



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

**Programmet för Juris kandidatexamen
Tillämpade studier i ersättningsrätt/miljörätt 30 p
Juridiska Institutionen**

Miljöskador till följd av vägtransporter av farligt gods inom Göteborgs ytterhamnsområde

- En ersättningsrättslig studie och analys av hur berörda aktörer ställer sig till lagstiftningens ansvarsregler

**Författad av: Martina Ekelund-Entson
Handledare: Filip Bladini
HT 2008**

Förord

Min ursprungliga tanke var att skriva ett examensarbete inom något av de båda rättsområdena miljö- eller ersättningsrätt, två juridiska discipliner som jag under min utbildning successivt har kommit att intressera mig för. Ett par veckor före terminsstart hösten 2008 blev jag dock introducerad till att medverka i ett föreslaget projekt, det så kallade ”Hamnprojektet”, där jag gavs en möjlighet att skriva inom båda mina intresseområden. Den nu färdigställda uppsatsen utgör en bland flera delar av detta projekt, vars övergripande syfte har varit att ”vinna kunskap om regler som aktualiseras vid föroreningar och större miljöolyckor i Göteborgs hamninlopp och hur dessa samspelar med varandra”. Förhoppningsvis kommer resultatet att vara av intresse för framtida forskning och för de aktörer som ansvarar för vägtransporter av farligt gods.

Först och främst vill jag rikta ett särskilt tack till min handledare Filip Bladini, universitetslektor och docent vid Handelshögskolan i Göteborg, för hans stora intresse och engagemang. Utan hans idéer och kontaktnät hade den här uppsatsen förmodligen varit svår att slutföra.

Ett stort tack vill jag även framföra till de transportföretag, försäkringsbolag och andra aktörer som låtit sig intervjuas. Den information som lämnats vid de olika intervjutillfällena har varit ovärderlig för genomförandet av detta examensarbete, vars slutsatser till stor del grundar sig på ett empiriskt underlag.

Avslutningsvis vill jag speciellt tacka min fästman Alexander för hans stora tålamod under den tid som uppsatsskrivandet har pågått.

Göteborg i februari 2009

Martina Ekelund-Entson

Sammanfattning

Vägtransporter av farligt gods inom Göteborgs ytterhamnsområde utgör en ständig risk för miljöskador, såväl på kort som på lång sikt. Det rättsliga regelverk som knyter an till vägtransportrelaterade skador på miljön syftar i olika grad till att kompensera för de skador som kan tänkas uppkomma. Mest långtgående är de förvaltningsrättsliga avhjälpandeansvarsreglerna i 10 kap miljöbalken, enligt vilka en skadevällande för vissa så kallade allvarliga miljöskador har att återställa den skadade miljön till sitt ursprungliga skick. I samma kapitel uppställs även ett ansvar för föroreningskador, det vill säga miljöskador på särskilt angivna naturresurser som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I dessa regler föreskrivs att den som orsakat en sådan skada ska förebygga, hindra eller motverka densamma. Något mindre långtgående än de förvaltningsrättsliga reglerna är de civilrättsliga bestämmelserna i skadeståndslagen och dess speciallagstiftning, enligt vilka en skadevällare är skyldig att ersätta sådana skador som inneburit en förmögenhetsförlust för ett privat subjekt. De reparativa reglerna har ett nära samband med en mängd preventiva regler, vars huvudsakliga syfte är att förhindra uppkomsten av skador på miljön, eftersom de senare kan ligga till grund för den bedömning som görs när en skada väl uppkommit.

De regler som kan bli tillämpliga i samband med en miljöskada har tillkommit vid olika tidpunkter och mot olika bakgrunder varför det finns en risk för svårtolkade regelkonkurrenssituationer, vilka särskilt gör sig gällande i fall då en skada drabbat det allmänna. En viss vägledning för hur en sådan situation ska hanteras ges i miljölagstiftningens förarbeten, där det föreskrivs att avhjälpandeansvarsreglerna för föroreningskador ska tillämpas framför de civilrättsliga reglerna i 32 kap miljöbalken samt att ett ansvar för en allvarlig miljöskada ska gå före en tillämpning av de civilrättsliga reglerna. En skadelidande som inte fullt ut har kompenserats genom en tillämpning av de förvaltningsrättsliga reglerna torde dock i de flesta fall kunna utkräva ersättning enligt de civilrättsliga reglerna för den del av skadan som inte varit uppe för prövning. Till följd av det EG- rättsliga miljöansvarsdirektivets krav på företräde är det emellertid oklart huruvida tillkomsten av miljöbalkens regler om avhjälpandeansvar för allvarliga miljöskador har omöjliggjort en tillämpning av de civilrättsliga ansvarsreglerna.

Utöver de oklarheter som gäller vid regelkonkurrenssituationer finns även andra luckor i lagstiftningen. Exempelvis står det inte klart vad som egentligen menas med begreppen ”allvarlig” respektive ”betydande” i 10 kap 1 § miljöbalken, samtidigt som det är osäkert vilken betydelse miljöansvarsdirektivet kan sägas ha för kretsen av ansvariga enligt nämnda kapitel, då direktivet till skillnad från tidigare rättspraxis även föreskriver ett ansvar för den som kontrollerar en verksamhet. En annan rättslig oklarhet som gör sig gällande vid den verksamhet som bedrivs inom Göteborgs ytterhamnsområde är att det enligt trafikskadelagen kan vara svårt att avgöra huruvida en lastnings- eller lossningsskada täcks av den obligatoriska trafikförsäkringen.

I de fall aktörer som ombesörjer vägtransporter av farligt gods inte har reglerat den slutliga fördelningen av kostnadsansvaret gentemot utomstående i avtal gäller lagstiftningens ansvarsregler, vilket gör att fler än en aktör kan bli ansvarig för en uppkommen skada. Mot

anspråk kan aktörer gardera sig genom olika riskhanteringsåtgärder såsom förebyggande åtgärder, försäkringslösningar samt egna ekonomiska avsättningar.

Bland de tillfrågade företagen inom ytterhamnsområdet har en del av de större aktörerna valt en självförsäkringslösning, där de själva i hög utsträckning kan påverka vilka risker som man önskar försäkra sig emot. Övriga företag har valt att använda sig av traditionella försäkringslösningar i form av ansvarsförsäkringar som upp till ett begränsat belopp täcker risken för de flesta förmögenhetsskador som kan uppkomma enligt de civilrättsliga reglerna. Däremot saknas i de flesta fall en försäkring som täcker risken för skador som en verksamhet på en fastighet orsakat på sin omgivning enligt 32 kap miljöbalken. Samtliga icke självförsäkrade aktörer som är verksamma inom området har uppgivit att man inte har någon försäkringslösning som täcker risken för kostsamma anspråk enligt miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler. Vad som nu sagts är särskilt problematiskt mot bakgrund av att dessa företag inte heller avsätter medel för miljöskador som kan tänkas uppkomma, något som riskerar att medföra svåra konsekvenser för såväl det enskilda företaget som den skadelidande. Härigenom kan det ifrågasättas om skadestånds- och miljölagstiftningens övergripande syften i realiteten kan uppnås.

Innehållsförteckning

FÖRORD	2
SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
FÖRKORTNINGAR	7
1. INLEDNING	8
1.1 Bakgrund	8
1.1.1 Allmänna utgångspunkter	8
1.1.2 Göteborgs ytterhamnsområde	9
1.2 Syfte och problemformulering	11
1.3 Disposition	11
1.4 Metod och material	11
1.5 Avgränsningar	12
1.6 Definitioner	13
2. ÖVERSIKT ÖVER DET RÄTTSLIGA REGELVERKET	15
2.1 Allmänna utgångspunkter	15
2.2 Preventiva regler	15
2.3 Reparativa regler	17
3. MILJÖBALKENS AVHJÄLPANDEANSVAR	19
3.1 Bakgrund	19
3.2 Föroreningsskador	19
3.3 Allvarliga miljöskador	20
3.4 Avhjälpandeansvarets omfattning	21
3.4.1 Föroreningsskador	21
3.4.2 Allvarliga miljöskador	21
3.4.3 Räddningskostnader	22

3.5 Ansvar och dess fördelning	23
3.6 Föroreningskada eller allvarlig miljöskada?	23
4. SKADESTÅNDRÄTTSLIG REGLERING INOM VÄGTRANSPORTOMRÅDET	25
4.1 Allmänna förutsättningar för skadestånd.....	25
4.2 Skadeståndsrättslig speciallagstiftning.....	26
4.2.1 Trafikskadelagen och den obligatoriska trafikförsäkringen.....	26
4.2.2 Miljöbalkens skadeståndsregler	28
4.3 Miljöskadornas rättsliga kategorisering	29
4.3.1 Närmare om utvecklingen av sakskadebegreppet på miljöområdet	30
4.3.2 Gränsen mellan saksador och rena förmögenhetsskador	30
4.3.3 Gränsen mellan saksador och allvarliga miljöskador respektive föroreningskador	31
5. RISKHANTERINGSÅTGÄRDER.....	34
5.1 Inledning.....	34
5.2 Avtalsreglering	34
5.3 Försäkringar	34
5.3.1 Försäkringsavtalets grundläggande begränsningar	34
5.3.2 Befintliga försäkringslösningar som täcker ansvaret för miljöskador.....	35
6. RISKER OCH RISKHANTERINGSÅTGÄRDER INOM GÖTEBORGS YTTERHAMNSOMRÅDE	37
6.1 Inblick i transportverksamheten	37
6.2 Långsiktiga negativa miljöeffekter	37
6.2.1 Försämrade luftkvalitet.....	37
6.2.2 Buller	40
6.3 Omedelbara skaderisker.....	40
6.3.1 Singelolyckor	40
6.3.2 Kollision mellan två trafikförsäkringspliktiga motordrivna fordon i trafik	42
6.3.3 Kollision mellan trafikförsäkringspliktigt motordrivet fordon och spårfordon	42
6.3.4 Skador i samband med lastning och lossning av farligt gods	43
6.3.5 Skador som har uppkommit då ett motordrivet fordon varit stillastående på annan plats än inom ett verksamhetsområde.....	46
6.4 Praktisk riskhantering bland områdets aktörer.....	46
7. ANALYS	49
KÄLLFÖRTECKNING	53

Förkortningar

ADR-S	Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng
EG	Europeiska Gemenskapen
FAL	Försäkringsavtalslagen (2005:104)
FFR	Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling
JT	Juridisk Tidskrift
KN	Koncessionsnämnden
MB	Miljöbalken (1998:808)
MÖD	Miljööverdomstolen
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning I
NSAB	Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser
NVV	Naturvårdsverket
Prop.	Proposition
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SkfVN	Skadeförsäkringens villkorsnämnd
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)

1. Inledning

En långtradare innehållande farligt gods kanar av vägen och tusentals liter av en mycket giftig vätska rinner ut i en närliggande bäck. Giftet sprider sig fort i vattnet, vilket orsakar en omfattande död bland samtliga arter såväl i som vid sidan av vattendraget. Efter att ha låtit en utomstående sakkunnig genomföra en omfattande undersökning förklarar kommunen, som äger marken, att kostnaderna för att återställa det skadade området till sitt ursprungliga skick kommer att uppgå till minst 900 000 kronor. Dessutom uppger man att tre fridlysta växtarter som enligt mångårig dokumentation vuxit vid vattendraget har dött ut. De kostnader som man under flera år haft för att upprätthålla arternas bestånd har således gått helt förlorade.

1.1 Bakgrund

1.1.1 Allmänna utgångspunkter

Vägtransporter med motordrivna fordon är idag något av en självklarhet. År 1970 transporterades 530 miljoner ton gods, drygt 86 % av allt inrikesgods, på våra vägar. Idag, närmare 40 år senare, är vägtransporter fortfarande den vanligaste transportformen vid inrikes godsbefraktning sett till mängden fraktat gods. Statistik från Statens institut för kommunikationsanalys visar att cirka 353 miljoner ton gods, motsvarande 82 % av allt inrikesgods, fraktades via vägnätet under år 2007.¹

Det finns inte något entydigt svar på varför vägtransporterna har kommit att inta en marknadsledande ställning vid nationell godsbefraktning. Ett par tänkbara anledningar kan dock vara att denna transportform, till skillnad från järnvägs- och sjötrafik, inte är beroende av en avancerad infrastruktur eller i övrigt fordrar några särskilda geografiska förhållanden. Dessutom är vägtransporter normalt sett inte heller i behov av några tidskrävande fordonbyten. Det har emellertid efter hand visat sig att den omfattande vägtrafiken har flera negativa bieffekter, såsom övergödning, försurning och bullerstörningar, vilka på sikt kan komma att medföra omfattande miljöskador.

Vid vägtransporter av så kallat farligt gods² finns alltid en risk för att särskilt allvarliga miljöskador kan uppkomma. I inledningen beskrivs ett sådant scenario med en långtradare där det med stor sannolikhet kan påvisas ett samband mellan fordonets avåkning och de uppkomna miljöskadorna. Utifrån de föreliggande omständigheterna kan dessutom antas att kostnaderna för att återställa de skadade naturvärdena kommer att uppgå till betydande belopp. Vid sådana händelser, liksom vid många andra vägtransportrelaterade utsläpp med miljöskador till följd, aktualiseras en rad juridiska frågor som är av stor vikt för samtliga inblandade parter, men som kan vara både mångtydiga och oklara.

¹ http://www.akeri.se/files/bilder/sa/roschyren_2007_utgava_2008_svensk_webbformat.pdf, s. 2, 2008-10-21 samt *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007*, SIK Statistisk, s. 24.

² Se definitionen av farligt gods under kap 1.6 nedan.

Övergripande frågor som i dessa sammanhang kan ställas är exempelvis:

- *Vilka ansvarsregler kan aktualiseras och har det någon betydelse för ansvarets omfattning vilka regler som tillämpas?*
- *Hur hanteras en skada som drabbat det allmänna?*
- *Vem eller vilka bland flera inblandade parter ska enligt lagstiftningen bära ansvaret?*

Miljöskador regleras utifrån ett stort antal ansvarsregler som tillkommit vid olika tidpunkter och vars syften väsentligen skiljer sig åt. En del av den rättsliga osäkerheten består i att förutse hur de olika reglerna förhåller sig till varandra, det vill säga i vilken mån de är överlappande eller exkluderande. En annan svårighet ligger i att vägtransporter vanligen utförs i komplicerade led där fler än en aktör kan tänkas ansvara för uppkomna skador.

1.1.2 Göteborgs ytterhamnsområde

Göteborgs ytterhamnsområde på Hisingen, norr om Göta Älv, är ett av Sveriges viktigaste industri- och transportcentra. Inom det högexploaterade området, som är beläget mellan Älvsborgsbron i öst och Hjuvik i väst, bedrivs en stor mängd industriella verksamheter. Här finns bland annat tre stora oljeraffinaderier med tillhörande lagringsstationer, vilka ägs av Preem Petroleum AB, Shell Raffinaderi AB respektive AB Nynäs Petroleum. Inom ytterhamnsområdet finns även Nordens största hamn, Göteborgs Hamn, som ägs av det kommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. År 2007 hade hamnen en total godsvolym på 39,9 miljoner ton, främst i form av 19,8 miljoner ton olja, 320 000 nyttillverkade bilar, 686 000 ro/ro- enheter³ samt 841 000 containers.⁴ En del av detta gods bestod av farligt gods med en mängd skiftande egenskaper.⁵

Inom det hårt exploaterade området finns på sina håll levande naturmiljöer och ett antal särskilt känsliga ekosystem. Ett exempel är Torsvikens Natura 2000-område⁶, som sträcker sig mellan Karholmen, Risholmen och Södsjär och som består av en mängd dammar, buskmarker och kanaler. Här finns ett flertal rödlistade fågelarter, bland annat brushane, sångsvan och salskrake, som skyddas av reglerna i 7 kap miljöbalken (1998:808), MB.⁷ Ett annat särskilt skyddsområde är Rya skogs naturreservat⁸, beläget strax väster om Älvsborgsbron. Detta reservat är unikt i sitt slag, eftersom det här finns rester av en mycket gammal ekskog samt en i övrigt rik vegetation.⁹ I nära anslutning till ytterhamnsområdet ligger även ett antal utspridda bostadsstråk.

³ Med ro/ro- enhet avses en utrustning på hjul som är avsedd för transport som är avsedd för transport av gods som kan köras eller dras ombord på ett fartyg.

⁴<http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyPublicerade/CA2E0CC75F20BB90C125721200445DE7?OpenDocument>, 2008-10-11.

⁵ Telefonintervju med Peter Andersson, anställd vid trafikexpeditionen, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-16.

⁶ Torsvikens Natura 2000-område är markerat med vertikala ränder på kartan över Göteborgs ytterhamnsområde på nästföljande sida.

⁷ <http://www.o.lst.se/NR/rdonlyres/09F2921D-0656-4A84-8AD4-6D0AB9E43B1B/34742/SE05200591.pdf>, 2008-09-23.

⁸ Rya skogs naturreservat är markerat med en stjärna på kartan över Göteborgs ytterhamnsområde på nästföljande sida.

⁹ <http://www.vastkuststiftelsen.se/VisaNaturre.asp?id=351>, 2008-09-23.

Karta över Göteborgs ytterhamnsområde



Källa: Länskartor – Geografisk information från Sveriges Länsstyrelser i samverkan, <http://www.gis.lst.se/lanskartor/>

Den omfattande verksamheten inom ytterhamnsområdet medför att stora mängder gods måste fraktas till och från området. En stor del av godset utgörs av den olja som kommer med fartyg till Göteborgs Hamn och som i huvudsak mottas direkt av raffinaderierna. Den raffinerade oljan transporteras sedan vidare via vägnätet eller med hjälp av fartyg. När det gäller frakt av containergods till och från ytterhamnsområdet sker sådan mestadels genom fartygs- eller vägtransporter, men även via den så kallade Hamnbanan, som förbinder ytterhamnsområdet med det övriga järnvägsnätet. Transporter av olja och andra former av gods har lett till att tung trafik koncentrerats till framförallt Oljevägen i närheten av de stora raffinaderierna. Andra hårt trafikerade vägar i anslutning till hamnen är Lundbyleden samt Hisingsleden vid Älvsborgsbron.¹⁰

De nuvarande transporterna av farligt gods medför en ständig risk för svåra miljöskador i området, inte minst för Rya skogs naturreservat och Torsvikens Natura 2000-område, som båda är belägna i nära anslutning till tungt trafikerade vägar. Eftersom godsvolymer via Göteborgs Hamn ständigt ökar och dessutom förväntas vara fördubblade inom en 20-årsperiod, kommer risken för miljöskador kontinuerligt att tillta.¹¹ För att kunna möta det framtida behovet finns ett förslag i Göteborgs översiktsplan om att ett antal befintliga vägförbindelser bör byggas ut eller förstärkas. Exempelvis föreslås en ny förbindelse under Göta Älv samt en ombyggnad av Vädermotet och Ytterhamnsmotet med en ny koppling mot Hisingsleden.¹²

¹⁰ Förslag till översiktsplan för Göteborg, del 1. Utgångspunkter och strategier, s. 52.

¹¹ Ibid., s. 57.

¹² Ibid., s. 55.

1.2 Syfte och problemformulering

Syftet med denna uppsats är att, utifrån ett antal tänkbara skadeförlopp inom Göteborgs ytterhamnsområde, utreda hur företag som ombesörjer vägtransporter av farligt gods förhåller sig till de ansvarsregler som kan komma att aktualiseras i händelse av en eventuell miljöskada. Mot bakgrund av framtaget material är tanken att utreda huruvida de aktörer som är verksamma inom området kan tänkas ha vidtagit betryggande riskhanteringsåtgärder enligt lagstiftningens intentioner och vad ett eventuellt bristfälligt skydd kan tänkas få för konsekvenser för såväl inblandade parter som för skadestånds- och miljölagstiftningens övergripande ändamål.

