

Ekonomiska institutionen  
Magisteruppsats, Affärsjuridiska programmet  
LIU-EKI/AJP-D--05/037--SE

Ersättning för sakskada i följd av trafik,  
annan än skada på fordon  
– särskilt om NJA 2004 s. 566 och NJA 2004 s. 609

Richard Bäckman

<b>Framläggningsdatum</b> 2005-06-15
<b>Publiceringsdatum (elektronisk version)</b>

<b>Institution och avdelning</b> Ekonomiska Institutionen 581 83 LINKÖPING
--



<b>Språk</b>
X Svenska Annat (ange nedan) _____

<b>Rapporttyp</b>
Licentiatavhandling Examensarbete C-uppsats X D-uppsats Övrig rapport _____


<b>ISBN:</b>
<b>ISRN: LIU-EKI/AJP-D--05/037--SE</b>
<b>Serietitel</b>
<b>Serienummer/ISSN</b>

<b>URL för elektronisk version</b>
------------------------------------

<b>Titel</b> ERSÄTTNING FÖR SAKSKADA I FÖLJD AV TRAFIK, ANNAN ÄN SKADA PÅ FORDON – SÄRSKILT OM NJA 2004 s. 566 OCH NJA 2004 s. 609.
<b>Författare</b> Richard Bäckman

<b>Sammanfattning</b> Bestämmelserna om trafikförsäkring och ersättning i följd av motortrafik finns i trafikskadelagen (TSL). Trafikförsäkring är i allmänhet obligatorisk, d.v.s. det måste finnas försäkring för varje motordrivet fordon som brukas i trafik. Olika ersättningsregler gäller för personskada respektive sakskada i följd av trafik. Försäkringsskyddet för sakskada går inte lika långt som vid personskada. Skada på ett fordon eller på gods som transporteras med fordonet ersätts i regel inte av fordonets trafikförsäkring. Skadas sådan egendom vid en kollision kan ersättning däremot utgå från försäkringen för det andra fordonet, förutsatt att oaktsamhet eller bristfällighet på denna sida har orsakat skadan. Även annan sakskada som trafik med fordonet orsakar, en bil kör t.ex. på en byggnad eller cykel, betalas av fordonets trafikförsäkring. Trafikskadeersättning anses inte vara skadestånd, men eftersom ersättningen bestäms utifrån skadeståndsrättsliga principer, 9 § TSL vilken hänvisar till skadeståndslagen, finns ett tydligt samband. På grund av detta starka samband blir skadeståndsrättens begrepp och tolkningar av stor betydelse. Här aktualiseras en tolkning av sakskadebegreppet samt rätten för tredje man att erhålla ersättning. Frågan är nu huruvida nyare rättspraxis inom området, närmare bestämt två avgöranden från HD i oktober 2004, har förändrat sakskadebegreppet och tredje mans rätt till ersättning och hur detta i så fall kommer att påverka försäkringsrätten och dess tillämpning. Uppsatsen syftar främst till att belysa vilka konsekvenser denna nya praxis kan ha fått på sakskadebegreppet, det allmännas ansvar vid trafikolyckor samt rätten för tredje man att erhålla ersättning vid trafikskada. Innan dessa rättsfall diskuteras närmare, redögs i uppsatsens inledande kapitel för när ersättning för annan sakskada än skada på fordon kan utgå i följd av trafik.
--

<b>Nyckelord</b> Sakskada, Trafik, NJA s. 566, NJA s. 609
--

<b>Defence date</b> 2005-06-15  <b>Publishing date (Electronic version)</b>	<b>Department and Division</b> Ekonomiska Institutionen 581 83 LINKÖPING	 Linköpings universitet
--	--	---

<b>Language</b> English Other (specify below)  <input checked="" type="checkbox"/> Swedish/Svenska	<b>Report category</b> Licentiate thesis Degree thesis Thesis, C-level <input checked="" type="checkbox"/> Thesis, D-level Other (specify below) _____	<b>ISBN:</b> <b>ISRN:</b> LIU-EKI/AJP-D--05/037--SE <b>Title of series</b>  <b>Series number/ISSN</b>
--	--	---

<b>URL, Electronic version</b>
--------------------------------

<b>Title</b> Indemnity for property damage in consequence of traffic, other than damage on vehicle - Particularly about NJA 2004 s. 566 and NJA 2004 s. 609.  <b>Author(s)</b> Richard Bäckman
--

<b>Abstract</b> <p>The regulations concerning traffic insurance and indemnity for property damage in consequence of traffic can be found in the traffic damage law. In general traffic insurance is compulsory, i.e. every vehicle used in traffic has to be insured. Different rules concerning indemnity are applicable to personal injuries and property damage. The protection offered by the insurance in case of property damage doesn't stretch as far as it does in case of personal injuries. Damage on a vehicle or on goods transported with the vehicle is as a rule not compensated by the insurance of the vehicle. If that kind of property gets damaged in a collision is it on the other hand possible to receive compensation from the insurance of the other vehicle, provided that carelessness or defectiveness on that side has caused the damage. Also other property damage that the vehicle causes in traffic, for instance when a car hits a building or a bicycle, is compensated by the traffic insurance belonging to the vehicle. Indemnity in consequence of traffic is not regarded as damages, but since the indemnity is determined from the same principles as damages, there is an obvious connection. On account of this strong connection the conceptions and interpretations in tort law are of great importance. Here is an interpretation of what is to be regarded as property damage raised together with the right for a third part to receive indemnity. The question is whether the conception of how to interpret property damage and when a third part is entitled to indemnity has been altered by two new settlements from the Supreme Court in October 2004. This thesis aims foremost at illuminating which consequences these two new cases can have on how to interpret property damage and when a third part is entitled to indemnity after a traffic accident. Before these two legal cases are discussed in detail I'm going to describe when indemnity for property damage, other than damage on vehicle, can be issued in consequence of traffic.</p>
---

<b>Keywords</b> Property damage, Traffic, NJA s. 566, NJA s. 609
---

Magisteruppsats från det affärsjuridiska programmet 2005/037

ERSÄTTNING FÖR SAKSKADA I FÖLJD AV TRAFIK, ANNAN ÄN SKADA PÅ FORDON – SÄRSKILT OM NJA 2004 s. 566 OCH NJA 2004 s. 609.

**Magisteruppsats**

**Affärsjuridiska utbildningsprogrammet med Europainriktning**

**Linköpings universitet, vt 05**

**Richard Bäckman**

**Engelsk titel: Indemnity for property damage in consequence of traffic, other than damage on vehicle - Particularly about NJA 2004 s. 566 and NJA 2004 s. 609.**

# Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1 Problembakgrund .....	6
1.2 Problemformulering .....	7
1.3 Syfte .....	7
1.4 Metod och disposition .....	7
1.5 Avgränsningar .....	8
2. Sakskadebegreppet .....	9
2.1 Gränsdragningen mellan sakskada och ren förmögenhetsskada .....	10
3. Ersättning för sakskada .....	12
3.1 Allmänt.....	12
3.2 Ersättning för sakens värde .....	12
3.3 Reparation och värdeminskning.....	13
3.4 Annan kostnad till följd av skadan.....	13
3.5 Inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.....	14
3.6 Ersättningsberättigade .....	14
4. Trafikskador .....	16
4.1 Allmänt.....	16
4.2 Trafikförsäkringen.....	16
4.3 Förutsättningar för rätt till trafikskadeersättning .....	17
5. Ersättning för sakskada i följd av trafik .....	19
5.1 Inledning.....	19
5.2 Skada inom fordonet .....	19
5.2.1 Allmänt.....	19
5.2.2 Skada på transporterat gods.....	20
5.3 Skada utanför fordonet .....	20
5.3.1 Allmänt.....	20
5.3.2 Kollision med djur.....	21
5.3.3 Undantag från ersättningsskyldigheten .....	22
5.3.4 Inverkan av det strikta ansvaret vid medverkan till sakskada.....	23
5.3.4.1 Den skadeståndsskyldige har strikt ansvar och den skadelidande culpaansvar	24
5.3.4.2 Den skadelidande har strikt ansvar och den skadeståndsskyldige har culpaansvar.....	24
5.3.4.3 Båda parter har strikt ansvar.....	25
5.3.5 Solidariskt ansvar .....	25
5.4 Skadestånd för trafikskada .....	26
5.5 Parternas regressrätt .....	27
6. Tredje mans rätt till ersättning .....	28
6.1 Allmänt.....	28
6.2 Begränsade sakrätter .....	28
6.3 Intressen utan sakrättsligt skydd .....	29
6.4 Exempel från rättspraxis.....	29
7. NJA 2004 s. 566.....	32
7.1 Bakgrund .....	32
7.2 Vägverkets talan.....	32
7.3 Trygg-Hansas genmäle.....	32
7.4 HD:s dom och domskäl .....	33
8. Diskussion kring HD: s dom i NJA 2004 s. 566 .....	35

8.1 Allmänt.....	35
8.2 Sakskadebegreppet .....	35
8.2.1 Utvidgning av sakskadebegreppet?.....	37
8.3 Det allmännas ansvar vid trafikolyckor .....	40
8.3.1 Allmänt.....	40
8.3.2 Det aktuella fallet .....	41
8.4 Begränsar rätten till trafikskadeersättning det allmännas ansvar? .....	43
8.5 Slutsatser .....	44
9. NJA 2004 s. 609 .....	46
9.1 Bakgrund .....	46
9.2 Eive Tungstedts talan .....	46
9.3 Länsförsäkringars genmäle .....	46
9.4 HD: s dom och domskäl .....	47
10. Diskussion kring HD: s dom i NJA 2004 s. 609 .....	48
10.1 Allmänt.....	48
10.2 Ändring av praxis? .....	49
10.3 Familjeförhållandets betydelse.....	50
10.4 Slutsats .....	51
11. Avslutande kommentarer .....	53
12. Käll- och litteraturförteckning.....	54
Offentligt tryck .....	54
Rättsfall .....	54
Skadeförsäkringens Villkorsnämnds utlåtanden .....	55
Litteratur.....	55
Artiklar .....	56
Rättsutlåtanden .....	56

# 1. Inledning

## 1.1 Problembakgrund

Bestämmelserna om trafikförsäkring och ersättning i följd av motortrafik finns i trafikskadelagen<sup>1</sup> (TSL). Trafikförsäkring är i allmänhet obligatorisk, d.v.s. det måste finnas försäkring för varje motordrivet fordon som brukas i trafik. Olika ersättningsregler gäller för personskada respektive sakskada i följd av trafik. Ersättning för personskada i följd av trafik betalas ur bilens trafikförsäkring vem som än skadas. Inte bara passagerare och utomstående som cyklister och fotgängare får ersättning, utan också bilens förare. Ersättningen utgår oberoende av om skadeståndsansvar föreligger, det är med andra ord ovidkommande om någon bär skuld till olyckan eller inte.<sup>2</sup>

Försäkringsskyddet för sakskada går inte lika långt som vid personskada. Skada på ett fordon eller på gods som transporteras med fordonet ersätts i regel inte av fordonets trafikförsäkring. Skadas sådan egendom vid en kollision kan ersättning däremot utgå från försäkringen för det andra fordonet, förutsatt att oaktsamhet eller bristfällighet på denna sida har orsakat skadan. Även annan sakskada som trafik med fordonet orsakar, en bil kör t.ex. på en byggnad eller cykel, betalas av fordonets trafikförsäkring.

Trafikskadeersättning anses inte vara skadestånd, men eftersom ersättningen bestäms utifrån skadeståndsrättsliga principer, 9 § TSL vilken hänvisar till skadeståndslagen<sup>3</sup> (SkL), finns ett tydligt samband. På grund av detta starka samband blir skadeståndsrättens begrepp och tolkningar av stor betydelse. Här aktualiseras en tolkning av sakskadebegreppet samt rätten för tredje man att erhålla ersättning. Frågan är nu huruvida nyare rättspraxis inom området, närmare bestämt två avgöranden från HD i oktober 2004, har förändrat sakskadebegreppet och tredje mans rätt till ersättning och hur detta i så fall kommer att påverka försäkringsrätten och dess tillämpning.

---

<sup>1</sup> Trafikskadelag (1975:1410).

<sup>2</sup> Eftersom uppsatsen inriktar sig på sakskada i följd av trafik kommer personskador inte att beröras närmare i den fortsatta framställningen.

<sup>3</sup> Skadeståndslag (1972:207).

## 1.2 Problemformulering

- Vad rymms inom sakskadebegreppet och har detta förändrats genom NJA 2004 s. 566?
- Vad kan anses som normala åtgärder som det allmänna bör svara för vid händelse av en trafikolycka?
- När kan tredje man anses vara berättigad till ersättning?

## 1.3 Syfte

Uppsatsens syfte är huvudsakligen att belysa vilka konsekvenser ny praxis, främst NJA 2004 s. 566 och NJA 2004 s. 609, kan ha fått på sakskadebegreppet, det allmännas ansvar vid trafikolyckor samt rätten för tredje man att erhålla ersättning vid trafikskada, samt även att redogöra för när ersättning för annan sakskada än skada på fordon kan utgå i följd av trafikskada.

## 1.4 Metod och disposition

För att fylla det uppställda syftet med min uppsats har jag använt mig av den traditionella rättsdogmatiska metoden, vilket bl.a. innebär att jag studerat de traditionella rättskällorna; lagtext, förarbeten, rättspraxis och doktrin.

I uppsatsens inledande kapitel är det min avsikt att redogöra för begreppet sakskada, samt beskriva de typiska tillfällena då sakskada kan uppkomma i följd av trafik och möjligheterna att få ersättning för sådan skada. Därefter kommer jag även att redogöra för tredje mans rätt att erhålla ersättning i följd av en trafikskada. Jag ämnar även att kort redovisa några av de mest intressanta rättsfallen inom dessa områden för att åskådliggöra problemen. I uppsatsens mer analyserande del, kapitel sju till och med kapitel elva, kommer jag att redogöra för Högsta domstolens (nedan HD) domslut och domskäl i målen NJA 2004 s. 566 och NJA 2004 s. 609. Efter en sammanfattning av bakgrunden och HD: s domslut och domskäl i målen, diskuterar jag vad dessa domar kan ha för konsekvenser för de uppställda frågeställningarna och vilka slutsatser jag anser vara lämpliga att dra utifrån domarna.



## 1.5 Avgränsningar

Som uppsatsens titel avslöjar kommer inte personskador utan endast saksador i följd av trafik att beaktas i denna uppsats. Sjöfart, luftfart och spårtrafik kommer inte att behandlas i uppsatsen, varför med *skador i följd av trafik* endast menas skador i följd av trafik med sådant motordrivet fordon som avses i trafikskadelagen. De delar av trafikskadelagen som rör försäkringsplikten och förhållandet mellan försäkringstagare och trafikförsäkringsgivare förbigås i stort sett helt. Denna uppsats riktar sig till juridiskt kunniga personer, varför jag inte förklarar sådana juridiska begrepp som jag förutsätter att läsaren är bekant med.

