

# Skogsbranden i Västmanland – skada i följd av trafik?\*

MARCUS RADETZKI\*\*

## 1. Inledning

I närmare 120 år har särskilt generösa regler om ersättning gällt vid skada som uppkommit *i följd av trafik* med motordrivna fordon.<sup>1</sup> Under lång tid tolkades detta begrepp på ett alltmera extensivt sätt. Kulmen på denna rättsutveckling nåddes genom Högsta domstolens avgöranden i NJA 1988 s. 221 och NJA 2007 s. 997.<sup>2</sup> Dessa avgöranden har blivit föremål för kritik eftersom de innebär att trafikförsäkringen, i strid med vad som ursprungligen var avsett, belastas med kostnader för skador som *inte* utgör ett resultat av den särskilda farlighet varmed trafik med motordrivna fordon är förenad.<sup>3</sup>

Under senare år har emellertid Högsta domstolen genom två avgöranden, NJA 2016 s. 142 och NJA 2017 s. 622, visat att rekvisitet *i följd av trafik* inte är helt gränslöst. Dessa båda avgöranden har väckt vissa förhoppningar om att TSL:s tillämpningsområde successivt ska föras tillbaka till vad som ursprungligen var avsett, med följd att lagens generösa ersättningsregler enbart äger tillämpning vid skador som utgör ett resultat av motortrafikens särskilda

\* Har tidigare publicerats i Juridisk Tidskrift 2019/2020 nr 1 s. 216 ff.

\*\* Professor i civilrätt vid Juridiska fakulteten, Stockholms universitet, verksam vid Stockholm Centre for Commercial Law.

<sup>1</sup> Sedan mitten av 1970-talet återfinns dessa regler i trafikskadelagen (1975:1410) (TSL).

<sup>2</sup> I 1988 års fall föstes en person in i en bil för att undkomma ett ingripande av polis och skadade därvid ena ögat mot bilens dörr. I 2007 års fall halkade en person och skadade ryggen när han inför färd skrapade bilens rutor fria från is. I båda dessa fall var det enligt Högsta domstolen fråga om skada i följd av trafik.

<sup>3</sup> Se Agell, Skada i följd av trafik som ersättnings- och jämkningsgrund, Festskrift till Kurt Grönfors, Stockholm, 1991, s. 15; Andersson, Skyddsändamål och adekvans, Uppsala, 1993, s. 402; samma författares Gränsproblem i skadeståndsrätten, Uppsala, 2013, s. 216 samt Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 83 f.

farlighet.<sup>4</sup> Samtidigt har det framhållits att 2016 och 2017 års avgöranden avser mycket speciella situationer<sup>5</sup> och därför inte nödvändigtvis indikerar att Högsta domstolen har några sådana avsikter.<sup>6</sup> I NJA 2019 s. 89 bekräftar Högsta domstolen att en sådan försiktig tolkning kan anses motiverad.

I det följande presenteras och utvärderas detta senaste prejudikat beträffande innebörden av att en skada uppkommit *i följd av trafik* med ett motor-drivet fordon i den mening som avses i TSL.

## 2. NJA 2019 s. 89

### 2.1 Bakgrund

Den 31 juli 2014 utbröt en skogsbrand i Västmanland. Branden orsakades av ett trafikförsäkringspliktigt skogsfordon som utförde markberedningsarbete på ett kalhygge. Markberedningen utfördes genom så kallad harvning med två harvredskap som var fastmonterade på fordonet. Vid sådan harvning vänds vegetation och jord upp med de roterande redskapen samtidigt som fordonet långsamt förs framåt. Fordonets motor driver såväl själva fordonet som nämnda harvredskap.

Vid det aktuella tillfället var metallband monterade runt fordonets däck. Hastigheten var uppskattningsvis två till tre kilometer i timmen. Någon del av fordonet eller dess tillkopplade redskap orsakade vid framförandet antändning av vegetation eller annat organiskt material. Branden spred sig och utvecklades till en av de största svenska skogsbränderna i modern tid.

Vid tidpunkten för brandutbrottet var skogsfordonet trafikförsäkrat hos Länsförsäkringar. En skadedrabbad skogsägare har gjort gällande att skadorna uppkommit *i följd av trafik* med skogsfordonet och yrkat att Länsförsäkringar ska utge trafikskadeersättning i enlighet med reglerna i TSL.

