



**Handelshögskolan**

VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

**Juris kandidatprogrammet  
Tillämpade studier 30 p  
Juridiska Institutionen**

# **Vägrelaterade olyckor vid transporter av farligt gods**

- Det allmännas juridiska ansvar och återkravs rätt för skada som det åvilar annan att svara för

**Författad av: Therese Popristov  
Handledare: Filip Bladini  
HT 2010**

# Förord

Denna uppsats är skriven med inspiration från det så kallade ”Hamnprojektet”, vars övergripande syfte är att ”vinna kunskap om regler som aktualiseras vid föroreningar och större miljöolyckor i Göteborgs hamninlopp och hur dessa samspelar med varandra”. När min handledare presenterade en rad olika fiktiva scenarion, som skulle kunna inträffa i Göteborgs ytterhamn område, väcktes mitt intresse för att utreda vilken roll staten och kommunen har vid miljöolyckor. Slutförandet av denna uppsats har inneburit en spännande djupdykning i bland annat miljörett, ersättningsrätt och samhällets praktiska tillvägagångssätt vid räddningsinsatser.

Jag vill framföra ett stort tack till alla som har tagit sig tid och låtit sig intervjuas under producerandet av denna uppsats. Framförallt vill jag tacka Morgan Palmquist, miljörestvärdeledare för Försäkringsbranschens restvärderäddning och Mats Karlsson, operativ insatschef vid Räddningstjänsten i Storgöteborg för ert engagemang av mitt arbete.

Jag vill även tacka min handledare Filip Bladini, universitetslektor och docent vid Handelshögskolan i Göteborg, för hans tips och idéer.

Slutligen vill jag tacka alla som har bidragit till min uppsats genom uppmuntran, stöttning och råd under arbetets gång.

Göteborg, maj 2011

Therese Popristov

# Förkortningar

ADR-S	Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng
EG	Europeiska Gemenskapen
EU	Europeiska Unionen
FAL	Försäkringsavtalslag (2005:104)
FFG	Förordning om transport av farligt gods (2006:311)
FFR	Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling
FN	Förenta Nationerna
JT	Juridisk Tidskrift
LFG	Lag om transport av farligt gods (2006:263)
LSO	Lag om skydd mot olyckor (2003:778)
MB	Miljöbalken (1998:808)
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och stöd
MÖD	Miljööverdomstolen
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning I
PBL	Plan och bygglag (2010:900)
PL	Polislag (1984:387)
Prop.	Proposition
RÅ	Regeringsrätten
SGU	Statens geologiska undersökning
SkfVN	Skadeförsäkringens villkorsnämnd
SMHI	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)
VägL	Väglag (1971:948)

# Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>1</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b> .....	<b>2</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>3</b>
<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>5</b>
1.1 Problembakgrund .....	6
1.2 Syfte och problemformulering.....	7
1.3 Disposition.....	8
1.4 Metod.....	8
1.5 Avgränsning.....	8
<b>2. PREVENTIVA REGLER</b> .....	<b>9</b>
2.1 Inledning .....	9
2.2 Miljöbalken.....	9
2.2.1 De allmänna hänsynsreglerna.....	10
2.2.2 Miljökvalitetsnormer .....	11
2.3 Lagen om transport av farligt gods.....	12
2.3.1 Säkerhetsrådgivare .....	13
2.4 Trafikförordningen .....	13
2.5 ADR-S.....	14
2.5.1 Utbildning och skyldigheter hos delaktiga vid transport av farligt gods.....	14
2.6 Myndighetstillsyn av regler nas efterlevnad .....	15
2.6.1 Ansvariga myndigheter och organ.....	15
<b>3. DET ALLMÄNNAS PREVENTIVA BEREDSKAP</b> .....	<b>17</b>
3.1 Inledning .....	17
3.2 Kommunen.....	17
3.2.1 Miljöförvaltningen.....	18
3.3 Staten.....	18
3.3.1 Länsstyrelsen .....	18
3.3.2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	19
3.3.3 Trafikverket .....	19
<b>4. DET ALLMÄNNAS PRAKTISKA TILLVÄGAGÅNGSSÄTT</b> .....	<b>21</b>
4.1 En olyckas akuta inledningskede.....	21

<b>4.2 Samverkande aktörer .....</b>	<b>22</b>
4.2.1 Lokalt-, regionalt- och centralt samarbete .....	22
4.2.2 Länsstyrelsen .....	23
4.2.3 Landstinget .....	23
4.2.4 Polisen .....	23
4.2.5 Kommunal räddningstjänst .....	24
4.2.6 Miljöförvaltningen .....	24
4.2.7 Tekniska förvaltningen .....	24
4.2.8 Försäkringsbolag och restvärdeledaren .....	24
<b>5. REPARATIVA REGLER .....</b>	<b>26</b>
<b>5.1 Inledning .....</b>	<b>26</b>
<b>5.2 Trafikskadelagen .....</b>	<b>26</b>
<b>5.3 Miljöbalken .....</b>	<b>28</b>
5.3.1 Föroreningsskada .....	29
5.3.2 Allvarlig miljöskada .....	30
<b>5.4 Skadeståndslagen .....</b>	<b>31</b>
5.4.1 Skadestånd vid miljöskador .....	33
<b>5.5 Konkurrerande regelverk .....</b>	<b>35</b>
<b>6. FINANSIERING .....</b>	<b>37</b>
<b>6.1 Inledning .....</b>	<b>37</b>
<b>6.2 Trafikförsäkringen .....</b>	<b>37</b>
6.2.1 Ersättningsbar sakskada .....	38
6.2.2 NJA 2004 s 566 .....	38
6.2.3 Efterföljande praxis .....	39
<b>6.3 Sak- och ansvarsförsäkringen .....</b>	<b>42</b>
6.3.1 Befintliga försäkringslösningar .....	42
<b>6.4 Offentliga medel .....</b>	<b>43</b>
<b>7. SLUTSATSER .....</b>	<b>45</b>
<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>49</b>

# 1. Inledning

*”GÖTEBORG: En tankbil körde av okänd anledning av väg 45 i höjd med Nödinge vid 16 tiden i går eftermiddag. Släpet kanade ner mot vattnet och välte. Räddningstjänsten var snabbt på plats men kunde konstatera att det inte fanns mycket att göra. En stor del av de 50 000 liter diesel som tankbilen var lastad med hade redan runnit ut i Göta älv. Utsläppet befaras orsaka stora skador på miljön i och längs älven. På sin väg mot vattnet körde tankbilen också in i två byggnader. Bilens förare klarade sig utan allvarliga skador men har ännu inte kunnat höras om olyckan.”*

Ovanstående händelse är ett fiktivt scenario som kommer ligga till grund för denna uppsats. Dessvärre har liknande händelser inträffat i Göteborgsområdet och kommer sannolikt inträffa igen. Vid en i scenariot beskriven tankbilsolycka finns det risk för att en miljöskada uppstår. Miljöskador som orsakats av vägrelaterade olyckor med farligt gods, medför ofta en mängd olika juridiska problem och frågeställningar. Dessa handlar inte sällan om ekonomisk kompensation i form av skadestånd eller skyldighet att efterbehandla förorenad mark. Dessutom innebär en olycka ofta höga kostnader för akuta räddningsinsatser, uttryckningar eller undersökningar som någon vill få ersättning för. Det är inte alltid helt okomplicerat att reda ut vem eller vilka som ska stå kostnaderna, som en olycka och eventuell miljöskada kan medföra. En del av ansvarsfrågan kan bestå av att reda ut vilka kostnader som ska åligga den som är ansvarig för olyckan, och vilka kostnader som ska åligga det allmänna i form av stat och kommun att bekosta.

Med anledning av olyckan kan det uppstå skador på fordon, förare eller medförd last. Ersättning för dessa skador regleras i trafikskadelagen (1974:1410), TSL och innebär oftast inte några större problem vad gäller ersättningsfrågor. Den så kallade trafikskadeersättningen utgår från den obligatoriska trafikförsäkringen enligt 2 § TSL, oavsett någons vållande. Samma regler gäller när ett fordon orsakat en miljöskada som drabbat ett enskilt eller allmänt intresse, 11 § TSL. Vad gäller skador på miljön kan det vara svårt att urskilja gränsen för vad som ska ses som en sakskada och ren förmögenhetsskada. Klassificeringen är av betydelse för en skadelidandes ersättningsmöjlighet. En skada måste betraktas som en sakskada i trafikskadelagens mening, för att trafikskadeersättning ska kunna utgå enligt 8 § TSL. Vid sidan av trafikskadelagen finns det möjlighet för skadelidande att rikta ett skadeståndsanspråk i enlighet med skadeståndslagen (1972:207), SkL. Det görs endast när reglerna i skadeståndslagen ter sig förmånligare än de i trafikskadelagen, vilket är undantagsvis. Dock kan ersättning för skada som faller in under flera lagars tillämpningsområden, utbetalas endast från ett av regelverken enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Men det hindrar inte en skadelidande att göra anspråk på ersättning, för den del av en skada som inte omfattas av den primärt tillämpliga lagens regler. Det finns möjlighet för en skadelidande att i enlighet med skadeståndslagen och 32 kap miljöbalken (1998:808), MB utkräva kompensation för sådana saksador, personskador eller rena förmögenhetsskador som inte regleras i trafikskadelagen. Däremot uppställs i skadeståndslagen, till skillnad mot trafikskadelagen, krav på att det ska föreligga ett orsakssamband mellan skadevållarens handlande och den faktiska skadan för att ersättning ska utgå. Vidare ska handlingen som orsakat skadan ha utförts med uppsåt eller av oaktsamhet. Vad gäller 32 kap MB uppställs krav på att en skada ska ha uppstått som en följd av verksamhet på en fastighet och därmed drabbat omgivningen. Dessutom ska skadan vara av betydelse och orsakats med uppsåt eller genom vårdlöshet. Vid avsaknad av ett sådant vållande ersätts skadan endast om den inte skäligen bör tålas med hänsyn till orten, 32 kap 1 § st. 3 MB.

