preciseras i ett konkret skadefall.
5. Ett klart konstaterande finner man när det gäller sakskada som kan ersättas skadeståndsvägen eller genom trafikskadeersättning. Även om det allmänna drabbas är klar och tydlig sakskada ersättningsgill: Värdet av förstörda vägskyltar eller kostnader för reparation av förstörda vägportar eller liknande. Det är ju en gammal sanning men måste tydligen upprepas för att nå balans i förhållande till övriga, mera inskränkande åsikter från domstolens sida.

Tolkningsproblemen i anledning av rättsfallet belyses dels av ett par nya hovrättsfall, dels av åtgärder från försäkringsbolagens sida.

### **Hovrättsfallen går i olika riktning.**

I Göta hovrätts dom den 25 september 2008 i mål FT 1643-08 gällde frågan om Vägverket kunde få ersättning från trafikförsäringen för reparation av ett vajerräcke på E 4 vid Gyllene Uttern, som påkörts av en bil försäkrad i Östgöta Brandstodsbolag. Reparationskostnaden uppgick till 18 851 kr. Vägverket häv-



dade att reparationen inte innebar ett åtgärdande av skyddskaraktär. Med detta begrepp avses i stället någon form av akut iordningställande av vägbanan så att en överhängande trafikfara undanröjs. Vidare hävdade Vägverket att uppsättande och reparation av vajerräcken inte ingår i verkets skyldigheter enligt 26 § väglagen. Försäkringsbolaget hävdade däremot att dessa skyldigheter inkluderar reparation och underhåll av vajerräcken.

Hovrätten hänvisade till den princip som Högsta domstolen fastslagit, nämligen att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra inte utan särskilt lagstöd kan återkrävas. Sådant lagstöd saknades i detta fall. Mot bakgrund bl.a. av uttalanden i förarbetena till väglagen ansåg hovrätten att reparation av ett vajerräcke innefattades i sådana åtgärder av skyddskaraktär vilka normalt ankommer på väghållaren. I målet ansågs inte visat att omfattningen eller karaktären av åtgärden avvikit från vad som får anses normalt vid en trafikolycka. Vägverkets talan ogillades därför.

Ett annat fall avgjordes av samma hovrätt genom dom den 6 november 2008 i mål T 1574-08. Här var det fråga om krav från Vägverket på ersättning med 838 956 kr för reparation av linjemarkeringar efter en rad oljespill på olika vägar från en tankbil, försäkrad i If Skadeförsäkring. Mellan parterna var det ostridigt att sakskada uppkommit. Vägverket hävdade att det här inte var fråga om åtgärder av skyddskaraktär, eftersom därmed avses åtgärder av akut karaktär som till exempel att sanera vägbanan från oljeprodukter eller att flytta föremål från körbanan för att undvika ytterligare trafikolyckor. If hävdade att Vägverket skall svara även för kostnader som inte direkt avser underhåll och reparation men som måste utföras för att en väg skall kunna användas på ett trafiksäkert sätt.

Hovrätten konstaterade bl.a. att den yrkade ersättningen är en kostnad som är direkt hänförlig till trafikolyckan. Kostnaden för sane-

ring och den del av kostnaden för att göra om linjemarkeringen som ostridigt kunde hänföras till underhåll av vägen hade räknats bort i yrkandet. Omfattningen och karaktären av de åtgärder för vilka Vägverket begärde ersättning har enligt hovrätten avvikit från vad som kan anses normalt vid en trafikolycka. Vägverket hade därför rätt till ersättning enligt trafikskadelagen.

Hovrättsavgörandena visar svårigheterna att tolka Högsta domstolens uttalanden. I hovrättens dom av den 25 september 2008 måste hovrätten ha gått vilse i författningarna. Givetvis måste ett vajerräcke räknas till den kategori av skador som Högsta domstolen anser möjliga att ersättas ur trafikförsäkringen (punkt 5 ovan).