## 2. Sakskadebegreppet

Begreppet sakskada preciseras inte i skadeståndslagen eller någon annan lagstiftning. Det är istället förarbetena till SkL som fått ligga till grund för bestämningen av begreppet sakskada. I propositionen beskrivs sakskada som en ”genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål”.<sup>4</sup> Sakskador omfattar fysiska skador på både fast egendom och lösa föremål, exempelvis sönderslagna saker, brunna byggnader och lösören, bucklor och lackskador på bilar, nedsmutsade kläder etc. Det behöver således inte föreligga minskad brukbarhet av egendomen för att sakskada skall vara för handen, utan det räcker med att föremålet genomgått en rent estetisk förändring. Enligt förarbetena likställs också permanent och tillfällig förlust av egendom med sakskada.<sup>5</sup>

Propositionens beskrivning av sakskadebegreppet har lett till olika tolkningar och på senare tid har vissa uppluckringar av begreppet skett. Inom försäkringsbranschen är en vanlig tolkning att uttrycket ”genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål” är likställt med fysisk förändring av föremålet och föremålet måste således gå sönder, förstöras, ändra struktur etc. för att det skall vara fråga om en sakskada.<sup>6</sup> Hellner förespråkar en sådan tolkning och menar att för att en sakskada skall föreligga måste en fysisk försämring av den försäkrade egendomen ha skett.<sup>7</sup> Skadeförsäkringens villkorsnämnd<sup>8</sup> använder sig också av detta synsätt (jfr t.ex. SkVn 7/1987 där Villkorsnämnden sade att ”med skada på egendomen förstås en fysisk försämring av egendomen.”)

Mot detta ”fysiska” tolkningssätt har framförts en hel del kritik i doktrinen. Istället för att endast se till fysisk försämring hos det berörda föremålet, bör hänsyn även tas till om dess *funktion* påverkats negativt och ägaren därmed inte kunnat utnyttja saken på det ekonomiskt funktionella sätt han önskat. Ullman har ställt sig positiv till detta ”funktionella” synsätt och påpekat att ett sådant synsätt bättre skulle överensstämja med sakskadebegreppet i en

---

<sup>4</sup> Se prop. 1972:5 s. 579.

<sup>5</sup> Se prop. 1972:5 s. 579 f.

<sup>6</sup> Ullman, NFT 3/1989 s. 194.

<sup>7</sup> Hellner, Försäkringsrätt s. 99.

<sup>8</sup> I fortsättningen benämnd Villkorsnämnden. Villkorsnämnden, som verkade från 1947 fram till och med 2000 då den lades ned, bestod av tretton ledamöter vilka var utsedda av de olika försäkringsbolagen. Nämnden gav utlåtanden, företrädesvis på begäran av försäkringsbolag, angående tolkningen av försäkringsvillkor. Dessa utlåtanden utgjorde och utgör fortfarande till stor del grunden för försäkringsbolagens skadereglering, eftersom en stor del av försäkringsbolagens praxis baseras på Villkorsnämndens praxis. Villkorsnämndens utlåtanden kommer att refereras till med hjälp av förkortningen SkVn följt av utlåtandets nummer.

internationell jämförelse.<sup>9</sup> Villkorsnämnden har inte varit helt konsekventa i sin syn på sakskadebegreppet, utan även de har i några fall använt sig av det ”funktionella” synsättet.<sup>10</sup> Genom nyare praxis, främst NJA 1996 s. 68 ”Flygmotorfallet”, får anses fastställt att ett utvidgat sakskadebegrepp gäller inom försäkringsrätten och att det är fråga om en sakskada även när egendom försämras genom att dess funktion förlorats eller blivit nedsatt i icke obetydlig grad. Fallet rörde en defekt fläns som svetsats samman med en annan komponent till en kapsel i en flygmotor. Kapseln kunde i och för sig brukas men fel i flänsämnet innebar att kapselns förmåga att stå emot utmattningsskador blev lägre än vad som utlovats. Kapseln kasserades och HD fann att sakskada förelåg eftersom kapslarna av beställaren bedömts som otjänliga för sitt ändamål.<sup>11</sup> HD har också funnit att betäckning av en avelstik som resulterat i blandrasvalpar får betraktas som sakskada p.g.a. fysisk förändring.<sup>12</sup>

Utmärkande för de fall där ersättning utgått utan direkt fysisk skada på saken är att denna varit ”produktiv egendom” som använts i en inkomstbringande näringsverksamhet. När ägaren förhindrats att ”funktionellt” nyttja en sak medför detta ett likadant avbräck som om saken fysiskt skadats och därför inte kunnat användas. I NJA 1996 s. 68 användes egendomen i en produktiv verksamhet och störandet av denna klassades funktionellt som sakskada.<sup>13</sup> I NJA 1990 s. 80 bestod förlusten funktionellt i att hundägaren inte kunde få någon kull renrasiga hundar att sälja under året och eftersom en tik inte bör få mer än sex kullar under sin levnad sågs den uteblivna kullen som en ekonomisk skada i form av uteblivna intäkter från valpförsäljning. Egendomen, d.v.s. tiken, kunde därmed inte nyttjas på det ekonomiskt önskade sättet.

## 2.1 Gränsdragningen mellan sakskada och ren förmögenhetsskada

Gränsdragningen mellan sakskada och ren förmögenhetsskada är en ständigt återkommande fråga och ett klassiskt diskussionsämne. Skadeståndslagen säger ingenting om var gränsen

---

<sup>9</sup> Ullman, NFT 3/1989 s. 197.

<sup>10</sup> Se t.ex. SkVn 84/1986 där bilderna i en broschyr hamnat på fel plats vilket gjorde att de fick fel bildtexter. Till följd av detta fick broschyrerna kasseras och Villkorsnämnden ansåg att sakskada uppkommit p.g.a. att broschyrerna blivit obrukbara.

<sup>11</sup> För en utförligare redogörelse för NJA 1996 s.68 se t.ex. Robert Nilssons uppsats Flygmotorfallet (NJA 1996 s. 68) och dess konsekvenser – särskilt för sakskadebegreppet vid ingrediensskada.

<sup>12</sup> Se NJA 1990 s. 80 där en avelstik betäcktes av en lösdrivande hund vilket resulterade i blandrasvalpar. Tiken tog ingen skada, men HD menade att hon genom dräktigheten utsatts för en fysisk förändring vilken är att betrakta som sakskada. Ägaren till tiken gick miste om den ekonomiskt mer fördelaktiga möjligheten att få en kull renrasiga valpar.

<sup>13</sup> Se vidare Ullman, Försäkring och ansvarsfördelning s. 94 ff.

mellan sakskada och ren förmögenhetsskada skall dras varför detta helt överlåtits till praxis. Här finns en mängd rättsfall<sup>14</sup> och utlåtanden från Villkorsnämnden<sup>15</sup>, men trots detta kan det vara svårt att se någon klar gränsdragning. Både det ”fysiska” och det ”funktionella” synsättet på sakskadebegreppet används. Enligt Ullman verkar Villkorsnämnden ha grundat sin praxis i frågan på beskrivningen i skadeståndslagens förarbeten, d.v.s. ”till sakskada [är] att hänföra i första hand genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål”. Ullman gör följande beskrivning av Villkorsnämndens, enligt honom, egna principer för vad som skall anses som sakskada respektive ren förmögenhetsskada: ”Nämnden anser således att

1. en sakskada föreligger om skadan uppkommit genom att egendom med fysiska medel utsatts för en fysisk förändring,
2. det förhållandet att det kan vara möjligt – och i vissa fall t.o.m. enkelt – att återställa egendomen i dess ursprungliga skick inte bör påverka bedömningen av huruvida en sakskada inträffat,
3. det inte heller bör vara avgörande för denna gränsdragning om egendomens funktion påverkats eller ej.”

Denna tolkning av sakskadebegreppet har tillkommit under tiden före NJA 1996 s. 68 och Ullman frågar sig om inte HD:s dom ändrat det ”fysiska” synsätt som Villkorsnämndens ställningstaganden vilar på.<sup>16</sup> Flygmotorfallet ger, enligt min mening, tydligt uttryck för att sakskadebegreppet numera kan ges en funktionell innebörd, åtminstone vid ingrediensskada.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> T.ex. NJA 1990 s. 80 (”Hundtiksfallet”), NJA 1996 s. 68 (”Flygmotorfallet”) och NJA 1993 s. 753 där rubbande av fornlämning ansågs utgöra sakskada trots att åtgärden skedde på fastighetsägarens egen mark. Riksantikvarieämbetet ansågs, såsom företrädare för kulturminnesvården, berättigad till ersättning för kostnader som ämbetet vållats p.g.a. ingreppet. Kleineman diskuterar rättsfallet närmare i JT 1993-94 s. 729 ff.

<sup>15</sup> T.ex. SkVn 81/1992, 1/1994, 27/1994, 12/1995, 96/1995.

<sup>16</sup> Ullman, Försäkring och ansvarsfördelning s. 94 ff.

<sup>17</sup> För en utförligare diskussion kring gränsdragningsproblematiken rekommenderas Andersson, Skyddsändamål och adekvans s. 535 ff. och Kleineman, Ren förmögenhetsskada s. 162 ff.

## 3. Ersättning för sakskada

### 3.1 Allmänt

Det centrala stadgandet för beräkningen av ersättning för sakskada är 5 kap. 7 § SkL. Paragrafen skiljer mellan tre slag av förluster vid sakskada: 1) sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, 2) annan kostnad till följd av skadan, 3) inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet. Paragrafen tar dels upp direkta förluster, närmast det förmögensvärde som går förlorat i samband med skadan (p. 1 och 2), dels följskador som t.ex. inkomstförlust p.g.a. att den skadade saken inte kan användas (p. 3).

### 3.2 Ersättning för sakens värde

Liksom vid personskada gäller att den som lider sakskada skall ha full ersättning för skadan. Ersättningen skall återställa det som har blivit förstört, försämrat eller minskat till dess tidigare värde.

Värdeersättningen har enligt 5 kap. 7 § två varianter nämligen värdeersättning i trängre mening, som utgår vid totalskada och ibland vid partiell skada, och ersättning för reparationskostnader jämte värdeminskning, som kommer ifråga vid partiell skada. Vid totalskada bestäms värdet på den skadade egendomen baserat på återanskaffningskostnaden, försäljningspriset eller bruksvärdet. Återanskaffningskostnaden torde vara mest använd och anses i litteraturen som huvudregel. Metoden är lånad från egendomsförsäkringen och avser kostnaden vid tiden för skadan för återanskaffning av ny egendom av samma slag som den skadade, men med avdrag för ålder och bruk, nedsatt användbarhet och andra omständigheter. Det är dock den skadelidandes sak vad han gör med ersättningen och man är inte tvungen att använda ersättningen till återanskaffning. Att bestämma ersättningens/skadeståndets storlek vid totalförlust efter föremålets försäljningsvärde försätter ofta den skadelidande i ett sämre läge, eftersom många bruksföremål (kläder, möbler etc.) har ett lågt försäljningsvärde. Huvudregeln inom skadestångerätten har därför blivit att återanskaffningsvärdet och inte försäljningsvärdet skall läggas till grund för skadeståndet.<sup>18</sup> Det är tänkbart att försäljningsvärdet är högre än återanskaffningsvärdet och man bör då följa den

---

<sup>18</sup> Se t.ex. Bengtsson, Strömbäck s. 294.

beräkningsgrund som är mest fördelaktig för den skadelidande. Ett föremåls bruksvärde kan tänkas utgöra underlag för beräkningen av skadestånd t.ex. när återanskaffning av ett skadat föremål inte är möjligt. Bruksvärdet får då uppskattas skönsmässigt med utgångspunkt i det kapitaliserade värdet av föremålet som den skadelidande går miste om.<sup>19</sup>

### 3.3 Reparation och värdeminskning

Vid partiell skada kan ersättning beräknas på två sätt. Den metod som främst kommer i fråga vid betydande skador är att fastställa värdet före skadan och därjämte fastställa restvärdet, d.v.s. värdet av vad som återstår efter skadan, och därefter bestämma ersättningen till skillnaden mellan de båda beloppen. Den skadelidande kan då sälja resterna och anskaffa egendom liknande den skadade. Den andra metoden är att ersätta kostnaden för reparation. Metoden tillämpas främst vid mindre skador eftersom det vore orimligt att betala reparationskostnaderna om dessa överstiger återanskaffningskostnaderna för föremålet.<sup>20</sup> Kvarstår efter reparationen en värdeminskning skall den skadelidande enligt 5 kap. 7 § SkL ha ersättning för denna. Ersättning för sådan värdeminskning skall enligt förarbetena utgå ”i den mån föremålet även efter reparationen har lägre värde än före skadefallet”.<sup>21</sup> Även en mer estetisk skadeföljd som att föremålets utseende påverkats liksom den påverkan på föremålets andrahandsvärde som reparationen kan ha medfört bör ersättas.<sup>22</sup>

### 3.4 Annan kostnad till följd av skadan

Enligt 5 kap. 7 § SkL utgår ersättning för ”annan kostnad till följd av skadan” och för ”inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet”. En skada kan föra med sig en mängd olika kostnader för ägaren. I förarbetena har som exempel nämnts utgift för transport av det skadade föremålet, kostnad för besiktning och värdering av detta samt utgifter som har varit nödvändiga för att begränsa skadeverkningarna. En förutsättning för att ersättning skall kunna utgå för kostnader är att ägaren ej skulle ha haft dem om skadan inte inträffat eller att kostnader som han haft blivit onyttiga p.g.a. skadan. Såsom kostnad till följd av skadan

---

<sup>19</sup> Bengtsson, Strömbäck s. 292 ff.

<sup>20</sup> Ett vägledande rättsfall i denna fråga är NJA 1971 s 126 där en bilägare inte ansågs berättigad till ersättning för reparationskostnaderna utan fick ersättning för återanskaffningskostnaden med avdrag för restvärdet.

<sup>21</sup> Se prop. 1972:5 s. 580.

<sup>22</sup> Hellner & Johansson s. 419 ff.

nämner motiven särskilt s.k. stilleståndsersättning.<sup>23</sup> Den vanligaste typen är att ägaren till en skadad bil får ersättning för den tid bilen varit på reparation. Från praxis kan nämnas NJA 1965 s 165 där även förlust av arbetsinkomst ersatts under vissa förhållanden när ägaren inte kunnat använda bilen och NJA 1978 s 207 där stilleståndsersättning utbetalades även under en mycket lång reparationstid.

### **3.5 Inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet**

Det kan tänkas att den som drabbas av sakskada förlorar arbetsinkomst till följd av skadan. I förarbetena nämns bl.a. det fall att en handelsresande i sitt arbete använder sin egen bil och att hans provisionsinkomster minskar om bilen skadas och han blir tvungen att använda sig av andra kommunikationsmedel. Då föreligger en ersättningsgill följdskada till sakskadan.<sup>24</sup> En ersättningsbar följdskada föreligger också om det skadade föremålet används i den skadelidandes näringsverksamhet och skadan medför intrång i form av störning eller avbrott i denna verksamhet.