En skada som är en sakskada i trafikskadelagens mening kan på samma gång utgöra en föroreningskada och/eller en allvarlig miljöskada enligt miljöbalken. Det allmänna kan kräva att

en ansvarig verksamhetsutövare eller aktör ska avhjälpa en sådan skada i enlighet med de avhjälpanderegler som uppställs i 10 kap MB. Avhjälpandereglerna skiljer sig mellan en föroreningskada och en allvarlig miljöskada eftersom de klassas som olika allvarliga och omfattande. En miljöskada som genom förorening av vatten eller markområde, medfört skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön, ska avhjälpas så långt det behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön enligt 10 kap 1 samt 4 §§ MB. Vid en allvarlig miljöskada sträcker sig ansvaret betydligt längre då avhjälpandeansvaret kvarstår till dess det inte längre finns någon betydande risk för människors hälsa, 10 kap 5 § MB. Vid en allvarlig miljöskada på ett vattenområde, en skyddad djur-, växtart eller livsmiljö innebär ansvaret att i första hand att återställa den skadade miljön till sitt ursprungliga skick vilket är en långtgående åtgärd.

Den obligatoriska trafikförsäkringen är oftast ett fullgott skydd mot sådana kostnader för person- eller saksador som kan uppkomma för en ansvarig skadevållare. Vad gäller förmögenhetsskador, övriga skadeståndsanspråk eller åläggande om avhjälpande av det allmänna, kan en kompletterande ansvarsförsäkring vara ett bra finansieringsalternativ. För rena förmögenhetsskador som inte omfattas av trafikskadelagen finns det idag en mängd kompletterande försäkringslösningar. Det gäller även sådana krav på avhjälpande som kan uppgå till betydande summor, framförallt vid allvarlig miljöskada. Det finns likaså ett antal olika ansvarsförsäkringar som täcker skadeståndsanspråk för vissa sak- och förmögenhetsskador som uppställs i 32 kap MB. Försäkringarnas ersättningstak, vad de täcker och villkor kan skilja sig mellan försäkringsbolagen

Vad gäller akuta uttryckningar, avspärrningar, undersökningar och eventuell sanering av förorenad mark så kan detta vara en del av de åtgärder som det allmänna genom räddningstjänsten är skyldigt att utföra enligt lag om skydd mot olyckor (2003:778), LSO. Räddningstjänsten utför de räddningsåtgärder och bekostar de kostnader som krävs för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön vid olyckor eller överhängande fara för olyckor. I vissa fall ska offentliga medel användas för att skydda samhällsmedborgaren och miljön. I andra fall kan det allmänna tvingas stå för en kostnad som det egentligen åligger någon annan att svara för och som sedan krävs tillbaka.

## 1.1 Problembakgrund

Transporter med gods har stadigt ökat i Sverige under de senaste 50 åren och under åren 1960-2008 har antalet tonkilometer<sup>1</sup> och godstransportarbeten ökat med 150 procent. Godstransportarbeten på väg mätt i tonkilometer hade under 2008 mer än sexfaldigas i jämförelse med 1960. Det är därför föga förvånande att det är transportererna på väg som står för den största delen avgående sändningar i både vikt- och värde. <sup>2</sup> Av allt avgående gods i Sverige står Västra Götaland ensam för så mycket som 20 % av sändningarnas totala vikt och 23 % för dess totala värde. <sup>3</sup>

Den vanligast återkommande olyckan vid transport av farligt gods med miljöskador som följd, är utsläpp i samband med transport av petroleumprodukter. <sup>4</sup> En av förklaringarna kan vara att cirka 80 % av allt farligt gods som fraktas på väg består av just petroleumprodukter och förekommer

<sup>1</sup> En ungefärlig energienhet som beräknas genom ett fordons vikt multiplicerad med dess körsträcka.

<sup>2</sup> *Lastbilstrafik, år 2009*, Trafikanalys Statistik 2010:3, s. 9.

<sup>3</sup> *Varuflödesundersökning, år 2009*, Trafikanalys statistik 2010:16, s. 8 samt s. 12.

<sup>4</sup> *Transport av farligt gods: lägesrapport 1997*, Statens Räddningsverk, s. 15-16.

därför ofta på vägarna.<sup>5</sup> Fler tänkbara orsaker kan vara att transporter inte alltid sker på de större trafiklederna, utan görs på de sämre delarna av vägnätet för att kunna nå fram till hamnar och raffinaderier. Även om arbetet med att förebygga olyckor med farligt gods givits prioritet och är under ständig utveckling, vilket resulterat i ett lägre antal svåra olyckor, inträffar olyckor fortfarande på vägarna.<sup>6</sup> Exempel på två allvarliga olyckor med förödande konsekvenser är de som inträffade år 1997 utanför Södertälje och i Sandsjöbacka söder om Göteborg.

## 1.2 Syfte och problemformulering

Vid en i scenariot presenterad olycka eller vid överhängande fara för en sådan olycka är det allmänna skyldigt att utföra vissa räddningsåtgärder. En för det allmänna vanligt förekommande utgift i samband med åtgärderna är sanering, reparation, städning och avspärning av vägbanor. En del av dessa kostnader ska enligt lag belasta det allmänna och en del kan komma att belasta den som är ansvarig för olyckan. Det är när kostnaden ska fördelas mellan det allmänna och det privata som meningsskiljaktigheter kan uppstå. Det allmänna har med anledning av sanering, städning och avspärning av vägbanor ansett sig drabbat av en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada. Därför har det allmänna genom domstol försökt få ersättning ur ett skadevållande fordons trafikförsäkring, för skada som ansetts åligga annan att bekosta. Berörda försäkringsbolag har hävdade att det allmänna vid ett utsläpp drabbats av en enligt trafikskadelagen icke ersättningsgill förmögenhetsskada, som kan åtgärdas med obetydliga åtgärder. Dessutom har försäkringsbolagen hävdade att det allmänna som väghållare är skyldigt att underhålla och reparera vägar. Problematiken öppnar upp för frågan om vad trafikförsäkringen egentligen ska täcka. Vad som enligt trafikskadelagen ska ses som en ersättningsbar sakskada och hur långt själva begreppet sträcker sig. I ljuset av trafikskadelagen blir den intressanta frågan vilka åtgärder/skador det allmänna egentligen ska bekosta vid en olycka och vilka åtgärder/skador som inte ska ersättas eftersom det åvilar annan att svara för dem.

Syftet med denna uppsats är att med omständigheterna i det inledande fiktiva scenariot som grund, utreda vilket juridiskt ansvar det allmänna har vid en vägrelaterad olycka med en miljöskada som följd. Dessutom kommer det undersökas under vilka omständigheter det allmänna kan ha återkravs rätt för skada som det åvilar annan att svara för. Vidare består syftet även av en praktisk del där jag ska undersöka vilka problem som kan uppstå vid det praktiska tillvägagångssättet, när samarbetande aktörer har olika ansvarsområden, intressen och lagar att förhålla sig till.

Följande frågor kommer besvaras för att syftet med denna uppsats ska kunna uppnås:

- Vilka regelverk ska förhindra att vägrelaterade olyckor vid transport av farligt gods inträffar och vem är skyldig att följa dem?
- Vilka ansvarsregler kan bli aktuella och vem ska bära det slutliga ansvaret vid en miljöskada?
- Kan det allmänna drabbas av en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada?

---

<sup>5</sup> <http://www.narfrtj.com/farligtgoods.htm>

<sup>6</sup> *Transport av farligt gods: lägesrapport 1997*, s. 15-16.



### **1.3 Disposition**

Uppsatsen inleds i första kapitlet med en beskrivning av problemet med den ökade mängden gods som dagligen fraktas på våra vägar och den rådande vägtransportsituationen i Göteborgs ytterhamnsområde. Vidare ges en problemformulering av de problem som kan uppstå mellan teoretiska regler och praktiska beteenden. I det andra kapitlet redogörs för vilka regelverk som i ett förebyggande syfte ska förhindra att miljöskador uppstår till följd av transporter med farligt gods. I det tredje kapitlet presenteras det allmännas preventiva och praktiska ansvar. I det fjärde kapitlet utreds de samarbetande aktörernas praktiska tillvägagångssätt vid räddningsinsatsen av en miljöolycka. I det femte kapitlet återfinns en redogörelse för reglerna om avhjälpandeansvar i miljöbalken respektive de ersättningsrättsliga reglerna i skadeståndslagen och dess speciallagstiftning. Det sjätte kapitlet presenterar finansieringsmöjligheter av sådana ansvarsanspråk som kan bli aktuella i det femte kapitlet. I det sjunde och sista kapitlet följer en sammanställd slutsats av uppsatsens presenterade material.