För att uppsatsen syfte ska kunna uppnås har det varit nödvändigt att besvara ett antal delfrågor:

- Vilka skador på miljön kan tänkas uppkomma till följd av vägtransporter inom Göteborgs ytterhamnsområde, såväl på kort som på lång sikt?
- Vilka regler kan bli tillämpliga vid respektive skada och i vilken mån föreskriver dessa en ersättningskyldighet?
- Vilken eller vilka aktörer kan komma att ansvara för ovan nämnda skador, såväl enligt lagstiftning och andra regler som enligt eventuella avtal aktörerna emellan?
- Hur löser aktörerna ersättningsproblematiken i praktiken? Vilka risker försäkrar sig företagen mot och hur ser försäkringsvillkoren ut? Vilket eller vilka företag tecknar försäkringar?

1.3 Disposition

Uppsatsen inleds i det första kapitlet med en beskrivning av Göteborgs ytterhamnsområde och den rådande vägtransportsituationen. I nästa kapitel följer en kort översikt över det rättsliga regelverk som kan komma att tillämpas vid vägtransportrelaterade miljöskador. I tredje och fjärde kapitlet återfinns en redogörelse för avhjälpandeansvarsreglerna i 10 kap MB respektive de ersättningsrättsliga reglerna i skadeståndslagen och dess speciallagstiftning. Det femte kapitlet innehåller tänkbara riskhanteringsåtgärder som aktörer kan vidta i syfte att skydda sig mot eventuella ersättningsanspråk. En av uppsatsens viktigare delar finns i det sjätte kapitlet. Här beskrivs vilka ersättningsregler som kan aktualiseras vid ett antal tänkbara miljöskador inom ytterhamnsområdet, men även hur aktörerna i praktiken förhåller sig till de olika riskmomenten. I det sjunde och sista kapitlet följer en analys av det framtagna materialet.

1.4 Metod och material

Denna uppsats har i många avseenden tagit sin utgångspunkt i den metod som på förhand uppställts av den miljörettsliga kompetensgruppen CER¹³, vilken bedriver forskning inom områdena vatten, klimat och miljörettslig reglering på Juridiska institutionen vid

¹³ Center for Environmental Regulation and Sustainable Development.

Handelshögskolan i Göteborg. Metoden indelas i en kartläggningsfas, en utredningsfas och en analysfas, men kan beroende på ämnesval ha olika infallsvinklar.¹⁴ Jag har valt att studera miljöskador till följd av vägtransporter av farligt gods inom Göteborgs ytterhamnsområde utifrån en ersättningsrättslig metod, som i korthet syftar till att ge en helhetsbild över hur olika skador i praktiken kan ersättas.

I kartläggningsfasen, som återfinns i första till femte kapitlet, har fakta tagits fram om de kort- och långsiktiga risker som finns vid vägtransporter av farligt gods. Material har även framtagits över Göteborgs ytterhamnsområdes geografiska förhållanden jämte näringsliv. I denna del har också kartlagts vad olika aktörer kan göra för att skydda sig mot eventuella skadeanspråk. Informationen har i huvudsak samlats in från offentliga publikationer, internetkällor, personliga intervjuer med utvalda aktörer och försäkringsbolag samt statistik. En stor och viktig del i kartläggningsfasen har också bestått i att undersöka och sammanställa relevanta rättskällor.

I utredningsfasen, som finns i sjätte kapitlet, har de relevanta rättsreglerna analyserats utifrån ett antal tänkbara skadeförlopp för att på så sätt kartlägga vilka regler som kan bli tillämpliga i olika skadesituationer. Genom intervjuer vill utredningen här också visa på hur berörda företag förhåller sig till dessa tänkbara risker. Det underlag som har använts i utredningsfasen består främst i tidigare sammanställda rättskällor och ett antal intervjuer. Beträffande genomförda intervjuer kan sägas att samtliga tillfrågade företag i någon mån är verksamma inom ytterhamnsområdet och att de i större eller mindre omfattning befattar sig med och ansvarar för transporter av farligt gods. Det bör dock tilläggas att det inte funnits någon särskild tanke bakom varför just dessa företag valts ut. Tanken har snarare varit att studera om det kan sägas finnas något mönster i hur olika aktörer förhåller sig till de risker som kan aktualiseras.

I analysfasen, som återfinns i det sjunde kapitlet, har mot bakgrund av utredningsmaterialet gjorts en utvärdering när det gäller inom vilka rättsliga områden aktörerna kan tänkas sakna ett tillräckligt skydd mot eventuella anspråk. Här har även gjorts en analys av huruvida lagstiftningens syften kan sägas uppnås i de skadesituationer då ytterhamnsområdets aktörer valt att inte vidta några riskhanteringsåtgärder samt vilka konsekvenser ett sådant ställningstagande kan få för såväl enskilda företag som för den eller de som drabbats av en skada.

1.5 Avgränsningar

Miljöskador i samband med vägtransporter är ett komplicerat rättsområde då ett flertal olika aktörer, bland annat åkeriföretag, stuveriföretag och företag som bedriver terminalverksamhet, kan komma att ställas till svars för en eventuell miljöskada. På grund av denna komplexitet har jag av praktiska skäl valt att primärt låta de två största transportaktörerna stå i fokus, det vill säga åkerier och speditörer.

¹⁴ En mer preciserad redogörelse för "Hamnprojektets" övergripande metod står att finna i dess utkast till projektplan, *Hantering av föroreningar i vatten, sediment och mark längs Göteborgs hamninlopp*.

En avgränsning har också gjorts i de fiktiva skadescenarier som målas upp i uppsatsens femte kapitel då dessa konsekvent har utgått från att skadeståndslagens så kallade principalansvar¹⁵ här inträder vid en miljöskada, oavsett hur skadan i realiteten har uppkommit. Dessutom rör de fiktiva skadescenarierna endast situationer som aktörerna själva kan tänkas påverka. En redogörelse för potentiella förlopp där skadan orsakas av exempelvis det farliga godsets egenskaper, transportmedlets bristfällighet eller någon annans försumlighet har även uteslutits, eftersom en sådan skulle aktualisera en mängd för denna uppsats perifera regler. Det förutsätts även att uppkomna skador ska ha drabbat någon utomstående samt att det går att påvisa ett orsakssamband mellan den skadeståndsgrundande handlingen och den uppkomna skadan. Orsaken till den senare avgränsningen är att det vid miljöskador ofta kan vara svårt att styrka ett konkret samband, i synnerhet vid konkurrerande skadeorsaker.

1.6 Definitioner

Allmänna hänsynsregler – de regler som återfinns i 2 kap MB och som med olika grad av styrning anger vad enskilda och myndigheter har att rätta sig efter vid en bedömning om, och på vilket sätt, en miljöpåverkande verksamhet eller åtgärd kan tillåtas. De allmänna hänsynsreglerna är vanligen allmänt hållna och föreskriver inte sällan att olika miljöintressen ska vägas mot varandra.¹⁶

Ekologisk skada – en form av ideell skada på naturens ekosystem som uppkommer utan att drabba någon individuell ägares intressen.¹⁷

Ekonomisk skada – en ersättningsgill skada som i någon mån kan värderas i pengar.¹⁸

Farligt gods – ett ämne eller föremål som genom sina kemiska eller fysikaliska egenskaper kan föranleda skador på liv, hälsa, egendom eller miljö.¹⁹ Till kategorin farligt gods hör exempelvis petroleumprodukter, sprayburkar, färg och andra miljöfarliga ämnen.²⁰

Ideell skada – en subjektiv, icke-ekonomisk, skada som enligt de skadeståndsrättsliga reglerna endast ersätts vid ett uttryckligt stöd i lag eller avtal.²¹

Ren förmögenhetsskada – en enligt 1 kap 2 § SkL ”ekonomisk skada som uppkommer utan samband med att någon lider person- eller sakskada”.

¹⁵ Enligt 3 kap 1 § SkL kan en arbetsgivare bli ersättningskyldig för sakskador som en arbetstagare vållar genom fel eller försummelse i tjänsten samt för rena förmögenhetsskador som arbetstagaren i tjänsten vållar genom brott.

¹⁶ Michanek, G. & Zetterberg, C., *Den svenska miljörätten*, s. 50-53.

¹⁷ Bengtsson, B., *Miljöbalkens återverkningar*, s. 168.

¹⁸ Hellner, J. & Radetzki, M., *Skadeståndsrätt*, s. 366-367.

¹⁹ *Transport av farligt gods: väg och järnväg 2007-2008*, Räddningsverket, s. 5.

²⁰ http://www.raddningsverket.se/upload/F%C3%B6rebyggande/barnochungdom/Skolmaterial/PDF/farliga_amenen_faktafordjupning.pdf, s. 4, 2008-10-14.

²¹ Hellner & Radetzki, s. 355 samt s. 366-368.

Sakskada – en genom fysiska medel direkt tillfogad skada på, alternativt en permanent eller tillfällig förlust av, ett fysiskt föremål.²² En sakskada anses enligt rättspraxis även föreligga om ett föremåls funktionalitet helt, eller till en inte obetydlig grad, har gått förlorad.²³ Enligt 5 kap 7 § SkL omfattar ett skadestånd med anledning av en sakskada ersättning för den skadade, alternativt förlorade, egendomens värde. I vissa fall kan det enligt nämnda paragraf även utkrävas kompensation för reparationskostnad och en eventuell värdeminskning.

Speditör – en aktör inom transportbranschen som ombesörjer transporter och lagring av gods samt andra närliggande arbetsuppgifter, exempelvis tecknande av transportförsäkringar, rådgivning i transport- och distributionsfrågor och annan godshantering. En speditör kan agera enbart som transportförmedlare, genom att låta exempelvis ett utomstående åkeri ombesörja en önskad godstransport för en uppdragsgivares räkning, eller låta utföra ett transportuppdrag helt i egen regi.²⁴ I det senare fallet bedriver speditören en egen åkeriverksamhet.

Åkeri – en aktör inom transportbranschen som innehar yrkestrafiktillstånd, och vars huvudsakliga verksamhet består i att transportera andras gods samt ta betalt för denna tjänst.²⁵

²² Prop. 1972:5, s. 579-580.

²³ NJA 1996 s 68.

²⁴ Ramberg, J. & Nilsen, T. R., *Kommentar till Nordiskt Speditörsförbunds allmänna bestämmelser NSAB 2000*, s. 11 samt Gorton, L., *Transporträtt: en översikt*, s. 41-42.

²⁵ E-postkorrespondens med Hans Engström, informationsansvarig, Sveriges Åkeriföretag, 2008-10-21.

2. Översikt över det rättsliga regelverket

2.1 Allmänna utgångspunkter

Vägtransportrelaterade miljöproblem har i takt med en ökande trafikmängd och en ständig byggnation av nya vägsträckor kommit att utgöra ett allt större hot mot miljön. Trots detta omfattas inte motordrivna fordon av någon allmän tillstånds- eller anmälningsplikt, vilket torde bero på den praktiska svårighet som ligger i att reglera ett stort antal rörliga utsläppskällor. Istället regleras vägtransporter i huvudsak utifrån ekonomiska styrmedel, grundläggande miljörättsliga normer och principer samt en mängd olika lagar och föreskrifter. Ett flertal av de senare är väsentligen preventiva till sin karaktär, det vill säga syftar till att på förhand begränsa negativa miljöeffekters uppkomst och spridning. Bland mängden lagar och föreskrifter återfinns även en annan typ av regler, så kallade reparatoriska regler, vars huvudsakliga funktion är att kompensera för väl uppkomna skador.²⁶

I det följande ges en översikt över preventiva och reparatoriska regler som kan komma att aktualiseras vid en eventuell miljöskada inom Göteborgs ytterhamnsområde. En redogörelse för preventiva regler kan kanske tyckas överflödigt i en uppsats som behandlar ansvarsregler vid uppkomna miljöskador. Anledningen till att de likväl kommer att beröras beror på att det i realiteten inte finns någon tydlig gräns mellan de båda regelsystemen, vilket bland annat visar sig genom att reparatoriska regler även kan ha en preventiv effekt. En annan anledning till att belysa dessa regler är att de kan påverka den bedömning som görs vid en tillämpning av de reparatoriska reglerna.²⁷

2.2 Preventiva regler

Miljöbalkens övergripande syfte är ”att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö”, 1 kap 1 § st. 1 MB. Vad som härmed förstås kan vara svårt att utläsa ur själva lagtexten, som endast föreskriver att en sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka denna är förenad med ett förvaltaransvar. Än mindre klart är begreppet hållbar utveckling inom den juridiska doktrinen, där det i en varierande grad har kommit att tolkas ur ett ekologiskt, ett socialt och ett ekonomiskt perspektiv.²⁸

Till följd av den rättsliga osäkerhet som råder kring miljöbalkens målbestämmelse är det inte möjligt att enbart utifrån 1 kap 1 § MB fastslå huruvida miljölagstiftningens kärna kan sägas vara

²⁶ Notera här att den indelning i preventiva och reparatoriska regler som gjorts endast utgår från lagstiftningens *huvudsakliga* syfte. Det bör emellertid belysas att flertalet av ovan nämnda lagar syftar till att tillgodose ett flertal olika intressen, vilket gör att den preventiva respektive reparatoriska funktionen ibland uteblir. Se Michanek & Zetterberg, s. 45-48 samt Hellner & Radetzki, s. 39-46.

²⁷ Michanek & Zetterberg, s. 40 och s. 52 samt Hellner & Radetzki, s. 129-131.

²⁸ Michanek & Zetterberg, s. 43-44 samt Westerlund, S., *Miljörettsliga grundfrågor 2.0*, s. 23-25.

preventiv till sin karaktär. Den preventiva hållningen framträder dock tydligare i portalparagrafens andra stycke p. 1-5, där det exempelvis framhålls att miljöbalken ska tillämpas så att den biologiska mångfalden bevaras, människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller av annan påverkan och att värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas.

Trots att miljöbalkens mål om en hållbar utveckling inte haft någon direkt betydelse i den praktiska rättstillämpningen, fyller den första paragrafen en väsentlig funktion eftersom de efterföljande materiella reglerna grundar sig på och ska tolkas utifrån målregeln.²⁹ En oklar rättsfråga är dock vilken inverkan miljöbalkens målregel kan sägas ha utanför balkens tillämpningsområde, exempelvis på de skadeståndsrättsliga reglerna.³⁰ Faktorer som talar för en sådan inverkan är den EG-rättsliga integrationsprincipen i Romfördragets artikel 6, som föreskriver att gemenskapens miljömål ska integreras i samtliga provningar som görs oavsett juridiskt område, samt det faktum att miljöbalken vid dess införande varit tänkt att ha ett långtgående tillämpningsområde.³¹ Emot en sådan tolkning talar dock att det i miljöbalkspropositionen avfärdats att införandet av miljöbalken skulle innebära några direkta förändringar gentemot de skadeståndsrättsliga principer som tidigare fastslagits.³²

Till de grundläggande materiella reglerna hör de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB, som gäller för alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet, det vill säga en varaktig aktivitet, eller vidta en åtgärd som inte är av försumbar betydelse i det enskilda fallet. I likhet med miljöbalkens mål föreskriver hänsynsreglerna en yttre gräns för den miljöpåverkan som kan tillåtas, varför även dessa regler kan sägas ha en preventiv funktion. Flera av de allmänna hänsynsreglerna grundar sig också på den internationellt antagna så kallade försiktighetsprincipen, enligt vilken enbart risken för en miljöskada måste beaktas innan en verksamhet eller åtgärd kan tillåtas.

Utöver målet om en hållbar utveckling och de allmänna hänsynsreglerna finns i miljöbalken även preventiva regler som utgår ifrån vad miljön inom ett visst geografiskt område faktiskt tål, oberoende av vilken eller vilka faktorer som inverkar. Dessa så kallade miljökvalitetsnormer, återfinns i miljöbalkens femte kapitel och kommer vanligtvis till uttryck genom angivna gränsvärden, som beroende på situation inte får över- eller underskridas.³³ Ansvaret för normernas förverkligande har i lagstiftningen lagts på olika myndigheter, som vid exempelvis tillståndsprovning och tillsyn har en skyldighet att övervaka att bindande miljökvalitetsnormer inte över- eller underskrids, 5 kap 3 § MB. Vid transporter, som inte är föremål för någon individuell tillstånds- eller anmälningsplikt enligt miljöbalkens regler, tillgodoses upprätthållandet av miljökvalitetsnormerna genom myndigheternas möjlighet att meddela generella föreskrifter enligt 5 kap 3 § MB. Vid behov, det vill säga om det krävs för att en miljökvalitetsnorm ska kunna uppfyllas, kan myndigheterna även meddela särskilda

²⁹ Michanek & Zetterberg, s. 50 samt s. 110-112.

³⁰ Darpö, J., *Eftertanke och förutseende: En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, s. 22.

³¹ Prop. 1997/98:45, del 1, s. 166.

³² Bengtsson, *Miljöbalkens återverkningar*, s. 21-24. Se även prop. 1997/98:45, del 1, s. 204-205.

³³ Michanek & Zetterberg, s. 55-58 samt s. 172.

åtgärdsprogram för geografiskt avgränsade områden enligt 5 kap 4 § MB. Till skillnad från miljöbalkens mål om en hållbar utveckling och de allmänna hänsynsreglerna grundar sig flertalet miljökvalitetsnormer på bindande EG-direktiv.³⁴ En underlåtenhet att genomföra eller följa ett sådant direktiv kan resultera i att Sverige som medlemsstat kan komma att ställas till svars i EG-domstolen med kostsamma belopp eller vite som följd.³⁵

Vid sidan av miljöbalkens regler finns ett stort antal preventiva lagar och förordningar. Några exempel som reglerar vägtransporter är; lagen (2006:263) om transport av farligt gods, förordningen (2006:311) om transport av farligt gods, trafikförordningen (1998:1276), lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud, lagen (2001:1080) om fordons avgasrening och motorbränslen samt Räddningsverkets föreskrifter i ADR-S.

2.3 Reparativa regler

Reparativa regler, som syftar till att kompensera för väl uppkomna skador, kan vara av såväl civilrättslig som förvaltningsrättslig karaktär. Trots att de båda regelkomplexen i många avseenden skiljer sig åt bör det dock betonas att den rättsliga grunden för samtliga reparativa krav vilar på den så kallade ”förorenaren betalar”- principen som kommer till uttryck i 2 kap 8 § MB. Denna princip innebär bland annat att den som har orsakat en skada eller olägenhet för miljön ska ansvara till dess att skadan eller olägenheten har upphört.³⁶ Det bör emellertid understrykas att ”förorenaren betalar”- principen i vissa fall kan tvingas vika för den inom de civilrättsliga skadeståndsreglerna gällande så kallade culpa- principen, enligt vilken en skadevällare endast ansvarar för sådana skador som han eller hon har orsakat genom oaktsamhet.

Till kategorin civilrättsliga lagar hör bland annat skadeståndslagen (1972:207), SkL, och ett antal speciallagar, däribland trafikskadelagen (1975:1410), TSL och 32 kap MB, vilka i olika grad syftar till att vid en skada försätta privata subjekt i samma ekonomiska ställning som om någon skada aldrig inträffat. Som huvudregel krävs att en skadeståndsgrundande handling måste ha lett till ett förlorat förmögenhetsvärde för att ersättning ska kunna utgå. I lagstiftningen finns dock inget krav på hur en ersättning ska disponeras, utan den skadelidande får fritt förfoga över beloppet.

