

## Trafikförsäkringens ansvar för skador i vägmiljön

Erland Strömbäck

*Ska trafikförsäkringen ersätta skador i trafikmiljön orsakade av biltrafiken, exempelvis vägmärken, belysningsstolpar, vajerräcken, vägbroar och liknande? Under alla år har man ju trott att detta just är vad trafikförsäkringen är till för. Ett avgörande från Högsta domstolen 2004 ansågs dock skapa osäkerhet kring frågan. En hovrätt presenterade i september 2008 en tvivelaktig tolkning av avgörandet.*

*Men trafikförsäkringsbolagen och Trafikförsäkringsföreningen reagerade på hovrättsdomen och några pågående processer i frågan genom att generellt ställa in betalningar till väghållarna (Vägverket och kommunerna) för skador på väghållarnas egendom, orsakade av trafikförsäkringspliktiga motorfordon. Man tolkade i bolagen rättsläget så att väghållarna själva fick svara för skadorna eftersom de i 26 § väglagen ålagts att hålla väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.*

*Väghållarnas krav mot trafikförsäkringen ackumulerades därefter under närmare tre år. I två nya avgöranden i juni 2011 har Högsta domstolen nu tydligt för bolagen och alla andra berörda klarlagt rättsläget, som tvärtemot bolagens uppfattning fortfarande innebär trafikskadeansvar för alla skador på väghållarnas egendom som inte kan anses vara kostnader för omedelbart påkallade åtgärder av skyddscharakter, såsom rengöring av vägbanor eller bortforsling av bildelar och andra föremål som hindrar trafiken, vilket 2004 års rättsfall handlat om.*

### 2004 års rättsfall

En höstdag år 1999 inträffade en trafikolycka vid Tingstadstunneln i Göteborg. Drivmedel läckte ut på vägbanan från ett av de inblandade fordonen. Vägverket lät sanera vägbanan och krävde sedan trafikförsäkringsgivaren Trygg-Hansa på kostnaderna för saneringen och för visst avstängningsarbete, tillsammans 5 150 kr. Vägverket åberopade 8 och 11 §§ trafikskadelagen eftersom det var fråga om sakskada i följd av trafik med det aktuella fordonet.

Trygg-Hansa bestred och påstod att det överhuvudtaget inte uppkommit någon skada för Vägverket eftersom verket uppbär anslag från staten för ändamålet, och verket inte heller drabbats av någon sakskada. Om sakskada ansetts ha uppkommit så menade bolaget att den inte kunde ersättas enligt trafikskadelagen, eftersom verket som väghållare varit skyldig att utföra åtgärderna enligt 26 § väglagen.

Högsta domstolen bedömde i rättsfallet NJA 2004 s. 566 dessa frågor. Man konstaterade att Vägverkets anslag från staten inte uteslöt att skada uppkommit för verket. Trafikskadelagen innehåller inte någon begränsning i de fall då det allmänna drabbats av sakskada i följd av trafik med ett motordrivet fordon. Ersättning kan exempelvis utgå för förstörda vägskyltar och vägportar. Förelåg i detta fall en sakskada? Gränsen mellan sakskada och enbart nedskräpning eller nedsmutsning

var enligt domstolen ibland svår att dra. Men här ansåg domstolen att det förelåg en sakskada.

Domstolen har i tidigare rättsfall som en allmän princip slagit fast att kostnader för "åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra" inte är skadeståndsgrundande (NJA 1950 s. 610 och NJA 2001 s. 627, jfr nedan). Kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsåtgärder ska bäras av det allmänna. Enligt 26 § väglagen är väghållaren skyldig att hålla allmän väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom bl.a. underhåll och reparation. Dessa skyldigheter ansåg domstolen vara av en sådan natur att det allmänna inte utan särskilt lagstöd har rätt till skadestånd (eller trafikskadeersättning) från en i en trafikolycka inblandad trafikant för sådana åtgärder av skyddskaraktär som normalt ankommer på väghållaren, och detta även om trafikanten varit oaktsam. Det var i målet fråga om åtgärder som var normala vid en trafikolycka. Högsta domstolens slutsats blev att Vägverket inte hade rätt till den begärda trafikskadeersättningen från Trygg-Hansa.