### **1.4 Metod**

Vid författandet av denna uppsats har sedvanlig juridisk metod tillämpats till stor del genom att jag har studerat lagtext, förarbeten, praxis och litteratur. Uppsatsens fokus består till största delen av miljörettsliga och ersättningsrättsliga problemformuleringar, vilka kommer visa sig ha en inverkan på det offentlighetsrättsliga perspektivet. Ur ett miljörettsligt perspektiv har jag undersökt lagstiftning vars uppgift är att i ett förebyggande syfte förhindra miljöskador och i största möjliga mån ge miljön ett långtgående skydd. Med anledning av att uppsatsen även har ett praktiskt inslag, har intervjuer och internetkällor varit av stor vikt för att få information om hur det praktiska tillvägagångssättet ser ut vid en räddningsinsats.

### **1.5 Avgränsning**

Den huvudsakliga avgränsningen innebär att endast skador som härrör från trafik på väg berörs i uppsatsen. Vidare kommer inte de internationella regelverken för transport av farligt gods beröras mer än att jag kommer nämna sådana direktiv som genom EU-rätten implementerats i svensk lagstiftning, för att visa hur det påverkar de ansvarsregler som är gällande i Sverige.

Eftersom personskador och rena förmögenhetsskador mestadels saknar koppling till miljö- och miljöskador är dessa en del av uppsatsens avgränsning. Förmögenhetsskador kommer förekomma endast i syfte att belysa den inte helt klara gränsen för vad som är en icke ersättningsgill förmögenhetsskada och ersättningsgill sakskada i trafikskadelagens mening.

## 2. Preventiva regler

### 2.1 Inledning

Området som omfattar vägtransporter och farligt gods regleras idag av politiska och ekonomiska styrmedel, miljörättsliga normer och principer samt lagar och föreskrifter. Preventiva lagar och föreskrifter har som funktion att i förebyggande syfte begränsa skador till följd av transporter med farligt gods.<sup>7</sup> Eftersom transporterna är en riskfylld verksamhet för samhället, är det huvudsakliga syftet med att reglera dem att skydda liv, hälsa, miljö och egendom. Riskerna för skador minimeras genom att transporterna villkoras med säkerhetskrav. Dessa krav utarbetas av regeringen i samråd med myndigheter som besitter kunskap och erfarenhet om vägsäkerhet. Det är sedan det allmänna i form av behöriga tillsynsmyndigheter som ska se till att varje verksamhetsutövare följer gällande lagstiftning och tillhörande föreskrifter. Till hjälp har myndigheterna långtgående behörighet att undersöka last, transportfordon och personal. Under förutsättning att behovet av ett effektivt säkerhetssystem står i proportion till intresset av att kunna transportera till en skälig kostnad.

Det är emellertid inte helt enkelt och självklart att skilja ut lagstiftning och regler med preventiv verkan från de mer reparativa<sup>8</sup> reglerna, vars syfte är att kompensera för en redan uppkommen skada. Krav på efterbehandling av ett förorenat område ses i bland som en reparativ åtgärd, där förorenaren är skyldig att återställa området till ursprungsskicket. Miljökraven motiveras dock ofta med hänsyn till den framtida risk det förorenade området utgör för människor och miljön. Det skulle därför kunna hävdas att kravet på efterbehandling är lika mycket ett preventivt som reparativt krav eftersom det riktas främst mot den som brukar eller råder över marken.<sup>9</sup> Regelverken som reglerar transporter av farligt gods är styrinstrument som har kommit till med den preventiva aspekten i åsyftande. Dessa ska tillförsäkra att all verksamhet bedrivs på ett sätt som minimerar risker för olyckor och skador på miljön. Det är verksamhetsutövaren som är skyldig att följa bestämmelserna om transporter med farligt gods, som har kommit att fokuseras kring den praktiska transporten. Det ligger på myndigheternas ansvar att övervaka att så sker.

I det följande kommer sådana lagar och förordningar presenteras vars huvudsakliga syfte är att ha en preventiv inneboende effekt, på området för vägtransporter med farligt gods. Det finns utöver detta urval fler lagar och förordningar som till exempel väglag (1971:948), VägL, vägsäkerhetslag (2010:1362), lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud och lagen (2001:1080) om fordons avgasrening och motorbränslen. Dessa lagars syfte kan sägas är att indirekt främja det preventiva arbetet med att förhindra miljöskador till följd av olyckor med farligt gods.

### 2.2 Miljöbalken

Transport av farligt gods på väg innebär visserligen en riskpotential för människors hälsa, men det torde ändå hävdas att det är miljön som riskerar att drabbas på sikt när en olycka inträffar. Under de senaste decennierna har det utvecklats principer som handlar om hur människan ska förhålla sig till miljön, för att den ska kunna bevaras för nästkommande generationer. Dessa principer har uppstått främst inom den internationella miljöpolitiken och miljörätten. En av de

---

<sup>7</sup> Michanek, G & Zetterberg C, *Den svenska miljörätten*, s. 43-48.

<sup>8</sup> Se avsnitt 5 om reparativa ansvarsregler.

<sup>9</sup> Darpö J, *Eftertanke och förutseende: En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, s. 22.

idag mest centrala principerna är den om ”hållbar utveckling”.<sup>10</sup> Det var i miljöbalken som begreppet ”hållbar utveckling” reglerades för första gången i svensk rätt och det har därefter kodifierats i grundlagen genom 1 kapitlet 2 § regeringsformen. Begreppet har även myntats internationellt vilket till stor del är på grund av 1992 års Rio-konferens och dess Agenda 21. Målet med miljöbalken ”syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö”, vilket föreskrivs i lagens portalparagraf 1 kap 1 § MB. Utgångspunkten är dels att naturen som sådan ska ha ett ”skyddsvärde” och dels att människans rätt att bruka naturen är förenad med ett förvaltaransvar.<sup>11</sup> Ett sådant ansvar åligger var och en oavsett om det rör sig om att transportera farligt gods eller att företa en myndighetsåtgärd. Problemet med den tillsynes diffusa formuleringen av målregeln är huruvida den får genomslagskraft i rättstillämpningen. Förutom att formuleringen inneburit att principen fått en svag inverkan på rättstillämpningen, har det även gjorts att principen tolkats på olika sätt beroende på om ambitionen varit att betona utvecklingen eller hållbarheten.<sup>12</sup>

Eftersom portalparagrafen enligt ovanstående resonemang lämnar utrymme för fria tolkningar är det inte givet att miljölagstiftningen ska fastslås som en preventiv lagstiftning. Dock har det praktiska värdet av principen om hållbar utveckling stärkts i miljöbalken genom en precisering av begreppet i fem olika delmål. Dessa fem delmål går att finna i portalparagrafens andra stycke punkt 1-5, och här går att utläsa en mer preventiv framtoning av miljölagstiftningen. Delmålen går ut på att: skydda människors hälsa och miljön mot skador orsakade av föroreningar, skydda och vårda natur- och kulturmiljöer, bevara den biologiska mångfalden och trygga god hushållning samt uppnå ett kretslopp genom återanvändning och återvinning.<sup>13</sup>

Trots att portalparagrafen kallats både ospecifik och tandlös i debatten har den ändå en betydelse, eftersom den ligger till grund för tolkningen av miljöbalkens materiella regler och principer. Förutom målregeln, som föreskrifts i portalparagrafen, utgår rättstillämpningen även från andra bestämmelser i balken. Bestämmelserna handlar ofta om regler som innebär avvägningar eller andra skönsmässiga bedömningar i den specifika situationen. Eftersom det lämnar utrymme för fria tolkningar anses bestämmelserna oklara i vissa fall, vilket gör att svaret inte går att utläsas uttryckligen. Det är just när bestämmelser och regler skapar fritt tolkningsutrymme som rättstillämparen måste försöka finna svaret på annat sätt. Det är då balkens målbestämmelse kan få betydelse. En av de bestämmelser som kan ses som oklar och tolkningsbar är till exempel bestämmelserna om de allmänna hänsynsreglerna.<sup>14</sup>

### **2.2.1 De allmänna hänsynsreglerna**

I 2 kap MB återfinns de allmänna hänsynsreglerna som kan sägas ha en preventiv funktion. De stadgar, precis som miljöbalkens målparagraf, en begränsad räckvidd för vilka åtgärder en verksamhetsutövare får företa.<sup>15</sup> Dessa aktsamhetsregler gäller alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd. Reglerna gäller även den som *har* bedrivit en verksamhet som kan antas ha orsakat skada eller olägenhet för miljön enligt 2 kap 1 § MB.

---

<sup>10</sup> Michanek & Zetterberg, s. 43.

<sup>11</sup> A.a. s. 107.

<sup>12</sup> A.a. s. 44 samt 110

<sup>13</sup> A.a. s. 44 samt 108

<sup>14</sup> A.a. s. 110 f.

<sup>15</sup> Bengtsson B, *Miljöbalkens återverkningar*, s. 52 f.