De förvaltningsrättsliga reglerna i 10 kap MB, som uppställer ett avhjälpandeansvar för så kallade föroreningsskador och allvarliga miljöskador, har tillkommit mot en annan bakgrund än de civilrättsliga ersättningsreglerna. Exempelvis syftar miljöbalkens regler om avhjälpandeansvar för föroreningsskador till att förebygga, hindra och motverka skador och olägenheter som kan komma att drabba människors hälsa eller miljön, medan reglerna om allvarliga miljöskador tillkommit som ett led i Sveriges åtagande att implementera det EG-rättsliga miljöansvarsdirektivet³⁷. Direktivets övergripande ändamål är i sin tur, enligt dess första artikel,

³⁴ Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen (Romfördraget), art. 249.

³⁵ Ibid., art. 226-228.

³⁶ Michanek & Zetterberg, s. 45, s. 144-145 samt s. 270.

³⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

att fastställa en ram för miljöansvar som grundar sig på ”förorenaren betalar”- principen. De förvaltningsrättsliga reglerna uppställer ett ansvar oberoende av om någon ekonomisk skada kan sägas ha uppkommit. Istället är det människors hälsa och/eller miljön och dess naturvärden, det vill säga allmänna intressen, som ska skyddas mot eventuella skador, varför skadebelopp som ålagts en skadevällare ska gå till att förebygga, hindra och motverka hot som uppkommit mot människors hälsa och/eller miljön alternativt till att återställa redan skadade miljövärden.

3. Miljöbalkens avhjälpandeansvar

3.1 Bakgrund

I miljöskyddslagen (1969:387), miljöbalkens föregångare, föreskrevs ett krav på att den som utövade eller avsåg att utöva en miljöfarlig verksamhet skulle vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i syfte att förebygga och avhjälpa olägenheter till följd av verksamheten. Vad som där saknades var regler som gav det allmänna en generell möjlighet att uppställa reparativa krav för miljöskador på annat än en rent civilrättslig grund. Detta utgjorde ett problem då ekologiska skador med svårighet kan knytas till en viss egendom, värderas ekonomiskt eller kategoriseras utifrån de civilrättsliga skadedefinitionerna.³⁸ Regler som i grunden syftar till att återställa skadade miljövärden tillkom först genom 1999 års miljöbalk, där det i 10 kap stadgades ett efterbehandlingsansvar för så kallade föroreningsskador.³⁹ Till följd av Sveriges implementering av miljöansvarsdirektivet, kom reglerna om efterbehandlingsansvar att ändras år 2007, främst så att även begreppet allvarlig miljöskada kom att införas i svensk rätt. Det EG-rättsliga direktivet omfattar tre olika slags allvarliga miljöskador; skador på vissa utpekade arter eller livsmiljöer, markskador samt skador på vatten. Genom den nya definitionen kom skador på vattenområden som inte uppstått genom en förorening samt skador på den biologiska mångfalden att omfattas av reglerna i miljöbalkens tionde kapitel. De sedan tidigare gällande reglerna om föroreningsskador är trots denna ändring i princip oförändrade.⁴⁰

3.2 Föroreningsskador

Definitionen av en föroreningsskada är enligt 10 kap 1 § st. 1 MB ”en miljöskada som genom förorening av ett mark- eller vattenområde, grundvatten, en byggnad eller en anläggning kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö”.⁴¹ För att kunna avgöra om det föreligger en föroreningsskada som omfattas av 10 kap MB måste enligt förarbetena vägas in i vilka avseenden och i vilken omfattning en verksamhet eller åtgärd har påverkat eller riskerar att påverka miljön. Vad som närmare avses med begreppet miljö preciseras inte i lagtexten, men i propositionen betonas att en skada på den biologiska mångfalden faller in under detta begrepp.⁴²

Miljöbalkens föroreningsskadebegrepp omfattar alla föroreningar som kan påverka de i 10 kap 1 § st. 1 angivna miljöerna.⁴³ Till följd härav omfattas exempelvis även luftutsläpp som gett

³⁸ Bengtsson, *Miljöbalkens återverkningar*, s. 167-169 samt NJA 1995 s 249.

³⁹ Prop. 1997/98:45, del 2, s. 586.

⁴⁰ Prop. 2006/07:95, s. 39. Ett undantag är att förorening av grundvatten numera uttryckligen omfattas av bestämmelserna om föroreningsskador.

⁴¹ Notera att det enligt den uttryckliga lagtexten krävs att en förorening faktiskt ska ha inträffat. Enbart risken för en sådan skada är inte tillräcklig för att ett ansvar ska aktualiseras.

⁴² Prop. 2006/07:95, s. 125.

⁴³ Prop. 1997/98:45, del 2, s. 755.

upphov till en förorening av paragrafens tillämpningsområde. Däremot faller en luftförorening som enbart förändrar luftens innehåll utanför begreppet föroreningsskada.⁴⁴

3.3 Allvarliga miljöskador

En miljöskada definieras enligt det 10 kap 1 § MB som en allvarlig miljöskada om den ”genom förorening av mark utgör en betydande risk för människors hälsa”, ”genom påverkan på ett vattenområde eller grundvatten har en betydande negativ effekt på kvaliteten på vattenmiljön” eller ”i betydande omfattning skadar eller försvårar bevarandet av en djur- eller växtart eller livsmiljön för en sådan art”.⁴⁵ För att en skada på en djur- eller växtart eller dess livsmiljö ska anses som allvarlig krävs dessutom att skadan avser ett naturområde som fått ett särskilt skydd enligt 7 kap 27 § st. 1 p. 1 eller 2 MB, det vill säga enligt fågel⁴⁶- eller habitatdirektivet⁴⁷ vari exempelvis Natura 2000-områden ingår, ett djurs fortplantningsområde eller viloplats som skyddas enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av fridlysningsreglerna i 8 kap 1 § MB eller en art som skyddas enligt föreskrifter med stöd av regler enligt 8 kap 1 eller 2 § MB.⁴⁸

Enligt miljöansvarsdirektivets artikel 2.2 ska med begreppet skada förstås ”en mätbar negativ förändring av en naturresurs och/eller dess funktioner vilken kan uppkomma direkt eller indirekt”. Definitionen av vad som avses med en miljöskada på respektive område preciseras närmare i miljöansvarsdirektivets artikel 2.1. Enligt direktivet förstås med en markskada ”varje markförorening som utgör en betydande risk för att människors hälsa skall påverkas negativt som följd av direkt eller indirekt införande, i, på eller under mark, av ämnen, beredningar, organismer eller mikroorganismer”. Med en skada på vatten avses enligt definitionen i vattendirektivet⁴⁹ en sådan skada som har betydande negativa effekter på det berörda vattnets ekologiska, kemiska och/eller kvantitativa status och/eller ekologiska potential. Avslutningsvis åsyftas med en skada på skyddade arter och livsmiljöer ”alla skador som har betydande negativa effekter när det gäller att uppnå eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus för sådana livsmiljöer eller arter”.

Några allvarliga miljöskador har såvitt man vet ännu inte inträffat och än mindre har miljöansvarsdirektivets skadedefinitioner varit uppe till prövning i EG-domstolen, varför det råder en osäkerhet kring de olika begreppens innebörd. Ord som exempelvis ”betydande” eller ”allvarlig” kan därför i praktiken vara svårtolkade. Problemet har uppmärksammats i propositionen ”Ett utvidgat miljöansvar”, där det betonas att definitionen av begreppet allvarlig miljöskada får avgöras närmare av tillsynsmyndigheter och domstolar.⁵⁰ En viss vägledning om

⁴⁴ Prop. 2006/07:95, s. 125.

⁴⁵ Notera att det enligt den uttryckliga lagtexten krävs att en allvarlig miljöskada faktiskt ska ha inträffat. Enbart risken för en sådan skada är inte tillräcklig för att ett ansvar ska aktualiseras.

⁴⁶ Rådets direktiv 79/409/EEG av den 2 april 1979 om bevarande av vilda fåglar.

⁴⁷ Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

⁴⁸ Vilka arter, fortplantningsområden och viloplats som skyddas enligt 10 kap MB preciseras närmare i artskyddsförordningen (1998:179).

⁴⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/60/EG) om upprättandet av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område.

⁵⁰ Prop. 2006/07:95, s. 67.

det kan anses föreligga en allvarlig miljöskada finns i förordningen (2007:667) om allvarliga miljöskador, där det anges ett antal faktorer som särskilt ska beaktas vid bedömningen.

3.4 Avhjälpandeansvarets omfattning

Med avhjälpande menas enligt 10 kap 1 § st. 3 MB utredning, efterbehandling och andra åtgärder för att avhjälpa en föroreningsskada eller allvarlig miljöskada. För att ett krav på avhjälpandeåtgärder ska kunna aktualiseras enligt i 10 kap MB måste det kunna konstateras att en skada rent faktiskt har inträffat och att denna är av en sådan omfattning att den lever upp till rekvisiten för en föroreningsskada eller en allvarlig miljöskada. Om dessa båda kriterier är uppfyllda blir avhjälpandeansvarsreglerna tillämpliga, men vilka åtgärder som kan bli aktuella att vidta beror på ett flertal olika faktorer, såsom det skadade områdets kvalitativa egenskaper och potentiella användningsområde.⁵¹

3.4.1 Föroreningsskador

Utgångspunkten vid föroreningsskador är enligt 10 kap 4 § st. 1 MB, att den som ansvarar för en skada i skälig omfattning ska låta utföra eller bekosta det avhjälpande som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att en skada eller en olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. Vilka faktorer som ska beaktas vid den enskilda bedömningen anges i paragrafens andra stycke, men enligt förarbetena ska en sammantagen bedömning göras för att skador och olägenheter samt risk för skador och olägenheter ska undanröjas. Här anges också att en prövning ska ske mot bakgrund av de allmänna hänsynsreglerna och i synnerhet dess 8 §, enligt vilken en förorenare ansvarar till dess att den skada eller olägenhet som han eller hon orsakat har upphört.⁵² Tillämpningen av paragrafen kan ses som en skälighetsbedömning i två led – dels en objektiv bedömning som tar sin utgångspunkt i vad som krävs för att förebygga, hindra och motverka skador på människors hälsa och miljön, och dels en bedömning som beaktar de subjektiva faktorer som är kopplade till den enskilda verksamheten eller åtgärden.⁵³

3.4.2 Allvarliga miljöskador

Vid ansvar för allvarliga miljöskador på mark föreskrivs enligt 10 kap 5 § MB ett avhjälpandeansvar till dess det inte längre finns någon betydande risk för människors hälsa. Vid en allvarlig miljöskada på ett vattenområde, en enligt 10 kap 1 § st. 2 p. 3 skyddad djur- eller växtart eller en i detta lagrum angiven livsmiljö sträcker sig ansvaret betydligt längre, i första hand till att återställa den skadade miljön till sitt ursprungliga skick. Vad som härmed avses ska bedömas utifrån vatten- och habitatdirektivet.

⁵¹ Michanek & Zetterberg, s. 272.

⁵² Prop. 1997/98:45, del 2, s. 758.

⁵³ Darpö, *Eftertanke och förutseende. En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, s. 70-72.

Liksom vid föroreningssskador, görs vid allvarliga miljöskador en skälighetsbedömning i det enskilda fallet, 10 kap 5 § MB. Enligt första stycket prövas om ett avhjälpande är behövt ur miljösynpunkt, därefter görs enligt andra stycket en bedömning av ansvarets omfattning, där den som orsakat skadan har bevisbördan huruvida ett ansvar inte ska aktualiseras.⁵⁴ Till skillnad mot vad som gäller vid föroreningssskador föreskrivs enligt 10 kap 5 § MB även en skyldighet för den ansvarige att bekosta eller utföra det avhjälpande som omedelbart behövs för att förebygga ytterligare skada på miljön och människors hälsa.

3.4.3 Räddningskostnader

Under 1900-talets andra hälft har i rättspraxis kommit att utvecklas en allmän princip om att kostnader för åtgärder som en myndighet enligt lag är skyldig att vidta inte berättigar till skadestånd utan särskilt lagstöd.⁵⁵ Att denna skyldighet för det allmänna sträcker sig relativt långt visar sig i NJA 2004 s 566, där staten inte tillerkänts återkravs rätt för kostnader som Vägverket ådragit sig i samband med saneringen av en vägbanan efter en inträffad olycka, trots att skadan kunnat betraktas som en ersättningsgill sakskada enligt trafikskadelagen. Domstolen stödde sig i rättsfallet på 26 § väglagen (1971:948), VägL, som föreskriver en skyldighet för det allmänna att hålla allmänna vägar i ett tillfredsställande skick. Principen är dock inte undantagslös, eftersom domen öppnat upp för en möjlighet att beakta skadornas omfattning och även karaktären av de åtgärder som det allmänna vidtagit.⁵⁶

Om nämnda princip ska appliceras på miljöbalkens regler om avhjälpandeansvar blir konsekvensen att kostnader för akuta räddningsåtgärder som det allmänna vidtagit inte kan komma att utkrävas av en skadevällare om den inträffade skadan går att klassificera som en föroreningssskada. Något som däremot talar för att en skadevällare trots allt kan ställas till svars för räddningskostnader i samband med en föroreningssskada är att det i rättsfallet NJA 2004 s 566 framkommit att det allmänna endast ansvarar för sådana räddningsinsatser som kan anses vara normala vid en trafikolycka.⁵⁷ Vad som ska förstås med själva ordet ”normalt” har däremot inte prövats i högre instans, varför rättsläget i denna fråga är oklart. Däremot talar en nyligen avkunnad dom i tingsrätten för att hänsyn ska tas till trafikolyckans art och omfattning.⁵⁸ Till skillnad från vad som gäller vid föroreningssskador kan principen att det allmänna ansvarar för akuta räddningskostnader i samband med trafikolyckor tvingas ge vika i samband med en allvarlig miljöskada, eftersom det för sådana skador uttryckligen föreskrivs ett ansvar att bekosta och utföra de avhjälpandeåtgärder som behövs för att förebygga ytterligare skador på människors hälsa och miljön.

⁵⁴ Prop. 2006/07:95, s. 87-88.

⁵⁵ Se exempelvis NJA 1950 s 610, NJA 2001 s 627 samt NJA 2004 s 566.

⁵⁶ NJA 2004 s 566.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Stockholms tingsrätts dom, målnummer T 19200-07, dom meddelad 2008-07-04.

3.5 Ansvaret och dess fördelning

Avhjälpan av miljöskador medför i regel höga kostnader, varför frågan om vem som ska bära det slutliga ansvaret är av central betydelse. Ansvarig för uppkommen skada är enligt 10 kap 2 § MB verksamhetsutövaren, det vill säga den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som bidragit till skadan.

Vem som enligt 10 kap 2 § MB ska anses som verksamhetsutövare preciseras inte närmare i lagens förarbeten, även om det där bland annat anges att en verksamhetsutövare kan vara den som faktiskt och rättsligt har haft en möjlighet att ingripa.⁵⁹ En sådan bedömning ligger i linje med den praxis som tidigare utvecklats utifrån miljöskyddslagen.⁶⁰ Det är dock osäkert vilken betydelse miljöansvarsdirektivet kan sägas ha fått för den praxis som utvecklats före dess införande i svensk rätt, eftersom direktivet även föreskriver ett ansvar för den som kontrollerar en verksamhet.⁶¹

Kan flera olika aktörer anses som ansvariga för samma föroreningskada eller allvarlig miljöskada ska ansvaret enligt 10 kap 6 § st. 1 MB i huvudsak vara solidariskt. Kostnaden ska sedan enligt st. 2 fördelas dem emellan efter vad som är skäligt med hänsyn till den omfattning i vilken var och en har medverkat. Vad som kan vara skäligt har i doktrin kommit att tolkas på olika sätt. Exempelvis har det framhållits att bedömningen bör ske på samma sätt som vid en jämkning av ett skadestånd, det vill säga enligt en bedömning baserad på vållandegraden.⁶² En annan tolkning är att reglerna i 10 kap MB i grunden är förvaltningsrättsliga, varför det med begreppet ”skäligt” ska avses vad som är miljömässigt motiverat efter att samtliga subjektiva faktorer som rör de olika aktörerna tillsammans har beaktats. Enligt denna tolkning ska således ingen skälighetsfördelning göras aktörerna emellan, utan hela det fastslagna beloppet kan komma att utkrävas från någon av de ansvariga.⁶³

3.6 Föroreningskada eller allvarlig miljöskada?

En miljöskada kan falla in under såväl definitionen föroreningskada som allvarlig miljöskada, något som i rättspraxis kan vålla problem eftersom avhjälpanansvarsreglerna i 10 kap 4-5 §§ MB sträcker sig olika långt. En tillämpning av reglerna om skäligt avhjälpande enligt 4 § lämnar ett större utrymme för tolkning än lagregeln om allvarliga miljöskador i 5 §, vilket följer av rekvisitet ”omständigheterna i övrigt”. Propositionens vägledning för hur denna situation ska hanteras är sparsam, då det endast anges att bedömningen ska överlämnas till tillsynsmyndigheter och rättsliga instanser för avgörande.⁶⁴ Enligt lagtexten i 4 § st. 3 får en föroreningskada som

⁵⁹ Prop. 2006/07:95, s. 56-58. Se även MÖD 2005:64.

⁶⁰ KN 1/92 samt KN 15/95.

⁶¹ Prop. 2006/07:95, s. 57-58.

⁶² Nilsson, B., *Om ansvaret för gamla miljöskador*, SvJT 1999 s. 1001-1006.

⁶³ NVV rapport 5242, *Om ansvaret för miljöskulder i mark och vatten. Miljöbalkens regler om skyldigheter och ansvar för förorenade områden*, s. 35.

⁶⁴ Prop. 2006/07:95, s. 50 samt s. 67.

även är att betrakta som en allvarlig miljöskada dock aldrig bedömas lindrigare än vad som gäller enligt 5 §. Skulle ansvaret bli mer omfattande vid en tillämpning enligt 4 § gäller dock detta strängare krav.⁶⁵

⁶⁵ Prop. 2006/07:95, s. 127-128.

4. Skadeståndsrättslig reglering inom vägtransportområdet

4.1 Allmänna förutsättningar för skadestånd

Institutet skadestånd syftar till att upprätthålla ett flertal viktiga, delvis överlappande men ibland även oförenliga, funktioner i vårt samhälle där den främsta kan sägas vara att försätta en skadelidande i samma ekonomiska situation som om en skada aldrig hade inträffat. Andra viktiga funktioner är att skadeståndsrättsliga regler har en kostnadsplacerande effekt genom att de slutliga kostnaderna i regel får bäras av den som orsakat skadan, samtidigt som skadeståndet har såväl en preventiv som en ekonomiskt preventiv⁶⁶ effekt genom att blotta risken för ett eventuellt skadestånd manar till försiktighet.⁶⁷ Grunden för de skadeståndsrättsliga reglerna står att finna i skadeståndslagen, som enligt 1 kap 1 § SkL blir tillämplig om annat inte föreskrivits i dess speciallagstiftning. En annan förutsättning för lagens tillämplighet är dessutom att det inte finns ett avtal som reglerar ett visst förhållande.

Skador delas enligt skadeståndslagen in i olika skadetyper; personskador, saksador, rena förmögenhetsskador och kränkningar, som var för sig föreskriver olika rekvisit som måste uppfyllas för att en skada ska anses vara ersättningsgill. Eftersom skadeståndets syfte är att skydda ekonomiska intressen är huvudregeln att endast skador som lett till en ekonomisk förlust ska ersättas, varför ideella skador motsatsvis endast ersätts om det föreligger ett sådant stöd i lag eller avtal.⁶⁸ Andra grundläggande förutsättningar för rätten till skadestånd är att den som utkräver skadeståndet också är den som omedelbart drabbats av skadan, att den uppkomna skadan drabbat någon utomstående samt att det föreligger ett orsakssamband mellan skadevållarens handlande och den uppkomna skadan.⁶⁹ Utöver angivna krav måste skadevållaren som huvudregel även ha varit vållande till skadan, det vill säga ha orsakat den uppsåtligt eller genom oaktsamhet (vårdslöshet). Denna så kallade culpabedömning görs mot bakgrund av författningar och andra föreskrifter, prejudikat och sedvanerätt. Om inga handlingsnormer finns att tillgå måste en skönsmässig bedömning göras.⁷⁰ Kravet på oaktsamhet är därmed ett avsteg från ”förorenaren betalar- principen”, som annars aktualiseras vid reparativa miljökrav.⁷¹

Generellt kan sägas att en brottslig handling som medför straff i regel även leder till skadestånd, under förutsättning att straffet syftar till att skydda den skadelidandes intresse.⁷² Som ett belysande exempel inom transportområdet torde därför en avvikelse från en lag som reglerar hanteringen av farligt gods, såsom lagen om transport av farligt gods och lagen (1988:868) om

⁶⁶ Med detta menas att de skadeståndsrättsliga reglerna syftar till att skapa ett ekonomiskt incitament för att välja ett sådant handlingssätt som gör att skador kan undvikas.