### **Domstolarnas tillämpning av rättsfallet**

Högsta domstolens avgörande ledde till ytterligare processer där trafikförsäkringsbolag ville få väghållarens ansvar prövat, i belysning av Högsta domstolens ståndpunkt. Några av dessa mål:

1. *Skada på vajerräcke.* Fråga om ersättning till Vägverket med 18 851 kr för reparation av ett vajerräcke på E 4, som skadats vid påkörning av en bil trafikförsäkrad i Östgöta Brandstodsbolag. Målet prövades av Göta hovrätt, som fann att reparationen innefattades i sådana åtgärder av skyddskaraktär som normalt ankommer på väghållaren. Domstolen ogillade därför Vägverkets talan (mål FT 1643-08).
2. *Skada på linjemarkeringar.* Fråga om ersättning till Vägverket med 838 956 kr för reparation av linjemarkeringar som skadats av oljespill från en tankbil på olika vägar. Fordonet var försäkrat i If Skadeförsäkring. Göta hovrätt fann här att If skulle ersätta skadorna eftersom omfattningen avvek från vad som kunde anses normalt vid en trafikolycka (mål T 1574-08).
3. *Skada på vägmärke med hastighetsangivelse.* Fråga om ersättning till Mariestads kommun med 1 031 kr för reparation av vägmärke som angav högsta tillåtna hastighet. Fordonet var försäkrat i Folksam. Svea hovrätt fann att återställande av ett vägmärke inte innehåller tillräckligt inslag av skyddskaraktär, varför kommunens talan bifölls (mål FT 8168-09).
4. *Skada på vägbroar.* Fråga om ersättning med 23 833 422 kr till Vägverket för reparation av två vägbroar som skadats vid olycka med tankbil, försäkrad i Länsförsäkringar Sak. Svea hovrätt fann att såväl omfattningen som karaktären avvek från vad som får anses normalt vid en trafikolycka. Åtgärderna ansågs inte

heller hänförliga till normalt underhåll eller drift av vägen, inte heller var de av skyddscharakter. Vägverkets talan bifölls (mål T 5728-08).

### **Försäkringsbolagens betalningsstopp**

Trafikförsäkringsbolagen tycks redan efter avgörandet i mål nr 1 ovan ha bestämt sig för att fortsättningsvis vägra att överhuvudtaget betala skador på Vägverkets egendom eller på kommunal egendom i vägmiljön orsakade av trafikförsäkringspliktiga motorfordon. Som skäl angav man sin uppfattning att Vägverket saknade rätt att kräva trafikskadeersättning eftersom verket som väghållare enligt 26 § väglagen hade att utföra de åtgärder för vilka ersättning yrkades. Man hänvisade till NJA 2004 s. 566.

Trafikförsäkringsföreningen gick den 9 oktober 2008 ut med information angående de inställda betalningarna. Man sade sig avvakta lagkraftvunnen dom. Kort dessförinnan hade Göta hovrätt meddelat sin dom enligt 1 ovan, det enda avgörande från överinstans som då förelåg. Säkert spelade denna hovrättsdom, med en felaktig tolkning av rättsläget, en väsentlig roll för bolagens agerande.<sup>i</sup>

### **Frågorna prövas på nytt av Högsta domstolen**

I målen nr 3 och 4 ovan beviljade Högsta domstolen prövningstillstånd. Efter prövning meddelade domstolen den 9 juni 2011 sina domar i båda målen (vägmärket mål nr T 1941-10 och vägbroarna mål nr T 6005-09, referat finns ännu inte i NJA).

Vad gäller motiveringarna är de båda domarna i stort sett likalydande. I stora drag resonerade domstolen nu på följande sätt.

En huvudtanke bakom trafikskadelagen är att de ekonomiska följderna av uppkomna trafikskador i väsentlig utsträckning slutligt ska bäras av fordonsägarna.<sup>ii</sup> Tillämpliga paragrafer i lagen är 8 och 11 §§. Någon begränsning i rätten till ersättning för vissa skadelidande framgår inte av lagen.