I några fall kan det vara tveksamt om ägaren till skadad egendom har lidit ekonomisk förlust genom skadan på egendomen eller om hans förlust eventuellt bör anses vara en ren förmögenhetsskada som ersätts endast under de särskilda förutsättningar som gäller för sådana.<sup>25</sup> Skadas t.ex. ett fordon som tillhör ett företag vilket har reservfordon till förfogande, kan stilleståndsersättning utgå trots att det kan ifrågasättas om företaget lider någon stillestånds-förlust.<sup>26</sup> Tendensen i svensk rätt synes vara att även ersättning för förlust av fritid och fritidssysselsättning skall medges. Se t.ex. NJA 1992 s. 213 där en person fick ersättning för att han under tre dagar inte kunnat använda semestern för rekreation efter att hans bil och husvagn skadats.<sup>27</sup>

### **3.6 Ersättningsberättigade**

I 5 kap. 7 § SkL nämns inget om vilka som tillhör kretsen av dem som är berättigade till ersättning i anledning av en sakskada. Propositionen säger att detta får avgöras av

---

<sup>23</sup> Se prop. 1972:5 s. 580.

<sup>24</sup> Se prop. 1972:5 s. 581.

<sup>25</sup> Se angående ren förmögenhetsskada bl.a. Kleineman, Ren förmögenhetsskada.

<sup>26</sup> Se t.ex. NJA 1939 s. 481 I och II och NJA 1945 s. 295.

<sup>27</sup> Hellner & Johansson s. 426 ff.

domstolarna enligt allmänna grundsatser om tredjemansskada. Klart anses det dock att även annan än ägaren till ett skadat föremål kan vara ersättningsberättigad, t.ex. en nyttjanderättshavare eller innehavare av begränsad sakrätt (se vidare om detta kapitel 6).



## 4. Trafikskador

### 4.1 Allmänt

När man diskuterar trafikskador tänker man sig oftast en kollision mellan två bilar på en landsväg eller en singelolycka där en bil t.ex. kört in i ett träd eller ett vägmärke. Detta föranleder ett antal frågor som måste lösas; Vem skall betala alla skador som uppkommer på bilarna, personerna, träden, vägmärkena etc.? Kostnader i samband med personsador kan ersättas enligt flera olika regelsystem såsom den allmänna försäkringen, olika arbetsgivarförmåner samt privata försäkringar. Ur trafikförsäkringarna för de inblandade bilarna betalas kompletterande ersättning för personsador enligt samma normer som gäller för skadestånd. De materiella skadorna täcks också ofta av olika former av ersättning. I vissa fall av trafikförsäkringen men annars av vagnskadegaranti, vagnskadeförsäkring eller hemförsäkring.<sup>28</sup>

### 4.2 Trafikförsäkringen

Trafikförsäkringen är en särskild försäkring som täcker skador som kan uppkomma vid trafik med motordrivet fordon. Varje sådant fordon skall i princip ha en trafikförsäkring. Den lag som reglerar ersättningen från trafikförsäkringen är trafikskadelagen (TSL) i vars första paragraf det stadgas att; ”Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning).” Motiven bakom trafikskadelagen är främst att trafik med motorfordon är en riskfylld verksamhet. De som utövar denna verksamhet, d.v.s. bilisterna, bör stå för skadorna i trafiken. Detta syfte försöker man nå genom att lägga en särskilt sträng ersättningsskyldighet på den som äger och brukar motorfordon. Vanligt skadeståndsansvar för en skada bygger på vårdslöshet eller försummelse (vållande). Trots att ett fordon har framförts helt klanderfritt kan däremot i trafiksammanhang ansvar för en skada ändå uppkomma. Denna typ av ansvar brukar kallas för *objektivt* eller *strikt* ansvar. Man kan även använda den amerikanska termen *no fault* – ansvar eftersom inget vållande förutsätts. I praktiken innebär detta att man inte behöver utreda om bilisten varit vårdslös eller inte, utan det räcker att bilen

---

<sup>28</sup> Strömbäck m.fl. s. 11.

åstadkommit en skada för att ersättning skall betalas. För sakskada har vållandebedömningen vid kollisioner dock fortfarande en avgörande betydelse (se vidare nedan under kapitel 5).<sup>29</sup>

All ersättning som kan komma i fråga enligt TSL betalas ur trafikförsäkringen. Lagens stränga regler skulle knappast fungera utan försäkring och försäkringen måste vara obligatorisk för bilisterna för att på ett effektivt sätt skydda de skadelidande. Skadelidande måste vara säkra på att få ersättning och trafikförsäkringen är därför obligatorisk utom för statliga fordon. (Även statliga fordon omfattas dock av TSL, men ersättningen betalas, i händelse av skada med sådant fordon, direkt av staten om inte försäkring tecknats.) Genom sitt utformande garanterar trafikförsäkringen att ersättning betalas ut även i fall där bilisten inte betalt premien eller när man inte vet vilket fordon som orsakat skadan.<sup>30</sup>

Tidigare förutsatte trafikförsäkringen ett personligt ansvar för fordonets ägare, förare eller brukare. Numera är det istället enligt TSL så att försäkringen direkt tar över ansvaret för en inträffad skada. Den skadelidande vänder sig alltså direkt till försäkringsbolaget när han vill ha ersättning. Ersättningen beräknas enligt samma grunder som för skadestånd p.g.a. att skadeståndsrätten har de mest liberala ersättningsreglerna. Det högsta belopp som utbetalas vid trafikskada är 300 miljoner kronor, se 14 § TSL. Förmår beloppet inte täcka alla kostnader skall ersättning i första hand utgå för personskador.<sup>31</sup>

### **4.3 Förutsättningar för rätt till trafikskadeersättning**

Trafikskadelagen gäller, med vissa undantag, för *skada i följd av trafik med motordrivet fordon*, 1 § TSL.<sup>32</sup> Motordrivna fordon är bilar, motorcyklar, mopeder, traktorer, motorredskap och terrängfordon. Vad som utgör skada i följd av trafik bedöms i överensstämmelse med tillämpningen av motsvarande uttryck i den tidigare gällande bilansvarighetslagen (se prop. 1975/76:15 s. 110).<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> Strömbäck m.fl. s. 12.

<sup>30</sup> Strömbäck m.fl. s. 13.

<sup>31</sup> Strömbäck m.fl. s. 13 f.

<sup>32</sup> Undantagna är bl.a. motordrivna fordon avsedda att framföras av gående, t.ex. gräsklippare, fordon som används för tävling eller liknande inom inhägnat tävlingsområde, motorredskap som varken är eller bör vara registrerade i bilregistret.

<sup>33</sup> Hellner & Johansson s. 282.

Ett fordon kan orsaka skada i många olika sammanhang. Det är inte motiverat att ha ett strängt försäkringsansvar beträffande skador som inte är resultatet av den speciella trafikrisken utan som lika gärna kan ha åstadkommit av vilket föremål som helst. Därför måste tillämpningsområdet för TSL avgränsas. Det är mot denna bakgrund som begreppet ”i följd av trafik” vuxit fram. Det har som sagt använts också i tidigare lagstiftning varför en relativt omfattande rättspraxis vuxit fram som ger vägledning även vid tillämpningen av TSL. Denna praxis har utvecklats av domstolarna och av Villkorsnämnden.<sup>34</sup>

Begreppet innebär för det första att fordonet skall ha befunnit sig i trafik. För det andra skall det finnas ett orsakssamband mellan trafiken och skadan. Trafik med motordrivet fordon anses föreligga så snart fordonet kommit i rörelse. Skada som uppkommer genom rörelsen är skada i följd av trafik. Motorn behöver inte vara igång och fordonet behöver inte heller framföras på avsett vis. Även ofrivilliga rörelser p.g.a. fordonets egen tyngd brukar anses vara fråga om trafik (jfr t.ex. SkVn 33/1957, SkVn 118/1954). Även skador som uppkommer när ett fordon står helt stilla kan anses vara föranledda av trafik med fordonet. Så är fallet när skadan inträffat i samband med användning av bilen för dess ändamål, t.ex. skada som inträffar i samband med öppnandet av en bildörr eller att en passagerare snavar på säkerhetsbältet vid avstigning (jfr t.ex. SkVn 19/1958). Skada i följd av trafik föreligger också om ett fordon parkerats olämpligt, t.ex. i skyddskurva, och någon kör på det. TSL saknar helt lokal begränsning i någon form. Skadan behöver inte skett på gata eller väg, utan även skada av ett ensamt fordon på en gårdsplan eller inne i ett garage kan anses som trafikskada (jfr t.ex. SkVn 61/1990).

Skador i samband med lastning och lossning av gods kan vålla problem vid bedömningen om skadan skall anses föreligga i följd av trafik. Åstadkoms skadan i av något som hör till fordonet, såsom dörr, kran, tippningsanordning, vinsch e.d., har skadan ansetts föreligga i följd av trafik. Sambandet mellan skadan och bilens användning som transport- eller dragredskap har i dessa fall ansetts tillräckligt starkt (jfr t.ex. SkVn 7/1960). Skador som släpfordon kopplade till motordrivna fordon orsakar anses uppkomna i följd av trafik med dragfordonet, 1 § 2 st. TSL (jfr t.ex. SkVn 33/1953).

---

<sup>34</sup> För en mera fullständig redovisning rekommenderas Nordenson, Trafikskadeersättning s. 149.

## 5. Ersättning för sakskada i följd av trafik

### 5.1 Inledning

Bestämmelserna om ersättning för sakskada är synnerligen komplicerade. De grundläggande principerna är dock enkla. Vid kollisioner mellan motordrivna fordon gäller ett culpaansvar kompletterat med ett ansvar för bristfällighet på fordonet, medan trafikförsäkringen vid annan sakskada har rent strikt ansvar.<sup>35</sup> Vid en trafikskada kan man skilja mellan skador på det egna fordonet och egendom som befordras med det, skador på annat motordrivet fordon i trafik och med det befordrad egendom, samt skada på annan egendom. Nedan skall närmare redogöras för skador på befordrad egendom, samt skador på annan egendom.

### 5.2 Skada inom fordonet

#### 5.2.1 Allmänt

Vid personskada skyddar TSL alla skadelidande (förare, ägare, passagerare etc.), men vid sakskada skyddas i princip endast andra än de som färdats med det fordon som framkallat skadan. Det har ansetts vara vars och ens sak att avgöra om han vill ha försäkringsskydd för skador på sin bil. Skador på det egna fordonet ersätts aldrig ur fordonets trafikförsäkring, utan för detta måste en särskild vagnskadeförsäkring tecknas.

Vid en trafikolycka kan skada uppstå på förarens eller passagerarens kläder och tillhörigheter som de bär på sig, exempelvis glasögon, klocka, handväska, plånbok etc. Trafikförsäkringen ger ett begränsat skydd för skada på sådana tillhörigheter. Om sådan skada uppkommer i samband med personskada kan den betalas ur det egna fordonets trafikförsäkring efter samma principer som ersättning för personskadan. Denna ersättningsrätt grundar sig på ett frivilligt åtagande av trafikförsäkringsbolagen eftersom det egentligen rör sig om befordrad egendom som skulle falla utanför försäkringen. Dessa personliga tillhörigheter ersätts till föremålets dagsvärde, vilket innebär att man från nyvärdet gör avdrag med hänsyn till föremålets ålder, uppkommet slitage etc. Om föraren eller passagerare medför annat resgods än de nyss

---

<sup>35</sup> Hellner & Johansson s. 285.

nämnda ersätts detta ur respektive ägares hemförsäkring eller resgodsförsäkring. Hemförsäkringar kan också ge skydd vid stöld av egendom som medförs i bilen.<sup>36</sup> Finns en vållande motpart kan ersättning givetvis erhållas från dennes trafikförsäkring eller ansvarsförsäkring, eller ytterst från denne personligen.<sup>37</sup>

## **5.2.2 Skada på transporterat gods**

Även ägaren till medförd last är berättigad till ersättning enligt samma regler och i samma utsträckning som ägaren till fordonet för fordonsskadorna, d.v.s. ersättning betalas inte ur trafikförsäkringen för det fordon som transporterar lasten. Vid en kollision skall vållande hos motparten eller bristfällighet på dennes fordon styrkas för att ersättning skall utges, 10 § 2 st. TSL. Om den egna föraren är medvållande kan även ersättningen till lastägaren jämkas enligt samma vållandefördelning som gäller för fordonets ägare.

Rätten till ersättning för skada på transporterat gods regleras annars av vägtransportlagen<sup>38</sup> för inrikes transporter, medan internationella transporter regleras av den internationella konventionen CMR<sup>39</sup>. Eftersom skador på det egna fordonet och därmed befördrad last aldrig ersätts ur fordonets trafikförsäkring kan det vara lämpligt att lastägaren, för last som befordras med lastbil, tecknar en varuförsäkring. Lastbilsägaren kan även teckna en ansvarsförsäkring som täcker hans skadeståndsskyldighet enligt vägtransportlagen eller CMR.<sup>40</sup> (Se vidare under 5.3.4)

## **5.3 Skada utanför fordonet**

### **5.3.1 Allmänt**

I samband med trafikolyckor inträffar ofta skador på föremål vid sidan av vägen, t.ex. trafikmärken, staket, skyltfönster och lyktstolpar. Fordon kolliderar också ofta direkt med cyklister eller djur. I 11 § TSL stadgas att i alla sådana fall då sakskador uppkommer på annat

---

<sup>36</sup> Se NJA 1988 s. 408 om att ”lämna kvar” stöldbegärlig egendom i bil.

<sup>37</sup> Strömbäck m.fl. s. 73 f.

<sup>38</sup> Lag (1974:610) om inrikes vägtransport.

<sup>39</sup> Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

<sup>40</sup> Se mer om transportavtal Hellner, Speciell Avtalsrätt II kap. 5 och Grönfors, Inledning till transporträtten.

än sådana motorfordon och sådan last som omfattas av 10 § 2 st. TSL gäller strikt/objektivt ansvar, d.v.s. ersättning betalas oavsett om vållande föreligger eller inte. En cyklist som får sin cykel skadad, en fotgängare som blir påkörd och får sina kläder förstörda, ägaren till ett motorredskap som inte är registreringspliktigt och skadas vid kollision med bil etc., får alltså ersättning oberoende av vållande på bilistens sida. Detta gäller också för skada på motordrivet fordon som inte är i trafik.

Till skillnad från skador på motorfordon och befördrad last krävs inte att skadan uppkommit vid förandet av motorfordonet utan det krävs att skadan uppkommit *i följd av trafik* med motorfordonet. Att det inte krävs förande av bilen har betydelse vid lastningsskador och skador vid öppnande av bildörr. Om t.ex. en passagerare öppnar bildörren under omständigheter som inte kan betraktas som framförande, t.ex. på parkeringsruta, kan skador på exempelvis en passerande cykel ersättas med stöd av 11 § TSL, medan skador på passerande bil inte kan ersättas enligt 10 § 2 st.<sup>41</sup>

### 5.3.2 Kollision med djur

En djurägare har som huvudregel blott ansvar för culpa. Orsakar kor, hästar eller får skada i trafik, ansvarar ägaren eller den som har tillsyn över djuren bara enligt culparegeln. Det finns dock bestämmelser om strikt ansvar för djur. Lagen om tillsyn över hundar och katter<sup>42</sup> stadgar att skada som orsakas av hund skall ersättas av dess ägare även fast han inte är vållande till skadan, 6 §. Det strikta ansvaret åvilar inte bara hundens ägare utan också dess nyttjare. Liksom för andra lagar som ålägger strikt ansvar måste det avgöras vilka skador som faller in under lagen. Lagen tillkom säkerligen med hänsyn till de skador hundar orsakar genom att bita människor och andra djur, men den innehåller ingen begränsning till dessa skador, utan har tillämpats på flera andra situationer (se t.ex. NJA 1980 s. 80<sup>43</sup>, NJA 1983 s. 606<sup>44</sup>).<sup>45</sup> Angående inverkan av det strikta ansvaret, se vidare under 5.3.4.3.