⁶⁷ Hellner & Radetzki, s. 25 samt s. 39-45.

⁶⁸ Ibid., s. 355 samt s. 366-368.

⁶⁹ Ibid., s. 195 samt s. 360.

⁷⁰ Ibid., s. 127-137.

⁷¹ Michanek & Zetterberg, s. 45-47.

⁷² Hellner & Radetzki, s. 86-88.

brandfarliga och explosiva varor, vari föreskrivs ett straffansvar, även berättiga den skadelidande ett skadestånd.⁷³

När en skada uppkommit genom olyckshändelse har en skadelidande i regel ingen möjlighet till ersättning. Undantag förekommer dock både i särskild lagstiftning och enligt rättspraxis i form av ett rent strikt ansvar, det vill säga ett ansvar oberoende av vållande. Tanken är att ansvaret ska kanaliseras, överföras, på den bland flera aktörer som har de största möjligheterna att bära ett sådant ansvar genom exempelvis tecknade försäkringar.⁷⁴ Den rent strikt ansvarige skadevållaren kan därför komma att ansvara, trots att hans eller hennes agerande inte kan betraktas som oaktsamt. Enbart det sätt på vilket skadan har uppstått berättigar därmed den skadelidande till ersättning, om skadan beror på någon av de särskilda risker som förknippas med den aktuella verksamheten.⁷⁵ Ansvaret enligt 32 kap miljöbalken, MB är ett exempel på lagstiftning som innehåller element av ett rent strikt ansvar. Även trafikskadelagen kan till vissa delar sägas ge uttryck för ett sådant ansvar även om regelverket på området till viss del är särpräglad, vilket närmare kommer att belysas.

4.2 Skadeståndsrättslig speciallagstiftning

4.2.1 Trafikskadelagen och den obligatoriska trafikförsäkringen

Vid sakskador som uppkommit i följd av trafik med ett motordrivna fordon tillämpas trafikskadelagen, som till stora delar grundar sig på ett rent strikt ansvar. Enligt 1 kap 1 § SkL gäller trafikskadelagen primärt före allmänna skadeståndsrättsliga regler, men en skadelidande som finner det mer förmånligt kan istället välja att utkräva ersättning enligt skadeståndslagen, vilket följer av 18 § TSL. Vanligtvis är detta dock mindre förmånligt för den skadelidande, som då har bevisbördan för att oaktsamhet ligger skadevållaren till last. Ett undantag där det kan vara en fördel att åberopa skadeståndslagens regler är om den skada som uppkommit överstiger det högsta belopp på 300 miljoner kronor som kan utgå från den obligatoriska trafikförsäkringen vid ett och samma skadetillfälle, 14 § TSL.

För att trafikskadelagens regler ska kunna fylla den funktion som lagstiftaren avsett måste de sättas i ett samband med den obligatoriska trafikförsäkringen, som gäller för samtliga motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och för andra motordrivna fordon som brukas i trafik i Sverige, 2 § TSL.⁷⁶ Den så kallade trafikskadeersättningen som genom trafikförsäkringen utgår vid en skada beräknas enligt 9 § TSL på samma sätt som ett skadestånd men kan dock inte betraktas som skadestånd i egentlig mening, eftersom ersättning även utgår till förmån för förare av det skadevållande fordonet.

⁷³ Detta eftersom båda lagarna enligt dess inledande paragraf syftar till att ”förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö eller egendom” respektive till att ”hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom”.

⁷⁴ Hellner & Radetzki, s. 189-190.

⁷⁵ Ibid., s. 171-177.

⁷⁶ Strömbäck, E. m.fl., *Trafikskadelagen – ersättning vid trafikskada*, s. 12-13.

Genom reglerna om trafikskadeersättning ges ersättning för sådana sakskador som drabbar utomstående oberoende av om den som orsakat skadan kan anses ha varit vållande, vilket följer av 11 § TSL. Utöver kravet på att skadan ska anses utgöra en sakskada, krävs för att lagen ska vara tillämplig även att det skadevållande fordonet är att klassificera som ett motordrivet fordon samt att den inträffade skadan uppkommit ”i följd av trafik”, 1 § TSL. Vad som avses preciseras närmare i fordonskungörelsen (1972:595) samt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, där det anges att ett motordrivet fordon är ett ”fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel”. Med definitionen fordon avses i sin tur en ”anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor”.⁷⁷ Under kategorin motordrivna fordon faller exempelvis motorfordon, det vill säga motordrivna fordon som inrättats huvudsakligen för att nyttjas vid person- och godsbefordran samt motorredskap, det vill säga fordon som inrättats huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttning av gods. För det senare fordonsslaget görs dock ett undantag från trafikförsäkringsplikten i 1 § st. 1 p. 3 för sådana motorredskap vars tjänstevikt understiger 2000 kg, som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat enligt vägtrafikregistret.

När det gäller definitionen av ”i följd av trafik” har detta begrepp kommit att innebära en tveksamhet. Frågan om vad som egentligen avses har varit uppe för prövning vid ett flertal tillfällen i såväl domstol som Skadeförsäkringens villkorsnämnd, vars verksamhet upphörde år 2000. I huvudsak kan två generella krav för trafikskadeersättning uppställas – dels måste fordonet ha befunnits i trafik och dels måste det föreligga ett kausalsamband mellan trafiken och den uppkomna skadan.⁷⁸

Så snart ett motordrivet fordon kommit i rörelse anses trafik föreligga, varför skador som uppkommer genom rörelsen ersätts. Hur fordonet kommit i rörelse är dock av underordnad betydelse. Det krävs exempelvis inte att motorn har varit påslagen eller att rörelsen ens har skett frivilligt.⁷⁹ I vissa fall har en skada även ansetts uppkommit i följd av trafik trots att fordonet inte varit i rörelse vid skadetillfället, exempelvis om det varit olämpligt parkerat och härigenom orsakat en skada⁸⁰ eller om olja läckt från en del av själva fordonet under urlastning⁸¹. Enligt rättspraxis har det inte heller spelat någon roll var en skada inträffat så länge den uppkommit i följd av trafik.⁸²

Särskilda tolkningsproblem av begreppet ”i följd av trafik” kan uppkomma vid skador i samband med lastning och lossning av gods. I praxis har man ansett att skador som orsakats av själva fordonet, eller någon tillhörande del som används för permanent bruk och som är av betydelse för fordonets funktion som motorfordon, ska falla in under begreppet.⁸³ Skador som orsakats av

⁷⁷ Prop. 1975/76:15, s. 104-105.

⁷⁸ Strömbäck m.fl., s. 34.

⁷⁹ Ibid., s. 35 samt Radetzki, M., *Vad innebär uttrycket skada i följd av trafik vid tillämpning av skadeståndslagen?*, SvJT 2008 s. 384. Se även FFR 1943:260, SkfVN 1969:26 samt SkfVN 1958:77.

⁸⁰ NJA 1944 s 203.

⁸¹ SkfVN 1959:6 samt SkfVN 1971:104.

⁸² Strömbäck m.fl., s. 35.

⁸³ SkfVN 1974:8.

lasten utan att det råder något samband med fordonets funktion som motorfordon har däremot inte ansetts uppkomma i följd av trafik, i synnerhet om fordonet varit stillastående med avslagen motor då skadan inträffat.⁸⁴ Utgången har dock varit en annan i fall då en till motordrivet fordon kopplad anordning, som drivits av fordonets påslagna motor, vält last och härigenom orsakat skador.⁸⁵ Skador som orsakats genom utsläpp av fraktad olja har inte ansetts uppkommit i följd av trafik när skadan orsakats genom utomstående inverkan på avtappningsanordningar och liknande.⁸⁶ Bedömningen har varit densamma om ett oljeutsläpp berott på att ett motordrivet fordon parkerats i en kraftig lutning så att fordonets tankanordning öppnats och olja runnit ut.⁸⁷

Enligt 1 § st. 2 TSL tillämpas lagens regler även för annat fordon som kopplats till det motordrivna fordonet, exempelvis en släpvagn. Skada i följd av trafik har även ansetts föreligga om ett parkerat släpfordon kommit på drift och härigenom orsakat skada. Skadan bedöms då ha uppkommit i följd av trafik med det fordon som dragit släpfordonet.⁸⁸ Motsvarande regel gäller även om en släpvagn varit olämpligt parkerad och härigenom orsakat skada.⁸⁹

4.2.2 Miljöbalkens skadeståndsregler

Enligt 32 kap 1 samt 3 §§ MB ska skadestånd betalas för sådana sak- och rena förmögenhetsskador som en verksamhet på en fastighet genom en störning⁹⁰ har orsakat i sin omgivning. En skada enligt miljöbalkens skadeståndsregler beräknas på samma sätt som ett skadestånd enligt allmänna regler.

Med begreppet ”verksamhet på en fastighet” förstås i princip alla former av mark- eller vattenanvändning, oberoende av om de kan sägas ha skett på någon egentlig registerfastighet. För att kapitlet ska bli tillämpligt krävs inte att verksamheten har bestått i ett användande av själva mark- eller vattenområdet som sådant, utan kapitlet blir även tillämpligt vid ett anläggande eller användande av en byggnad eller anläggning på eller i marken.⁹¹

Kravet på att en skada ska ha orsakats av en verksamhet på en fastighet medför att en störning som härrör från exempelvis enskilda fordon på en allmän väg faller utanför lagens tillämpningsområde, eftersom rörliga störningskällor vanligen inte kan sägas höra till ett bestämt geografiskt område. För sådana skador ansvarar i huvudregel staten, som företräds av Vägverket i egenskap av väghållare, 5-6 §§ VägL. Vad som däremot torde omfattas av 32 kap MB: s tillämpningsområde är störningar till följd av ett systematiskt nyttjande av en viss vägsträcka,

⁸⁴ FFR 1961:291 samt SkfVN 1948:58.

⁸⁵ FFR 1960:369 samt FFR 1948:299.

⁸⁶ SkfVN 1947:72 samt SkfVN 1968:32.

⁸⁷ SkfVN 1963:30.

⁸⁸ SkfVN 1954:118 samt SkfVN 1957:33.

⁸⁹ SkfVN 1966:9.

⁹⁰ Vilka störningar som omfattas av 32 kap MB: s tillämpningsområde preciseras närmare i 32 kap 3 § MB. Här anges bland annat föroreningar av vattenområden, markföroreningar, luftföroreningar och buller.

⁹¹ Eriksson, A., *Några synpunkter med anknytning till tre begrepp i 32 kap. miljöbalken*, s. 378 ur *Essays on tort, insurance, law and society in honour of Bill W. Dufwa*, vol. 1, Tiberg, Hugo (ed.).

eftersom en varaktig eller frekvent upprepad användning skulle kunna tala för att transporterna utgör ett led i en verksamhet på en specifik fastighet.⁹²

För att reglerna om miljöskadestånd ska bli tillämpliga måste den skada som uppkommit ha drabbat omgivningen, det vill säga något utomstående intresse som inte är nära förknippat med den verksamhet som orsakat skadan.⁹³ Ett ytterligare krav är att skador som inte orsakats uppsåtligen eller genom vårdslöshet endast ersätts om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden, 32 kap 1 § st. 3.

Prövningen huruvida en störning skäligen bör tålas sker utifrån ett flertal olika faktorer där exempelvis skadan och störningens art, skadans storlek, vilken slags verksamhet som har gett upphov till skadan samt vem eller vilka som drabbats särskilt ska beaktas vid bedömningen. Enligt förarbetena kan prövningen av vad som skäligen bör tålas variera över tid i takt med att samhällets värderingar och normer ändras.⁹⁴ Som en yttersta gräns bör det dock aldrig tolereras att det uppkommer skador på människors hälsa eller att en inom ett område gällande miljö kvalitetsnorm överskrids, varför en sådan störning alltid torde berättiga till ersättning under förutsättning att en skada har uppkommit samt att övriga rekvisit i 32 kap MB är uppfyllda.⁹⁵

Ansvarig enligt kapitlet är den eller de som bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten i egenskap av fastighetsägare eller tomträttshavare. Samma skadeståndsskyldighet gäller för den som brukar fastigheten i sin näringsverksamhet eller i offentlig verksamhet, 32 kap 6 § MB. Skyldig att betala skadestånd är enligt 32 kap 7 § MB även den eller de som utan att vara fastighetsägare, tomträttshavare eller annan brukare av fastigheten i egen näringsverksamhet utför eller låter utföra arbete på fastigheten. Av 32 kap 8 § MB följer att ansvaret enligt miljöbalkens skadeståndsregler är solidariskt, men att den slutliga fördelningen skadevållarna emellan ska ske efter vad som är skäligt med avseende på grunden för skadeståndsansvaret, möjligheterna att förebygga skadan samt övriga omständigheter.

4.3 Miljöskadornas rättsliga kategorisering

Skadeståndets primära funktion är, som tidigare berörts, att försätta en skadelidande i samma ekonomiska situation som om någon skada aldrig inträffat. För att detta ska vara möjligt, och för att ett eventuellt skadestånd inte ska bli godtyckligt, måste en skada kunna uppskattas i ekonomiska termer. Gränsen mellan ekonomiska och ideella skador kan dock i vissa fall vara oklar varför kategoriseringen många gånger blir beroende av hur skadeanspråket framställs.⁹⁶ Problemet visar sig särskilt vid miljöskador, eftersom dessa inte alltid kan tillskrivas ett ekonomiskt värde.

⁹² Eriksson, A., *Några synpunkter med anknytning till tre begrepp i 32 kap. miljöbalken*, s. 379-380 ur *Essays on tort, insurance, law and society in honour of Bill W. Dufwa*, vol. 1, Tiberg, Hugo (ed.).

⁹³ Hellner & Radetzki, s. 331.

⁹⁴ Prop. 1985/86:83, s. 41-42.

⁹⁵ Bengtsson, *Miljöbalkens återverkningar*, s. 146-147.

⁹⁶ Hellner & Radetzki, s. 366- 368.

4.3.1 Närmare om utvecklingen av sakskadebegreppet på miljöområdet

Rätten till skadestånd förutsätter en ekonomisk förlust, något som på miljöområdet exempelvis visat sig genom att rättspraxis endast tillskrivet en skadelidande rätt till ersättning för ett olovligt dödande av ett djur om den förlust som uppkommit kan sägas ha bestått i ett förlorat jakt-, trofé-, avels- eller slaktvärde.⁹⁷ Genom det omdiskuterade ”järvfallet” från år 1995 tillerkändes dock staten skadestånd för dödandet av två fridlysta järvar till de kostnader som man haft för att bevara den hotade arten, det så kallade naturvårdsvärdet/rekreativsvärdet, trots att arten som sådan inte kunnat värderas utifrån ekonomiska termer.⁹⁸ Eftersom rättsfallet berörde en skada i gråzonen för vad som ska anses utgöra en ekonomisk respektive en ideell skada kan domslutet sägas ha öppnat upp för ett vidare sakskadebegrepp. I litteraturen har rättsfallet kommit att tolkas som ett införande av en ekologisk skadeståndsrätt, där ersättning även kan utgå för ideella skador av särskild karaktär, då staten inte kunnat ha någon äganderätt till de dödade djuren.⁹⁹

Trots att ”järvfallet” förutspåddes få en revolutionerande inverkan på rättsutvecklingen bör det betonas att domen ännu inte haft någon reell betydelse. Det kan dock inte uteslutas att den framledes kan komma att återopas vid ekologiska skador som inte omfattas av 10 kap MB.¹⁰⁰ En risk blir då att ett utdömt skadestånd inte behöver gå till att kompensera för de miljövärden som gått förlorade, eftersom en skadelidande enligt de civilrättsliga reglerna själv kan förfoga över det utdömda beloppet.¹⁰¹

4.3.2 Gränsen mellan sakskador och rena förmögenhetsskador

När det gäller rena förmögenhetsskador har det på senare år skett en uppluckring av kravet på att en skada måste vara av strikt ekonomisk natur. Ett steg i denna riktning togs i slutet på 80-talet genom en dom i Högsta domstolen, där det fastslogs att även psykiska och estetiska störningar som orsakat en förmögenhetsförlust är att betrakta som ersättningsgilla skador, men med förebehåll att toleransgränsen vid subjektiva skador ska sättas högre än vid fysiska skador.¹⁰² Först genom Högsta domstolens dom i rättsfallet ”Arlandabanan” har det blivit möjligt att få ersättning för ett minskat boendevärde vid ett antal olika störningar i form av damm, buller och byggtrafik, som sammantaget lett till att en fastighet inte har kunnat utnyttjas i sin fulla omfattning.¹⁰³

Trots att det i rättspraxis utarbetats riktlinjer för vad som ska falla under sakskadebegreppet, kan det i praktiken vara svårt att skilja mellan sakskador och rena förmögenhetsskador. Så kan vara fallet vid störningar som påverkar levnadsförhållandena på en fastighet vid en tillämpning av 32

⁹⁷ NJA 1980 s 497.

⁹⁸ NJA 1995 s 249.

⁹⁹ Kleineman, J., *Ideell skada eller förmögenhetsförlust – nytt synsätt under framväxt?*, JT 1995/96, häfte 1, s. 106-109.

¹⁰⁰ Se kapitel 4.3.3.

¹⁰¹ Sandvik, B., *Miljöskadestånd – några utvecklingstrender i miljöskaderätten*, JT 1996/97, häfte 2, s. 404.

¹⁰² NJA 1988 s 376.

¹⁰³ NJA 2000 s 737.

kap MB. I den juridiska doktrinen har framförts att kategoriseringen i dessa fall bör göras utifrån hur stark intensiteten av olägenheten har varit för den skadelidande, där en större ekonomisk förlust bör betraktas som en sakskada och en mindre som en ren förmögenhetsskada. Exempelvis kan den förlust som uppstått till följd av att en fastighet avsedd för bebyggelse förlorat i värde betraktas som en ren förmögenhetsskada om marken vid skadetillfället har haft en ringa eller ingen avkastning, medan en förlust som drabbat en fastighet vilken genererat en större avkastning kan anses som en sakskada. Oavsett kategorisering har det dock framhållits att ersättning ändå bör utgå, eftersom det annars skulle ske en inskränkning i förhållande till äldre rätt.¹⁰⁴

Även gränsdragningsproblematiken mellan sakskador och rena förmögenhetsskador när det gäller skador som inte omfattas av 32 kap MB har varit uppe i en dom från Högsta domstolen. I målet yrkade Vägverket ersättning för de kostnader som myndigheten haft för att låta en entreprenör utföra en sanering av drivmedel som runnit ut på vägbanan efter en trafikolycka. Från det allmännas sida menade man att den uppkomna skadan varit att betrakta som en sakskada, varför den skulle vara ersättningsgill enligt trafikskadelagen. Trots att det inte hade uppkommit någon fysisk skada på vägbanan ansåg Högsta domstolen att även de insatser som skulle krävas för att återställa vägen skulle vara av betydelse för sakskadebedömningen. Efter att domstolen konstaterat att ett utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter kan leda till att mark förorenas på ett sådant sätt att föroreningen kan utgöra en sakskada, menade man att inte varje utsläpp per automatik kan betraktas som en sådan, utan att det krävs att utsläppet är av en sådan omfattning att det har gett upphov till men. Detsamma ansåg domstolen vara fallet om ett utsläpp inte varit begränsat men dock har kunnat undanröjas genom obetydliga åtgärder.¹⁰⁵ För att sammanfatta rättsläget kan sägas att en sakskada kan vara för handen trots att det inte uppkommit någon skada på ett fysiskt föremål. Däremot finns ett krav på att det för den skadelidande måste ha uppkommit någon form av men, i annat fall föreligger varken en sak- eller ren förmögenhetsskada. I händelse av men måste detta, för att anses som en sakskada, vara så omfattande att det inte kan undanröjas genom obetydliga åtgärder, eftersom skadan annars blir att betrakta som en ren förmögenhetsskada.