Frågan är om de aktuella skadorna är ersättningsgilla enligt trafikskadelagen eller om rätten till trafikskadeersättning, som försäkringsbolagen gjort gällande, är utesluten på den grunden att väghållaren hade en skyldighet att åtgärda skadorna. Domstolen erinrade i detta sammanhang om rättsfallet NJA 1950 s. 610, enligt vilket staten inte har rätt till ersättning för skada i form av ersättning för släckningsarbete efter en brand. Statens och kommunernas skyldighet att ansvara för brandsläckning var nämligen av sådan natur att kostnaden för dess fullgörande inte utan stöd i lag kunde återkrävas av den som vållat branden. Ett liknande rättsfall omnämns också, nämligen NJA 2001 s. 627 där Högsta domstolen ansett att merkostnader som direkt kunde hänföras till och orsakats av falskt larm inte var ersättningsgilla utan särskilt

lagstöd eftersom kostnaderna avsåg åtgärder som en myndighet var skyldig att utföra.

Båda dessa rättsfall gällde alltså grundläggande samhällliga skyddsinsrättningar där det allmänna har en skyldighet att tillhandahålla service till skydd för samhället och dess medlemmar och där det därför bedömdes lämpligt att det allmänna slutligt bar kostnaden.

Högsta domstolen konstaterade sedan att avgörandet 2004 byggde på den nu angivna principen. Enligt 26 § väglagen var Vägverket skyldigt att efter olyckan vid Tingstadstunneln utföra sanerings- och avstängningsarbeten eftersom drivmedel läckt ut på vägbanan. Dessa åtgärder var nödvändiga av trafiksäkerhets- och miljöskäl. Väghållarens skyldigheter att vidta åtgärderna var av sådan natur att någon rätt till skadestånd eller trafikskadeersättning för arbetskostnaderna inte kunde anses föreligga. På motsvarande sätt som i 1950 och 2001 års avgöranden bedömdes i 2004 års fall det allmänna ha en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och därför vara den som skall bära det slutliga kostnadsansvaret, i stället för att detta övervältrades på fordonsägarna.

Med stor tydlighet inskräper nu domstolen i sina avgöranden 2011: Kostnader som det allmänna har för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhällliga skyddsinsrättningar ska normalt bäras av det allmänna. Det är inom denna ram, när alltså fråga är om skyddsåtgärder, som det ansetts vara en princip att det allmännas kostnader inte är ersättningsgrundande utan särskilt lagstöd när det förelegat en skyldighet för det allmänna att utföra de åtgärder som medfört kostnader.

Väghållarens rätt till ersättning bör med hänsyn till det sagda vara begränsad när väghållaren vidtagit sådana skyddsåtgärder som principiellt åligger väghållaren och som syftar till att mildra de direkta följderna av en trafikolycka eller till att förhindra nya olyckor på grund av den riskökning som trafikolyckan inneburit. Högsta domstolen ger här exempel: Det kan vara fråga om att sanera vägbanan från drivmedel (som i 2004 års avgörande), eller att röja en trafikolycksplats från sådant som kan orsaka skada vid påkörning, eller stänga av en väg eller leda om trafiken eller placera ut tillfälliga vägmärken.

Vad som däremot normalt bör anses vara en ersättningsgill sakskada enligt 11 § trafikskadelagen är en väghållares kostnader för att reparera eller ersätta skadad egendom som inte har uppkommit som en direkt följd av skyddsåtgärder som det allmänna varit skyldig att vidta. ”Väghållaren bör därför i allmänhet vara berättigad till ersättning för kostnader för exempelvis reparation av skadad eller förstörd vägport, vägmärke, vajerräcke, lyktstolpe, trafikljusanläggning, vägbanan, refug, bro eller annan anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande.”<sup>iii</sup>

Högsta domstolens slutsats blev i målet om *vägmärket* att kommunen haft kostnader för att ersätta det skadade vägmärket med ett nytt, en åtgärd som inte kan anses avse en sådan skyddsåtgärd som principiellt åligger väghållaren, oavsett vilket syfte eller funktion det enskilda vägmärket haft. Kommunen var därför berättigad till trafikskadeersättning för den sakskada som uppkommit.