---

<sup>41</sup> Strömbäck m.fl. s 75 f.

<sup>42</sup> Lag (1943:459) om tillsyn över hundar och katter.

<sup>43</sup> Se ovan under kapitel 2.

<sup>44</sup> En trafikolycka orsakades av att en älg kom ut på vägen förföljd av en löslöpande hund. HD menade dock att enbart den omständigheten att älgen förföljdes av hunden inte gav tillräcklig grund för slutsatsen att hunden hade en så bestämmande inverkan på älgens beteende att den kunde anses vara orsak till att älgen kom ut på vägen. Skadeståndstalan ogillades p.g.a. att det inte ansågs utrett att hunden varit orsak till olyckan.

<sup>45</sup> Hellner & Johansson s. 180 f.

### 5.3.3 Undantag från ersättningskyldigheten

Det objektiva ansvaret för sakskador på egendom utanför motorfordon innebär inte att den skadelidande alltid har rätt till trafikskadeersättning. Är den skadelidande ägare till det fordon som har orsakat skadan utgår i regel ingen ersättning för skadan ur trafikförsäkringen, 11 § 2 st. TSL. Exempel på detta är om försäkringstagaren kolliderar med garageporten till sin egen villa. Skador på garageporten betalas då inte ur trafikförsäkringen (däremot kan de betalas från hemförsäkringen). Skulle fallet istället vara så att bilägarens 16-årige son olovligen tar bilnycklarna ur faderns ficka och kolliderar med garageporten betalas trafikskadeersättning för skadorna på porten. Skador på bilägarens tillhörig egendom betalas nämligen om bilen brukas olovligen. Med olovligt utnyttjande menas inte enbart fall då en biltjuv nyttjat bilen, utan även fall där bilägarens anförvant, vän eller anställd utan lov brukat bilen.<sup>46</sup> Ersättning för ägarens tillhörig egendom kan dock lämnas ur brandförsäkringen för skada på försäkrad egendom i följd av trafik med motordrivet fordon.<sup>47</sup>

Trafikförsäkringen ersätter inte heller skador på egendom utanför motorfordonet som tillhör fordonets förare eller brukare. Vid tillämpningen av denna bestämmelse är var och en som förfogar över fordonet utan att vara dess ägare, vare det sker med ägarens medgivande, p.g.a. lag eller olovligen, att anse såsom brukare. En person kan anses vara brukare även fast han inte medföljer fordonet. Om en person A hyrt en bil och därefter lånar ut bilen till person B är A alltså att anse såsom brukare. Låter B i sin tur person C köra bilen är både A och B att anse som brukare medan C är förare. En biltjuv som tillgriper en bil är också att anse som brukare. Låter biltjuven en kompis köra bilen är fortfarande tjuven att anse som brukare.<sup>48</sup>

I 11 § regleras även ett specialfall av olovligt brukande av motorfordon, ett undantag som dock är av begränsad praktisk betydelse. Skadar ett olovligt brukat motorfordon egendom utanför fordonet och egendomen tillhör passagerare i fordonet eller ägare av last som befordras med fordonet, kan ägaren till den skadade egendomen få ersättning endast om han saknat vetskap om att fordonet brukats olovligen. För att undantaget skall vara tillämpligt krävs faktisk vetskap, d.v.s. undantaget kan inte åberopas om passageraren/lastägaren haft anledning att misstänka att olovligt brukande förelåg. Tror brukaren felaktigt att han har lov

---

<sup>46</sup> Strömbäck m.fl. s. 77 f.

<sup>47</sup> Se If:s allmänna försäkringsvillkor K 708:11

<sup>48</sup> Strömbäck m.fl. s. 78 f.

att använda fordonet kan undantaget ändå åberopas mot passagerare/lastägare som visste att brukaren saknade tillåtelse. Det krävs inte att lastägaren medföljer fordonet för att lastägarundantaget skall bli tillämpligt.

I den mån ägare, förare, brukare, lastägare eller passagerare inte kan få ersättning ur fordonets trafikförsäkring har de möjlighet att rikta krav mot skadevållaren personligen. Denna rätt är dock i många fall fiktiv p.g.a. att skadevållaren inte kan betala ersättningen eller p.g.a. att föraren skyddas av någon regel i SkL som t.ex. 4 kap. 1 §, vilken säger att en arbetstagare är ansvarig endast i den mån synnerliga skäl föreligger. Följden kan då i många fall bli att ägaren, om han saknar egen försäkring som kan ersätta skadan, själv får ta alla ekonomiska konsekvenser av en skadegörelse.<sup>49</sup>

Trafikförsäkringen skall verka till de skadelidandes skydd och av denna anledning har det skapats ett starkt skydd för dem även om en giltig trafikförsäkring saknas. Är detta fallet ansvarar samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt, 16 § 2 st. TSL, företrädna av trafikförsäkringsföreningen, 30 § TSL. De svarar också solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet inte kunnat fastställas (t.ex. vid en smitningsolycka), 16 § 3 st., dock med en självrisk motsvarande en tjugondels basbelopp.

### **5.3.4 Inverkan av det strikta ansvaret vid medverkan till sakskada**

Ersättningen för skador på föremål utanför motorfordon kan jämkas på grund av medvållande hos den skadelidande. Den allmänna regeln om medverkan finns i 6 kap. 1 § SkL och bygger främst på en jämförelse mellan graden av vållande på ömse sidor. I trafikskadelagen, som bygger på strikt ansvar, finns jämningsmöjligheterna p.g.a. medverkan i 12 § andra och tredje styckena och 18 § andra stycket. Vid sakskada kan, till skillnad från vid personskador, jämkning förekomma redan vid ”vanlig” vårdslöshet. En följd av detta blir att om den skadelidande varit vårdslös och drabbats av såväl personskada som sakskada erhåller han full ersättning för personskadan men jämkad eller ingen ersättning för sakskadan. Jämkning skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som förekommit och omständigheterna i övrigt, 12 § 3 st. TSL.

---

<sup>49</sup> Strömbäck m.fl. s. 80 f.



De restriktiva reglerna om inverkan av medvållande till personskada påverkas knappt av strikt ansvar på någondera sidan.<sup>50</sup> För sakskada råder däremot en avsevärd osäkerhet som dock aktualiseras främst i ovanliga undantagsfall. Nedan skall olika situationer behandlas.

#### 5.3.4.1 Den skadeståndsskyldige har strikt ansvar och den skadelidande culpaansvar

Orsakas en skada av ett motorfordon utgår trafikskadeersättning och 12 § 2 och 3 st. TSL är tillämpliga. Ett exempel på detta kan vara om en bil kör på en fotgängare som bär på en dator vilken skadas vid olyckan. Fotgängaren får då full ersättning om han inte är medvållande till skadan. Är han däremot medvållande sker jämkning enligt 12 § 3 st. ”efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor ... och omständigheterna i övrigt”. Trots att det här talas om ”medverkan”, vilket främst motiveras av att vållande på bilistens sida inte är någon förutsättning för att han skall ansvara, sker jämkningen så att man i första hand tar hänsyn till fotgängarens medvållande och i andra hand omständigheterna i övrigt.<sup>51</sup> Är bilföraren vållande kan man jämföra hans vållande med den skadelidandes.<sup>52</sup>

#### 5.3.4.2 Den skadelidande har strikt ansvar och den skadeståndsskyldige har culpaansvar

Ett tillfälle när denna situation kan uppkomma är när ett motordrivet fordon eller därmed befordrad egendom skadas i trafik. Då får enligt 18 § andra stycket TSL skadeståndet jämkas ”efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt”.<sup>53</sup> Med tillämpning av en äldre variant av detta stadgande har jämkning skett även när bilisten inte har varit medvållande.<sup>54</sup> Även efter de senaste ändringarna av 18 § 2 st. TSL skall jämkning kunna ske även när bilisten inte varit medvållande, utrymmet för denna typ av jämkning är dock avsett att minska.<sup>55</sup>

---

<sup>50</sup> Se SOU 1973:51 s. 247 ff. och prop. 1983/84:117 s. 85.

<sup>51</sup> Se SOU 1974:87 s. 204 ff.

<sup>52</sup> Hellner & Johansson s. 232 ff.

<sup>53</sup> Bland omständigheterna i övrigt skall hänsyn bl.a. tas till huruvida den skadeståndsskyldige har ansvarsförsäkring som täcker skadorna.

<sup>54</sup> Se NJA 1990 s. 569 med hänvisning till NJA 1985 s. 309 i vilket HD ansåg att det fastlagts en princip att skadeståndet borde jämkas till hälften när en utomstående ensam vållat skada på ett motordrivet fordon.

<sup>55</sup> Hellner & Johansson s. 234 ff.

#### 5.3.4.3 Båda parter har strikt ansvar

Denna situation kan uppstå när en hund blir överkörd av en bil.<sup>56</sup> Då är formellt inte 6 kap. 1 § SkL utan 12 § TSL tillämplig. Som ovan nämnts sker jämkning enligt detta stadgande med hänsyn till medverkan på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. I dessa situationer ligger det närmast till hands att jämka till hälften om inte mycket speciella förhållanden kan anses motivera en annan jämkningskvot, t.ex. om det på den ena parten kan påvisas ett vållande vilket då skulle medföra att jämkningskvoten justeras till dennes nackdel.<sup>57</sup> Situationen bör dock bedömas på samma sätt som vid tillämpning av skadeståndsregler om strikt ansvar varför ledning får sökas i dessa. Hade en hund blivit överkörd av ett järnvägståg skulle hundägaren få vidkännas jämkning av skadeståndet även om han inte varit vållande om man strikt följde motivuttalandet.<sup>58</sup> Har båda parter strikt ansvar och båda är vållande sker fördelningen på grundval av vållandet på ömse sidor och omständigheterna i övrigt, i enlighet med huvudregeln i 6:1 SkL.<sup>59</sup>

Försäkringsbolagen har sinsemellan träffat en överenskommelse om generösare reglering av ersättningsbara skador än vad som föreskrivs i TSL. Sålunda betalar bolagen för saksador utanför motorfordon ojämkad ersättning upp till 1/4 av det för skadeåret gällande basbeloppet. Detta trots medvållande från den skadelidande. Åtagandet gäller inte där den skadelidande gjort sig skyldig till uppsåt eller grov vårdslöshet eller då den skadade egendomen tillhör försäkringstagaren, brukaren eller föraren. Till den del skadan överstiger 1/4 basbelopp jämkas ersättningen efter vanliga regler.<sup>60</sup>

#### 5.3.5 Solidariskt ansvar

Om två fordon kolliderar och egendom utanför fordonen, t.ex. ett staket, därigenom skadas gäller som huvudregel att båda bilarnas trafikförsäkringar svarar solidariskt för skadorna på staketet. Ägaren till staketet kan således vända sig till vilket av trafikförsäkringsbolagen han

---

<sup>56</sup> Angående strikt ansvar för hund, se lag (1943:459) om tillsyn över hundar och katter.

<sup>57</sup> Strömbäck m.fl. s. 81 f.

<sup>58</sup> Se prop. 1975/76:15 s. 84.

<sup>59</sup> Hellner & Johansson s. 236.

<sup>60</sup> Strömbäck m.fl. s 82 f.

vill för att begära ersättning. Har det på någondera sidan förekommit vållande eller bristfällighet fördelas ansvarigheten efter den medverkan detta medfört. Det förhållandet att den ena föraren är ensam vållande utgör inget hinder för skadelidande tredje man att vända sig mot den andre förarens försäkringsgivare.

## 5.4 Skadestånd för trafikskada

Utan hinder av att trafikskadeersättningen kan utgå får en skadelidande istället begära skadestånd av skadevållaren, 18 § TSL. Denna paragraf kompletteras av bestämmelserna i 19 § vilken säger att den som utgett skadestånd i allmänhet inträder den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Detta innebär alltså en rundgång där den skadelidande kan kräva skadestånd enligt 18 §, men där den som måste betala skadestånd kan återkräva det ur trafikförsäkringen enligt 19 §.<sup>61</sup>

Trafikskadeersättning som betalas ut till en skadelidande vid trafikskada är formellt inget skadestånd. Trafikskadeersättning och skadestånd bestäms dock enligt samma grunder, 9 § TSL med hänvisning till 5 kap. SkL, varför skadelidande i allmänhet inte har något praktiskt intresse av detta. Möjligheten att yrka skadestånd istället för trafikskadeersättning kommer troligen att utnyttjas i praktiken endast i situationer där skadestandsfrågan är klar men inte rätten till trafikskadeersättning. Det finns dock vissa begränsningar i rätten att yrka skadestånd. Har den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning helt eller delvis fallit bort p.g.a. omständighet som inträffat efter skadehändelsen, t.ex. anspråket blivit preskriberat, kan den skadelidande i regel inte istället rikta anspråk på skadestånd om inte särskilda skäl föreligger.<sup>62</sup> Exempel på sådana särskilda skäl kan vara att det föreligger ett avtal mellan den skadelidande och den skadeståndsskyldige och att en tolkning av avtalet ger vid handen att ersättning skall utgå oberoende om det föreligger rätt till trafikskadeersättning eller inte. Särskilda skäl kan också föreligga när den skadelidandes försummelse att kräva trafikskadeersättning varit ursäktlig och den skadeståndsskyldige skyddas av en ansvarsförsäkring.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Hellner & Johansson s. 286 f.

<sup>62</sup> Strömbäck m.fl. s. 86 f.

<sup>63</sup> Se prop. 1975/76:15 s. 124

## 5.5 Parternas regressrätt

Här skall bara några allmänna drag angående parternas regressrätt beröras. Det inträffar ofta att en sakskada, för vilken rätt till skadestånd finns, är täckt av någon försäkring, t.ex. brandförsäkring av hus och lösöre, vagnskadeförsäkring av bil, försäkring av varor under transport etc. I dessa fall blir då tre parter berörda: den skadelidande, den skadeståndsskyldige och försäkringsgivaren. Utgångspunkten är att den skadelidande inte är berättigad till både försäkringsersättning och skadestånd för samma förlust.<sup>64</sup>

Huvudregeln om regressrätt finns i 25 § Försäkringsavtalslagen<sup>65</sup> (FAL) enligt vilken försäkringsgivaren har regressrätt mot den som vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet samt mot den som ”enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke”, t.ex. ansvar för hund. Det är i första hand ansvarstypen som är utslagsgivande för regressrätten, i andra hand om det föreligger grov vårdslöshet eller uppsåt. Ansvarar den skadeståndsskyldige för eget vållande, d.v.s. culpaansvar, inträder försäkringsgivaren i rätten till skadestånd om skadevållaren handlat uppsåtligt eller grovt vårdslöst. Om den skadeståndsskyldige har strikt ansvar inträder försäkringsgivaren alltid i rätten till skadestånd mot den strikt ansvarige, d.v.s. försäkringsgivaren har regressrätt så snart skadeståndsansvar föreligger. Har den skadeståndsskyldige principalansvar enligt 3 kap. 1 § SkL, men inte själv handlat uppsåtligt eller grovt vårdslöst, inträder försäkringsgivaren enligt 25 § FAL inte i rätten till skadestånd mot honom.<sup>66</sup> I TSL finns regeln om regress i 20 §. Denna är tillämplig på både externa förhållanden, d.v.s. regress från trafikförsäkringen mot de flesta utomstående skadeståndsskyldiga, och det interna förhållandet, d.v.s. regress mot förare av det försäkrade fordonet om denne har vållat skada på passagerare i bilen eller annan trafikant.<sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> Hellner & Johansson s. 425 f.