<sup>4</sup> Sådana förhoppningar framskymtar i Andersson, Ersättningsproblem i skadeståndsrätten, Uppsala, 2017, s. 422 ff.; samma författares Ännu en (nästan onödig) dom om den ändamålsenliga (absolut nödvändiga) gränsen för trafikskadeansvaret, InfoTorg Juridik, den 18 december 2017 samt Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 50 f. och s. 84.

<sup>5</sup> I NJA 2016 s. 142 var det fråga om en trafikförsäkringspliktig mobilkran som i ett hamnområde var uppställd på sina stödben. I samband med ett lyft välte kranen och orsakade skada på en närbelägen byggnad och där förvarad egendom. I NJA 2017 s. 622 var det fråga om en bil som med ettans växel ilagd stod parkerad på en skolgård. När brand anlades i bilen rörde den sig några meter framåt till följd av kortslutning i startmotorn varvid elden spred sig till skolbyggnaden som skadades.

<sup>6</sup> Se Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 29, s. 44 f. och s. 51.

Länsförsäkringar har bestritt yrkandet och gjort gällande att fordonet vid den aktuella tidpunkten *inte varit i trafik* och att det i vart fall *inte föreligger adekvat orsakssamband mellan trafiken och skadan*, i den meningen att branden inte innebär ett förverkligande av en typisk trafikrisk.

Tingsrätten har med stöd av 56 kap. 13 § RB<sup>7</sup> hänskjutit frågan om skogsägarens skada har uppkommit *i följd av trafik* med motordrivet fordon i den mening som avses i TSL till prövning av Högsta domstolen.

Inför Högsta domstolens prövning har parterna förklarat sig vara ense om

- att fordonet, när det under utförandet av markberedning framfördes på kalhygget, *användes på ett normalt sätt och för sitt ändamål*,
- att framförandet av fordonet under utförande av markberedningen *orsakade branden och skadan*
- samt att branden och skadan var *förutsebara och påräkneliga följder* av framförandet av fordonet.

Processläget inför Högsta domstolens prövning kan sålunda sammanfattas med att Länsförsäkringar har bestritt att det ifrågavarande fordonet vid tidpunkten för brandutbrottet varit *i trafik*. För det fall att fordonet i strid med denna uppfattning skulle anses ha varit i trafik så har Länsförsäkringar godtagit att sagda trafik rent faktiskt *orsakat* branden och åtföljande skada. Länsförsäkringar har också godtagit att branden och åtföljande skada utgör *förutsebara och påräkneliga följder* av framförandet av fordonet. Icke desto mindre har Länsförsäkringar bestritt förekomsten av *adekvat* kausalitet mellan trafik och skada. Skälet härtill är att skadan enligt Länsförsäkringar inte innebär ett förverkligande av en *typisk trafikrisk*.

## 2.2 Högsta domstolens avgörande

### 2.2.1 Allmänna uttalanden om innebörden av TSL:s krav på att skada uppkommit i följd av trafik

Högsta domstolens avgörande inleds med ett antal allmänna uttalanden i fråga om innebörden av TSL:s krav på att skada uppkommit *i följd av trafik*. Bland annat uttalas

- att begreppet skada *i följd av trafik* i rättspraxis har givits en vidsträckt innebörd med följd att den strikta ansvarsgrund som trafikskadeersätt-

<sup>7</sup> Rättegångsbalk (1942:740).

ning vilar på i viss mån kommit att omfatta även risker som inte är direkt avhängiga av motortrafikens särskilda farlighet,<sup>8</sup>

- att TSL:s tillämpningsområde avgränsas dels genom begreppet trafik, dels genom ett krav på adekvat orsakssamband mellan trafik och skada,<sup>9</sup>
- att kravet på adekvans innebär att skadan måste ha legat i linje med den påräkneliga risken med den trafik som orsakat skadan,<sup>10</sup>
- att det faktum att motordrivna fordon har olika användningsområden innebär att de risker som är förknippade med bruket av fordonen kan variera,<sup>11</sup>
- att ett fordon kan anses vara i trafik även i situationer då fordonet varit stillastående men att om ett stillastående fordon vid skadetillfället inte varit ett transportmedel utan endast utgjort ett arbetsredskap kan bedömningen bli en annan<sup>12</sup>
- samt att uttrycket skada i följd av trafik inte innebär någon begränsning till att fordonet ska vara på allmän väg eller på annan särskilt inrättad färdväg, vilket innebär att även skada som orsakas av ett skogsfordon på en arbetsplats i skogen eller av en traktor på en åker kan räknas som en skada i följd av trafik.<sup>13</sup>