De allmänna hänsynsreglerna omfattar både ”verksamheter” och ”åtgärder” men balken saknar någon egentlig legaldefinition av begreppen. Av förarbetena till miljöbalken framgår det dock att en åtgärd är något av ”momentan art” och en verksamhet är något som karaktäriseras av varaktighet.<sup>16</sup> En verksamhet kan antingen pågå kontinuerligt eller så är den av sporadiskt återkommande natur. Till kategorin räknas näringsverksamhet, men även annan icke yrkesmässig verksamhet. Även när enstaka åtgärder företas är de allmänna hänsynsreglerna tillämpliga, dock inte när en åtgärd är av ”försumbar betydelse i det enskilda fallet”. Vid avgörandet av vad som ska ses som en försumbar betydelse står snarare åtgärdens effekt på människors hälsa eller miljö i fokus, än den som vidtagit åtgärden. Bedömningen av vad som ska ingå i begreppet åtgärd kan ses som en aning problematisk, eftersom det svårigen går att utläsa ur lagtexten vad som ska ses som försumbart i det enskilda fallet. På samma sätt är det inte helt klart hur frekvent en återkommande åtgärd får företas, innan den är att se som en verksamhet i balkens mening.<sup>17</sup>

### **2.2.2 Miljökvalitetsnormer**

Miljöbalken som ramlag innehåller många olika instrument för att uppnå det övergripande målet om en hållbar utveckling. Till de preventiva reglerna i miljöbalken, förutom målet med en hållbar utveckling och de allmänna hänsynsreglerna, tillkommer miljökvalitetsnormerna. Normerna är ett sätt att anpassa den svenska miljölagstiftningen till de krav på miljö kvalitet, som finns i EG- direktiven med vissa krav på luft och vatten. De krav på normer som uppställs fungerar som utgångspunkt för regeringen när de ska meddela nya miljökvalitetsnormer i Sverige. Med direktiv 75/440/EG ställde EG exempelvis krav på medlemsstaternas kvalitet av dricksvattnet.<sup>18</sup> Miljökvalitetsnormerna ska ange ett visst tillstånd i miljön inom ett geografiskt område. Utgångspunkten är alltid själva miljön oavsett vad som påverkar den.<sup>19</sup> Normerna kan utformas som en typ av gränsvärde (till exempel föroreningsnivåer eller störningsnivåer) som inte får överskridas (till exempel syrehalt i vatten) eller underskridas. Syftet är att uppfylla våra nationella miljökvalitetsmål<sup>20</sup>, som återfinns i 5 kap 3 § MB, och överföra EG-rättens miljökvalitetsnormer till svensk rätt.<sup>21</sup> Regeringen har enligt samma paragraf möjlighet att överlåta till myndighet att meddela miljökvalitetsnormer, vilket följer av Sveriges medlemskap i EU. Det ligger även på myndigheter som Naturvårdsverket att tillsammans med kommunen se till att normerna följs.

Att bestämma nivån för miljökvalitetsnormerna är viktigt men har visat sig vara en utmaning. Nivån ska motsvara vad ”människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter” enligt 5 kap 2 § p. 1 MB. Bedömningen av ambitionsnivån på normerna görs utifrån vetenskapliga kriterier för vad människan och naturen tål, utan hänsyn till tekniska och ekonomiska förhållanden.<sup>22</sup> Miniminivån ligger emellertid alltid i linje EG-rättens bindande miljökvalitetsnormer.<sup>23</sup>

<sup>16</sup> Proposition 1997/98:45, del 2, s. 205.

<sup>17</sup> Michanek & Zetterberg, s. 115 f.

<sup>18</sup> A.a. s. 113 samt 122 f.

<sup>19</sup> A.a. s. 55.

<sup>20</sup> ”För att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljö”.

<sup>21</sup> Michanek & Zetterberg, s. 172.

<sup>22</sup> Prop. 1997/98:45, del 1, s. 252.

<sup>23</sup> Michanek & Zetterberg, s. 173.

## 2.3 Lagen om transport av farligt gods

I linje med miljöbalkens huvudsakliga syfte avser all reglering av transport som sker med farligt gods; att skydda liv, hälsa, miljö och egendom. Transporter av farligt gods ett nödvändigt inslag i det moderna industrisamhället. Det kan därför inte vara rimligt att förebygga de faror som är förknippade med farligt gods genom att minska antalet transporter. Riskerna för skador ska istället minimeras genom att villkora transporterna med säkerhetskrav. För att transportörernas, och samhällsnyttans intressen ska kunna balanseras mot bevarandet av miljön, bör uppfyllandet av säkerhetskraven stå i rimlig proportion till det ekonomiska utfallet av godstransporten.<sup>24</sup> De grundläggande bestämmelserna för transport av farligt gods finns i lag (2006:263) om transport av farligt gods, LFG. Eftersom det är en ramlag anger den endast grundläggande bestämmelser och det är regeringen, eller de myndigheter som regeringen har meddelat behöriga som meddelar föreskrifter på området. Föreskrifterna finns i förordning (2006:311) om transport av farligt gods, FFG och i föreskrifter som ges ut av Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap, MSB samt Transportstyrelsen.

Syftet med lagen är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med god orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom, 1 § LFG. Lagen verkar både olycks- och brottsförebyggande eftersom avsikten med bestämmelserna är att förebygga skador och reglera en inträffad händelse. Lagen tillämpas på förberedelse<sup>25</sup> inför och utförande av transporter av farligt gods enligt 7 § LFG. För att lagen ska vara tillämplig behöver tre grundläggande förutsättningar vara uppfyllda; det ska vara fråga om en transport, transporten ska avse farligt gods och transporten ska ske med transportmedel.

Definitionen av begreppet *transport* i lagens mening är densamma som i de internationella regelsystemen, som till exempel ADR-direktivet.<sup>26</sup> Med transport av gods avses förflyttning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering som utgör ett led i förflyttningen enligt 3 § LFG. Det inbegriper inte enbart den kommersiella förflyttningen av godset utan även förflyttning av sådant farligt gods som ständigt finns ombord på ett transportmedel, som till exempel transportmedlets egna drivmedel eller passagerares läkemedel. I paragrafen används medvetet begreppet förvaring istället för lagring. Innebörden är att det enbart är ett omhändertagande som är en del av ett pågående förfarande som omfattas av förvaringsbegreppet. För att skilja på begreppen ska det enligt förarbetena ses till syftet med omhändertagandet än till tiden för det.<sup>27</sup>

*Transportmedlen* som omfattas av lagen delas in i fyra olika grupper, 4 § LFG: Varje slag av fordon som används för transport på väg eller terräng, järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon, luftflyg och fartyg i den utsträckning som de transporterar gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt första eller andra gruppen. Vad gäller definitionen av transportmedel vid vägtransporter, har den svenska lagstiftningen valt att gå lite längre än vad ADR-direktivet kräver. I den svenska lagstiftningen ingår i begreppet varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng. Ledning för tolkningen av fordonsbegreppet hämtas i lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det gör att ett antal transportmedel omfattas av lagen om transport av farligt gods, men inte av ADR-direktivet såsom till exempel truckar och skogsmaskiner.

---

<sup>24</sup> Prop. 2005/06:51, s. 23.

<sup>25</sup> Förberedelserna kan bestå av etikettering, märkning, klassificering, överlämnande av godset till annan för transport och upprättande av transporthandlingar.

<sup>26</sup> Rådets direktiv 94/55/EG om tillnärmning av medlemstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg.

<sup>27</sup> Prop. 2005/06:51, s 31.

Med lagens definition av *farligt gods* åsyftas sådant gods som består av eller innehar vissa i 6 § LFG uppräknade egenskaper. Definitionen av farligt gods i alla internationella regelverk bygger på FN:s rekommenderade klassindelningar av farligt gods.<sup>28</sup> Systemet innebär att en indelning görs i nio olika klasser vilka var och en representerar och tydliggör en viss form av fara. Definitionen av begreppen tillsammans med andra i lagen utgör en avgränsning av lagens tillämpningsområde, då den gäller parallellt med lag (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddslagen (1988:220).

### 2.3.1 Säkerhetsrådgivare

Till följd av den ökade mängden transporter med farligt gods, och den bristfälliga kunskapen om de risker som är förknippade med sådan verksamhet, implementerades i januari år 2000 det så kallade säkerhetsrådgivardirektivet<sup>29</sup> och examineringsdirektivet<sup>30</sup> i svensk rätt. Genom direktiven ställs det krav på att en säkerhetsrådgivare ska finnas i den verksamhet som transporterar eller hanterar farligt gods. Det gäller även den som överlämnar åt någon annan att transportera farligt gods enligt 11 § st. 2 LFG. Kraven gäller samtliga juridiska eller fysiska personer och myndigheter som omfattas av lagen om transport av farligt gods tillämpningsområde. Det gäller oavsett vilken sorts verksamhet det handlar om, och det är endast regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som kan besluta om undantag från kraven på säkerhetsrådgivare. Syftet med kravet på säkerhetsrådgivare är att öka säkerheten vid transporter av farligt gods genom att höja kompetensen i alla företag som lastar, lossar eller transporterar godset.

Uppdraget att verka som en säkerhetsrådgivare kan antas av en företagsledare, en anställd eller fristående konsult. Rådgivarens uppgift är att, under verksamhetsledningens ansvar, arbeta för att skador i samband med transporterna förebyggs enligt 11 § st. 2 LFG. Vidare består arbetsuppgifterna även av att övervaka om verksamheten följer lagens bestämmelser, vilket ska redovisas i en årlig rapport till företagsledningen. När det sker olyckor ligger det även inom rådgivarens ansvarsområde att upprätta rapporter som företagsledningen ska ta del av.