<sup>65</sup> Lag (1927:77) om försäkringsavtal

<sup>66</sup> Hellner, Försäkringsrätt s. 277 ff.

<sup>67</sup> Hellner & Johansson s. 285.

## 6. Tredje mans rätt till ersättning

### 6.1 Allmänt

Person- och sakskador medför ofta förluster för andra än den som direkt drabbas av skadan. Definitionsmässigt är tredje man den som indirekt lider en förmögenhetsskada efter att någon annan, d.v.s. den direkt skadelidande drabbats av en person- eller sakskada. Om exempelvis en åkares lastbil skadas kan hans anställda chaufför få minskade arbetsinkomster under den tid som bilen är på reparation. Huvudregeln för sådana och liknande fall är att endast den som lidit person- eller sakskadan är berättigad till skadestånd. Således är alltså inte den som indirekt lider förlust till följd av skadan, tredje man, berättigad till skadestånd.<sup>68</sup> Dock kan vissa undantag från denna klara huvudregel vara tänkbara, i synnerhet om tredje man haft konkreta närliggande intressen till den skadade personen eller det skadade föremålet. De viktigaste frågorna vid sakskada är om begränsade rättigheter till skadad egendom kan ge upphov till rätt till skadestånd och om också den som inte har en sådan rättighet skall kunna erhålla ersättning.

### 6.2 Begränsade sakrätter

Innehavare av begränsade sakrätter till egendom är otvivelaktigt i viss utsträckning berättigade till skadestånd om egendomen skadas. Vad gäller ersättning för värdet av skadad egendom kan istället för ägaren den som innehar egendomen med stöd av nyttjanderätt eller annan begränsad rätt erhålla ersättningen. Man kan också tänka sig en uppdelning av värdeersättningen mellan ägare och innehavare. Den skadeståndsskyldiges totala ersättningsskyldighet påverkas dock inte i någotdera fallet. Stöd för detta finns i analogien till 54 § FAL som rör försäkring av tredje mans intresse. Värdeersättning p.g.a. sakförsäkring kan enligt 54 § utgå till tredje man, t.ex. en nyttjanderättshavare eller panthavare, även utan särskilt avtal härom. Det är dock mera osäkert om innehavaren kan erhålla ersättning för följdskador, t.ex. för minskad förtjänst av sin rörelse. Analogien till FAL kan inte åberopas här. Vid miljöskador har det antagits att även andra rättighetsinnehavare än fastighetsägare är berättigade till ersättning för följdskador av störningar.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Se t.ex. prop. 1972:5 s. 158 f och 328 f.

<sup>69</sup> Hellner & Johansson s. 364 ff.

### 6.3 Intressen utan sakrättsligt skydd

Om skyddet för intressen vilka inte har sakrättsligt skydd råder stor osäkerhet. Rättspraxis är inte entydig, analogier till andra särskilda rättsregler är vanskliga och rättspolitiska skäl ger osäkra utslag.<sup>70</sup> Det kan å ena sidan hävdas att en viss strikthet i tillämpningen är nödvändig för att inte bedömningen skall bli helt godtycklig, å andra sidan att detta lätt leder till att tillfälligheter blir avgörande. Den som p.g.a. kontraktsförhållande till den skadelidande drabbas av förlust får som huvudregel inte skadestånd.<sup>71</sup>

### 6.4 Exempel från rättspraxis

I NJA 1966 s. 210 skadades en elektrisk kraftledning genom vårdslös fällning av träd. Tre bolag som tillhörde samma koncern som det bolag vilket ägde kraftledningen led förlust genom driftstörningar p.g.a. strömbrott och tillerkändes ersättning härför. HD åberopade att de tre bolagen hade ”konkreta och närliggande intressen knutna till kraftledningen”. Av HD:s motivering framgår att avsikten inte var att frånga huvudprincipen men att medge vissa undantag från denna.

I NJA 1972 s. 598 hyrde en person ett torpställe på vilket han bedrev hönseri. P.g.a. vållande hos staten blev den elektriska strömmen till huset avbruten och personen led förlust genom att hönsen frös ihjäl. Ledningen försörjde endast torpstället samt ett annat obebott torpställe med ström. HD biföll personens skadeståndstalan mot staten med motiveringen att förlusten som han drabbats av fick anses som följd av en honom själv åsamkad sakskada.

I NJA 1988 s. 62 skadade en grävmaskinist vårdslöst en elkabel vilken försåg ett företag med elkraft. Företaget yrkade då skadestånd av maskinistens arbetsgivare dels för förmögenhetsförlust genom att man varit tvungen att inställa fabrikation, dels för kasserat material. HD ogillade yrkandet för förmögenhetsförlusten med motiveringen att denna var en

---

<sup>70</sup> Tidigare ansågs de vattenrättsliga principerna för bestämning av begreppet ”sakägare”, vari ingick ett krav på anknytning till viss fastighet, ha relevans även för tredje mans rätt till skadestånd vid sakskada. Vid tillkomsten av miljöskyddslagen tog emellertid departementschefen avstånd från ett sådant krav vid tillämpning av miljöskyddslagen. Se prop. 1969:28 s. 396.

<sup>71</sup> Hellner & Johansson s. 367 f.

följdskada av sådant slag att den i enlighet med huvudregeln inte var ersättningsgill, samt att skäl sänkades att frångå huvudregeln i detta fall. HD ansåg däremot materialskadan vara en adekvat förorsakad sakskada och biföll yrkandet för denna.

Dessa tre rättsfall rör avbrott på elektriska kablar och de slutsatser som kan dras av dem är, enligt Hellner, begränsade. Sakskador i trängre mening, t.ex. materialet i NJA 1988 s. 62, anses vara adekvat orsakade och föranleda skadeståndsskyldighet om kabeln har *särskilt nära anknytning till den skadelidandes verksamhet*. Betjäna kabeln däremot ett stort antal intressenter torde deras skador inte anses adekvat förorsakade även om det kan förutses att sådana skador uppkommer. Förmögenhetsförlust som uppstår utan att vara en direkt följd av sådan sakskada, torde möjligen kunna ersättas om det finns grund för att jämställa den skadelidande med kabelns ägare genom ett slags identifikation. Tendensen vid dessa kabelskador synes, både inom svensk rätt och andra rättssystem, vara att ge ersättning för sakskada men inte förmögenhetsskada som inte orsakats direkt av sakskadan.<sup>72</sup> Med tanke på den restriktiva hållning som domstolarna i ovannämnda fall intagit till ersättning för tredje mans förluster, får man, enligt Hellner, anta att sådana förluster även i övrigt endast ersätts i rena undantagsfall.<sup>73</sup>

I NJA 1988 s. 396 stötte en bil, p.g.a. oaktsamt handlande av tredje man, samman med en annan bil ("Volkswagenbilen") och den förra bilens trafikförsäkring togs i anspråk för skadan på Volkswagenbilen. Därigenom drabbades bilägaren av bonusförlust på sin trafikförsäkring och yrkade för denna förlust skadestånd av tredje mannens arbetsgivare. HD fann att skadeståndsskyldighet inte kunde uteslutas p.g.a. bristande adekvans och vidare att bonusförlusten inte var en ren förmögenhetsskada, utan en tredjemansskada som uppstått till följd av sakskadan på Volkswagenbilen. HD framhöll att bonusförlust vid trafikförsäkring var en särpräglad typ av tredjemansskada, men skadeståndstalan ogillades trots det med hänvisning till bl.a. det särskilda ersättningssystemet vid trafikskador. Enligt HD är en huvudtanke i detta system att de ekonomiska förlusterna av skadefall i trafiken väsentligen skall bäras av fordonsägarna. Mot framför allt detta sistnämnda argument har Hellner framfört kritik. Han menar att detta argument förefaller svagt och att trafikförsäkringens allmänna konstruktion inte ger stöd för avgöranden i sådana detaljfrågor som den här aktuella. Han säger vidare att det är svårt att se varför bilägaren inte skulle kunna få ersättning av

---

<sup>72</sup> Ett känt engelskt rättsfall är "the Spartan Steel case". Se om detta Kleineman, Ren förmögenhetsskada s. 355 f.

<sup>73</sup> Hellner & Johansson s. 369.

skadeståndsskyldig tredje man för bonusförlust på sin trafikförsäkring om han kan få ersättning för bonusförlust på vagnskadeförsäkringen (se SOU 1989:88 s. 149 där det sägs att bonusförlust på vagnskadeförsäkring skall betecknas som följdskada av sakskada).



## 7. NJA 2004 s. 566

I de följande kapitlen skall sakskaдебegreppet, tredje mans rätt till ersättning och ett par övriga frågor diskuteras utifrån två intressanta HD-avgöranden från oktober 2004.

### 7.1 Bakgrund

Vid en trafikolycka den 5 oktober 1999 på allmän väg vid Tingstadstunneln i Göteborg läckte drivmedel från ett av de inblandade fordonen ut på vägbanan. En av bilarna som var inblandad i olyckan var trafikförsäkrat hos Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag (Trygg-Hansa). På grund av olyckan fick Vägverkets driftentreprenör PEAB, av såväl trafiksäkerhets- som miljöskäl, utföra sanering av vägbanan samt även visst avstängningsarbete. Vägverket betalade entreprenören för utförda tjänster. Vägverket väckte sedan som företrädare för staten talan mot Trygg-Hansa vid Stockholms TR och yrkade att Trygg-Hansa som trafikförsäkringsgivare skulle utge ersättning för saneringskostnaderna och avstängningsarbetet.

### 7.2 Vägverkets talan

Vägverket anförde att vägen förstörts genom att dess ytskikt påverkats så att den inte kunde användas för sin funktion utan att en sanering först utförts och att detta utgjorde en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada. Vägverket yrkade att Trygg-Hansa därför skulle ersätta Vägverket för kostnaderna för sanerings- och avstängningsarbetet. Som rättslig grund för yrkandet åberopade Vägverket 8 § TSL jämförd med 11 § TSL av vilka framgår att för sakskada som uppkommit i följd av trafik med motordrivet fordon skall trafikskadeersättning utgå från trafikförsäkringen för fordonet.

### 7.3 Trygg-Hansas genmäle

Trygg-Hansa ansåg att de kostnader Vägverket haft inte utgjorde ersättningsgill person- eller sakskada eftersom Vägverket har en skyldighet att sanera vägbanan och för detta ändamål uppbär anslag av staten, vilket finansieras av fordonsskatten. Genom att erlægga fordonsskatt hade det aktuella fordonet således redan betalat sin andel av Vägverkets kostnader och

därmed var kostnaderna överhuvudtaget ingen skada för vägverket. Trygg-Hansa anförde vidare, för det fall sakskada skulle anses ha uppkommit, att någon ersättning inte kunde utgå eftersom TSL inte gäller för åtgärder av det aktuella slaget, då Vägverket som väghållare varit skyldig att utföra åtgärderna enligt 26 § väglagen<sup>74</sup>.

## 7.4 HD:s dom och domskäl

HD börjar med att konstatera att det förhållande att Vägverket uppbär anslag från staten inte i sig utesluter att det har uppkommit en skada för Vägverket. HD säger vidare att det av bestämmelserna i TSL inte följer någon särskild begränsning av rätten till ersättning i fall då det allmänna drabbats av sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon. Om egendom i allmän ägo skadas i samband med en trafikolycka kan alltså ersättning utgå enligt TSL. Frågan är dock om den skada som Vägverket drabbats av är att anse som en sakskada. Enbart det förhållandet att exempelvis bildelar eller last spritts över vägbanan som gör att denna måste stängas av innebär enligt HD inte en sådan fysisk påverkan på vägbanan att en sakskada på vägen uppkommit. Förutom fysisk påverkan av egendomen är, enligt HD, också de insatser som krävts för att återställa egendomen av betydelse. HD anförde:

”Har inga eller endast obetydliga återställningsinsatser behövts kan någon sakskada inte anses ha uppkommit”

Efter att ha konstaterat att utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter som kan förorena mark kan anses som sakskada, men att inte varje sådant utsläpp innefattar en sakskada, fortsätter HD:

”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.”

HD konstaterar därefter att det av utredningen i målet framgick att vägbanan påverkats på ett sådant sätt att sakskada uppkommit och övergår till att diskutera om rätten till ersättning är utesluten p.g.a. Vägverkets skyldigheter som väghållare. HD kommer fram till att Vägverket som väghållare är skyldig att hålla allmänna vägar i gott skick genom bl.a. underhåll och reparation. Av det följer enligt HD att Vägverket inte har rätt till skadestånd från en i en

---

<sup>74</sup> Väglag (1971:948).

trafikolycka inblandad trafikant för sådana åtgärder av skyddskaraktär vilka normalt ankommer på väghållaren, detta gäller även om trafikanten varit oaktsam.

Vägverket hade gjort gällande att den skadeståndsrättsliga principen, att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra inte är skadeståndgrundande utan särskilt lagstöd<sup>75</sup>, inte skulle vara tillämplig i detta fall när myndigheternas kostnader kunde gottgöras genom trafikskadeersättning. HD säger då att, trots att trafikskadeersättning inte räknas som skadestånd i formell mening, det inte finns några hinder mot att skadeståndsrättsliga grundsatser kan tillämpas även på sådan ersättning.<sup>76</sup> HD ansåg att motivet<sup>77</sup> för den skadeståndsrättsliga principen gäller även när alternativet till att låta det allmänna svara för kostnaderna är att vältra över dem på ett kollektiv, t.ex. det kollektiv som är skyldigt att hålla trafikförsäkring. Mot den bakgrunden fanns det enligt HD ingen anledning att göra skillnad på om det allmännas anspråk på ersättning avser skadestånd eller trafikskadeersättning. HD: s slutsats av allt detta blev att Vägverket inte hade rätt till trafikskadeersättning.

Ett justitieråd var skiljaktigt i fråga om motiveringen och ansåg att Vägverkets talan skulle avvisas redan p.g.a. att det inte kunnat visats att vägens funktion nedsatts i sådan grad att det skulle anses som en sakskada.

---

<sup>75</sup> HD hänvisar här till NJA 1950 s. 610 och NJA 2001 s. 627.

<sup>76</sup> HD hänvisar här till prop. 1975/76:15 s. 113.

<sup>77</sup> Motivet får enligt HD uppfattas vara att kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsinsättningar skall bäras av det allmänna.