### 2.2.2 Bedömningen av den hänskjutna frågan

Högsta domstolen konstaterar att när fordonet under markberedningsarbetet framfördes på kalhygget så användes det på ett normalt sätt och för sitt ändamål. Fordonet brukades då som ett transportmedel och var därmed *i trafik* när branden uppkom.<sup>14</sup>

Vidare konstaterar domstolen att det är ostridigt att den aktuella branden och skadan *orsakades* genom inverkan av fordonet. Till detta kommer att parterna är ense om att det vid körning med skogsfordon i skogsmiljö rent allmänt finns en beaktansvärd risk för brand, särskilt vid torr och varm väderlek. Parterna är således överens om att den uppkomna skadan varit en *förutsebar och påräknelig följd* av framförandet av fordonet. Enligt Högsta

<sup>8</sup> Se punkt 9.

<sup>9</sup> Se punkt 10.

<sup>10</sup> Se punkt 10.

<sup>11</sup> Se punkt 10.

<sup>12</sup> Se punkt 11.

<sup>13</sup> Se punkt 12.

<sup>14</sup> Se punkt 14.

domstolen har skadan också inneburit ett *förverkligande av en risk som är nära förknippad med användningen av en terrängvagn i skogsbruk*.<sup>15</sup>

Vid dessa förhållanden anser Högsta domstolen att de inträffade brandskadorna bör anses ha uppkommit *i följd av trafik* med skogsfordonet i den mening som avses i TSL.<sup>16</sup>

### 3. Slutsatser i fråga om innebörden av att en skada uppkommit *i följd av trafik*

#### 3.1 Trafikbegreppet

I enlighet med vad som nyss framgått konstaterar Högsta domstolen att skogsfordonet vid tidpunkten för brandutbrottet *framfördes* på kalhygget.<sup>17</sup> Även om det inte sägs uttryckligen är det uppenbart att fordonet härvid drevs av *kraften från dess motor*. Vidare uttalar domstolen att fordonet vid sagda tidpunkt användes på ett *normalt sätt och för sitt ändamål*.<sup>18</sup> Detta har i andra sammanhang formulerats så att fordonet var föremål för *normalt brukande*. Härutöver konstaterar domstolen att fordonet brukades *som transportmedel*.<sup>19</sup> Vid dessa förhållanden har fordonet enligt domstolens förmenande varit *i trafik*.<sup>20</sup>

Denna ståndpunkt kan på intet sätt anses överraskande. Sedan tidigare visste vi nämligen att ett fordon som *med motorns kraft är i rörelse* med sällsynta undantag anses vara i trafik i den mening som avses i TSL.<sup>21</sup> Vi visste också att *normalt brukande* utgör trafik och att detta rent av gäller när fordonet är *stillastående*,<sup>22</sup> låt vara under förutsättning att ett uttunnat krav på att fordonet används som transportmedel kan anses uppfyllt.<sup>23</sup>

<sup>15</sup> Se punkt 15–16.

<sup>16</sup> Se punkt 16.

<sup>17</sup> Se punkt 14.

<sup>18</sup> Se punkt 14.

<sup>19</sup> Se punkt 14.

<sup>20</sup> Se punkt 14.

<sup>21</sup> Från Högsta domstolens praxis kan hänvisning göras till exempelvis NJA 1936 s. 357 och NJA 1949 s. 195. Under lång tid förefaller härskande uppfattning ha varit att detta gällde utan undantag (i denna riktning SOU 2018:16 s. 780; Schönning & Svendenius, *Skadad i trafiken*, Lund, 2007, s. 11 samt Strömbäck & Bernerfalk, *Trafikskadelagen*, 9 uppl., Stockholm, 2019, s. 46 f.). Inte förrän genom NJA 2017 s. 622, som gällde en mycket särpräglad skadesituation, stod det klart att undantag är möjliga.

<sup>22</sup> Se NJA 1988 s. 221.

<sup>23</sup> Se NJA 2016 s. 142.

I fråga om trafikbegreppets innebörd kan NJA 2019 s. 89 därför knappast sägas bidra med annat än en bekräftelse på sådant som redan var känt.