4.3.3 Gränsen mellan sakskador och allvarliga miljöskador respektive föroreningskador

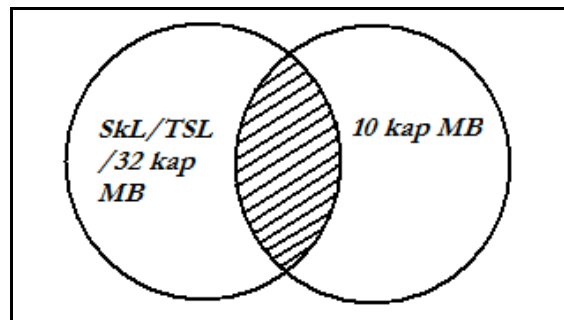
Gränsdragningen mellan civilrättsliga och förvaltningsrättsliga regler är viktig, inte minst eftersom ersättning för en sakskada enligt 5 kap 7 § SkL, till skillnad från avhjälpandeansvarsreglerna, endast utgår för sakens värde eller för reparationskostnaden och efterföljande bestående värdeminskning. En annan viktig skillnad är att de skadeståndsrättsliga reglerna endast undantagsvis medger att reparationskostnader uppgår till ett högre belopp än själva värdeminskningen, vilket utgör ett stort problem vid miljöskador då det huvudsakligen är icke-ekonomiska värden som går förlorade.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Hellner & Radetzki, s. 335-337.

¹⁰⁵ NJA 2004 s 566.

¹⁰⁶ NJA 2001 s 65 I och II.

En allmän skadeståndsrättslig princip är att ersättning för en skada som faller in under flera lagars tillämpningsområden endast kan utgå enligt ett utav regelverken. Av denna anledning är det för en skadelidande inte möjligt att exempelvis utkräva ersättning för en sakskada enligt såväl skadeståndslagen som trafikskadelagen. Inte heller kan en skadevållare hållas ansvarig för den del av en skada som faller in under både skadeståndslagen eller dess speciallagstiftning och miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler. Ett exempel där ett dylikt regelkonkurrensproblem kan aktualiseras är om en viss del av ett markutsläpp både uppfyller det civilrättsliga sakskadekriteriet och de rekvisit som krävs för att en skada ska vara för handen enligt någon av miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler. Vilka regler som har företräde inom det konkurrerande området måste uttolkas utifrån lagstiftningen. Trots vad som nu sagts torde det i de flesta fall vara möjligt för en skadelidande att utkräva kompensation för den del av en skada som inte omfattas av det primärt tillämpliga regelverkets skyddsområde. Problemet kan illustreras med följande bild, där det streckade området visar på de båda regelverkens överlappning.



Det står dock inte alltid klart vilka regler som har företräde vid skador som faller in under det konkurrerande området. I händelse av att miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler i samband med föroreningskakador står i konflikt med de civilrättsliga skadeståndsreglerna i 32 kap MB föreskriver förarbetena att en skada i första hand ska kompenseras enligt de förra reglerna.¹⁰⁷ Hur miljöbalkens regler om avhjälpande för föroreningskakador är tänkta att förhålla sig till de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna i skadeståndslagen samt trafikskadelagen står däremot inte klart.

Beträffande miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler för allvarliga miljöskador har dessa genom miljöansvarsdirektivets krav på företräde givits prioritet i en konkurrenssituation med samtliga civilrättsliga ersättningsalternativ.¹⁰⁸ En rättslig oklarhet är dock huruvida införandet av ansvarsreglerna kan sägas ha medfört att den tidigare praxis som Högsta domstolen öppnat upp för genom avgörandet NJA 1995 s. 249, genom att tillkännage att även ekologiska skador ska kunna ersättas på civilrättslig grund, inte längre ska anses möjlig för det allmänna att åberopa. Inom den juridiska doktrinen finns åsikter som menar att direktivets krav på företräde innebär att

¹⁰⁷ Prop. 1985/86:83, s. 40.

¹⁰⁸ SOU 2006:39, s. 202-204.

den i rättspraxis utvecklade restmöjligheten för det allmänna att kräva ersättning enligt skadeståndslagens allmänna regler försvinner. Av denna anledning anser man att det finns en risk för att vissa skador kan komma att ”falla mellan stolarna” eftersom de vare sig omfattas av de offentlighetsrättsliga eller de civilrättsliga reglerna, något som skulle försvaga skyddet för den biologiska mångfalden och därmed motverka syftet med lagstiftningen.¹⁰⁹

¹⁰⁹ *Yttrande över Miljöansvarsutredningens delbetänkande Ett utvidgat miljöansvar (SOU 2006:39)*, Jan Darpö, 2006.

5. Riskhanteringsåtgärder

5.1 Inledning

Beroende på hur ett företag betraktar risken för eventuella miljöskador kan man välja att vidta olika riskhanteringsåtgärder. Vissa risker kan relativt enkelt minimeras med exempelvis utbildning och fördjupade kunskaper, förnyad teknik och regelbunden service. Andra kan vara praktiskt taget omöjliga att helt undvika, vilket gör att det kan vara av stor vikt för olika aktörer att redan på förhand överväga om det finns ett behov av ytterligare riskhanteringsåtgärder. Vid mindre och eventuellt regelbundna skador kan kanske det mest ekonomiska handlingsalternativet vara att avsätta en ekonomisk reserv, eftersom det oftast är mindre förmånligt att nyttja en försäkring om skadebeloppet ligger runt självrisknivån. Däremot är försäkringslösningar vanligen mer ändamålsenliga vid större och oväntade förluster.¹¹⁰ Med hänsyn till att miljöskador som uppkommer till följd av vägtransporter i de flesta fall torde vara av det senare slaget kommer primärt försäkringslösningen som riskhanteringsåtgärd att belysas närmare. En annan åtgärd som särskilt kommer att redogöras för är möjligheten att inom vägtransportområdet avtala om vem eller vilka som ska bära det slutliga ansvaret för tänkbara miljöskador.

5.2 Avtalsreglering

Ett förhållande som komplicerar ansvaret vid miljöskador till följd av vägtransporter är att fler än en aktör kan tänkas bli ansvarig för en uppkommen skada. Eftersom skadeståndslagen enligt 1 kap 1 § SkL är dispositiv, är det möjligt att upprätta avtal olika aktörer emellan om vem som ska bära det slutliga kostnadsansvaret. Härigenom kan det bli enklare för en enskild aktör att förutse ekonomiska konsekvenser av ett visst händelseförlopp. Det bör dock betonas att ett avtal som reglerar ansvaret mellan avtalsparterna, inte är giltigt i förhållandet till en utomstående skadelidande.

5.3 Försäkringar

5.3.1 Försäkringsavtalets grundläggande begränsningar

Försäkringarnas betydelse för ersättningsystemets fungerande framträder endast sporadiskt i skadeståndslagens regler, men har i realiteten en stor betydelse för upprätthållandet av skadeståndsrättens funktioner. Genom ett försäkringsavtal åtar sig en försäkringsgivare, att mot en angiven premie samt på föreskrivna villkor, stå risken för vissa preciserade skador eller ersättningsanspråk. Efter att ett avtal väl ingåtts gäller skyddet sedan under hela försäkringsperioden, eller tills avtalet sägs upp, till förmån för såväl försäkringstagaren som för den som i övrigt är att betrakta som försäkrad, 4 § försäkringsavtalslagen (2005:104), FAL. Till

¹¹⁰ Bengtsson, B., *Försäkringsrätt – några huvudlinjer*, s. 22-23 samt Hellner & Radetzki, s. 42.

kategorin försäkrade hör exempelvis anställda men däremot inte självständiga uppdragstagare, om inte detta särskilt har avtalats.¹¹¹

Ett fungerande försäkringsinstitut förutsätter att det skydd som försäkringstagarna tillsammans erhåller motsvarar summan av samtliga de premier som försäkringsgivaren inbringat. För att så ska vara fallet är det nödvändigt att endast sådana skador som på förhand angivits i försäkringsvillkoren ersätts. En annan lösning riskerar att leda till ökade kostnader för försäkringsgivaren, vilket på sikt kan drabba hela försäkringskollektivet i form av höjda premiekostnader. En lösning där skador som egentligen inte omfattas av försäkringen likväl ersätts kan även tänkas medföra negativa effekter ur preventionssynpunkt, eftersom en alltför generös ersättning knappast manar till försiktighet. Preventionshänsyn gör sig gällande i en rad olika villkorsbestämmelser som försäkringstagaren, och i de flesta fall övriga försäkrade, har att iaktta för att ersättning ska kunna utgå.¹¹² Exempelvis måste ålagda säkerhetsföreskrifter enligt 8 kap 12 § FAL följas, samtidigt som den försäkrade inte heller får ha framkallat försäkringsfallet uppsåtligt eller av grov vårdslöshet, vilket följer av 8 kap 11-12 §§ FAL. Mot bakgrund av dessa allmänna begränsningar kommer i det följande att redogöras för ett urval av befintliga försäkringar som kan vara av intresse vid olika miljöskadesituationer.

5.3.2 Befintliga försäkringslösningar som täcker ansvaret för miljöskador

Vid flertalet miljöskador som inträffar när ett skadevällande fordon är i rörelse ger den obligatoriska trafikförsäkring ett relativt gott skydd. Däremot finns en rad skadesituationer där det kan vara svårt att förutse om den uppkomna skadan kommer att ersättas genom trafikskadeersättningen, inte minst vid skador som uppkommer i samband med lastning eller lossning av gods. Ett annat problem är att det är osäkert hur en situation ska hanteras där en och samma skada både kan sägas utgöra en sakskada enligt trafikskadelagen och en föroreningskada alternativt en allvarlig miljöskada enligt 10 kap MB. Som redogjorts för torde anspråk enligt de senare reglerna ha företräde, vilket gör att kostnaderna kan riskera att bli mycket höga för en skadevällare som inte kan nyttja trafikförsäkringen. I fall där trafikskadelagens försäkringsskydd är obefintligt eller osäkert finns förmodligen ett behov för en potentiell skadevällare att teckna ytterligare försäkringar. Det viktigaste komplementet till trafikförsäkringen torde då vara den av skadevällaren tecknade ansvarsförsäkringen.

En ansvarsförsäkrings skyddsomfattning kan variera beroende på vilka försäkringsvillkor som försäkringsgivare väljer att tillhandahålla. Exempelvis ger If: s allmänna ansvarsförsäkring ett kompletterande skydd mot anspråk till följd av sådana saksador som inte inträffat i följd av trafik samtidigt som försäkringen även omfattar skadeståndsanspråk till följd av rena förmögenhetsskador. Sak- eller rena förmögenhetsskador enligt 32 kap MB omfattas även dessa av den ordinära ansvarsförsäkringen, men endast om de inträffat plötsligt och oförutsett genom att ett fel tillfälligt har begåtts vid användning av eller arbete på en byggnad, anläggning eller

¹¹¹ Johansson, S. O., *Marine and other types of transport insurance. A brief introduction to the Swedish regulations and conditions*, s. 22-23.

¹¹² Bengtsson, *Försäkringsrätt – några huvudlinjer*, s. 24-27.

anordning. Alternativt måste en sådan miljöskada ha berott på ett fel som uppkommit plötsligt och oförutsett på en byggnad, anläggning eller anordning.¹¹³ Ett annat exempel är Trygg-Hansas allmänna ansvarsförsäkring som, med undantag för vissa rena förmögenhetsskador, enbart täcker risken för sakskador. Till skillnad från If: s ansvarsförsäkring har det dock ingen betydelse hur skadan uppkommit under förutsättning att det föreligger en skadeståndsskyldighet enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Eftersom rena förmögenhetsskador som regel inte omfattas av den ordinära ansvarsförsäkringen finns dock en möjlighet att teckna en särskild tilläggförsäkring för att inkludera anspråk till följd av sådana skador.¹¹⁴

Utöver de allmänna förbehåll som ställs upp när det gäller ansvarsförsäkringarnas omfattning samt de krav som enligt lag och enskilda försäkringsavtal ställs på försäkringstagarens handlande, är det även vanligt att det i de enskilda avtalen görs andra former av beloppsbegränsningar. Som ett belysande exempel kan nämnas Trygg-Hansas ansvarsförsäkring som i normalfallet, det vill säga om premien inte höjts till följd av tidigare inträffade skadehändelser eller ökade premiekostnader, föreskriver en lägsta självrisk på 20 % av basbeloppet¹¹⁵ vid företagsförsäkringar samt uppställer ett högsta ersättningsbelopp som i normalfallet ligger på 10 miljoner kronor per skadetillfälle.¹¹⁶

För miljöskador som har uppkommit genom störning till följd av en verksamhet på en fastighet i enlighet 32 kap MB ges i de flesta fall ett visst skydd genom den ordinära ansvarsförsäkringen, något som framgår av de försäkringsvillkor som här har fått utgöra belysande exempel. För företag som däremot har ett behov av ett mer omfattande försäkringsskydd är det vanligen möjligt att teckna särskilda miljöansvarsförsäkringar, vilka kan vara av varierande omfattning. Exempelvis täcker If: s försäkring risken för anspråk till följd av såväl sakskador som rena förmögenhetsskador, samtidigt som skadorna inte måste ha uppkommit genom en plötslig och oförutsedd händelse.¹¹⁷ Trygg-Hansas försäkring kan i denna del ses som ett komplement till försäkringsbolagets ordinära ansvarsförsäkring.¹¹⁸

På senare tid har inom försäkringsbranschen pågått ett arbete med att utveckla en ny försäkringsprodukt som främst täcker ansvarsanspråk till följd av allvarliga miljöskador enligt 10 kap MB.¹¹⁹ För vissa försäkringsbolag är den nya försäkringsprodukten även tänkt att omfatta föroreningsskador enligt miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler, eftersom man tidigare inte har tillhandahållit någon produkt som täcker sådana anspråk.¹²⁰

¹¹³ E-postkorrespondens med Maria Persson, underwriterchef för ansvarsskadeavdelningen, If Skadeförsäkringar AB, 2008-11-04.

¹¹⁴ Telefonintervju med Magnus Wickström, ansvarsskadespecialist, Trygg-Hansa Försäkrings AB, 2008-11-21.

¹¹⁵ 20 % av basbeloppet motsvarar cirka 8000 kronor.

¹¹⁶ Telefonintervju med Magnus Wickström, Trygg-Hansa Försäkrings AB, 2008-11-21.

¹¹⁷ E-postkorrespondens med Maria Persson, If Skadeförsäkringar AB, 2008-11-04.

¹¹⁸ Telefonintervju med Magnus Wickström, Trygg-Hansa Försäkrings AB, 2008-11-21.

¹¹⁹ E-postkorrespondens med Maria Persson, If Skadeförsäkringar AB, 2008-11-04.

¹²⁰ Telefonintervju med Nina Kriegl, skadereglerare med inriktning på ansvarsskador, Trygg-Hansa Försäkrings AB, 2008-11-21.

6. Risker och riskhanteringsåtgärder inom Göteborgs ytterhamnsområde

6.1 Inblick i transportverksamheten

Majoriteten av de transporter av farligt gods som sker till och från Göteborgs ytterhamnsområde ombesörjs av utomstående transportörer, vanligen anlidade av någon av områdets verksamhetsutövare eller en fristående, svensk eller utländsk, beställare.¹²¹ En del av de åkerier som är verksamma inom området kör på uppdrag av utomstående speditörer, andra utför transporttjänsterna helt i egen regi. Det är också vanligt att stora speditörsföretag, parallellt med att de anlitar utomstående aktörer, även har egna åkerier.¹²² I de fall då ett åkeri transporterar farligt gods för ett speditörsföretags räkning ägs vanligtvis själva fordonet av åkeriet medan trailern tillhör speditörsfirman.¹²³

Transporter av farligt gods till och från ytterhamnsområdet sker på olika sätt beroende på vilken färdväg som anses vara den mest lämpliga. Majoriteten av containergodset transporteras via åkeriernas eller speditörernas terminaler för omlastning, medan en mindre del går till och från hamnområdet utan mellanhänder.¹²⁴ Inom hamnområdet lastas och lossas containergodset i hamnens egen regi med hjälp av så kallade grensletruckar.

Det komplexa transportsystemet till och från ytterhamnsområdet kan resultera i att det vid en eventuell miljöskada finns risk för att ersättningskrav kan komma att riktas mot en och/eller flera aktörer. I det följande redogörs för de skadeanspråk som enligt lag kan komma att aktualiseras vid några tänkbara situationer samt hur olika aktörer i praktiken förhåller sig till dessa risker.

6.2 Långsiktiga negativa miljöeffekter

6.2.1 Försämrade luftkvalitet

Förorenad luft kan i sig aldrig utgöra en sakskada eller ren förmögenhetsskada, eftersom luft varken har något ekonomiskt värde eller kan sägas tillhöra någon specifik ägare. Däremot kan miljöskador som uppkommer till följd av dålig luftkvalitet mycket väl utgöra ersättningsgilla saksador, alternativt rena förmögenhetsskador. Den skada som uppstår behöver dessutom inte innebära en direkt fysisk skada eftersom skador i form av exempelvis ett minskat boendevärde har kommit att betraktas som ersättningsgilla enligt rättspraxis. Trots att det kan föreligga en rätt till skadestånd för en uppkommen skada kan det i praktiken ändå vara svårt för en skadelidande

¹²¹ Intervju med Katrin Kajrud, säkerhetschef, Göteborgs Hamn AB, 2008-11-26 samt http://www.preem.se/templates/page_823.aspx?newspageid=2063, 2008-10-29.

¹²² Telefonintervju med Olle Bernstam, kvalitets- och miljöansvarig, DHL Sverige AB, 2008-12-17 samt telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, riskmanager, Schenker AB, 2009-01-20.

¹²³ Telefonintervju med Olle Bernstam, DHL Sverige AB, 2008-12-17.

¹²⁴ Ibid.

att få rätt till ersättning enligt skadeståndslagens regler. I vissa fall består svårigheten i att bevisa att det finns ett orsakssamband mellan den uppkomna skadan och skadevällarens verksamhet. I andra fall består problemet i att visa på att det har förelegat uppsåt eller oaktsamhet till den skadeståndsgrundande handlingen eller att denna, vid rena förmögenhetsskador, har varit brottslig.