## 8. Diskussion kring HD: s dom i NJA 2004 s. 566

### 8.1 Allmänt

Den negativa utgången i målet, d.v.s. att inget skadestånd utdömdes av HD, motiverades alltså genom principen om att ”kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra får anses vara av sådan natur att de inte är skadestandsgrundande utan särskilt lagstöd”. Denna skadestandsrättsliga princip ansågs här gälla även där alternativet var att övervältra kostnaderna på det kollektiv som är skyldigt att teckna trafikförsäkring. HD slår med andra ord fast att rätt till skadestånd saknas för kostnader avseende åtgärder av skyddskaraktär vilka normalt ankommer på väghållaren. Innan detta ställningstagande diskuterar HD även sakskadebegreppet och frågan om Vägverket överhuvudtaget skall anses ha drabbats av en sakskada.

HD: s dom i målet väcker enligt mig i alla fall tre intressanta frågor: Har sakskadebegreppet förändrats efter domen? Vad är det som normalt ankommer på väghållaren efter en trafikolycka? Begränsar rätten till trafikskadeersättning det allmännas ansvar? Dessa frågor skall nu närmare redogöras för nedan.

### 8.2 Sakskadebegreppet

Eftersom Trygg-Hansa bestridit att sakskada överhuvudtaget uppkommit måste först ställning tas till vilken typ av skada Vägverket drabbats av. Den åberopade rättsliga grunden (8 § jämförd med 11 § TSL) innefattar ett krav på sakskada, varför det måste utvärderas om kostnaderna för sanering kan anses som en allmän förmögenhetsskada till följd av en sådan sakskada, eller om det är fråga om en icke ersättningsgill ren förmögenhetsskada eller tredjemansskada.

Försäkringsförbundet yttrade sig i målet och anförde att för att en sakskada skall föreligga krävs, förutom fysisk påverkan, att det rör sig om en bestående skada, varför inte det förhållandet att lösa saker ligger på vägbanan efter en trafikolycka kan anses som en sakskada på vägen. Det rör sig, enligt försäkringsförbundet, i så fall om en allmän förmögenhetsförlust för tredje man p.g.a. uppställningskostnaderna, och samma synsätt skall tillämpas beträffande

bensin och andra kemikalier som kan läcka ut vid en trafikolycka. I förevarande fall föranledde oljespillet sanering, men enligt förbundets uppfattning har ingen skada på vägen uppkommit och därmed har ingen sakskada uppkommit, vilket med branschens synsätt innebär att ingen ersättning enligt TSL kan utgå.<sup>78</sup>

HD uttalade att särskilda insatser från väghållaren i samband med trafikolyckor i allmänhet är att betrakta som rena förmögenhetsskador eller tredjemansskador ur rättslig synpunkt, men att det inte finns någon begränsning i TSL för det allmännas rätt till ersättning för sakskada i följd av trafik. HD konstaterade att exempelvis värdet av förstörda vägskyltar eller vägportar kan vara ersättningsgilla sakskador. Problemet i det aktuella fallet blev istället att avgöra om man kan karaktärisera det förhindrade nyttjandet av vägen som sakskada. I linje med Försäkringsförbundets yttrande menade HD att enbart det förhållandet att bildelar eller last spritts över vägbanan så att denna måste stängas av för städning inte kunde medföra att en sakskada uppkommit. (Man påpekade dock att gränsen mellan vad som skall anses som sakskada och som inte ersättningsgill skada i form av nedskräpning eller nedsmutsning ibland är svår att dra.) Därefter säger HD att:

”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.”

Denna formulering ger upphov till ett par funderingar angående prövningen om sakskada skall anses ha inträffat. Först uppställs ett rekvisit på att en ”fysisk påverkan” på egendomen måste ha skett, d.v.s. skadehändelsen måste ha haft viss *fysisk inverkan* på egendomen för att sakskada skall vara för handen. Andra meningen i citatet medför att HD verkar införa en bedömning av *insatsernas omfattning* för att avgöra om sakskada föreligger. Detta förstärks sedan ytterligare genom att HD konstaterar att ett utsläpp av så begränsad omfattning att det inte förorsakar något egentligt men inte medför att en sakskada uppkommit och att detsamma gäller om de negativa effekterna av ett utsläpp inte är så begränsade men kan undanröjas genom obetydliga åtgärder. Med stöd av detta fann HD utrett att en sakskada förelåg i målet.

---

<sup>78</sup> Försäkringsförbundets yttrande i NJA 2004 s. 566.

### 8.2.1 Utvidgning av sakskadebegreppet?

Hur har då HD kommit fram till den slutsatsen man gjort, och har denna slutsats i så fall påverkat sakskadebegreppets utveckling? Om man utgår från det traditionella sakskadebegreppet, d.v.s. ”genom fysiska medel direkt tillfogad skada på fysiska föremål” (se ovan under kapitel 2), är det, enligt min mening, svårt att anse en avspärning av vägbanan av säkerhets- och miljöskäl vara en sakskada. Enligt detta synsätt skall ju en fysisk skada uppstått på vägbanan för att en sakskada skall anses föreligga. I målet sägs inget om att vägbanan skulle ha skadats så att den behövt repareras eller att olyckan och röjningsarbetet därefter slitit på vägbanan så att dylik skada uppkommit. Kostnaderna för röjningsarbetet efter olyckan skulle därför inte kunna ses som en förmögenhetsskada till följd av en sakskada, utan som en ren förmögenhetsskada. Kostnaderna skulle möjligen kunna ses som en förmögenhetsskada till följd av annans sakskada (bilskadorna), d.v.s. att Vägverket som tredje man lider ekonomisk förlust genom kostnaderna för röjningen till följd av de skadelidande bilägarnas skador. Enligt Håkan Andersson tillhör en sådan tredjemansskada dock inte de fåtaliga undantagsfall med konkret närliggande intresse i den direkt skadelidande, eller dennes egendom, som skulle kunna föranleda rätt till ersättning.<sup>79</sup>

Frågan är då om man enligt det numera utvidgade ”funktionella” synsättet kan anse en sakskada föreligga i förevarande fall. Något som talar för användandet av det ”funktionella” synsättet är att saneringsarbetet skulle kunna jämföras med reparation. Som ovan nämnts (kapitel 2) har det dock, i de fall ersättning utgått utan direkt fysisk skada på föremålet, varit frågan om förhindrande av användning av produktiv egendom i inkomstbringande verksamhet.<sup>80</sup> Förutsättningarna i förevarande fall brister i detta avseende. Här är det inte det tillfälliga frångåendet av möjligheten att utnyttja vägbanan som är grunden till förmögenhetsskadan, utan själva utövandet av skyldigheten att sanera vägbanan. Om ”produktiv egendom” var ett absolut krav för sakskada kan man därför tycka att ingen sakskada är för handen heller enligt detta funktionella synsätt. Att det endast är ägarens förhindrade nyttjande av produktiv egendom i inkomstbringande verksamhet som medfört rätt till ersättning i olika fall behöver dock inte betyda att utvecklingen av sakskadebegreppet stannat där, utan det kan bero på att det endast är sådana fall som varit upp till bedömning i domstolen. HD kom ju trots allt fram till att sakskada förelåg i förevarande fall varför det nu

<sup>79</sup> Se Andersson, Rättsutlåtande s. 5 och vidare i hans bok Treparsrelationer i skadeståndsrätten.

<sup>80</sup> Se främst NJA 1990 s. 80 och NJA 1996 s. 68.

synes som även icke produktiv egendom kan omfattas av sakskadebegreppet. Trots detta frångår, som sagt, HD inte kravet på ”fysisk inverkan”. Påpekas bör här också att det genom det skiljaktiga justitierådets motivering framgår att HD fört en diskussion angående det funktionella skadebegreppet. Den skiljaktige ledamoten (skiljaktig ifråga om motiveringen) hänvisar till HD: s motivering i NJA 1996 s. 68 och anför: ”Jag kan emellertid inte finna att det in målet visats att vägens funktion nedsatts i sådan grad att vad som inträffat [...] är att anse som sakskada.”

Förutom kriteriet om fysisk inverkan uppställs också ett krav på insatsernas omfattning för att sakskada skall föreligga. HD säger att utsläpp av olja kan anses som sakskada, men att så inte alltid är fallet. HD anför:

”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.”

För att en sakskada skall ha uppkommit måste den skadelidande alltså kunna påvisa både en fysisk påverkan på saken, samt att en åtgärd av viss betydenhet krävts för att åtgärda de negativa effekterna. Något närmare om vad som menas med fysisk påverkan eller omfattningen av företagna åtgärder uttalar sig inte HD om och man kan därför endast med säkerhet sluta sig till att i alla fall åtgärderna måste vara större än ”obetydliga”. HD konstaterar helt enkelt - i vanlig ordning utan närmare motivering - att:

”Av utredningen i målet får anses framgå att vägbanan i detta fall påverkats på ett sådant sätt att en sakskada uppkommit.”

I målet ges som sagt inte mycket vägledning till vad HD innefattat i ”på ett sådant sätt” och vad detta kan betyda i olika situationer varför det blir oerhört svårt att se var HD drar gränserna för den påverkan på saken som krävs. I förevarande fall hade drivmedel bara läckt ut på, inte trängt in i, vägbanan och man kunde tämligen enkelt och till låga kostnader (5150 kronor) städa undan allt. Det ges inget tydligt svar på om denna minimala fysisk kontakt är tillräcklig för att kravet på ”fysisk påverkan” skall vara uppfyllt eller om åtgärder till en kostnad av t.ex. 1000-2000 kronor skall anses som obetydliga åtgärder och därmed medföra att ingen sakskada föreligger. Eftersom sakskada ändå ansågs föreligga, och kriteriet om

fysisk påverkan därmed måste ha varit uppfyllt torde, enligt min mening, fysisk kontakt numera vara tillräckligt för att den nödvändiga fysiska påverkan skall vara för handen.

I domskälen sägs att en sakskada inte föreligger om ett utsläpp inte förorsakar något egentligt men. Eftersom sakskada ansågs föreligga trots att drivmedlet inte trängt in i vägbanan eller på annat sätt skadat omgivningen, var det enda men som utsläppet därmed orsakade det att vägen inte kunde nyttjas. Domen kan därmed, som jag ser det, peka mot en "lättnad" i den fysiska påverkan som krävs och medföra att utvecklingen går mot att endast fysiskt hindrande av utnyttjande av en sak är tillräckligt för att detta kriterium skall anses uppfyllt.

Man kan även reflektera över om uttalandena: "Har inga eller endast obetydliga återställningsinsatser behövts kan någon sakskada inte anses ha uppkommit." samt "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." skall tolkas som att små sakskador inte längre bör ersättas. Om man bara skulle utgå från det fysiska synsättet på sakskadebegreppet och en ren bokstavstolkning av domen skulle det få konsekvensen att små fysiska sakskador inte längre ersätts, eftersom en endast obetydlig fysisk påverkan då inte skulle vara att anse som en sakskada. Skulle HD då ha dömt annorlunda om kostnaden för Vägverkets åtgärder endast uppgått till 1000 kronor? Har HD infört en minimigräns för skadeståndsanspråk avseende återställningsåtgärder? Att HD genom denna dom avsett att föra in någon form av "självrisk" för sakskador finner jag osannolikt. Enligt min mening måste uttalandena istället ses i ljuset av ett funktionellt synsätt på sakskadebegreppet. Eftersom ingen egentlig prövning av åtgärdernas omfattning gjorts i målet utan det bara konstateras att vägen påverkats på ett sådant sätt att sakskada uppkommit, synes detta andra kriterium utgöra en kompletterande möjlighet till bedömningen om sakskada föreligger eller inte. Om inte den fysiska påverkan på saken varit tillräckligt stor kan ännu en prövning göras angående åtgärdernas omfattning för att komma fram till om sakskada ändå skall anses föreligga. Föreligger alltså en tillräcklig fysiskt inverkan på saken är en sakskada för handen, medan om denna påverkan är otillräcklig, och saken kanske bara mist sin funktion, föreligger en sakskada endast om också en ekonomisk förlust uppstår genom skadan. En förändring kanske inte är en strikt sakskada i sig, men då den får till följd ekonomiska konsekvenser som inte är okännbara föreligger en sakskada.



Trots att inga klara svar ges för var gränserna, för de av HD i målet uppställda kriterierna, går, är domen ett bidrag till diskussionen om sakskadebegreppet och torde medföra en utvidgning av det funktionella sakskadebegreppet.

## 8.3 Det allmännas ansvar vid trafikolyckor

### 8.3.1 Allmänt

Efter att HD fastslagit att en sakskada uppkommit övergick man till att diskutera om rätten till ersättning var utesluten p.g.a. Vägverkets skyldighet som väghållare enligt 26 § väglagen. I denna paragraf stadgas att: ”Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Genom renhållning skall vägområdet hållas i ett sådant skick att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälpas och så att skäliga trevnadshänsyn blir tillgodosedda.” Detta ansvar kan jämföras med andra liknande förpliktelser som åläggs det allmänna. Det allmänna har i flera sammanhang tagit på sig ett ansvar för olika åtgärder som kan komma skadelidande personer till godo. Vid mer socialt betonade verksamheter säger huvudstadsgandet i 20 kap. 7 § i lagen om allmän försäkring<sup>81</sup> att dessa kostnader skall stanna på det allmänna.<sup>82</sup> Som exempel på att det allmänna bär kostnader även utanför det sociala området kan nämnas NJA 1950 s. 610, där det fastslogs att statens och kommunernas skyldighet att ansvara för brandsläckning måste anses vara av sådan natur att kostnaden för dess fullgörande inte utan stöd i lag kan återkrävas av den som vållat branden. Även i NJA 2001 s. 627 ansågs denna princip, om att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att vidta inte är skadeståndsgrundande utan stöd i lag, gälla. Staten nekades här ersättning för utryckningskostnader till följd av falskt alarm trots att det handlade om ett uppsåtligt brott. Håkan Andersson menar att det föreligger en bakomliggande värdering som innebär att samhällseliga skyddsinsättningar i viss mån skyddar även skadevällande medlemmar i samhället. Att bördan av kostnaderna ligger på det allmänna p.g.a. skyldigheten att tillhandahålla service menar han att beror på att det är smidigast att kostnadsplaceringen ligger fast trots att det vore möjligt att i enstaka fall övervältra dessa på en skadevällare. Ovan berörda situationer kan inte enbart förklaras genom att det allmänna åsamkats en tredjemansskada, utan en mer allmängiltig motivering synes vara att det allmänna

---

<sup>81</sup> Lag (1962:381) om allmän försäkring.