I fråga om *vägbroarna* fann domstolen att (numera) Trafikverket yrkat ersättning för reparation av broarna och inte för de skyddsåtgärder som verket vidtog i anslutning till olyckan. Verket ansågs därför berättigat till trafikskadeersättning för den sakskada som uppkommit. .

### **Några synpunkter**

Högsta domstolens dom 2004 var som det visade sig ett svårtolkat avgörande. Domstolarna uppfattade domen på olika sätt. Försäkringsbolagen gav det en vidsträckt tolkning som ledde till den troligen unika åtgärden att stoppa trafikskadeersättning för skador som man i decennier snällt betalat.

Att Göta hovrätt klivit fel när det gäller skador på vajerräcken - det avgörande som troligen fick branschen att stoppa betalningar till väghållarna - är anmärkningsvärt. I 2004 års dom av Högsta domstolen finns ju en tydlig proklamation att trafikskadelagen gäller i fråga om värdet av förstörda vägskyltar eller kostnader för reparation av förstörda vägportar och liknande. Redan här finns ju en anvisning om trafikskadelagens tillämpning som Göta hovrätt missat. Den uppräknings som Högsta domstolen gjort av tänkbara skadeobjekt har tydligen varit för kort, något som föranleder domstolen att nu göra en mera omfattande uppräknings av dessa tänkbara objekt i 2011 års fall.

Försäkringsbolagens vägran att betala ersättning för skador i vägmiljön har alltså vilat på ett bräckligt underlag. Högsta domstolen kan ju inte med 2004 års fall ha avsett att med några penndrag göra en omfattande inskränkning i trafikskadelagens tillämpningsområde. Det skulle ju innebära att man avlyfte högst betydande belopp från trafikskadekostnaderna i bolagen. Väghållarna har säkert inte anslag för dessa skador, däremot tar bolagen upp premier just för skador av detta slag som ett väsentligt inslag i trafikförsäkringens utgifter. <sup>iv</sup>

Om bolagen verkligen tänkt sig att man av Högsta domstolen befriats från betalningsansvar för skadorna i vägmiljön frågar man sig vilken verkan detta kunnat få för preventionen för trafikskador. Skador på vägmärken, vägportar, vajerräcken, refuger och allt möjligt annat i vägmiljön skulle ju utan ansvar för trafikförsäkringen (och därmed bilistens egen premie) övervältras på väghållaren. Man skulle missa det preventiva inslag som finns i trafikförsäkringens omfattande ersättningsansvar.

En analys av rättsfallet och dess konsekvenser borde ha gjorts på högsta ledningsnivå i bolagen. Branschexperternas bedömning innebar ju att man med hänvisning till ett tvivelaktigt hovrättsavgörande ansåg sig kunna verkställa en

amputation av ett betydande affärsområde. Bolagen brukar ju annars eftersträva mera affärer. Juristernas besynnerliga chansning innebar också att man nu har en omfattande samlad skuld till vägghållarna, inte bara alla ersättningskrav som vägrats på felaktig grund utan också stora belopp för räntor och andra kostnader. Belastningen på trafikförsäkringskollektivet har ökat.

Det är lätt att vara efterklok, men nog har trafikförsäkringsbolagen väl snabbt trott sig kunna bli av med skadekostnader på ett område med de mest typiska trafikförsäkringsskadorna, och detta trots sitt samhällseliga ansvar att förvalta trafikförsäkringen på ett förtroendefullt sätt.

---

<sup>i</sup>Se Strömbäck i NFT 4/2008 s. 301.

<sup>ii</sup> Domstolen hänvisar här till prop. 1975/76:15 sid. 82 ff. och NJA 1988 s. 396.

<sup>iii</sup> Domstolen hänvisar här till Strömbäck/Olsson/Sjögren: Trafikskadelagen. Ersättning vid trafikskada, 7 uppl. 2009, s. 40 ff.

<sup>iv</sup> De mest typiska skador som trafikförsäkringen ska ersätta är "sakskada som uppkommer på en belysningsstolpe, ett broräcke, en vägport, en byggnad eller ett påkört husdjur" enligt Nordenson: Trafikskadeersättning (1977) s. 152.