En risk för de aktörer som handhar vägtransporter av farligt gods kan vara att en skadelidande som drabbats av en skada till följd av försämrad luftkvalitet åberopar reglerna i 32 kap MB. Enligt 32 kap 3 § p. 4 uppställs nämligen luftföroreningar som en ersättningsgill störning och med detta begrepp ska i princip förstås varje negativ förändring av luftens innehåll, oavsett om det rör sig om partiklar, gaser eller andra besvärande men ofarliga störningar.¹²⁵ För att reglerna ska bli tillämpliga krävs härutöver även att övriga förutsättningar för skadestånd enligt 32 kap 1 § är för handen. Som ett första krav kan uppställas att det till följd av luftföroreningen måste ha uppkommit en sak- eller ren förmögenhetsskada. I denna del kan kategoriseringen vålla problem, eftersom gränssnittet mellan de båda skadetyperna är allt annat än klar. Det bör dock här poängteras att kategorisering i praktiken ändå har en viss betydelse vid tillämpningen av 32 kap MB, eftersom sakskador ersätts fullt ut medan rena förmögenhetsskador bara ersätts om de är av någon betydelse, 32 kap 1 § st. 2 MB. Härutöver krävs det även att skadan ska ha orsakats av en verksamhet på en fastighet samt drabbat omgivningen, vilket gör att kapitlet utesluter samtliga de skador som uppkommer till följd av trafik på allmänna vägar. Slutligen krävs även, om skadan inte orsakats uppsåtligt eller genom oaktsamhet, att störningen inte skäligen bör tålas med hänsyn till att förhållandena är orts- eller allmänvanliga. Även om syftet med orts- eller allmänvanlighetskriteriet, sett utifrån miljöbalkens mål om en hållbar utveckling och de allmänna hänsynsreglerna, inte är att en verksamhetsutövare ska kunna hänvisa till en redan dålig luftkvalitet på orten för att på så vis komma undan ersättningsanspråk enligt 32 kap MB, har de befintliga förhållandena på orten i praktiken kommit att påverka den skälighetsbedömning som görs. Härigenom måste en skadelidande som är bosatt i närheten av exempelvis ett industriområde helt enkelt tåla en högre grad av störning än någon som bor i en tidigare oexploaterad miljö. Eftersom skälighetsbedömningen varierar över tid och med hänsyn till de specifika förhållandena på orten är det dock svårt att dra någon gräns för när en skadelidandes talan kan vinna bifall. Det kan dock sägas att den yttersta gränsen för vilka luftföroreningar som kan accepteras avgörs av antagna miljö kvalitetsnormer enligt förordningen (2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, vari antagits gränsvärden för ett flertal olika slags luftföroreningar, exempelvis svaveldioxid, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar.¹²⁶ Av denna anledning torde en permanent eller tillfälligt överskriden miljö kvalitetsnorm alltid berättiga den skadelidande till ersättning om det föreligger ett orsakssamband mellan den uppkomna skadan och överträddandet. Givetvis måste i en sådan situation även övriga förutsättningar enligt 32 kap

¹²⁵ Prop. 1985/86:83, s. 44.

¹²⁶ Skyldigheten att anta miljö kvalitetsnormer för luft följer av EG: s ramdirektiv om luftkvalitet (96/62/EG) samt de därtill följande dotterdirektiven; rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften, EGT L 163/41, europaparlamentets och rådets direktiv 2000/69/EG av den 16 november 2000 om gränsvärden för bensen och koloxid i luften, europaparlamentets och rådets direktiv 2002/3/EG av den 12 februari 2002 om ozon i luften samt europaparlamentets och rådets direktiv 2004/107/EG av den 15 december 2004 om arsenik, kadmium, kvicksilver, nickel och polycykliska aromatiska kolväten i luften.

MB vara för handen. Dessa civilrättsliga regler kan åberopas av såväl privatpersoner som det allmänna när en skada har uppkommit.

Om luftföroreningarna dessutom har gett upphov till skador på mark, vatten eller andra miljövärden är det dessutom tänkbart att reglerna om föroreningsskador och allvarliga miljöskador i 10 kap MB skulle kunna åberopas av det allmänna. En förutsättning är dock att samtliga rekvisit är uppfyllda, samtidigt som det måste stå klart att ett eller några företags verksamheter eller åtgärder kan härledas till den uppkomna skadan. En störning som ger upphov till en skada enligt avhjälpandeansvarsreglerna behöver inte kunna hänföras till en särskild verksamhet på en fastighet, utan reglerna gäller för samtliga som bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd. Inte heller måste skadan kunna karaktäriseras som en sak- eller ren förmögenhetsskada, utan reglerna syftar istället till att kompensera för de ekologiska skador som kan tänkas uppkomma. Vid en situation då en skada har, eller kan argumenteras för att ha, ett ekonomiskt värde och skadan således kan ersättas enligt både de civilrättsliga och de förvaltningsrättsliga reglerna förespråkar förarbetena en tillämpning av de senare. Som ovan framhållits är det dock oklart i vilken mån tillkomsten av de förvaltningsrättsliga reglerna om allvarliga miljöskador kan sägas ha exkluderat en tillämpning av skadeståndslagen och dess speciallagstiftning.

För att sammanfatta betydelsen av reglerna i 32 kap MB för de aktörer som bedriver sin verksamhet i Göteborgs ytterhamnsområde, kan sägas att det finns en viss risk för att de som bor eller vistas inom eller i anslutning till området kan rikta ett skadeståndsanspråk i händelse av att det uppkommer en skada till följd av dålig luftkvalitet. Däremot talar den bedömning som gjorts i rättspraxis för att det krävs en högre grad av störning i ett hårt exploaterat område än i ett tidigare oexploaterat sådant. Den största risken för skadeståndsanspråk torde snarare bestå i att luftkvaliteten av någon anledning, exempelvis till följd av en framtida transportexpansion, under- eller överskrider de miljö kvalitetsnormer som är gällande för området.

Trots att det inom Göteborgs ytterhamnsområde finns särskilt känsliga miljöer, exempelvis Rya skogs naturreservat och Torsvikens Natura 2000-område, är det dock inte särskilt troligt att reglerna om ansvar för allvarliga miljöskador kommer att aktualiseras till följd av en dålig luftkvalitet, eftersom det i avhjälpandeansvarsreglerna ställs ett till synes högt krav genom formuleringen ”betydande”. Det bör dock i detta sammanhang betonas att det är osäkert vad som är den egentliga innebörden av miljöansvarsdirektivet, eftersom det ännu inte har hunnit bildas någon rättspraxis.

När det gäller anspråk för föroreningsskador torde rekvisiten för att en skada ska anses föreligga vara lägre, något som gör ett sådant anspråk mer troligt. Eftersom miljö kvalitetsnormer på förhand är uppställda efter säkerhetsmarginaler för vad miljön faktiskt tål är det dock sannolikt att dessa ska ha överträts under en längre tid för att miljön ska ha en så dålig status att det föreligger en föroreningsskada. Innan det allmänna tillståndet i området har hunnit bli så dåligt talar mycket för att myndigheterna bör ha uppmärksammat problemet och hunnit upprätta ett särskilt åtgärdsprogram i enlighet med 5 kap 4 § MB.

6.2.2 Buller

Vad som sagts om miljöskador till följd av dålig luftkvalitet gäller i princip även vid den bullerproblematik som vägtransporter kan ge upphov till, eftersom buller utgör en ersättningsgill störning enligt 32 kap 3 § MB.¹²⁷ Vid en tillämpning av 32 kap MB torde det dessutom finnas större möjligheter för en skadelidande att kunna hänföra en viss bullerstörning till en enskild verksamhet, i jämförelse med luftföroreningar sprids över större geografiska områden. Så kan exempelvis vara fallet om ett enskilt transportföretag vid upprepade tillfällen uppehåller sig på en viss plats och här inte iakttar de särskilda föreskrifter eller regler som påbjuds.

En viktig skillnad mellan skador till följd av luftförorening respektive buller när det gäller reglerna i 10 kap MB är att det vid bullerrelaterade skador enbart kan bli aktuellt att utkräva ett ansvar enligt avhjälpandeansvarsregeln i 10 kap 1 § st. 2 p. 3c MB, vari det stadgas att en verksamhetsutövare ansvarar för sådana bullerstörningar som i betydande omfattning har skadat eller försvårat bevarandet av en särskilt skyddad art eller dess livsmiljö. Ett sådant anspråk gäller enligt förarbetena primärt före det allmännas möjlighet att rikta ett anspråk enligt de skadeståndsrättsliga reglerna. Den största svårigheten för det allmänna är i detta sammanhang att påvisa att en eller flera enskilda aktörer har orsakat skadan, eftersom förekomsten av buller inom området generellt är omfattande. Däremot finns ingen lagregel som begränsar antalet ansvariga enligt kapitlet, varför fler än ett företag kan tänkas ställas till svars för en och samma skada.

6.3 Omedelbara skaderisker

6.3.1 Singelolyckor

En av de vanligast förekommande olycksslagen i samband med trafik är singelolyckor som i princip kan uppkomma var som helst. I de fall då ett fordon orsakat en miljöskada som drabbat ett enskilt eller allmänt intresse är ansvaret strikt och ersättning ska då utgå från trafikförsäkringen, 11 § TSL. En grundläggande förutsättning är dock att skadan kan betraktas som en sakskada enligt 8 § TSL, eftersom rena förmögenhetsskador inte ersätts av trafikförsäkringen. Ett ytterligare krav är att fordonet ska ha befunnit sig i trafik vid skadetillfället, vilket däremot inte torde vålla några större tolkningssvårigheter i det fall det rör sig om en trafikolycka med fordon i rörelse. Parallellt med trafikskadelagens regler kan en skadelidande dessutom välja att rikta ett sakskaanspråk enligt skadeståndslagen. En sådan lösning torde dock endast undantagsvis bli aktuell eftersom trafikskadelagen mestadels är mer förmånlig att åberopa.

En skada som klassificerats som en sakskada kan på samma gång även utgöra en föroreningsskada och/eller en allvarlig miljöskada, som genererar ett ansvar gentemot det

¹²⁷ Miljökvalitetsnormer för buller återfinns i förordningen (2004:675) om omgivningsbuller, som tillkommit genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

allmänna enligt miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler. Beträffande föroreningssskador ska miljöbalkens regler uttryckligen tillämpas primärt vid en konkurrenssituation med skadeståndsreglerna i 32 kap MB. Däremot är det osäkert hur reglerna om ansvar för föroreningssskador förhåller sig till andra civilrättsliga regler, såsom trafikskadelagens ansvarsregler. I fråga om allvarliga miljöskador nämns uttryckligen att dessa regler varit tänkta att tillämpas primärt vid en konkurrenssituation. Däremot råder dock en än större osäkerhet huruvida dessa regler utesluter en tillämpning av de skadeståndsrettsliga reglerna eller inte. Dessutom är det även tänkbart att en skada som uppkommer kan tänkas falla in under båda avhjälpandeansvarsreglerna. I en dylik situation gäller den mest omfattande av de båda ansvarsreglerna, vilket gör att en skadevällare vid en potentiell skada även på denna punkt kan räkna med ett omfattande ansvar. Sammanfattningsvis kan sägas att det är osäkert vilket ansvar som kan komma att utkrävas i en situation där såväl de civilrättsliga som de förvaltningsrättsliga ansvarsreglerna kan bli tillämpliga för en och samma skada. För att gardera verksamheten från oväntade anspråk bör man räkna med att den mest långtgående ansvarsregeln kan komma att åberopas.

En annan tänkbar variant är att den uppkomna skadan inte är att betrakta som en sakskada enligt trafikskadelagens regler men väl som en föroreningssskada och/eller en allvarlig miljöskada. I detta sammanhang är det redan på förhand givet att kostnaderna kan uppgå till betydande belopp, eftersom ett nyttjande av trafikförsäkringen är uteslutet. Hur omfattande ansvaret blir beror dock på vilken av de båda avhjälpandeansvarsreglerna som tillämpas.

Rena förmögenhetsskador, exempelvis markutsläpp som kan åtgärdas genom obetydliga åtgärder, omfattas som nämnts inte av trafikförsäkringen. För rätten till ersättning för sådana skador krävs som huvudregel att skadan har orsakats genom ett brott, där den straffbara handlingen syftar till att skydda den skadelidandes intresse. Även om det inte uttryckligen framgår vilket eller vilka intressen som trafiklagstiftningen syftar till att skydda, torde den dock ha tillkommit för att förebygga skador på person och egendom. Av denna anledning bör det vara möjligt för en enskild eller det allmänna att begära ersättning för skador till följd av ett straffbart handlande.

Sammanfattningsvis kan sägas att det finns en överhängande risk för att en singelolycka någon gång kan komma att inträffa i Göteborgs ytterhamnsområde. Vid miljöskador som drabbar enskilda består risken främst i anspråk till följd av en uppkommen sakskada, alternativt en ren förmögenhetsskada. Saksador täcks av trafikförsäkringen, medan rena förmögenhetsskador kräver kompletterande försäkringslösningar. Beträffande anspråk från det allmänna kan sådana bli mer omfattande, eftersom miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler i de flesta fall gäller primärt före trafikskadelagens regler. Om såväl reglerna om föroreningssskador som allvarliga miljöskador blir tillämpliga på samma gång gäller dessutom den mest långtgående ansvarsregeln, vilket i de flesta fall sannolikt är reglerna om allvarliga miljöskador.

6.3.2 Kollision mellan två trafikförsäkringspliktiga motordrivna fordon i trafik

En risk som gäller inom hela Göteborgs ytterhamnsområde är att ett trafikförsäkringspliktigt fordon som transporterar farligt gods under färd kan kollidera med ett annat trafikförsäkringspliktigt fordon som befinner sig i trafik. Särskilt stor är risken på tungt trafikerade vägsträckor såsom utmed Oljevägen i närheten av de stora raffinaderierna, Lundbyleden samt vid förbindelsen Älvsborgsbron över Göta Älv.

I händelse av en kollision mellan två trafikförsäkringspliktiga fordon är ansvaret för saksador, liksom vid singelolyckor, strikt, 11 § TSL. I förhållande till den skadelidande blir ansvaret solidariskt enligt 13 § TSL, även om en slutlig ansvarsfördelning sedan sker genom att trafikförsäkringsgivare utövar sin regressrätt gentemot det vållande fordonets trafikförsäkring. Huvudregeln i den interna uppgörelsen är att det görs en hälftindelning av ansvaret om ingen kan anses ha varit vållande. Om något utav fordonen har orsakat skadan uppsåtligen eller genom oaktsamhet ansvarar detta fordon. Kan vållande däremot sägas ligga båda sidor till last får den slutliga ansvarsfördelningen ske efter vad som kan anses skäligt med hänsyn till vållandegraden från respektive fordon.¹²⁸

Liksom vid singelolyckor kan det vid en kollision mellan två trafikförsäkringspliktiga fordon tänkas att en uppkommen skada kan utgöra såväl en sakskada enligt trafikskadelagen (alternativt enligt skadeståndslagen) som en föroreningskada och/eller allvarlig miljöskada. Det är dessutom även tänkbart att skadan kan kategoriseras som en ren förmögenhetsskada, om den inte uppfyller de krav som ställs för att den ska anses utgöra en sakskada. Utöver de oklarheter i regelverket som redan redogjorts för vid singelolyckor är en ytterligare försvårande faktor att det är oklart i vilken mån två solidariskt ansvariga var för sig kan komma att ansvara enligt avhjälpandeansvarsreglerna i miljöbalken. Den uttryckliga lagtexten nämner enbart att fördelningen ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till den omfattning i vilken var och en har medverkat till miljöskadan och till omständigheterna i övrigt. Däremot anges inte hur själva skälighetsbedömningen ska göras, varför bedömningen kan baseras på såväl vållandegrad som på en gemensam skälighetsbedömning där hela det fastslagna beloppet kan komma att utkrävas från en eller flera av de ansvariga.

6.3.3 Kollision mellan trafikförsäkringspliktigt motordrivet fordon och spårfordon

En risk för miljöskador inom Göteborgs ytterhamnsområde kan uppkomma vid en kollision mellan ett motordrivet fordon innehållande farligt gods och järnvägstrafiken på Hamnbanan. En plats där risken för sådana olyckor är särskilt stor är vid Oljevägen, där vägbanan och järnvägsspåren korsar i plan. Den aktuella korsningen är försedd med en helbomsanläggning, men till följd av den täta trafiken har det trots detta skett en del incidenter på platsen i form av påkörda bommar och liknande. Enligt uppgift från Banverket finns det även andra platser i

¹²⁸ Strömbäck m.fl., s. 88-89.

anslutning till Hamnbanan där fordon kan hamna på järnvägsspåret, även om det nu är länge sedan något allvarligare tillbud inträffat.¹²⁹

Om en olycka skulle inträffa mellan ett tåg på Hamnbanan och ett motordrivet fordon, föreligger en situation då båda fordonen har ett rent strikt ansvar för de skador som uppkommer gentemot utomstående, 5 kap 1 § st. 1 järnvägstrafiklagen (1985:192) samt 11 § TSL. Huvudregeln är att båda, oavsett vållandegrad, ska ansvara solidariskt enligt 6 kap 4 § SkL, eftersom skadeståndslagens regler gäller om inget annat har stadgats. Den slutliga fördelningen av ansvaret sker dock på samma sätt som vid skador i samband med en kollision mellan två motordrivna fordon, det vill säga genom en fördelning efter vållandegrad och bristfällighet från respektive fordonets sida.¹³⁰ Ett sådant ansvar kan falla tillbaka på järnvägen med stöd av regeln i 20 § st. 3 TSL samt på det motordrivna fordonets trafikförsäkring i enlighet med 19 § st. 1 TSL. I övrigt gäller samma regler som vid en kollision mellan två motordrivna fordon även vid en kollision med ett spårfordon.

6.3.4 Skador i samband med lastning och lossning av farligt gods

Ett skede vid transporter av farligt gods som bland många verksamhetsutövare upplevs som särskilt riskfyllt är i samband med lastning och lossning.¹³¹ Enligt Räddningsverkets statistik över olyckor och tillbud är det också i detta led som den största risken för skador finns.¹³² Utöver att själva arbetsmomentet som sådant kan vara riskfyllt är det dessutom många gånger svårt att förutse hur ersättningen vid en dylik skada kan komma att utfalla. Den mest förmånliga utgången för skadevållarens del torde i detta läge vara att skadan ersätts enligt trafikskadelagens regler. För att detta ska vara möjligt måste skadan dels utgöra en sakskada och dels även ha uppkommit i följd av trafik. I det följande kommer en redogörelse för några av de främsta transportriskerna i samband med lastning och lossning av farligt gods inom Göteborgs ytterhamnsområde. Det bör dock påpekas att rättsläget beträffande lastnings- och lossningsskador är något oklart, då de flesta avgöranden från Skadeförsäkringens villkorsnämnd och Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling saknar en redogörelse över vilka faktorer som inverkat på bedömningen.

En av de största riskerna i samband med transport av farligt gods i flytande form är vid fyllning eller tömning av tankbilar, då det bland annat kan inträffa så kallade hydraulslangsbrott.¹³³ I korthet innebär en sådan händelse att den slang som är fäst undertill på tankbilen brister, vilket ger upphov till ett oljeutsläpp. Orsakerna kan vara många, men främst rör det sig om rent slitage eller andra tekniska fel.¹³⁴ Frågan om hur en skada som inträffat genom hydraulslangsbrott ska bedömas utifrån trafikskadelagens krav ”i följd av trafik” har inte prövats i högre instans.

¹²⁹ E-postkorrespondens med Sten-Olof Hermansson, ansvarig för Hamnbanans underhåll, Banverket, 2008-10-23.

¹³⁰ Hellner & Radetzki, s. 252-253 samt s. 234-235.

¹³¹ Telefonintervju med Hans Carlheim, ansvarig för frågor gällande farligt gods och lastsäkring, Schenker AB, 2009-01-21 samt telefonintervju med Björn Tynelius, verkställande direktör, GB Framåt Transport AB, 2009-01-20.

¹³² http://www.raddningsverket.se/templates/SRV_Page_24807.aspx, 2008-10-08.

¹³³ [http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Miljorapport_2007.pdf/\\$file/Miljorapport_2007.pdf](http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Miljorapport_2007.pdf/$file/Miljorapport_2007.pdf), s. 13, 2008-10-29.

¹³⁴ Telefonintervju med Peter Andersson, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-16.