## 2.4 Trafikförordningen

En viktig aspekt i att förebygga olyckor vid transport av farligt gods och förhindra läckage när de sker, består av en väl fungerande och noggrann lastsäkring. Bestämmelserna om lastsäkring i trafikförordningen (1998:1276), TraF är därför av stor vikt för miljö, djur samt människor och kompletterar de bestämmelser om säkring av last som är utgivna med stöd av lagen om transport av farligt gods. De mest grundläggande bestämmelserna om lastsäkring vid vägtransport återfinns 3 kap 81-83 §§ TraF, men det är de kompletterande myndighetsföreskrifterna som genom detaljerade krav anger hur lastsäkringen ska verkställas.<sup>31</sup> I vissa fall kan det behöva fattas beslut om lokala trafikföreskrifter för vissa trafikfrågor. Det görs av kommunala trafiknämnder enligt lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor, länsstyrelsen, Polismyndigheten, Tullverket eller den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området. Vad gäller transport av farligt gods är det länsstyrelsen som med lokala

---

<sup>28</sup> A.prop. s. 33.

<sup>29</sup> Rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

<sup>30</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

<sup>31</sup> Prevent, *arbetsmiljö i samverkan*, svenskt näringsliv, LO & PTK s. 100.

trafikföreskrifter får meddela särskilda trafikregler på området enligt 10 kap 3 § st. 1 TraF. Innan länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter som avser transport av farligt gods ska ett yttrande inhämtas från MSB enligt 10 kap 5 § st. 2 TraF, och därefter ska samma myndighet underrättas om de beslutade föreskrifterna enligt 10 kap 12a § TraF. Vägvalsstyrning är den metod som används på transportområdet för att styra transporter till de mest lämpliga vägarna. Vägvalsstyrningen baseras förutom på krav i lokala trafikföreskrifter, även på frivillighet genom rekommendation.<sup>32</sup> Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller särskilda skyltar som klargör vad som gäller för farligt gods som är under transport.

## 2.5 ADR-S

ADR-S (MSBFS 2011:1) är MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng, som varje verksamhetsutövare ska ha goda kunskaper om. Föreskrifterna innehåller de bestämmelser och förutsättningar som ska vara uppfyllda vid nationell och internationell transport av farligt gods på väg. ADR-S består av inledande föreskrifter, som behandlar bland annat hur föreskrifterna ska läsas, undantag i vissa fall, kontroll, och bilagorna A, B och S. Bilaga A innehåller kap 1-7 som reglerar säkerhetsbestämmelser vad gäller utbildning av personal, skyldigheter hos delaktiga, klassificering och märkning av gods. Bilaga B innehåller kap 8-9 som reglerar allt som gäller transporten eller fordonet som till exempel fordonsbesättning, utrustning, drift och dokumentation. Bilaga S innehåller kap 10-21 som reglerar särskilda nationella bestämmelser för transport av farligt gods på väg och i terräng. Bilagorna A och B ska tillämpas vid både nationella och internationella transporter av farligt gods och bilaga S ska tillämpas endast vid nationella transporter.<sup>33</sup>

Det finns vissa personer, transporter och verksamheter som är undantagna från skyldigheterna att följa de i ADR-S stadgade reglerna om hur transporter ska genomföras, vilket framgår av Bilaga A, del 1, kap 1.1.3.1 ADR-S. Exempelvis är sådana transporter av farligt gods som utförs av privatpersoner undantagna från bestämmelsernas tillämpningsområde. Det är dock under förutsättning att godset är förpackat för detaljhandelförsäljning och är avsett för personligt bruk, hushållsbruk eller sport och fritid. Dessutom ska godset hanteras på ett sätt som förhindrar läckage under normala transportförhållanden. Undantagna från bestämmelserna i ADR-S är även maskiner som i sin drift eller konstruktion innehåller farligt gods. Detsamma gäller transporter som genomförs i samband med huvudverksamheten, såsom leveranser till eller returleveranser till byggarbetsplatser eller anläggningsområden i samband med mätningar, reparationer eller underhållsarbeten. När bärgning av fordon eller bortskaffning av farligt gods är nödvändigt vid en olycka, behöver inte behörig myndighet ta hänsyn till ADR-S vid räddningsinsatserna. Samma undantagsregler gäller transporter vid nödsituationer där syftet är att rädda människoliv eller miljön.

### 2.5.1 Utbildning och skyldigheter hos delaktiga vid transport av farligt gods

Alla som har ett arbetsområde som omfattar transport av farligt gods, ska vara utbildade i de krav som det ställer på deras arbets- och ansvarsområde. Det innefattar att vidta de åtgärder som anses nödvändiga med hänsyn till omfattningen av de faror som kan förutses. Syftet är att uppfylla bestämmelserna i ADR-S, främst för att förhindra olyckor men även för att begränsa en eventuell skada enligt bilaga A, del 1, kap 1.3.1. Förutom kunskap om de allmänna villkoren i bestämmelserna om transport av farligt gods, ska personalen ha genomgått en funktionsspecifik utbildning enligt kap 1.3.2.1–1.3.2.2. Det innebär att personalen ska ha kunskap om

<sup>32</sup> A.a. s. 101.

<sup>33</sup> [Http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Regler-vid-transport/Foreskrifter/ADR-S/](http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Regler-vid-transport/Foreskrifter/ADR-S/).

bestämmelserna som reglerar transport av farligt gods motsvarande deras arbetsuppgifter och ansvar. Förutom kunskapen om de risker som är förknippade med transport, lastning och lossning, ska personalen även känna till skadorna som kan uppstå vid ett tillbud med farligt gods enligt kap 1.3.2.3. Utöver transportören ställs det lika stränga krav på avsändare, mottagare, lastare, förpackare, fyllare, och lossare. Var och en ska försäkra sig om att gängse regler och riktlinjer följs gällande klassificering, mottagning av gods, lastning, lossning, förpackning och emballagering, fyllning och så vidare.

## **2.6 Myndighetstillsyn av reglernas efterlevnad**

En stor del av det preventiva arbete som ska förebygga att allvarliga olyckor sker vid transport av farligt gods, går ut på att myndigheter genom tillsyn kontrollerar att verksamheter följer regelverken. Förordningen om transport av farligt gods innehåller föreskrifter som är kopplade till lagen om transport av farligt gods. Bestämmelserna om tillsyn finns både i 12-15 §§ LFG och 10-11 §§ samt 17 § FFG men det är den sistnämnda paragrafen som preciserar behöriga tillsynsmyndigheter. Tillsynen över efterlevnaden av lagen om transport av farligt gods och med stöd av lagen meddelade föreskrifter i ADR-S är Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Strålsäkerhetsmyndigheten och MSB, 10 § FFG. Det är MSB och Polismyndigheten som är primärt ansvariga för de transporter av farligt gods som sker på land. När myndigheterna genomför tillsynen är de ansvariga att inte orsaka större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål enligt 12 § LFG. Vad det innebär i praktiken specificeras i bilaga A, del 1, kap 1.8.1.1 ADR-S; kontrollerna får endast ske om de kan göras utan fara för person, egendom och miljö och utan att vägtrafiken störs. Tillsynsmyndigheterna bör i största mån undvika att undersöka samma förhållanden fler än en gång under en och samma transport. Det är nämligen vanligt att godset transporteras långa vägar.

För att myndigheter ska kunna genomföra tillsyn i praktiken har de tillträdesrätt till sådana områden, lokaler och andra utrymmen som används inför och i samband med transporter, transportmedel samt till förpackningar och andra transportanordningar enligt 13 § LFG. Det finns inga krav på att förpackningar ska behöva vara märkta med farligt gods för att tillsyn ska få utföras. En tjänsteman har befogenhet att stoppa ett fordon om så behövs för att kunna genomföra en kontroll. Myndigheterna har även rätt till de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen och det är Polismyndigheten som ska bistå med den hjälp som kan behövas. I de fall verksamhetsutövare inte efterlever regelverken om transport av farligt gods har tillsynsmyndigheterna möjlighet att besluta om de ålägganden eller förbud som krävs för att lagen ska följas enligt 14 § LFG. Det kan innebära att myndigheten ålägger någon att vidta en åtgärd eller förbjuder en transport att fortgå. Både förelägganden och förbud kan förenas med vite enligt 14 § st. 2 LFG. Denna penningssumma ska betalas om inte verksamhetsutövaren utför sina förpliktelser inom utsatt tidsgräns. Ett annat alternativ för att åtgärda brister är att myndigheten själv ser till att åtgärden vidtas av någon annan än den föreläggandet riktats mot, som exempelvis en verkstad enligt 14 § st. 3 LFG.

### **2.6.1 Ansvariga myndigheter och organ**

Det är många myndigheter som med utgångspunkt från sina verksamheter utför uppgifter som hänför sig till verksamheten transport av farligt gods. Det är regeringen som utser dessa myndigheter och det är också därför deras uppgifter framgår i förordningen om transport av farligt gods. Några av de ansvariga myndigheterna med särskilda uppgifter ingår i en *transportmyndighet*. De berörda myndigheterna som är MSB och Transportstyrelsen vars uppgifter är att hantera frågor om klassificering enligt 2 § FFG. Klassificering innebär att efter



ansökan meddela beslut om huruvida ett ämne eller föremål är att ses som farligt gods enligt 5-6 §§ FFG. Transportmyndighetens uppgift är även att meddela föreskrifter för de olika transportslagen enligt 15 § FFG. I samband med att föreskrifterna publiceras ska transportmyndigheten verka för samordning mellan de olika transportslagen enligt 19 § FFG.