### 3.2 Adekvansbedömningen

Av större intresse är Högsta domstolens uttalanden beträffande adekvansbedömningen eller, mera exakt, det händelseförlopp varpå denna bedömning tar sikte. Bakgrunden till dessa uttalanden är att trafikbegreppet, i enlighet med vad som nyss framgått, sedan lång tid tillbaka tolkas mycket extensivt och omfattar inte endast fordon som rör sig snabbt på trafikerade platser utan även fordon som rör sig långsamt utanför särskilt inrättade färdvägar samt rent av stillastående fordon som varit föremål för normalt brukande<sup>24</sup> eller någon förberedande åtgärd som varit nödvändig för en omedelbart förestående trafiksäker färd.<sup>25</sup> När den som lidit skada i en sådan situation kräver trafikskadeersättning är det inte ovanligt att försäkringsgivaren invänder att fordonet inte varit i trafik samt i andra hand, om fordonet ändå skulle anses ha varit i trafik, att skadan inte utgör en adekvat följd av trafiken eftersom skadan inte utgör ett förverkligande av en typisk trafikrisk. I det här aktuella fallet har Länsförsäkringar argumenterat på precis detta sätt.

Emot adekvansinvändningar av detta slag har det anförts att kravet på adekvans avser sambandet mellan *det förehavande som i det enskilda fallet anses utgöra trafik med fordonet* på ena sidan och *den skada för vilken ersättning yrkats* på den andra. Om det förehavande som i ett enskilt fall anses utgöra trafik utgörs av färd med ett fordon ska adekvansbedömningen således ge svar på frågan om huruvida inträffad skada utgör en påräknelig följd av sådan färd eller, om man så vill, huruvida skadan innebär ett förverkligande av den typiska skaderisken vid färd. Om däremot det förehavande som i det enskilda fallet utgör trafik utgörs av instigning i ett fordon så ska adekvansbedömningen ge svar på frågan om huruvida inträffad skada utgör en påräknelig följd av sådan instigning eller, om man så vill, huruvida skadan innebär ett förverkligande av den typiska skaderisken vid instigning i ett fordon.<sup>26</sup> I det senare fallet är det tydligt att resultatet mycket väl kan bli att TSL omfattar skador trots att dessa på intet sätt innebär ett förverkligande av det som i vanligt språkbruk brukar definieras som en typisk trafikrisk, det vill säga risker

<sup>24</sup> Se NJA 1988 s. 221.

<sup>25</sup> Se NJA 2007 s. 997.

<sup>26</sup> Se Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 90 f.

som är förknippade med den särskilda farlighet som motortrafik innebär till följd av hög fart, tät trafik och dylikt.<sup>27</sup>

Alla försäkringsbolag har emellertid inte godtagit detta synsätt med följd att adekvansinvändningar av nu aktuellt slag, i enlighet med vad som nyss framgått, är vanligt förekommande. Till detta kommer att sådana invändningar har ett visst stöd i den ersättningsrättsliga doktrinen.<sup>28</sup>

Mot denna bakgrund är det av största intresse att Högsta domstolen i det här aktuella avgörandet ger uttryck för dels att adekvanskravet innebär att skadan ska ha legat i linje med den påräkneliga risken med *den trafik* som orsakat skadan,<sup>29</sup> att det faktum att motordrivna fordon har skiftande användningsområden medför att de risker som är förknippade med bruket av fordonen *kan variera*<sup>30</sup> samt, mera konkret, att skogsbranden och inträffad skada inneburit ett förverkligande av en risk som är *nära förknippad med användningen av en terrängvagn i skogsbruk*.<sup>31</sup> Uttalandena måste sägas ge tydligt stöd för att kravet på adekvans, i enlighet med vad som nyss gjorts gällande, innebär ett krav på att den inträffade skadan utgör en adekvat följd av *det specifika förhållande som i det enskilda fallet anses utgöra trafik med fordonet*.

Detta medför att adekvansbedömningen inte nödvändigtvis medför ett krav på att inträffad skada innebär ett förverkligande av sådana risker som typiskt sett föreligger vid färd med ett fordon, däribland risken för att fordonet kolliderar med person eller egendom. Skälet härtill är att trafik med ett fordon stundom utgörs av helt andra förhållanden än just färd och att dessa förhållanden kan tänkas aktualisera helt andra typer av risker. Om tra-

<sup>27</sup> Det nu sagda illustreras tydligt av såväl NJA 1988 s. 221 som NJA 2007 s. 997.