Däremot finns ett avgörande från Skadeförsäkringens villkorsnämnd där en slang på grund av ett för högt tryck lossnade från en tankbils ventil varvid den olja som transporterades läckte ut och orsakade en markskada. Skadan ansågs i detta rättsfall inte ha uppkommit i följd av trafik.¹³⁵ Det finns dock avgöranden där utgången har varit den motsatta, exempelvis när en skada orsakats av en till ett motordrivet fordon fast monterad del, som används för permanent bruk och som har betydelse för dess funktion som motorfordon.¹³⁶ Det finns därför en viss möjlighet att en hydraulslang på en tankbil skulle kunna anses fylla en sådan funktion. Något som talar emot att ett hydraulslangsbrott kan anses ha uppkommit i följd av trafik, är att det enligt den praxis som utvecklats vanligen också har uppställts ett oskrivet krav på att fordonets motor ska ha varit påslagen vid skadeögonblicket för att trafik sambandet ska anses vara tillräckligt starkt.¹³⁷ När fyllning och tömning av tankbilar sker ska motorn vara avslagen under processen, något som gör att ett sådant samband saknas.¹³⁸ En annan faktor som talar emot att skador orsakade av ett hydraulslangsbrott ska ersättas genom trafikförsäkringen är att oljeskador till följd av utomstående påverkan eller tekniska fel i samband med lastning och lossning hittills har bedömts till skadevållarens nackdel.¹³⁹

Ett annat riskmoment i samband med fyllning olja är att tankbilen av någon anledning blir överfylld, så att det av denna anledning inträffar ett mindre markutsläpp. Orsaken till en sådan incident kan bero på att tankfordonets överfyllnadsskydd är ur funktion eller att föraren har gjort ett felgrepp. Olyckor i samband med överfyllnad leder vanligen inte till några större markutsläpp eftersom depåanläggningen där tankningen sker är utformad för att kunna ta hand om mindre oljespill. En större risk än själva läckaget som sådant är att oljan är lättantändlig.¹⁴⁰

Utsläpp som uppstår i samband med en överfyllnad är vanligen av mindre omfattning, något som talar för att det inte alltid behöver uppkomma några fysiska markskador. Eftersom merparten av den olja som läcker ut vanligtvis fångas upp i depåanläggningen ligger det närmast till hands att anta att de men som eventuellt uppkommer kan undanröjas genom obetydliga åtgärder. Däremot kan en tillämpning av trafikskadelagen inte uteslutas, eftersom det oavsett utsläppets storlek alltid finns en risk för att fysiska markskador kan uppkomma. En väsentlig fråga i sammanhanget blir i vilken mån inträffade skador till följd av överfyllnad kan anses ha uppkommit i följd av trafik. Eftersom rättspraxis har kommit att uppställa ett oskrivet krav på att skador med stillastående fordon måste ha orsakats av en del av fordonet som är av betydelse för dess funktion för att skadan ska berättiga till ersättning, skulle man i denna del kunna argumentera för att överfyllnadsskyddet fyller en sådan funktion. Däremot bör man ha i åtanke att det i rättspraxis finns faktorer som talar emot en sådan tolkning – inte minst det faktum att motorn, liksom ovanstående fall, inte är påslagen under fyllnings- och tömningsprocessen. En annan faktor som

¹³⁵ SkfVN 1968:32.

¹³⁶ SkfVN 1974:8 samt FFR 1960:369.

¹³⁷ FFR 1960:369 samt FFR 1948:299. I FFR 1967:126 utföll avgörandet till skadevållarens nackdel med beaktande av att motorn inte varit påslagen under processen.

¹³⁸ Telefonintervju med Peter Andersson, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-16.

¹³⁹ SkfVN 1947:72, SkfVN 1963:30 samt SkfVN 1968:32.

¹⁴⁰ E-postkorrespondens med Magdalena Hellgren, säkerhetsansvarig vid Preemraff Göteborg, Preem Petroleum AB, 2008-10-21.

talat emot en sådan utgång är att oljeskador till följd av utomstående påverkan eller tekniska fel hittills inte har bedömts vara uppkomna i samband med trafik.

Vid lastning och lossning av farligt gods i fast form, exempelvis explosiva varor, består den främsta risken för miljöskador i att containergodset faller av transportfordonet. Orsaken till en sådan händelse kan dels vara en ren olyckshändelse, men kan även bero på att godset inte lastsäkrats. Inom Göteborgs ytterhamnsområde är det främst företaget Göteborgs Hamn som befattar sig med farligt gods i fast form, vilket gjort att denna del av naturliga skäl primärt kommer att fokusera på de arbetsmetoder och befintliga risker som föreligger för just detta företag.

På- och avlyftning av farligt gods sker med hjälp av trafikförsäkringspliktiga grensletruckar i två olika skeden i Göteborgs Hamns verksamhet, dels i samband med att godset lyfts upp från den park, det vill säga uppställningsplats, där godset ställts upp så snart det anlärt till hamnen, och dels i samband med att godset lastas på de externa fordon som åtagit sig att ombesörja vidare transport från hamnområdet.¹⁴¹ Under på- och avlyftningsprocessen är den motor som driver grensletruckarna, i enlighet med gällande reglering, avslagen.¹⁴² I händelse av att en olycka skulle inträffa under det att grensletruckan är i rörelse, det vill säga mellan det att godset hämtats upp från parkerna och fram till dess att grensletruckan lastar godset på ett utomstående fordon, omfattas uppkomna saksador av trafikförsäkringen. Den huvudsakliga svårigheten består i att bedöma när en skada kan anses ha uppkommit i följd av trafik i en situation då det skadevallande fordonet varit stillastående vid olycksögonblicket. Som framhållits ovan är skador som uppkommit till följd av själva godset inte ersättningsgilla medan skador orsakade av fordonet eller något till detta tillhörande, fast monterad, del som är av betydelse för fordonets transportfunktion eller en av fordonets förare vidtagen manöver har ansetts berättiga till trafikskadeersättning. Sammantaget kan sägas att rätten till trafikskadeersättning vid olyckor i samband med lastning och lossning av farligt gods är beroende av vad som förorsakat skadan.

Utöver en skadelidandes eventuella rätt till trafikskadeersättning kan det alternativt även bli aktuellt med ett ersättningsanspråk enligt skadeståndslagen för en uppkommen sak- eller ren förmögenhetsskada. Det är dessutom tänkbart att en uppkommen skada på samma gång är att karaktärisera som en föroreningskada eller en allvarlig miljöskada. Ett ytterligare alternativ är härutöver även att en olycka som inträffar inom ett företags verksamhetsområde kan leda till ett ansvar enligt 32 kap MB. Exempelvis kan farligt gods i gasform tänkas ge upphov till en luftförorening, medan fast eller flytande gods primärt riskerar att orsaka en mark- och/eller vattenförorening. Eftersom skador till följd av farligt gods aldrig kan karaktäriseras som orts- eller allmänvanliga blir det vid en lastnings- eller lossningskada enklare för en skadelidande att utkräva ersättning.

En tänkbar situation som kan inträffa är att en sakskada faller in under såväl trafikskadelagen som 32 kap MB. I en sådan situation måste man utgå från att anspråk kommer att riktas utifrån den lag som är förmånligast för den skadelidande, något som kan variera beroende på omständigheterna i

¹⁴¹ Telefonintervju med Katrin Kajrud, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-23 samt telefonintervju med Eva Rindby, ansvarig för farligt gods, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-21.

¹⁴² Telefonintervju med Eva Rindby, Göteborgs Hamn AB, 2008-10-21.

det enskilda fallet. Ansvarsreglerna i 32 kap MB är i de flesta fall de mest fördelaktiga för en skadelidande, eftersom det enligt dessa regler inte finns något krav på att skadan måste ha inträffat i följd av trafik samtidigt som de inte föreskriver något högsta ersättningsbelopp. En liknande konkurrenssituation kan även uppkomma vid rena förmögenhetsskador då en skadelidande kan utkräva skadestånd enligt såväl de allmänna skadestandsreglerna som enligt 32 kap MB. I detta fall torde de senare reglerna vara förmånligare för en skadelidande eftersom han eller hon annars i huvudregel måste visa på att skadan orsakats genom en brottslig handling.

6.3.5 Skador som har uppkommit då ett motordrivet fordon varit stillastående på annan plats än inom ett verksamhetsområde

En miljöskada kan tänkas uppkomma till följd av ett fel eller en bristfällighet på ett stillastående motorfordon utan ett direkt samband med exempelvis lastning eller lossning. För sådana skador är det svårt att utkräva ansvar. För det första kan 32 kap MB inte bli tillämpligt, eftersom skadan inte kan anses ha uppkommit till följd av en verksamhet på någon specifik fastighet. För det andra finns inte någon möjlighet för en skadelidande att rikta ett eventuellt anspråk enligt 10 kap MB, då fordonet varit stillastående utan att någon verksamhet bedrivits eller att någon åtgärd vidtagits vid själva skadeögonblicket. För det tredje blir det svårt att hävda att en sådan skada uppkommit i följd av trafik enligt 11 § TSL, eftersom trafikskadeersättning endast utgår om det som orsakat skadan kunnat härröras till en del av själva fordonet.¹⁴³ Den enda reella möjlighet till ersättning som står till buds är att kräva skadestånd enligt skadeståndslagens regler. En förutsättning är då att den skadelidande kan påvisa att den som utfört vägtransporten, eller någon av företagets anställda, har vållat skadan uppsåtligen eller av oaktsamhet.

6.4 Praktisk riskhantering bland områdets aktörer

Ett sätt att förhålla sig till risken för miljöskadeanspråk är att redan på förhand arbeta aktivt med förebyggande åtgärder. Aktiva insatser för att minimera såväl långsiktiga negativa miljöeffekter som omedelbara skaderisker, exempelvis i samband med lastning och lossning, är vanligt förekommande bland de företag som ombesörjer transporter av farligt gods inom Göteborgs ytterhamn område. Exempel på några skyddsåtgärder som såväl speditörer som åkerier och andra aktörer inom ytterhamnsområdet har uppgett att de valt att vidta, är exempelvis samarbete med myndigheter, frivilliga mätningar av luftkvalitet och buller, fysiska säkerhetsanordningar för att undvika utsläpp, lastsäkrings- och förarutbildningar samt val av miljövänliga fordon. De större speditörsföretagen kan här sägas ha en särskilt viktig roll, eftersom de vanligtvis uppställer särskilda miljö- och säkerhetspolicys som samtliga samverkande åkerier har att rätta sig efter.¹⁴⁴

Som tidigare framhållits finns en annan möjlighet att undvika kostsamma ersättningsanspråk genom att transportaktörer, såsom åkerier och speditörer, sinsemellan kan sluta speciella avtal i

¹⁴³ SkfVN 1959:6 samt SkfVN 1971:104.

¹⁴⁴ Telefonintervju med Olle Bernstag, DHL Sverige AB, 2008-12-17 samt telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20.

fråga om ansvar för de slutliga kostnaderna till följd av ett skadeanspråk. Denna möjlighet har som regel inte utnyttjats av de aktörer som intervjuats, utan det tycks istället finnas ett samförstånd i att ansvaret ska falla på den som enligt regelverket på området kan sägas ha agerat oaktsamt.¹⁴⁵ Detta torde således medföra att det i realiteten är den som rent faktiskt utför en transport eller en lastning/lossning av gods som står risken för de skador som kan tänkas uppkomma, det vill säga i de flesta fall självständiga eller av speditörsföretag ägda åkerier. I vissa fall kan även speditörsföretag hållas ansvariga, exempelvis vid skador som inträffat i samband med lastning och lossning av gods vid dessa aktörers egna terminaler. Ett undantag, där ansvaret mellan de olika aktörerna i ytterhamnsområdet har reglerats, finns i de så kallade terminalbestämmelserna från år 1989, vari det anges att risken för de skador som kan uppkomma övergår från hamnen till de utomstående transportföretagen i samband med att godset lämnar hamnområdet.¹⁴⁶

När det gäller försäkringar är de tillfrågade aktörerna i olika grad försäkrade, dock har samtliga den obligatoriska trafikförsäkringen enligt trafikförsäkringslagen. De kanske mest flexibla försäkringslösningarna återfinns bland stora företag såsom Göteborgs Hamn och DHL, vilka båda i huvudsak kan sägas vara självförsäkrade. Självförsäkring är ett försäkringsalternativ där enskilda aktörer inom mer eller mindre fasta ramar kan sägas bära sina egna skadekostnader. Fördelen är att de på så vis kan skapa en skraddarsydd försäkringslösning som passar det specifika företaget, samtidigt som de villkor som tillhandahålls tillåts vara mer flexibla än traditionella försäkringar, som vanligen är knutna till lagstiftningens skadedefinitioner.¹⁴⁷

En organiserad form av självförsäkring kan bestå i bildandet av ett eget captivebolag, en form av försäkringsbolag där den försäkring som erbjuds moderbolaget är anpassad efter en individuell riskprofil och ett unikt försäkringsbehov. Bland de aktörer inom ytterhamnsområdet som intervjuats har enbart Göteborgs Hamn bildat ett eget captivebolag, Scanport. Vilka skador som ersätts av captivebolaget avgörs utifrån de risker som hamnen ansvarar för enligt terminalbestämmelserna. Mot bakgrund av dessa görs varje år förnyade riskanalyser för att även återförsäkrarnas krav ska kunna tillgodoses. I princip omfattas samtliga tänkbara, såväl kort- som långsiktiga, miljöskador av försäkringen upp till ett belopp om 130 miljoner kronor per skadetillfälle. Ett undantag är dock skador till följd av radioaktivt gods, vilka inte omfattas av captivebolagets skydd. Självförsäkringen i captivebolaget kan ses som ett komplement till trafikförsäkringen, eftersom bolaget inträder vid skador i följd av trafik som överstiger 1 miljon kronor.¹⁴⁸

Ett annat självförsäkrat bolag är DHL. Till skillnad från Göteborgs Hamn har detta speditörsföretag dock inte bildat något eget captivebolag, utan istället valt en självförsäkringskonstruktion där bolagets samtliga kontor och terminaler världen över själva

¹⁴⁵ Telefonintervju med Olle Bernsteg, DHL Sverige AB, 2008-12-17 samt telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20.

¹⁴⁶ Intervju med Katrin Kajrud, Göteborgs Hamn AB, 2008-11-26.

¹⁴⁷ Intervju med Katrin Kajrud, Göteborgs Hamn AB, 2009-01-13 samt telefonintervju med Krister Olsson, säkerhetsrådgivare, DHL Sverige AB, 2009-01-20.

¹⁴⁸ Intervju med Katrin Kajrud, Göteborgs Hamn AB, 2009-01-13.

svarar för uppkomna skador upp till ett belopp om 2 miljoner kronor per skadetillfälle. Vid större skador är DHL försäkrat i det internationella försäkringsbolaget AIG Europe.¹⁴⁹

Bland de aktörer som är försäkrade i traditionella försäkringsbolag återfinns såväl mindre som större transportföretag. Samtliga intervjuade aktörer har upplyst om att de innehar en ordinär ansvarsförsäkring samt att denna försäkring även omfattar rena förmögenhetsskador som kan tänkas uppkomma i verksamheten.¹⁵⁰ När det gäller miljöskador enligt 32 kap MB har endast speditörsföretaget Schenker uppgivit att man med säkerhet har ett visst skydd för sådana skador genom den ordinära ansvarsförsäkringen. Företagets ansvarsförsäkring omfattar dock endast sådana miljöskador som inträffat plötsligt och oförutsett.¹⁵¹ Däremot har ingen av de intervjuade aktörerna ansett det behövt med någon kompletterande försäkring som täcker gradvis uppkomna störningar enligt miljöskadestandsreglerna.¹⁵²

Beträffande allvarliga miljöskador enligt 10 kap MB finns i nuläget endast ett fåtal försäkringsbolag på marknaden som tillhandahåller ett sådant försäkringsskydd. På senare tid har dock allt fler försäkringsbolag insett att det finns ett behov och en efterfrågan av en försäkringslösning som täcker risken för anspråk till följd av allvarliga miljöskador.¹⁵³ På frågan om de olika aktörerna tecknat en sådan försäkring har samtliga tillfrågade uppgivit att man ännu inte funnit något behov av en sådan lösning, men att ett tecknande av en försäkring som täcker risken för allvarliga miljöskador är något som man i framtiden eventuellt skulle kunna överväga.¹⁵⁴

Samtliga aktörer som medverkat i undersökningen har som svar på frågan om man aktivt avsätter medel för skador som inte omfattas av någon försäkring eller självförsäkring, eller som understiger försäkringens självriskbelopp, uppgivit att man inte avsätter medel för eventuella skador som kan tänkas uppkomma.¹⁵⁵

¹⁴⁹ Telefonintervju med Krister Olsson, DHL Sverige AB, 2009-01-20.

¹⁵⁰ Telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20, telefonintervju med Björn Tynelius, GB Framåt Transport AB, 2009-01-20 samt telefonintervju med Håkan Nilsson, ekonomiansvarig, Bäckebols Åkeri AB, 2009-01-26.

¹⁵¹ Telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20.

¹⁵² Telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20, telefonintervju med Håkan Nilsson, Bäckebols Åkeri AB, 2009-01-26 samt telefonintervju med Björn Tynelius, GB Framåt Transport AB, 2009-01-20.

¹⁵³ E-postkorrespondens med Maria Persson, underwriterchef för ansvarsskadeavdelningen, If Skadeförsäkringar AB, 2008-11-04 samt telefonintervju med Nina Kriegl, skadereglerare med inriktning på ansvarsskador, Trygg-Hansa Försäkrings AB, 2008-11-21.

¹⁵⁴ Telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20, telefonintervju med Håkan Nilsson, Bäckebols Åkeri AB, 2009-01-26 samt telefonintervju med Björn Tynelius, GB Framåt Transport AB, 2009-01-20.

¹⁵⁵ Telefonintervju med Henrik Ståhlbåge, Schenker AB, 2009-01-20, telefonintervju med Björn Tynelius, GB Framåt Transport AB, 2009-01-20 samt telefonintervju med Håkan Nilsson, Bäckebols Åkeri AB, 2009-01-26.

7. Analys

I anslutning till det inledande fiktiva skadescenariot uppställdes tre exempel på frågor som kan göra sig gällande vid vägtransportrelaterade miljöskador; *Vilka ansvarsregler kan aktualiseras och har det någon betydelse för ansvarets omfattning vilka regler som tillämpas? Vem eller vilka bland flera inblandade parter ska enligt lagstiftningen bära ansvaret? Hur hanteras en skada som drabbat det allmänna?* Utifrån omständigheterna i det fiktiva fallet kan det tyckas vara enkelt att besvara ställda frågor, men efter en närmare granskning finner man att lagstiftningen på området är både komplicerad och svåröverskådlig, eftersom ansvarsreglerna delvis är överlappande och då även till synes perifera regler kan få en stor betydelse för den ansvarsbedömning som följer på en miljöskada. Det senare gäller särskilt vid en tillämpning av civilrättsliga bestämmelser, där miljöbalkens preventiva regler och en stor mängd övriga lagar och föreskrifter kan komma att inverka på bedömningen.

De ansvarsregler som kan komma att aktualiseras i samband med vägtransportrelaterade miljöskador återfinns i såväl förvaltningsrättsliga som civilrättsliga regelverk. Till de förvaltningsrättsliga reglerna hör miljöbalkens bestämmelser om avhjälpandeansvar för föroreningsskador och allvarliga miljöskador. De civilrättsliga reglerna finner man i skadeståndslagen och speciallagstiftning, såsom trafikskadelagen och 32 kap MB. En viktig skillnad mellan de olika regelverken är att det förra syftar till att kompensera för skador som drabbat miljön oberoende av om den skada som uppkommit kan värderas utifrån ekonomiska termer medan det senare, om inget annats stadgats, enbart gäller för sådana sak- och rena förmögenhetsskador som i någon mån har ett ekonomiskt värde. När det gäller de civilrättsliga reglernas interna förhållande gäller som huvudregel att skadeståndslagen får ge vika för övrig skadeståndsrättslig speciallagstiftning. Däremot är det alltid möjligt för en skadelidande att åberopa de allmänna reglerna, om dessa skulle visa sig vara mer förmånliga.