Eftersom förhållandena varierar kommer nya situationer ständigt att dyka upp där trafikförsäkringens ansvar inte utan besvärliga överväganden kan bedömas. Frågan är då om det aktuella rättsfallet behöver följas upp med en rad ytterligare prövningar av Högsta domstolen beträffande olika typer av inträffade skador.

Ovissheten i tolkningsfrågorna bromsar upp bolagens skadehantering.

Beskrivande är Trafikförsäkringsföreningens cirkulär den 9 oktober 2008 ”Ang. inställda betalningar av trafikskadeersättning till Kommunerna”. Anledningen är de parallella rättegångar som utmynnat i de båda hovrättsavgörandena. Cirkuläret innehåller bl.a. följande. Försäkringsbolagen har vägrat att fortsättningsvis betala skador på Vägverkets egendom förorsakade av trafikförsäkringspliktiga motorfordon. Som skäl till att inte betala har bolagen hävdad att Vägverket saknar rätt att kräva trafikskadeersättning eftersom verket som väghållare haft en skyldighet enligt 26 § väglagen att utföra de åtgärder för vilka ersättning yrkas. Åtgärderna är av sådan natur att de inte berättigar till ersättning från försäkringsbolagen som trafikförsäkringsgivare, utan särskilt lagstöd.

### Avslutande synpunkter

---

De skador som till följd av rättsfallet numera inte skall anses ersättningsbara kan enligt domstolen återkrävas bara om det finns lagstöd för detta. I trafikskaderättens värld blir detta ett besynnerligt krav med tanke på trafikförsäkringens roll som garantiförsäkring för de skadelidande (se 17 §). Innebörden av garantifunktionen måste vara att även det allmännas kostnader i anledning av en trafikolycka ("åtgärder som en myndighet är skyldig att utföra") skall bäras av trafikförsäkringen, i den mån detta inte, som i fråga om ersättningar ur allmän försäkring, särskilt förbjudits. Domstolen har med hänvisning till tidigare rättsfall som rört skadestånd vänt på frågeställningen med sitt krav på särskilt tillåtande av anspråk mot försäkringen.

Från dessa utgångspunkter kan rättsfallet ifrågasättas. Den tidigare tillämpningen av trafikskadelagen hade den fördelen att den var betydligt enklare, och dessutom helt förenlig med den bärande grundprincipen att trafikskadekostnaderna samlas på en och samma kostnadsbärare, nämligen kollektivet av fordonsägare. Högsta domstolen har brutit med

denna grundprincip, och samtidigt låtit tvingande lag träda åt sidan till förmån för en praxis som för sin tillämpning förutsätter tolkningar av något som närmast är administrativa bestämmelser.

Förvirringen bland alla som ska tillämpa rättsfallet har också blivit stor.

### Noter

- <sup>1</sup> Se om tolkningen av begreppet skada i följd av trafik Ulf Nordenson, Trafikskadeersättning, 1977, s. 579 f., Erland Strömbäck-Leif Eriksson-Gunnar Olsson-Eva Tidefelt, Trafikskadelagen, 6 uppl., 2003, s. 34 f. och Marcus Radetzki's arbete enligt not. 3.
- <sup>2</sup> Se framför allt Bill W Dufwa, Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden, Svensk Juristtidning 1979 s. 401 f..
- <sup>3</sup> Marcus Radetzki, Vad innebär uttrycket skada i följd av trafik vid tillämpningen av trafikskadelagen?, Svensk Juristtidning 2008 s. 371 f.
- <sup>4</sup> Håkan Andersson, Skyddsändamål och adekvans, 1993, s. 402 f.
- <sup>5</sup> Här hänvisas till Hellner-Johansson, Skadeståndsrätt, 6 uppl., s. 286.
- <sup>6</sup> Här hänvisar HD till prop. 1975/76:15 s. 113.
- <sup>7</sup> Här hänvisar HD till prop. 1962:90, s. 386 ff.