<sup>82</sup> Andersson, Rättsutlåtande s. 15 f.

ses som en slutlig försäkrare respektive kostnadsbärare.<sup>83</sup> Även i de övriga nordiska länderna finns värderingen att det allmänna inte har möjlighet att övervältra vissa kostnader på en ansvarig skadevållare företrädd. Exempelvis godtar norsk rätt inte det allmännas skadeståndskrav för utryckningskostnader mot den som anlagt branden.<sup>84</sup>

### 8.3.2 Det aktuella fallet

De förpliktelser som det allmänna enligt väglagen och lagen om skydd mot olyckor<sup>85</sup> har att undanröja trafikrisker och ta bort material som stör framkomligheten på vägbanan, tillhör samma kategori av åtaganden som polisverksamhet och brandbekämpning. I det aktuella fallet var grunden för Vägverkets ingripande just den lagstadgade skyldigheten. Enligt räddningstjänstlagen lades ansvaret för de i lagen beskrivna åtgärderna vid olyckor på det allmänna. Ersättningsreglerna i lagen behandlade fördelning av kostnader på stat och kommun samt lade det ekonomiska ansvaret på antingen stat eller kommun för ersättning till personer som fått sin egendom tagen i anspråk eller deltagit i räddningsåtgärd.<sup>86</sup> Av det ovanstående kan man sluta sig till att allt pekar mot att det inte finns någon möjlighet att fördela kostnader på enskilda personer. HD säger också i domen att tidigare praxis (NJA 1950 s. 610 och NJA 2001 s. 627), där det var fråga om skadestånd kunnat utgå för kostnader för räddningstjänst och polisutryckning, slagit fast att ”kostnader som myndigheter är skyldiga att utföra får anses vara av sådan natur att de inte är skadeståndsgrundande utan särskilt lagstöd”. Motivet bakom denna princip är enligt HD att kostnader för vissa åtaganden inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsinsättningar skall bäras av det allmänna. Ytterligare något som talar mot det allmännas rätt till ersättning är att kommuner i NJA 1983 s. 209 (sanering efter oljeutsläpp) och NJA 1989 s. 251 (handläggning av trafikskadeärende) nekats rätt till ersättning för administrationskostnader vid skadefall. Ett gillande av Vägverkets talan hade varit en avvikelse från tidigare praxis och ingenting i detta fall tyder på att någon annan bedömning än den HD gjort skulle vara att föredra.

---

<sup>83</sup> Andersson, Trepartsrelationer i skadeståndsrätten s. 133 f.

<sup>84</sup> Se vidare om rättsläget i Norge t.ex. Nygaard, Skade og ansvar och i Finland t.ex. Saxén, Skadeståndsrätt

<sup>85</sup> Lag (2003:778) om skydd mot olyckor vilken ersatte den gamla räddningstjänstlagen (1986:1102) från och med 2004-01-01. I fråga om överklagade beslut som meddelats innan ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

<sup>86</sup> Andersson, rättsutlåtande s. 18 ff.

Förutom principen om att det allmänna inte har rätt till ersättning för kostnader utan stöd i lag, diskuterade HD, utifrån skyldigheterna i 26 § väglagen, även två andra kriterier angående det allmännas skyldigheter. HD menade för det första att skyldigheterna att hålla allmänna vägar i skick 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”. För det andra menar HD att det inte i målet är visat att ”omfattningen eller karaktären av åtgärderna avviker från vad som får anses normalt vid en trafikolycka”. Det första kriteriet hänför sig med största sannolikhet till den redan gällande principen och syftar på fall där det tydligt framgår att det allmänna har ett ansvar för vissa åtaganden. Vad som ”normalt ankommer på väghållaren” är med andra ord helt enkelt de skyldigheter som föreskrivs i lag och övriga stadganden. Det andra kriteriet är däremot något som skiljer denna dom från tidigare praxis. Mig veterligen har det inte tidigare diskuterats något om att åtgärdernas omfattning skulle ha betydelse för det allmännas ansvar, varför HD här kan anses införa en ny möjlighet för det allmänna att erhålla skadestånd. Möjlighet säger jag eftersom det tidigare verkat vara en omöjlighet, men att HD nu öppnat en dörr för det allmänna att få skadestånd om åtgärderna varit omfattande eller av speciell karaktär. För att detta skall vara möjligt sägs dock att karaktären och omfattningen måste avvika från vad som får anses som normalt. Vad som skall anses vara normalt är mycket svårt att avgöra från detta enda fall. Troligen måste det vara frågan om mycket extrema situationer, t.ex. åtgärder vid nödsituationer där liv står på spel, för att en möjlighet till skadestånd för det allmänna skall uppstå. Tittar vi på praxis från övriga Norden finns ett finskt rättsfall där en flygplanskapare blev skadeståndsskyldig för kostnader som sjukhus och myndigheter haft för att vara beredda på snabba räddningsaktioner.<sup>87</sup> Detta enda exempel på att det allmänna fått ersättning av en skadevällare var dock extremt eftersom skadevällaren gjort sig skyldig till en mycket allvarlig straffbar handling. Om HD nu inför en möjlighet för det allmänna att kräva ersättning för sina kostnader skulle enligt min åsikt, för att inte ge det allmänna alltför stora rättigheter till skadestånd för kostnader avseende lagstadgade åtgärder, även i svensk rätt sådana allvarliga brott och exceptionella risker kunna utgöra lämpliga rekvisit för när åtgärderna skall anses avvika från vad som får anses som normalt.

Parentetiskt till fallet skulle man även kunna se produktansvaret som en ytterligare möjlighet för det allmänna att erhålla skadestånd för saneringsåtgärder eller liknande. Ta som exempel

---

<sup>87</sup> FiHD 1980 II 131. Se mer om fallet i Saxén, Skadeståndsrätt s. 173 ff. samt Tillägg till skadeståndsrätt s. 421.

en tankbil som kolliderat med ett träd med följd att vägen/marken måste saneras p.g.a. att bensin eller något annat naturfarligt ämne läckt ut ur tanken efter kollisionen. Om tanken egentligen var konstruerad för klara av en kollision av det slaget och läckaget beror på en felaktighet i tanken, skulle det allmänna möjligen kunna kräva tillverkaren av tanken på skadestånd enligt produktansvarslagen<sup>88</sup>. Som nämnts innebär dock trafikförsäkringen ett strikt ansvar för olyckor till följd av trafik och en konflikt skulle uppstå mellan detta strikta ansvar och det strikta ansvaret enligt produktansvarslagen. Men kostnader för fullgörande av det allmännas skyldigheter avseende säkerhet bör, enligt min mening, inte heller genom skadestånd enligt produktansvarslagen kunna överföras på en enskild skadevållare. Här kan även anföras argument om att kostnaderna för åtgärder som det allmänna i förevarande fall företagit och liknande åtgärder finansieras genom skatter och avgifter till det allmänna, t.ex. fordonsskatter, varför staten inte kan befrias från kostnadsansvaret genom att rikta återkrav mot trafikförsäkringen. Om däremot omkringliggande mark hade förorenats till följd av olyckan och den ersättningsberättigade varit en enskild markägare istället för det allmänna, skulle möjligheten till skadestånd genom produktansvarslagen kunna utgöra ett komplement till möjligheten att utfå trafikskadeersättning genom TSL.

En tanke som slår mig är att det andra kriteriet avseende åtgärdernas omfattning kanske inte är allmängiltigt, utan endast gäller för när det allmänna skall kunna erhålla ersättning för utförda åtgärder, och att det faktum att HD tagit upp detta andra kriterium möjligen kan vara ett medvetet steg mot att medge det allmänna ersättning vid *allvarligare åtgärder av större omfattning*. Även om detta inte varit HD:s avsikt så öppnar dock skrivningen för möjligheten att i framtiden argumentera om en rätt till ersättning för det allmänna.

#### **8.4 Begränsar rätten till trafikskadeersättning det allmännas ansvar?**

Eftersom Vägverket hade gjort gällande att den ovan diskuterade skadeståndsrättsliga principen – att det allmänna inte utan stöd i lag har rätt till ersättning för kostnader som myndigheter är skyldiga att utföra - inte skulle vara gällande när myndigheten kunde gottgöras genom trafikskadeersättning, gick HD slutligen kort in på om rätten till trafikskadeersättning kunde begränsa det allmännas ansvar. HD konstaterade först att trafikskadeersättning inte ses som skadestånd i formell mening, men att detta inte hindrar att

---

<sup>88</sup> Produktansvarslag (1992:18)

skadeståndsrättsliga principer kan tillämpas även på sådan ersättning.<sup>89</sup> HD menade att principen får anses gällande även när alternativet till att låta det allmänna ansvara är att vältra över ansvaret på ett kollektiv, i detta fall trafikförsäkringskollektivet. Här gjorde HD en hänvisning till regressförbudet i 20 kap. 7 § lagen om allmän försäkring. På grund av det sagda finns det, enligt HD, ingen anledning att efter en trafikolycka göra skillnad på om det allmännas anspråk på ersättning gäller skadestånd eller trafikskadeersättning.

Detta ställningstagande medför ingen omvälvande förändring av praxis, men trots detta kan man enligt min uppfattning i alla fall dra en slutsats av domskälen. Domen fastställer att det inte är möjligt att frångå den gällande skadeståndsrättsliga principen på den grunden att ersättning skulle kunna avkrävas en skadevällare som tillhör ett kollektiv. Åtminstone inte från en skadevällare som tillhör kollektivet som är skyldigt att teckna trafikförsäkring. Principen om att låta det allmänna stå för kostnader avseende lagstadgade åtgärder väger således tyngre än TSL:s syfte att trafiken skall bära sina egna kostnader.

## 8.5 Slutsatser

Som framgått ovan ger domen inte några tydliga svar på de diskuterade frågorna, men några slutsatser kan man trots allt dra utifrån domen. Vad gäller sakskadebegreppet uppställer HD två kriterier för bedömningen av vad som skall anses som sakskada: 1) Fysisk påverkan och 2) En negativ bestämning om att inga eller obetydliga insatser inte är att anse som sakskada. Denna andra bestämning av sakskadebegreppet kan komma att leda till en ytterligare utvidgning av det funktionella sakskadebegreppet i framtiden. Något som dock får anses stå klart är att HD:s dom ger för handen att även egendom som inte är produktiv kan omfattas av sakskadebegreppet och att vi redan nu kan gå längre i det "funktionella" synsättet. Försäkringsförbundet menade i sitt yttrande att branschen har en restriktiv syn på tolkningen av sakskadebegreppet men att den samtidigt måste anpassa sig till rättsutvecklingen av begreppet.

Vad gäller det allmännas rätt att få ersättning för kostnader som myndigheter är skyldiga att utföra, vidmakthåller domen principen om att sådana kostnader inte kan överföras på en skadevällare utan särskilt stöd i lag. Domen slår även fast att det allmänna inte har rätt att

---

<sup>89</sup> HD hänvisade till prop. 1975/76:15 s. 113.

övervältra kostnader på en skadelidande trots att denna tillhör ett kollektiv, här trafikförsäkringskollektivet, som annars skall svara för alla kostnader de orsakar. De ytterligare kriterier som HD tog upp i samband med det allmännas ansvar kan dock öppna en möjlighet för att framöver finna olika undantagssituationer från denna princip. I framtiden kan det komma nya rättsfall inom området vilka kan visa vad det nu förevarande målet hade för betydelse i rättsutvecklingen, både vad gäller möjligheten för det allmänna att kräva skadestånd för sina kostnader samt utvecklingen av det funktionella sakskadebegreppet.

## **9.1 Bakgrund**

I samband med en trafikolycka på Essingeleden i Stockholm den 21 juli 2000 skadades ett fordon tillhörande Emil Tungstedt. Eive Tungstedt, far till Emil Tungstedt, var den som disponerade bilen och var också antecknad som huvudsaklig brukare av fordonet i försäkringsbrevet utfärdat av det spanska försäkringsbolag där bilen var försäkrad. Vid olyckstillfället fördes bilen av Eive Tungstedt. Länsförsäkringar Sak Försäkringsaktiebolag (Länsförsäkringar) har åtagit sig att utge den trafikskadeersättning som Emil Tungstedt kan vara berättigad till med anledning av trafikolyckan.

Eive Tungstedt yrkade vid Stockholms TR ersättning för kostnader och inkomstförlust som han i egenskap av tredje man drabbats av till följd av trafikolyckan vilket bestreds av Länsförsäkringar.

## **9.2 Eive Tungstedts talan**

Tungstedt anförde att bilen visserligen inte tillhörde honom, men att det var han själv som disponerade bilen och som körde den vid olyckstillfället och att han dessutom var angiven som huvudsaklig brukare av fordonet i försäkringsbrevet. Därför menade han att det ankom på honom att till ägaren återställa bilen i ursprungligt skick och att han därmed var saklegitimerad. På grund av skadan är han berättigad till ersättning enligt 5 kap. 7 § punkterna 2-3 SkL. Ersättning skall utgå för kostnader och inkomstförlust till följd av skadan.

## **9.3 Länsförsäkringars genmäle**

Länsförsäkringar anförde att Eive Tungstedt inte orsakats någon sakskada och därmed inte hade rätt till ersättning eftersom bilen inte tillhörde honom utan hans son. Eive Tungstedts egna kostnader är med andra ord inte ersättningsgilla till följd av skada på fordonet eftersom skadan inte skall anses ha drabbat honom utan fordonets ägare. Tungstedts ersättning avser en icke ersättningsgill tredjemansskada.

## 9.4 HD: s dom och domskäl

HD konstaterar att frågan i målet är huruvida Eive Tungstedt skall anses ha en självständig rätt till ersättning för s.k. tredjemansskada, i detta fall en allmän förmögenhetsförlust som uppstått som en följd av en sakskada och som drabbat annan än den primärt skadelidande.

Vidare säger HD att enligt 9 § trafikskadelagen skall 5 kap. skadeståndslagen tillämpas i fråga om trafikskadeersättning. I SkL anges inte hur kretsen ersättningsberättigade bestäms, men det är svensk rätts principiella ståndpunkt att den som vållat en person- eller sakskada inte är skyldig att ersätta den förmögenhetsförlust som tredje man kan lida till följd av skadan, utan endast de förluster som drabbar den person som har lidit den primära skadan.<sup>90</sup> Men från denna princip görs vissa undantag. Särskilda omständigheter kan motivera rätt till ersättning och det kan föreligga skäl att tillerkänna den medelbart skadelidande som har ett intresse i kapitalvärdet av den skadade egendomen en rätt till ersättning för värdet av denna. I propositionen anges att det är tydligt att under vissa förhållanden även annan än ägaren, t.ex. en nyttjanderättshavare eller innehavare av begränsad sakrätt, av ett skadat föremål kan vara ersättningsberättigad.<sup>91</sup> I dessa fall har då tredje man tagit över eller delar intresset av kapitalvärdet av egendomen med ägaren.

Enligt HD var det dock inte tillräckligt att Eive Tungstedt rent faktiskt i avsevärd omfattning nyttjat bilen samt svarat för dess kostnader för att han i förhållande till försäkringsbolaget skulle vara självständigt berättigad till ersättning till följd av skadan. Han ansågs inte heller ha visat att hans överenskommelse med sonen, d.v.s. bilägaren, givit honom en nyttjanderätt med sådant innehåll som motiverar att han har rätt till ersättning för tredjemansskada. (HD ger dock inte sin syn på vad som skulle krävas för att en nyttjanderätt skall anses ha ett sådant innehåll.) Att det i målet var fråga om trafikskadeersättning och inte skadestånd skulle enligt HD inte medföra någon annan bedömning.<sup>92</sup>

På grund av dessa skäl ansågs Eive Tungstedt inte berättigad att uppbära trafikskadeersättning för kostnader och inkomstförlust som han lidit till följd av skadan på sonens bil.

---

<sup>90</sup> HD hänvisar här till prop. 1972:5 s. 159.

<sup>91</sup> HD hänvisar här till prop. 1972:5 s. 581.

<sup>92</sup> HD hänvisar här till prop. 1975/76:15 s. 113.