Vad gäller kontroller vid transport av farligt gods på land ingår Strålsäkerhetsmyndigheten, Polismyndigheten, MSB och Transportstyrelsen kategorin *behöriga myndigheter*. Vilka områden de olika myndigheterna är ansvarig för specificeras i 7 § FFG. Deras uppgifter tydliggörs och framgår av de internationella regelverken och EG-direktiven enligt 8 § FFG. Med *behöriga organ* avses i 9 § FFG olika företag eller organisationer med behörighet att utföra tekniska kontroller på fordon och utrustning. Dessa uppgifter var tidigare en del av myndigheternas ansvarsområden, men överläts idag till organ som konkurrerar på den fria marknaden. Vem som ska ses som ett behörigt organ framgår av fordonslagen (2002:574), anmälan till EU eller i enlighet med svenskt ackrediteringsbeslut. I jämförelse med andra myndigheter har MSB ett utökat ansvar på området transport av farligt gods. Detta eftersom den fungerar som bland annat transportmyndighet för frågor som inte kan hänföras till något särskilt transportslag. Myndigheten har möjlighet att vid sådana frågor ge ut föreskrifter av det rådgivande slaget. Vidare har MSB ansvaret för samordningen av tillsynsmyndigheter och rapporteringsansvar till olika internationella organ. Rapporteringen avser statistik gällande tillsyn och inträffade olyckor och tillbud vilket framgår av 2 §, 14 § samt 16 § FFG.

## 3. Det allmännas preventiva beredskap

### 3.1 Inledning

Redan vid samhällsplaneringen finns det goda möjligheter för kommunen att, i samverkan med staten, ta hänsyn till de risker som är förknippade med transport av farligt gods. Det är kommunen som har det huvudsakliga ansvaret för samhällsplaneringen, men det görs i samråd med staten genom länsstyrelsen. Både staten och kommunen har ett ansvar för en god och hållbar miljö där människors hälsa och säkerhet ska tryggas.<sup>34</sup> Den lagstiftning som speglar riskhänsyn vid samhällsplaneringen och som även är aktuell vid planering kring transporter av farligt gods är plan och bygglagen (2010:900), PBL samt miljöbalken. Gemensamt för respektive lagstiftning är att risker för människors säkerhet och hälsa alltid ska beaktas vid planläggning av mark och vatten enligt plan och bygglagen, och vid miljökonsekvensbeskrivningar enligt miljöbalken. Myndigheters samhällsplanering ska genomsyras av den allmänna ansvarsprincipen, likhetsprincipen och närhetsprincipen. Med ansvarsprincipen som grund ska den som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden även ha motsvarande ansvar under kris- och krigssituationer. Likhetsprincipen syftar till att en verksamhets organisation och lokalisering ska så långt som möjligt överensstämja i fred och kristider. Med närhetsprincipen som utgångspunkt ska kriser hanteras på lägsta möjliga nivå i samhället. Hela systemet för krishantering måste således byggas utifrån ett fredstida grundperspektiv och skapa robusthet samt förtroende i hela hotskalan.<sup>35</sup>

### 3.2 Kommunen

Det är Göteborgs kommun som har i uppgift att planlägga användning av mark och vatten i kommunen, 1 kap 2 § PBL. Planläggningen ska göras i enlighet med plan och bygglagens portalparagraf som anger lagens bakomliggande grundvärderingar. Enligt 1 § ska kommunen med beaktande av den enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Det torde vara ett allmänt samhällsintresse att beakta säkerhetsaspekterna i ett tidigt skede av en planeringsprocess, vilket kan spara pengar och skapa trygghet.

Varje kommun ska ha en översiktplan som ska omfatta hela kommunen. En sådan plan ska ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden och hur den byggda miljön skall utvecklas och bevaras enligt 1 kap 3 § PBL. Översiktplanen är en viktig del av arbetet med att minska samhällsrisiker. Med planen kan risker lättare identifieras och de kan därmed ligga till grund för hur säkerhetsfrågor ska hanteras.<sup>36</sup> I den övergripande planeringen finns det möjlighet att ange riktlinjer för skyddsavstånd mellan till exempel bebyggelse och väg som är tungt belastad med transporter av farligt gods. Genom att lokalisera vägar, verksamheter, bebyggelse eller objekt på lämpliga ställen minskas risken för att de ska utgöra en fara för omgivningen. Med en medveten översiktlig planering kan många risker och störningar minimeras eller avlägsnas.

Vad gäller den mer detaljerade planeringen av samhällsbyggandet ska kommunen upprätta en detaljplan enligt 1 kap 3 § st. 2 PBL. En detaljplan ska omfatta ett begränsat område och reglera

---

<sup>34</sup> Plan och bygglagen.

<sup>35</sup> SOU 2001:41 och SOU 2001:86

<sup>36</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Samhallsplanering/Fysisk-planering/>

markens användning, bebyggelse och anläggningar i detalj. Vid detaljplaner är det viktigt att tydliggöra intresset för hälsa och säkerhet. Dessutom ska planen utformas så den blir lämplig att använda för sitt ändamål. Den analys som utförs vid detaljplanens utformning ska alltid sträva efter att lokalisera befintliga och planerade verksamheter, objekt eller miljöer som kan innebära en fara för sin omgivning. Ett sådant exempel är transporter av farligt gods. Det är emellertid inte alltid det går att reducera alla olyckrisker med hjälp av detaljplanering utan kommunen måste ibland även vägledas av annan lagstiftning.<sup>37</sup>

I kommunens planarbete inhämtas synpunkter från olika förvaltningar. Räddningstjänsten är en del av den kommunala förvaltningen med spetskompetens inom risk och säkerhet, varför samarbetet mellan räddningstjänst och andra kommunala verksamheter är viktigt angående riskhantering.<sup>38</sup> Den kommunala räddningstjänsten har både lagar och förordningar som styr deras arbete. I lagen om skydd mot olyckor regleras det förebyggande arbetet och räddningsinsatserna. Fler lagar som reglerar kommunens arbete med att minimera risker är Hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), socialtjänstlagen (2001: 453) och polislagen (1984:387), PL.

### **3.2.1 Miljöförvaltningen**

Miljöförvaltningen arbetar på uppdrag av den kommunala myndighetens miljö- och klimatnämnd, som kontrollerar att lagar som rör miljö och hälsa efterlevs. Miljöförvaltningen arbetar förutom med tillsyn även pådrivande i miljöfrågor genom att bland annat svara på remisser, ge råd och information.<sup>39</sup> Med anledning av miljöförvaltningens medverkan i den kommunala samhällsplaneringen, är förvaltningen även delaktig i det förebyggande arbetet av olyckor med farligt gods. Strävan och målet är att utveckla Göteborg till en långsiktigt hållbar stad med frisk luft och en välmående miljö, idag och i framtiden. Med möjligheten att lämna remissyttranden över förslag till lagändringar inom miljöförvaltningens ansvarsområde, och medverkan i samhällsplaneringen har förvaltningen goda möjligheter att påverka den fysiska planeringen. Miljöförvaltningen arbetar utifrån de perspektiv som anses bäst för miljön.<sup>40</sup>

## **3.3 Staten**

### **3.3.1 Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen fungerar som en länk mellan både människor och kommuner på kommunal nivå, och riksdag och centrala myndigheter på statlig nivå. Förutom den främsta uppgiften att genomföra riksdagens och regeringens beslut, har länsstyrelsen även ansvar för tillsyn,

<sup>37</sup> <http://www.wuz.se/res/Publikationer/21481.pdf> sidan 20-25.

<sup>38</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Samhallsplanering/Fysisk-planering/>

<sup>39</sup> [http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN\\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\\_D-dAQwNPYwK6\\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUIySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEIITTE!/">http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN\\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\\_D-dAQwNPYwK6\\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUIySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEIITTE!/](http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38_D-dAQwNPYwK6_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUIySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEIITTE!/)

<sup>40</sup> [http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN\\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\\_DdAQwNPYwK6\\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg\\_se/PolitikoOrganisation/Organisation/Fackforvaltningar/Miljoforvaltningen/lnkrubr\\_N800\\_PolitikOrganisation\\_Fackforv\\_Miljo\\_VaraVerksamheter/art\\_E\\_N800\\_PO\\_Miljo\\_Verksamheter\\_MedverkanSamhallsplanering](http://www.goteborg.se/wps/portal!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwN_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38_DdAQwNPYwK6_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/PolitikoOrganisation/Organisation/Fackforvaltningar/Miljoforvaltningen/lnkrubr_N800_PolitikOrganisation_Fackforv_Miljo_VaraVerksamheter/art_E_N800_PO_Miljo_Verksamheter_MedverkanSamhallsplanering)

samordning och överklagan. Länsstyrelsens uppgifter och befogenheter finns specificerade i förordning (2007:825) med länsstyrelseinstruktion.