<sup>28</sup> Se Andersson, Gränsproblem i skadeståndsrätten, Uppsala, 2013, s. 203 ff. och samma författares Ersättningsproblem i skadeståndsrätten, Uppsala, 2017, s. 422 ff., låt vara att dessa framställningar inte gör skillnad mellan kravet på att det ifrågavarande fordonet varit i trafik på ena sidan och kravet på adekvat kausalitet mellan trafik och skada på den andra, vilket medför att inga helt säkra slutsatser kan dras. Med samma förbehåll kan hänvisning även göras till Andersson, Ännu en (nästan onödig) dom om den ändamålsenliga (absolut nödvändiga) gränsen för trafikskadeansvaret, InfoTorg Juridik, den 18 december 2017 och samma författares Trafikskadeansvarets utsträckning ännu en gång – gräns för gränssättandet, InfoTorg Juridik, den 10 maj 2019.

<sup>29</sup> Se punkt 10. Detta uttalades för övrigt redan i NJA 2017 s. 622. Eftersom fordonet i det fallet inte ansågs ha varit i trafik gavs emellertid ingen möjlighet att precisera uttalandets innebörd.

<sup>30</sup> Se punkt 10.

<sup>31</sup> Se punkt 16.

fiken utgörs av *in- eller urstigning* får en typisk skaderisk anses vara att någon kommer i kläm i fordonets dörr. Om trafiken utgörs av *lastning eller lossning* utgörs en typisk skaderisk av att någon inblandad tappar det hanterade godset. Och om trafiken utgörs av att någon inför färd *skrapar bilens rutor fria från is* utgörs en typisk skaderisk av att denne halkar.<sup>32</sup>

Det avgörande vid adekvansbedömningen är således *huruvida den inträffade skadan kan anses ha uppkommit på grund av att någon skaderisk som är typisk vid det specifika förehavande som i det aktuella fallet utgör trafik har realiserats*.<sup>33</sup> I det här aktuella fallet ansåg Högsta domstolen att detta var fallet. Branden och åtföljande skada kunde nämligen anses ha inneburit *ett förverkligande av en risk som är nära förknippad med den användning av det ifrågavarande fordonet i skogsbruk som i detta fall ansågs utgöra trafik*.<sup>34</sup>

Denna ståndpunkt kan på intet sätt anses vara kontroversiell. Inte heller kan det anses vara kontroversiellt att i enlighet med Högsta domstolen uppställa ett krav på adekvans mellan det förehavande som i det enskilda fallet utgör trafik på ena sidan och inträffad skada på den andra. Tvärt om måste detta synsätt, i enlighet med vad som redan framgått, anses ha god förankring i adekvansprincipen och dess krav på att skadan utgör en förutsebar följd av den händelse som utgör skadans faktiska orsak.

#### 4. Sammanfattande slutsatser

För den som vill argumentera för en mera restriktiv tolkning av uttrycket skada i följd av trafik är det, mot bakgrund av Högsta domstolens nu analyserade avgörande i NJA 2019 s. 89, många gånger inte meningsfullt att göra gällande att skadan inte innebär ett förverkligande av den typiska trafikrisken och därför faller utanför adekvansramen. Något mera fruktbart torde det vara att argumentera för att det förehavande under vilket skada inträffat inte kan anses utgöra *trafik* med fordonet. En sådan argumentation bar frukt i de mycket speciella fall som prövades i NJA 2016 s. 142 och NJA 2017 s. 622. I det här aktuella fallet ansåg Högsta domstolen däremot att det ifrågavarande skogsfordonet varit i trafik. Eftersom fordonet vid den aktuella tidpunkten genom motorns inverkan rörde sig framåt måste denna ståndpunkt anses vara väl förankrad i Högsta domstolens tidigare praxis. Till detta kommer att

<sup>32</sup> Se Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 91.

<sup>33</sup> Se Radetzki, Skada i följd av trafik?, Stockholm, 2018, s. 91.

<sup>34</sup> Se punkt 16.



domstolens ståndpunkt måste anses ha goda skäl för sig, eftersom ett fordon som genom motorns inverkan är i rörelse ger upphov till precis den typ av skaderisker som ansetts motivera de generösa ersättningsreglerna i TSL.