## 10. Diskussion kring HD: s dom i NJA 2004 s. 609

### 10.1 Allmänt

Målet gällde alltså en trafikolycka där trafikskadeersättning för fordonsskadan ostridigt skulle utgå, vilket då kräver vållande av annan bilist eller bristfällighet hos ett annat fordon. Bilen ägdes av sonen Emil men brukades av fadern Eive. Sonen var med andra ord den direkt skadelidande medan fadern indirekt led skada, d.v.s. fadern var tredje man. Såsom huvudsaklig brukare krävde fadern ersättning för inkomstförlust och resekostnader eftersom bilen var registrerad i Spanien och han rest dit för att hämta en ny bil. Faderns, d.v.s. tredje mans, förlust låg således i denna förmögenhetsförlust vilken föränleddes av sakskadans på sonens bil. De sakförhållanden att fadern disponerade bilen och var antecknad som huvudsaklig brukare i försäkringsbrevet, medför att han kan anses ha haft en nyttjanderätt till bilen och man kan därmed även uttrycka det som att målet rörde ett krav från tredje man på grund av dennes nyttjanderätt till den skadade egendomen. Nyttjanderätter är en av de mest etablerade undantagssituationer från huvudregeln om att tredje man inte skall anses ha rätt till ersättning.

Vid nyttjanderätter brukar man säga att brukaren, d.v.s. tredje man, blivit bäraren av det som Håkan Andersson kallar ”det ekonomiska utnyttjandeintresset” av saken.<sup>93</sup> Undantag från huvudregeln om tredje mans rätt till ersättning förutsätter ett för tredje man ”konkret närliggande intresse” i egendomen. Avseende nyttjanderätt visar sig olika grader av intressets ”självständighet” gentemot ägaren samt övriga tredje män. För att berättiga ett undantag från huvudregeln bör man alltså försöka påvisa att tredjemans ställning har drag som särskiljer honom från eventuella övriga tredje män, samt en självständighet gentemot ägaren av föremålet. Vid bedömningen av intressets självständighet i nyttjanderättsfall har rådigheten över egendomen stor betydelse. Tredje mans ensamma rådighet över egendomen är med andra ord ett starkare incitament för undantag än om delad rådighet föreligger, precis som ett mera stadigvarande utnyttjande är ett starkare incitament än ett tillfälligt.<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> Se Andersson, Trepartsrelationer i skadeståndsrätten s. 75 ff. och s. 138 ff.

<sup>94</sup> Se mer om nyttjanderätt Andersson, Trepartsrelationer i skadeståndsrätten s. 137 ff.

## 10.2 Ändring av praxis?

Eftersom HD nekade tredje man rätt till ersättning trots att det rörde en av de mer givna undantagssituationerna, uppkommer frågan om HD gjort någon ändring av praxis eller om det i målet förekommit speciella omständigheter vilka föranlett detta domslut. HD:s knapphändiga motivering till det negativa utfallet löd:

”Det förhållandet att Eive Tungstedt rent faktiskt i avsevärd omfattning har nyttjat bilen och även svarat för kostnader avseende denna, är inte tillräckligt för att han i förhållande till försäkringsbolaget skall vara självständigt berättigad till ersättning för sina kostnader och sin inkomstförlust i anledning av sakskadan. Han har inte visat att hans överenskommelse med bilägaren gav honom en nyttjanderätt med sådant innehåll som motiverar att han har rätt till ersättning för tredjemansskada.”

Precis som i det tidigare diskuterade rättsfallet kan ett negativt utfall ändå ge viss ledning till vad som kunnat medföra ett positivt resultat. Av det nu nämnda citatet kan inte klart utläsas vad en nyttjanderätt måste innehålla för att medföra rätt till ersättning, men man kan, utifrån det ovannämnda kapitalintresset i egendomen, försöka uppställa olika kriterier för vad som skulle krävas för att ett sådant innehåll skulle kunna uppnås.

Något som klart framgår är att det krävs mer än att tredje man i *avsevärd omfattning* nyttjat bilen och stått för kostnaderna avseende denna, samt att det ställs rätt höga beviskrav på tredje man när denne skall påvisa en självständig rätt till ersättning. De omständigheter i målet som talar för att fadern skulle ha haft en tillräckligt självständig nyttjanderätt är att han i försäkringsbrevet var antecknad som ”huvudsaklig brukare” av bilen, sonen inte använde bilen och hade dessutom inget körkort vid tidpunkten för olyckan (något som jag anser starkt borde väga till fördel för fadern), samt att fadern dessutom svarade för alla utgifter för bilens nyttjande. I prop. 1972:5 anges att det är tydligt att annan än ägaren, t.ex. nyttjanderättshavare och innehavare av begränsade sakrätter, kan vara ersättningsberättigad under vissa förhållanden. En nyttjanderättshavare tar över eller delar kapitalintresset med ägaren. I målet har fadern uppenbarligen haft ett intresse i att kunna nyttja bilen, men han har, trots alla ovannämnda fördelaktiga omständigheter, inte lyckats visa att han haft en nyttjanderätt med sådant innehåll som motiverar tredjemansersättning. HD uttalar med andra ord att en nyttjanderätt med annat innehåll skulle ha kunnat ge rätt till ersättning. Med tanke på att en tredje mans rättsliga ställning är starkare ju större likhet med äganderätt den har, hade fadern,

enligt min mening, haft större chans till ersättning om han haft en helt exklusiv förfoganderätt till bilen istället för att endast vara ”huvudsaklig brukare”. Faderns, tredje mans, intresse hade då kunnat ses som mer självständigt i förhållande till ägaren eftersom ett uttalat ensamt utnyttjande anses mera självständigt än då även ägaren kunnat nyttja egendomen. Hade bilen varit anpassad för något speciellt ändamål som t.ex. en glassbil, budbil eller likbil är det också tänkbart att bedömningen blivit annorlunda, eftersom fadern troligen haft ett starkare incitament till att han använt bilen exklusiv för det ändamålet och att sonen då inte kunnat använda bilen privat.

Några speciella omständigheter för den negativa utgången i målet föreligger inte och ingenting i målet tyder heller på att någon ny princip skapats angående tredje mans rätt till ersättning. HD verkar, enligt min uppfattning, ha kommit fram till domslutet på den grunden att fadern inte visat att han haft en tillräckligt självständig förfoganderätt över bilen. Trots att det finns flera omständigheter som pekar mot en rätt för fadern att erhålla ersättning, synes dock bakgrunden i målet inte ge en tillräckligt klar bild över faderns nyttjande av bilen för att dennes intresse i den skadade egendomen skulle anses vara tillräckligt självständigt för att han skulle kunna sättas i ägarens position vad gäller rådigheten över bilen. Även Försäkringsförbundet menar i sitt yttrande i målet<sup>95</sup> att fadern inte bör jämföras med ägaren till fordonet och därför inte ha en självständig rätt till ersättning.

Tredje man kan i vissa fall kompenseras för uppkomna skador genom krav gentemot ägaren till det fordon som skadats, varför man kan ställa sig frågan varför inte fadern krävt sonen på ersättning för sina kostnader. Sonen skulle sedan, som den direkt skadelidande, i sin tur ha kunnat kompenseras genom trafikförsäkringen för det fordon som föranlett skadan. Fadern hade troligen på detta sätt haft större chanser att få ersättning för sina kostnader.

### **10.3 Familjeförhållandets betydelse**

Familjeförhållanden lär också kunna spela en viktig roll i bedömningen om en självständig ställning är för handen. Höga beviskrav, t.ex. avtal om exklusiv förfoganderätt, bör ställas under dessa förhållanden för att kraven på självständighet skall uppfyllas. När det dessutom gäller ett föremål, i detta fall en bil, som väldigt enkelt kan nyttjas av flera parter bör dessa

---

<sup>95</sup> Försäkringsförbundets yttrande i NJA 2004 s. 609.

krav ställas extra högt. Domskälen antyder också att höga beviskrav faktiskt ställs. Eive är i försäkringsbrevet antecknad som ”huvudsaklig brukare”, sonen använde inte bilen och hade dessutom inget körkort vid tidpunkten för olyckan. Eive svarade dessutom för alla utgifter för bilens nyttjande, men han ansågs ändå inte ha visat att han haft en nyttjanderätt som gav honom en självständig rätt till ersättning. I domskälen sägs inget uttryckligen om familjeförhållandena i målet, men de kan ha haft betydelse just för frågan om avtalet skall ha gett fadern en exklusiv rådighetsställning. Att familjerelationen inte närmare diskuterats skulle i och för sig också kunna tolkas såsom att HD inte anser att denna har någon avgörande betydelse.

Slutligen, med tanke på det tidigare diskuterade målet, kan parentetiskt nämnas att HD i en avslutande mening konstaterade att det förhållandet att det var fråga om trafikskadeersättning och inte skadestånd inte skulle medföra någon annan bedömning i fallet.

## 10.4 Slutsats

Det som med säkerhet kan sägas efter domen är att det krävs ett mycket betydande utnyttjande av en bil, eller annat föremål, samt en omfattande bevisning för att tredje man skall ha rätt till ersättning när denne innehar en nyttjanderätt. Varken detta eller något annat i domskälen medför, som jag ser det, någon ändring av tidigare praxis och min slutsats av detta fall blir därför att ingen ny princip för tredjemansersättning har skapats genom fallet eller att målet skulle inskränka de redan existerande möjligheterna för tredje man att få ersättning. Orsaken till att fadern inte beviljats ersättning i det förevarande fallet är, som jag ser det, helt enkelt att han inte lyckats bevisa en tillräckligt självständig rådighet över bilen.

Försäkringsförbundet menar att det, både av ekonomiska och rättssäkerhetsskäl, ligger stora fördelar i att dra en klar gräns mellan ersättningsberättigade sakskaledande och icke ersättningsberättigade tredje män.<sup>96</sup> Detta håller jag med om eftersom en mera skönmässig regel beträffande tredje mans rätt till ersättning skulle leda till osäkerhet vid den praktiska tillämpningen och därigenom medföra en risk för svårförutsedda eller godtyckliga bedömningar. Om trafikskadeersättning skulle utgå till tredje man i situationer som den förevarande, skulle det troligen leda till ett större antal ersättningsanspråk och processer mot

---

<sup>96</sup> Försäkringsförbundets yttrande i NJA 2004 s. 609.

trafikförsäkringen och trafikförsäkringsgivarna. Anspråk vid en skada skulle kunna komma att ställas från flera tredje män samtidigt. Följderna av detta skulle bli en högre belastning på trafikförsäkringsgivarna, vilket sannolikt skulle medföra höjda försäkringspremier, samt en långsammare skadereglering. En utveckling av detta slag är knappast önskvärd.

## 11. Avslutande kommentarer

Det traditionella sakskadebegreppet har under senare år alltmer ifrågasatts i juridisk doktrin. Den utveckling av sakskadebegreppet som främst "Flygmotorfallet" (NJA 1996 s. 68) medförde, innebar att begreppet utvidgades och att sakskada numera anses föreligga även om egendom endast försämrats genom att dess funktion förlorats eller blivit nedsatt i icke obetydlig grad. I de fall ersättning utgått har det hittills varit frågan om förhindrande av användning av produktiv egendom i inkomstbringande verksamhet. Genom NJA 2004 s. 566 har nu sakskadebegreppet utvidgats ytterligare genom att även egendom som inte producerar ekonomiska värden numera kan innefattas i begreppet.

De båda ovan diskuterade målen medför inte några direkt omvälvande förändringar för försäkrings eller skadeståndsrätten. Men p.g.a. de något otydliga domskälen uppkommer flera intressanta frågor, vilka jag ovan gett mina synpunkter på. Önskvärt vore ju att HD i domarna närmare preciserat gränserna för kriterierna angående dessa frågor, men eftersom HD inte lyckats med detta får vi helt enkelt invänta framtida praxis för att se vad dessa fall kan ha haft för betydelse för rättsutvecklingen.

## 12. Käll- och litteraturförteckning

### **Offentligt tryck**

Prop. 1943:459

Prop. 1962:381

Prop. 1969:28

Prop. 1971:948

Prop. 1972:5

Prop. 1972:207

Prop. 1974:610

Prop. 1975:1410

Prop. 1975/76:15

Prop. 1983/84:117

Prop. 1986:1102

Prop. 2003:778

Prop. 2004:519

SOU 1973:51

SOU 1974:87

### **Rättsfall**

NJA 1939 s 481 I och II

NJA 1945 s 295

NJA 1950 s. 610

NJA 1965 s 165

NJA 1966 s. 210

NJA 1971 s 126

NJA 1972 s. 598

NJA 1978 s 207

NJA 1980 s. 80

NJA 1983 s. 606

NJA 1985 s. 309  
NJÄ 1988 s. 62  
NJÄ 1988 s. 396  
NJÄ 1988 s 408  
NJÄ 1990 s. 80  
NJÄ 1990 s. 569  
NJÄ 1992 s 213  
NJÄ 1996 s. 68  
NJÄ 2001 s. 627  
NJÄ 2004 s. 609  
NJÄ 2004 s. 566  
FiHD 1980 II 131

### **Skadeförsäkringens Villkorsnämnds utlåtanden**

SkVn 33/1953  
SkVn 118/1954  
SkVn 33/1957  
SkVn 19/1958  
SkVn 7/1960  
SkVn 84/1986  
SkVn 7/1987  
SkVn 61/1990

### **Litteratur**

Andersson, Håkan, *Trepartsrelationer i skadeståndsrätten*, Iustus Förlag AB 1997, Uppsala

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsrätt*, sjätte upplagan, Norstedts Juridik AB 2004, Stockholm

Bengtsson, Bertil & Strömbäck Erland, *Skadeståndslagen – en kommentar*, upplaga 1:1, Norstedts Juridik AB 2002, Stockholm



Hellner, Jan, *Försäkringsrätt*, andra upplagan, Försäkringsjuridiska föreningen 1965, Stockholm

Hellner, Jan & Johansson Svante, *Skadeståndsrätt*, sjätte upplagan, Norstedts Juridik AB 2005, Stockholm

Hellner, Jan, *Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt*, tredje upplagan, Norstedts Juridik AB 1999, Stockholm

Lagerström, Peter & Roos, Carl Martin, *Företagsförsäkring*, andra upplagan, Juristförlaget AB 1991, Stockholm

Strömbäck, Erland & Boëthius, Per & Hellström, Folke & Kåhre, Björn & Olsson, Gunnar & Werner, Rolf, *Trafikskadelagen och andra ersättningssystem vid trafikolyckor*, femte upplagan, Norstedts Juridik AB 1999, Stockholm

Ullman, Harald, *Försäkring och ansvarsfördelning*, Iustus Förlag AB 1999, Uppsala

### **Artiklar**

Ullman, Harald, *Sakskada eller förmögenhetsskada – Var går gränsen i försäkringsrätten*, NFT 3/1989 s 189-197

### **Rättsutlåtanden**

Andersson, Håkan, *Rättsutlåtande (mål T 5030-01)*, Uppsala 14 november 2001

### **Yttranden**

Försäkringsförbundets yttrande i NJA 2004 s. 566, 3 juni 2004

Försäkringsförbundets yttrande i NJA 2004 s. 609, 29 september 2004