På kommunal nivå är länsstyrelsen delaktig i kommunernas planering och lämnar råd och underlag till deras översikts- och detaljplaner. På statlig nivå samordnar länsstyrelsen alla statens intressen i frågor som rör hälsa, säkerhet och miljö. Med översikts- och detaljplaner som grund kan kommun och stat arbeta enhetligt i en preventiv riktning, genom att planera samhället på ett sätt som minimerar risker för olyckor med farligt gods. Med de olika planerna som redskap kan länsstyrelsen tillsammans med kommun, räddningstjänst och näringsliv rekommendera primära och sekundära färdvägar för transporter lastade med farligt gods.<sup>41</sup> Länsstyrelsen har goda möjligheter att påverka samhällsplaneringen och lyfta fram relevanta frågor genom att den dels prövar de beslut som kommunerna tar om detaljplaner och områdesbestämmelser, och dels genom att aktivt delta vid planeringsprojekt som rör användningen av mark och vatten.<sup>42</sup>

### **3.3.2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Den främsta uppgiften för MSB är att utveckla och stödja samhällets förmåga att hantera allvarliga olyckor och kriser. Myndigheten arbetar både med att få samhället att förebygga händelser, och ge stöd när en allvarlig olycka eller kris inträffar.<sup>43</sup> För att skapa trygghet och säkerhet i samhället hjälper myndigheten även till vid samhällsplaneringen genom att ge råd, stöd och upprätta regler och rutiner.<sup>44</sup>

MSB är en så kallad transportmyndighet för all transport av farligt gods på väg. Med ansvaret som transportmyndighet följer ett arbete som innefattar att förebygga och skadebegränsa olyckor och obehörigt förfarande med farligt gods, i samband med transport av farligt gods på land. För att skapa goda förutsättningar för säkrare transporter arbetar myndigheten inom många olika områden. Det mest preventiva och viktigaste arbetet är att utfärda föreskrifter och utveckla den lagstiftning som gäller för transport av farligt gods på väg. Myndighetens föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) är en sådan föreskrift som ges ut årligen. Myndigheten innehar även en rad andra uppgifter som består av exempelvis vissa transportgodkännanden och tillstånd samt examination av förare och säkerhetsrådgivare.<sup>45</sup> För att kunna kontrollera att bestämmelserna om transport av farligt gods efterlevs har regeringen tilldelat myndigheten ett tillsynsansvar. Ansvaret innefattar tillsynen över säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och transportskydd.<sup>46</sup>

### **3.3.3 Trafikverket**

En del av Trafikverkets ansvarsområden består av en långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik. Det innefattar bland annat ansvaret för byggande samt drift och underhåll av statliga vägar.<sup>47</sup> Trafikverket har en viktig roll i utvecklingen av samhället där målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Ansvaret innefattar egen planering i samverkan med samhället, men

---

<sup>41</sup> [http://www2.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/manniska-och-samhalle/krisberedskap/riskhantering-och-sakerhet/Pages/Transporter\\_av\\_farligt\\_gods.aspx?keyword=farligt+gods](http://www2.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/manniska-och-samhalle/krisberedskap/riskhantering-och-sakerhet/Pages/Transporter_av_farligt_gods.aspx?keyword=farligt+gods)

<sup>42</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Samhallsplanering/Fysisk-planering/>

<sup>43</sup> <http://www.msb.se/sv/Om-MSB/>

<sup>44</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/>

<sup>45</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Transport-av-farligt-gods/>

<sup>46</sup> <http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Om-farligt-gods/Myndighetsansvar/>

<sup>47</sup> <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/>

även deltagande vid andras planering som till exempel kommunens.<sup>48</sup> Samhällsplanering och utveckling av transportsystemet och dess funktioner sker i nära samverkan för att skapa ett hållbart samhälle. Det gör att Trafikverket kan bidra till en god tillgänglighet med hänsyn tagen till säkerhet, miljö och hälsa.

Vad avser den nationella planen för transportinfrastruktur så upprättas den av Trafikverket utifrån regeringens givna direktiv och förutsättningar.<sup>49</sup> Den regionala transportinfrastrukturen fastställs genom olika länsplaner utan något direkt ansvar från Trafikverket. Ansvaret för länsplanerna har länsstyrelsen, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan. Däremot fastställer regeringen de ekonomiska ramarna för länsplanerna och Trafikverket bistår då ofta med underlag.<sup>50</sup> Den fysiska samhällsplaneringen på kommunal nivå ansvarar kommunerna för själva. De tar ansvar för att det finns en aktuell kommuntäckande översiktsplan som fungerar som underlag för detaljplaner och områdesbestämmelser. Samhällsplanerarna på Trafikverket har i uppgift att bistå kommunen genom att delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Störst chans att påverka har Trafikverket när det delta i planeringsprocesser i ett tidigt skede.<sup>51</sup> När idéer fortfarande diskuteras och innan de formella planeringsprocesserna har startat, finns det möjlighet att påverka andra involverade aktörer. Det kan göras genom att öppet diskutera förändringar som påverkar resandet och transporter. Vid planeringsstadiet och innan några val av åtgärder blivit aktuella jobbar Trafikverket efter principen om att transportsystemet bör utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn. Det innefattar att identifiera de åtgärder som kan lösa problem eller brister i transportsystemet. Tidigt etablerade kontakter mellan Trafikverket och kommuner eller regionala planeringsorgan kan hjälpa till att klargöra vilken eller vilka formaliserade planeringsprocesser som bör tillämpas vid samhällsplaneringen.<sup>52</sup>

---

<sup>48</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/>

<sup>49</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/>

<sup>50</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Regional-planering/>

<sup>51</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Kommunal-planering/>

<sup>52</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tidiga-skeden/>

## 4. Det allmännas praktiska tillvägagångssätt

### 4.1 En olyckas akuta inledningskede

När ett samtal kommer in till 112 och en tankbilsolycka rapporteras kopplas samtalet vidare till SOS alarm. Operatören som tar emot samtalet underrättar både räddningstjänst, ambulanssjukvård och polis om olyckan. Under samtalet har räddningstjänsten en medhörning för att en operatör snabbt ska kunna bedöma om larmet tillhör räddningstjänstens åtaganden. I de fall en tankbilsolycka sker i anslutning till vatten och bebyggelse anser både räddningstjänst, sjukvård och polis att det är relevant med akut och snabb uttryckning. Vid en olycka är räddningstjänsten väl förberedd redan innan de kommer ut på olycksplatsen. Med hjälp av analyser och erfarenheter av förutbestämda scenarion har olika larmplaner utarbetats för att veta vad som väntar. Med larmplanerna som redskap vet räddningstjänsten även vad de enheter som skickas ut till olycksplatsen behöver vara specialiserade på, till exempel räddningsenhet eller skumenhet.<sup>53</sup>

På ett larm som gäller en allvarlig olycka där det finns risk för miljöskada, åker både en insatschef och en räddningsledare. Detta förfarande är nödvändigt eftersom det måste finnas personal som kan jobba med det akuta och praktiska räddningsarbetet, och personal som kan fokusera på riskerna med de brandfarliga ämnen som eventuellt transporterats i tankbilen. Insatschefen strävar efter att snabbast möjligt bilda sig en helhetsuppfattning om olyckan och dess potentiella risker. Det innebär att ta reda på vad det är för produkt eller produkter som transporterats i tankbilen. Eftersom tanken kan innehålla olika fack finns det risk för att den kan innehålla olika sorters produkter. Något av dessa produkter kan innehålla ämnen med högst brandfarliga eller explosiva egenskaper. En del av platsundersökningen består därför av att undersöka vad det finns för tändkällor i närheten av olycksplatsen. Alla enheter som åker ut på larm har ett mätinstrument som mäter brännbarhetsområdets räckvidd och vad som finns inom området. Eftersom miljön är av stor prioritet för räddningstjänsten är en annan del av riskbedömningen att se till olyckans omgivning. Det finns alltid risk för spridning av förorening till grundvattentäkt vilket kan innebära livsfara för både människor och miljön. Är olyckan allvarlig och omfattande bistår och förstärker stabschefen med ledningscentral den personal som åkt ut för att arbeta på olycksplatsen.<sup>54</sup> På platsen för olyckan har räddningstjänsten möjlighet att sätta upp avspärningar i syfte att hindra obehöriga att störa räddningsarbetet, och för att motverka eventuella risker för omgivningen. Eftersom alla åtgärder måste ske så snabbt som möjligt kan räddningstjänsten delegera en del av räddningsuppgifterna på andra aktörer. Till exempel kan avspärning av olycksplatsen utföras av antingen polisen eller Trafikverket. Ansvar för omledning av väg kan åligga både polisen och Trafikverket beroende på vad räddningsledaren beslutar.<sup>55</sup>

Bedöms en förorening ha spridit sig så djupt att det kan innebära risker för omgivningen kan marken behöva saneras. Det kan vara räddningstjänsten som står för arbetet men oftast läggs det ut på entreprenad. Då kontaktas ett utomstående saneringsföretag som tar på sig uppdraget att frigöra marken från alla rester av ett utsläpp.<sup>56</sup> Räddningsledaren kan i vissa fall besluta att Trafikverket ska ansvara för sanering av förorenad mark. Ansvar för Trafikverket kan förutom

<sup>53</sup> Telefonintervju med Mats Karlsson, operativ insatschef vid Räddningstjänsten Storgöteborg, 2011-01-07

<sup>54</sup> Telefonintervju med Mats Karlsson, 2011-01-07

<sup>55</sup> E-postkorrespondens med Marita Karlsson, planerare, Trafikverket i Mariestad, 2011-01-14.