Eftersom vägtransportrelaterade miljöskador regleras utifrån en stor mängd lagar och föreskrifter, vilka tillkommit vid skilda tidpunkter och mot olika bakgrund, finns en risk för regelkonkurrenssituationer i den praktiska tillämpningen. För den som orsakat en skada kan reglernas inbördes konkurrens få en stor betydelse, eftersom ansvarsreglerna sträcker sig olika långt. Mest långtgående är de vid en allvarlig miljöskada på ett vattenområde, en skyddad djur- eller växtart eller dess livsmiljö, då den som orsakat skadan i första hand har att återställa det skadade naturvärdet till sitt ursprungliga skick. Beträffande de skadeståndsrättsliga reglerna föreskriver dessa endast ett krav på kompensation för den ekonomiska förlust som tillfogats den skadelidande.

Regelkonkurrenssituationer märks särskilt då en skada drabbat det allmänna och frågan uppkommer vilket regelverk som ska tillämpas – det civilrättsliga eller det förvaltningsrättsliga, och om de senare reglerna kan utesluta en tillämpning av de förra. Det är dessutom osäkert hur en skada inom det förvaltningsrättsliga regelverket i praktiken ska bedömas om den kan anses utgöra såväl en föroreningsskada som en allvarlig miljöskada. Den senare bedömningen har i förarbetena överlämnats åt tillsynsmyndigheter och rättsliga instanser att avgöra, något som

skulle kunna kritiseras ur rättssäkerhetssynpunkt, eftersom ett ansvar för en allvarlig miljöskada i de flesta fall torde sträcka sig betydligt längre än ett ansvar för en föroreningskada.

Vilka ansvarsregler som ska gälla i händelse av en inträffad miljöskada hänger nära samman med vem eller vilka aktörer som ska bära det slutliga ansvaret. Enligt de civilrättsliga reglerna ansvarar den eller de som orsakat en skada uppsåtligen eller genom oaktsamhet. I vissa fall åläggs även ett rent strikt ansvar oberoende av vållande, så är exempelvis fallet vid ansvar för flertalet skador enligt trafikskadelagen och 32 kap MB. Beträffande de förvaltningsrättsliga reglerna gäller dessa däremot för samtliga verksamhetsutövare som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd, oberoende av om ett vållande kan ligga den som orsakat skadan till last. I tidigare rättspraxis har verksamhetsutövaren ansetts vara den som faktiskt och rättsligt haft en möjlighet att ingripa. Vad som däremot är oklart är vilken påverkan miljöansvarsdirektivet kan sägas ha fått på de förvaltningsrättsliga reglerna, eftersom direktivet även föreskriver ett ansvar för den som kontrollerar en verksamhet.

De förvaltningsrättsliga reglerna kan synas omfatta en större krets av ansvariga aktörer eftersom de, till skillnad från de civilrättsliga reglerna, inte föreskriver något krav på oaktsamhet eller uppsåt för att ett ansvar ska kunna aktualiseras. Om man däremot ser de civilrättsliga ansvarsreglerna mot bakgrund av den lagstiftning som reglerna ska tolkas utifrån, enligt vilken även aktörer som inte direkt kan sägas bedriva eller ha bedrivit någon verksamhet eller vidtagit någon åtgärd kan komma att ansvara för en uppkommen skada, framstår det desto tydligare att även dessa regler har en vid ansvarsomfattning. Kort sammanfattat kan man mot bakgrund av vad som nu framhållits säga att de båda regelkomplexen i flera avseenden skiljer sig ifråga om vem eller vilka som kan bli ersättningssskyldiga, men att de båda har ett ansvar som sträcker sig relativt långt.

Det är endast det allmänna som kan komma att utkräva ett ansvar enligt miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler, som i de flesta fall gäller primärt före det civilrättsliga regelverket. Vad som däremot är oklart är huruvida det allmänna numera, liksom i ”järvfallet”, kan begära ersättning för en ekologisk skada på civilrättslig grund, eller om denna möjligheten kan sägas ha gått förlorad efter tillkomsten av miljöbalkens regler om ansvar för allvarliga miljöskador. Frågan har än så länge inte varit uppe för prövning, men om Högsta domstolen skulle finna att det allmänna inte längre har någon möjlighet att åberopa civilrättsliga regler vid ekologiska skador finns en risk för att vissa skador kan komma att falla utanför rättstillämpningen med den påföljd att det allmänna tvingas att bära kostnaderna. Däremot har reglerna om ansvar för allvarliga miljöskador kommit att medföra ett utvidgat ansvar för sådana ekologiska skador som omfattas av bestämmelserna, eftersom ansvaret enligt dessa regler sträcker sig längre än den egentliga ekonomiska förlusten. Reglerna kan även ses som en skärpning i förhållande till tidigare lagstiftning då de även ålägger ett kostnadsansvar för akuta räddningsinsatser.

Aktiva insatser för att minimera risken för miljöskador är vanligt förekommande bland de företag som ombesörjer vägtransporter av farligt gods inom Göteborgs ytterhamnomsråde och kan vara av såväl teoretisk som praktiskt natur. Oavsett vidtagna åtgärder är det dock inte möjligt att fullt ut undvika transportrelaterade skador på miljön, i synnerhet när det gäller skador som uppkommer till följd av den mänskliga faktorn.

Utifrån de intervjuer som gjorts med företrädare för ett antal företag inom Göteborgs ytterhamnsområde har det framkommit att det som regel inte sluts några avtal mellan de olika aktörerna beträffande vem eller vilka som ska bära det slutliga ansvaret för uppkomna skador. Risken ligger istället på den eller de som rent faktiskt utför transporterna eller lastsäkringen etcetera, det vill säga vanligtvis de mindre åkerierna. Ett undantag är den ansvarsfördelning som gjorts genom terminalbestämmelserna mellan Göteborgs Hamn och de där verksamma transportaktörerna, vari det framgår att hamnen inom hamnområdet är den som står risken för de miljöskador som kan tänkas uppkomma. Trots att det finns en fördel i vetenskapen om vem som ska bära ansvaret i händelse av en eventuell miljöskada, är det dock tänkbart att det utifrån terminalbestämmelserna kan bli svårt att avgöra vem eller vilka som ansvarar för vissa miljöskador. Så kan exempelvis vara fallet när skador orsakats av diffusa störningar såsom buller och luftföroreningar. Den gällande ansvarsfördelningen kan även skapa problem ur andra aspekter, då det inte finns något som hindrar en skadelidande från att primärt rikta anspråk gentemot den som orsakat själva skadan, vilket kan medföra att något eller några av de utomstående transportföretagen själva får bära kostnaden för ett eventuellt skadestånd tills dess att det regressvis kan utkrävas av hamnen. Ett mindre företag som inte vidtagit erforderliga riskhanteringsåtgärder kan härigenom komma att drabbas av tillfälliga ekonomiska svårigheter.

Beträffande de försäkringslösningar som de olika företagen uppgett att man tecknat kan sägas att självförsäkringen torde ge det mest omfattande skyddet, eftersom företag som valt denna lösning är av den storleken att de bör klara att bära de flesta skadeanspråk. Företag som är försäkrade i traditionella försäkringsbolag har däremot i realiteten inte alltid ett fullgott skydd mot alla tänkbara skadesituationer.

När det gäller långsiktiga negativa miljöeffekter i form av luftföroreningar och buller inom Göteborgs ytterhamnsområde finns en överhängande risk för eventuella anspråk enligt skadeståndslagen, 32 kap MB eller vissa av miljöbalkens regler om avhjälpandeansvar för föroreningsskador och allvarliga miljöskador. Emellertid bör tilläggas att här krävs att skadorna är så omfattande att de uppfyller lagstiftningens samtliga rekvisit. En större risk för de enskilda verksamhetsutövarna kan bestå i ett ansvar för skador som uppkommit genom en singelolycka eller en kollision med ett annat trafikförsäkringspliktigt fordon alternativt ett spårfordon, där ett ansvar enligt 10 kap MB kan göra sig gällande. I denna situation är det dock mer troligt att den skada som uppkommer kan tänkas uppfylla de till synes högt ställda kraven för att en föroreningsskada eller allvarlig miljöskada ska vara för handen. I nuläget har ett antal av de intervjuade transportföretagen inte vidtagit några riskhanteringsåtgärder mot sådana skador, vilket gör att de kostnader som kan uppstå måste bäras av företagen själva. Detta kan medföra ekonomiska problem, eftersom kostnader för avhjälpandeansvarsåtgärder kan bli mycket omfattande oavsett om de regler som aktualiseras rör föroreningsskador eller allvarliga miljöskador.

Ett särskilt riskfyllt arbetsmoment i samband med vägtransporter av farligt gods utgörs av lastning och lossning, som sker såväl inom Göteborgs Hamns verksamhetsområde som vid speditörsföretag och åkeriers egna terminaler. Även vid detta moment finns en risk för att det kan uppstå skador som faller in under 10 kap MB och som vissa av de tillfrågade företagen inte är försäkrade mot. Skador i samband med lastning och lossning av farligt gods kan även tänkas aktualisera ett ansvar enligt 32 kap MB, ett ansvar som enligt den uttryckliga lagtexten kan göra sig gällande för såväl den som äger marken där lastningen och lossningen har utförts som för den som i övrigt har låtit utföra arbetsmomentet på fastigheten. När det gäller skador som uppkommer inom Göteborgs Hamns område kan dessa ansvarsregler vara till synes oproblematiske, eftersom det slutliga ansvaret faller på hamnen enligt gällande terminalbestämmelser. Tillämpningen av 32 kap MB kan däremot tänkas vålla problem om exempelvis ett åkeri låter utföra lastning eller lossning vid ett speditörsföretags terminal eller hos någon annan utomstående, eftersom majoriteten av de intervjuade transportföretagen inte har något skydd mot skador enligt 32 kap MB.

Utifrån resultatet av den undersökning som genomförts kan man finna att aktörerna inom Göteborgs ytterhamnsområde inte alltid har ett fullgott försäkringsskydd mot samtliga risker som kan realiseras inom området. Detta är dock inte något problem under förutsättning att det finns en ekonomisk reserv för oförutsedda utgifter, i vissa fall kan det faktiskt vara mer lönsamt att avsätta medel för en förutsägbar eller relativt marginell risk. Problemet är istället att vissa företag som inte är självförsäkrade, däribland de mindre åkerierna, generellt inte avsätter några medel för anspråk som eventuellt kan uppkomma. I ett fall där något av de fiktiva skadescenarierna skulle realiseras kan kostnaderna därför uppgå till så höga belopp att verksamheternas fortlevnad riskeras. En annan aspekt är de ekonomiskt kännbara konsekvenser som kan drabba en skadelidande i händelse av att en skadevällare inte har ekonomiska resurser för att hantera uppkomna anspråk. I nuläget är denna risk särskilt stor för det allmänna, eftersom majoriteten av de tillfrågade aktörerna inom Göteborgs ytterhamnsområde saknar en försäkring som täcker risken för anspråk enligt 10 kap MB.

Den omständighet att några av transportföretagen inte har vidtagit tillräckliga riskhanteringsåtgärder kan, förutom kännbara verkningar för såväl företagen som den som lidit skadan, i negativ bemärkelse komma att påverka möjligheterna att uppnå ett antal av lagstiftningens övergripande syften. Exempelvis kan ifrågasättas om avsaknaden av riskhanteringsåtgärder mot anspråk enligt 10 kap MB är förenlig med miljöbalkens mål om en hållbar utveckling och dess allmänna hänsynsregler, i synnerhet den i 2 kap 8 § MB fastslagna ”förorenaren betalar”- principen enligt vilken den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess att skadan eller olägenheten har upphört. Eftersom aktörerna inom Göteborgs ytterhamnsområde inte heller vidtagit fullgoda riskhanteringsåtgärder mot anspråk enligt 32 kap MB är det även tänkbart att ett antal av den skadeståndsrättsliga lagstiftningens syften, i synnerhet dess huvudsakliga funktion att försätta den som lidit en skada i samma position som om en skada aldrig inträffat, riskerar att utebli. Det kan exempelvis ifrågasättas om skadeståndets kostnadsplacerande effekt, som hänger nära samman med institutets huvudsakliga syfte, eller om dess preventiva respektive ekonomiskt preventiva funktion i realiteten kan uppnås om den slutliga kostnaden för en uppkommen miljöskada får bäras av den skadelidande.

Källförteckning

Offentligt tryck

Betänkanden

SOU 2006:39, *Ett utvidgat miljöansvar*

Propositioner

Proposition 1972:5, *Kungl. Maj: ts proposition med förslag till skadeståndslag m.m.*

Proposition 1975/76:15, *Förslag till trafikskadelag m.m.*

Proposition 1985/86:83 *om ersättning för miljöskador*

Proposition 1997/98:45, del 1 och 2, *Miljöbalk*

Proposition 2006/07:95, *Ett utvidgat miljöansvar*

Litteratur

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsrätt: några huvudlinjer*, sjunde upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2005

Bengtsson, Bertil, *Miljöbalkens återverkningar*, Norstedts juridik, Stockholm, 2001

Darpö, Jan, *Eftertanke och förutseende: En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, Uppsala universitet, 2001

Essays on tort, insurance, law and society in honour of Bill W. Dufwa, vol. 1, Tiberg, Hugo (ed.), Jure förlag, Stockholm, 2006

Gorton, Lars, *Transporträtt: en översikt*, andra upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2003

Hellner, Jan & Radetzki, Marcus, *Skadeståndsrätt*, sjunde upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2006

Johansson, Svante O, *Marine and other types of transport insurance – a brief introduction to the Swedish regulations and conditions*, Gothenburg, 2008

Michanek, Gabriel & Zetterberg, Charlotta, *Den svenska miljöretten*, andra upplagan, Iustus förlag, Uppsala, 2008

Ramberg, Jan & Nilsen, Tom Rune, *Kommentar till Nordiskt Speditörsförbunds allmänna bestämmelser, NSAB 2000*, Nordiskt Speditörsförbund, Stockholm, 1998

Strömbäck, Erland m.fl., *Trafikskadelagen – ersättning vid trafikskada*, sjätte upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2003

Westerlund, Staffan, *Miljörettsliga grundfrågor 2.0*, Iustus förlag, Åmyra förlag, Uppsala, 2003

Rapporter

NVV rapport 5242, *Om ansvaret för miljöskulder i mark och vatten. Miljöbalkens regler om skyldigheter och ansvar för förorenade områden*, 2003

Transport av farligt gods: väg och järnväg 2007-2008, Räddningsverket, Karlstad, 2007

Internetkällor

About the port – port in short, Göteborgs Hamn AB

<http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyPublicerade/CA2E0CC75F20BB90C125721200445DE7?OpenDocument>

Bevarandeplan för Natura 2000-område, SE 0520055 Torsviken, Länsstyrelsen i Västra Götalands län

<http://www.o.lst.se/NR/rdonlyres/09F2921D-0656-4A84-8AD4-6D0AB9E43B1B/34742/SE05200591.pdf>

Erfarenhetsåterföring – olyckor och tillbud vid transport av farligt gods, Räddningsverket

http://www.raddningsverket.se/templates/SRV_Page_24807.aspx

Fakta om åkerinäringen, utgåva 2008, Sveriges åkeriföretag

http://www.akeri.se/files/bilder/sa/roschyren_2007_utgava_2008_svensk_webbformat.pdf

Har du koll? – Farliga ämnen och farligt gods, Räddningsverket

http://www.raddningsverket.se/upload/F%C3%B6rebyggande/barnochungdom/Skolmaterial/PDF/farliga_ammnen_faktafordjupning.pdf

Länskartor – Geografisk information från Sveriges Länsstyrelser i samverkan,

<http://www.gis.lst.se/lanskartor/>

Miljörapport 2007, Göteborgs Hamn AB

[http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Miljorapport_2007.pdf/\\$file/Miljorapport_2007.pdf](http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Miljorapport_2007.pdf/$file/Miljorapport_2007.pdf)

Preem skriver avtal med Hoyer – kontraktvärde närmare en miljard, Preem Petroleum AB

http://www.preem.se/templates/page_823.aspx?newspageid=2063

Rya skog, Väst kuststiftelsen

<http://www.vastkuststiftelsen.se/VisaNatures.asp?id=351>

Artiklar

Kleineman, Jan, *Ideell skada eller förmögenhetsförlust – nytt synsätt under framväxt?*, JT 1995/96, häfte 1, s. 101-109

Nilsson, Bo, *Om ansvaret för gamla miljöskador*, SvJT 1999, s. 1001-1007

Radetzki, Marcus, *Vad innebär uttrycket skada i följd av trafik vid tillämpning av skadeståndslagen?*, SvJT 2008, s. 371-405

Sandvik, Björn, *Miljöskadestånd – några utvecklingstrender i miljöskaderätten*, JT 1996/97, häfte 2, s. 394-426

Rättsfall

Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling

FFR 1943:260 FFR 1961:291

FFR 1948:299 FFR 1967:126

FFR 1960:369

Högsta domstolen

NJA 1944 s 203 NJA 1996 s 68
NJA 1950 s 610 NJA 2000 s 737
NJA 1980 s 497 NJA 2001 s 65 I och II
NJA 1988 s 376 NJA 2001 s 627
NJA 1995 s 249 NJA 2004 s 566

Koncessionsnämnden

KN 1/92 KN 15/95

Miljööverdomstolen

MÖD 2005:64

Skadeförsäkringens villkorsnämnd

SkfVN 1947:72 SkfVN 1963:30
SkfVN 1948:58 SkfVN 1966:9
SkfVN 1954:118 SkfVN 1968:32
SkfVN 1957:33 SkfVN 1969:26
SkfVN 1958:77 SkfVN 1971:104
SkfVN 1959:6 SkfVN 1974:8

Tingsrätterna

Stockholms tingsrätts dom, mål nr T 19200-07, dom meddelad 2008-07-04

Övriga källor

Intervjuer

Andersson, Peter, Göteborgs Hamn AB, tfn 031-731 41 15
Bernstag, Olle, DHL Sverige AB, tfn 031-752 11 37
Carlheim, Hans, Schenker AB, tfn 036-18 32 21
Engström, Hans, Sveriges Åkeriföretag, 08-753 54 29
Hellgren, Magdalena, Preemraff Göteborg, Preem Petroleum AB, 010-450 40 59
Hermansson, Sten-Olof, Banverket, tfn 031-10 47 61
Kajrud, Katrin, Göteborgs Hamn AB, tfn 031-731 25 25
Kriegl, Nina, Trygg-Hansa Försäkrings AB, tfn 0752-43 16 18
Nilsson, Håkan, Bäckebo's Åkeri AB, tfn 031-57 03 80
Olsson, Krister, DHL Sverige AB, tfn 040-694 00 79
Persson, Maria, If Skadeförsäkring AB, 040-14 84 79
Rindby, Eva, Göteborgs Hamn AB, tfn 031-731 41 17
Ståhlbåge, Henrik, Schenker AB, tfn 031-703 80 33
Tynelius, Björn, GB Framåt Transport AB, tfn 031-719 29 04

Wickström, Magnus, Trygg-Hansa Försäkrings AB, tfn 0752-43 16 92

Broschyrer

Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007, SIKA Statistik

Övrigt

Förslag till översiktsplan för Göteborg, del 1. Utgångspunkter och strategier

Yttrande över Miljöansvarsutredningens delbetänkande Ett utvidgat miljöansvar (SOU 2006:39),

Jan Darpö, 2006