<sup>56</sup> Telefonintervju med Mats Karlsson, 2011-01-07.

sanering även innefatta samordning av sugbilar, sugning av brunnar och reparation av statlig väg. Verket har hand om allt som har med vägar att göra.<sup>57</sup>

Kostnaden som uppstår vid saneringen ska i första hand belasta markens nyttjanderättshavare. I det flesta fall finns det en för nyttjanderättshavaren tecknad försäkring som gör det möjligt att kunna stå kostanden. En restvärdeledare fungerar som en förbindande länk mellan försäkringsbolag och försäkringstagare och finns på olycksplatsen för att ta hand om eventuella försäkringsfrågor. För kontroll av att saneringen ska bli av och att den sköts på rätt sätt finns miljöförvaltningen på olycksplatsen som tillsynsmyndighet, men även som ett stöd för räddningsaktionen. På miljöförvaltningen i Göteborg finns en beredskapsgrupp som är beredd att åka ut till olycksplatser dygnet runt, alla dagar om året. I det akuta inledningsskedet har inte miljöförvaltningen några direkta befogenheter på olycksplatsen, förutom de som finns lagfästa i miljöbalken. När en olycka skett kontaktar alltid räddningstjänsten miljöförvaltningen men det innebär inte att miljöförvaltningen alltid behöver åka ut till platsen. När det handlar om en allvarlig olycka åker dock förvaltningen oftast ut på plats för att kunna kontrollera om en miljörestvärdeledare har kontaktats. Miljöförvaltningen kan även vara involverad i kontakten med saneringsföretag och valet av saneringsmetod om så behövs. I vissa fall kan förvaltningen även behövas utge vite för att en nyttjanderättshavare eller verksamhetsutövare ska vidta de åtgärder som behövs för att återställa förorenad mark.<sup>58</sup>

När sjukvårdspersonal fokuserar på tankbilens chaufför och andra eventuella inblandade, arbetar räddningstjänst med avspärning och riskbedömning tillsammans med miljöförvaltningen. Samtidigt som akuta risker identifieras kan ett saneringsföretag ha kallats till platsen och påbörjat sitt arbete, allt för att begränsa skadan så långt som möjligt. Det pågår en ständig parallellitet av räddningsaktioner från olika aktörer, och det är inte ovanligt att utredning, riskbedömning och sanering av en stor olycka kan fortskrida under flera veckors tid.<sup>59</sup>

## 4.2 Samverkande aktörer

### 4.2.1 Lokalt-, regionalt- och centralt samarbete

Både före, under och efter en olycka samarbetar många olika aktörer på lokal, regional, och central nivå. Syftet med samverkan mellan olika förvaltningar och myndigheter är att kunna åstadkomma en så effektiv insats som möjligt. För att kunna uppnå målet om snabba och effektiva räddningsinsatser eftersträvas en gemensam syn på hur ledning och organisation ska byggas upp mellan olika aktörer. Det är därför av vikt att det på det lokala planet har utformats någon form av handlingsplan för hur samverkan ska se ut vid en olycka och att kontaktvägar upprättats som kan användas i akuta lägen.<sup>60</sup> På central nivå har myndigheter och organisationer till uppgift att planera, agera och stödja arbetet vid olyckor. Dessa är bland annat:

Boverket  
IVL Svenska miljöinstitut AB  
Kemikalieinspektionen

---

<sup>57</sup> Telefonintervju med Roy Barresten, driftledare, Trafikverket i Göteborg, 2011-02-15.

<sup>58</sup> Telefonintervju med Maria Larsson, enhetschef, enheten för vatten, skydd och utsläpp på Miljöförvaltningen i Göteborg, 2011-02-15.

<sup>59</sup> Telefonintervju med Mats Karlsson, 2011-01-07.

<sup>60</sup> Alfredsson C & Carlsson C-H, *Räddningstjänst och miljö*, Räddningsverket, s. 21.

Krisberedskapsmyndigheten  
Kustbevakningen  
Naturvårdsverket  
Rikspolisstyrelsen  
Räddningsverket  
Sjöfartsverket  
Sveriges Geologiska Undersökning  
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI  
Vattenmyndigheterna  
Trafikverket.<sup>61</sup>

#### **4.2.2 Länsstyrelsen**

Det är länsstyrelsen som utövar tillsyn över huruvida räddningstjänstlagstiftningen och miljölagstiftningen efterlevs. Länsstyrelsen har också ett geografiskt regionalt ansvarsområde som innebär att den ska se till att nödvändig samordning kommer till stånd. När det krävs omfattande räddningsinsatser vid kommunal räddningstjänst, har länsstyrelsen befogenhet att ta över i de berörda kommunernas områden. När flera län berörs av räddningsinsatser får länsstyrelserna i samråd komma fram till vem som ska ta över ansvaret för räddningstjänsten i kommunerna. I de fall räddningsinsatserna inkluderar statlig räddningstjänst ansvarar länsstyrelsen för samordningen av insatserna.<sup>62</sup>

#### **4.2.3 Landstinget**

Landstinget är huvudansvarigt för länets sjukvård och ambulanssjukvård. Lanstinget fungerar även som sjukvårdens ledningsfunktion vid större olyckor. Det kan emellertid vara privata aktörer som har hand om ambulansverksamheten i vissa kommuner, eftersom ambulanssjukvården ofta upphandlas. Det förekommer även att verksamheten bedrivs i egen regi eller i samverkan med räddningstjänsten.<sup>63</sup> Arbetet som hälso- och sjukvårdspersonalen bedriver på skadeplatsen är en verksamhet som pågår parallellt med räddningsinsatsen under ledning av en egen chef. Räddningsledaren har därför inte någon befälsrätt gentemot hälso- och sjukvårdspersonalen, men det bör ändå finnas ett utrymme för ömsesidig anpassning och påverkan. Det innebär att sjukvårdspersonalen måste finna sig i att arbeta under de förutsättningar och upplägg som räddningsledaren ger räddningsarbetet. På samma sätt ska räddningsledaren sträva efter att försöka underlätta sjukvårdspersonalens arbete med att rädda liv.<sup>64</sup>

#### **4.2.4 Polisen**

Vid en tankbilsolycka är polisens uppgift att bistå den kommunala räddningstjänsten med behövlig hjälp. En polisinsats som genomförs i anslutning till en räddningsinsats berör ofta flera rättsregler och rättsområden. Det är på uppdrag av räddningsledaren som polisen kan få i huvuduppgift att genomföra trafikreglering, avspärning, utrymning, registrering och identifiering av döda, uppsamling, registrering och identifiering av omhändertaget gods, underrättande av anhöriga samt utredning av olycksorsak.<sup>65</sup> Polisen kan även på anmodan av räddningsledaren delta med personal och utrustning i räddningsinsatsen enligt 6 kap 6 § LSO.

---

<sup>61</sup> A.a. s. 21 f.

<sup>62</sup> A.a. s. 22

<sup>63</sup> Alfredsson & Carlsson, s. 22 f.

<sup>64</sup> Prop. 1973:185, s. 144f.

<sup>65</sup> SOU 1979:6, s. 80.



#### **4.2.5 Kommunal räddningstjänst**

I lagen om skydd mot olyckor definieras de kriterier som ska vara uppfyllda för att räddningstjänsten och därmed det allmänna ska ha en skyldighet att ingripa vid en olycka. Med begreppet räddningstjänst avses de räddningsinsatser som staten eller kommunen är skyldiga att utföra vid både inträffade olyckor och vid överhängande fara för olyckor. Detta för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön, 1 kap 2 § st. 1 LSO. Med olycka avses en plötsligt inträffad händelse som har medfört eller som kan befaras medföra skada. Dit räknas händelser som beror på människors handlande eller underlåtenhet att handla, men även händelser som beror på naturfenomen.<sup>66</sup>

Den som leder en räddningsinsats och som därmed har det största ansvaret på en olycksplats är den räddningsledare som kommunens räddningschef har utsett.<sup>67</sup> Innan räddningsledaren tar ett beslut om ingripande vid olycka värderas de faktorer som kan komma att påverka insatsen, med utgångspunkt från möjligheterna att hindra och begränsa olika skador. Det avgörande beslutet tas med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen, miljöpåverkan och övriga omständigheter i enlighet med 1 kap 1§ samt 2 § st. 3 LSO. En räddningsinsats ska avslutas när riskerna för ytterligare skada inte kan motiveras av fler åtgärder eller när risken för ytterligare skada är att se som obetydlig, vilket räddningsledaren beslutar enligt 3 kap 9 § LSO.

#### **4.2.6 Miljöförvaltningen**

Miljöförvaltningens uppgift är att tillhandahålla råd om miljöskyddsåtgärder vilket är nödvändigt vid en räddningsinsats. Det förekommer att förvaltningen kan komma att fatta beslut inom sin kompetens under pågående insats. Dock görs detta i samråd med räddningsledaren på olycksplatsen eftersom besluten helst ska vara samstämmiga.<sup>68</sup>

#### **4.2.7 Tekniska förvaltningen**

Det tekniska kontoret eller motsvarande förvaltning inom kommunen med liknande uppgifter, kan på begäran av räddningsledaren bistå en räddningsinsats med personal eller maskiner. Det är det tekniska kontoret som spårar och begränsar eventuell skada i avloppsnätet om ett utsläpp skett via vatten och avloppsnätet.<sup>69</sup>

#### **4.2.8 Försäkringsbolag och restvärdeledaren**

Vid en stor olycka med farligt gods är oftast ett eller flera försäkringsbolag involverade. När läget är akut och saneringsåtgärder behöver sättas igång med omedelbar verkan, kan en restvärdeledare behöva fatta beslut om det. Försäkringsbranschens Restvärderäddning (RVR – tjänsten) arbetar med att begränsa sekundärskador vid olyckor och det är idag 89 stycken försäkringsbolag, captivebolag, företag och myndigheter som är anslutna till verksamheten. En restvärdeledare är ett brandbefäl med specialutbildning som dygnet runt kan infinna sig på en skadeplats inom en timma. Restvärdeledarens uppgift är primärt att rädda egendom från onödig förstörelse vid brand-, vatten-, miljö- och transportskador, och därmed tillvarata försäkrings- och ägarintressen vid restvärdeinsatser. Det är inte ovanligt att skadorna är komplexa och kräver

---

<sup>66</sup> Prop. 1985/86:170, s. 62.

<sup>67</sup> A.prop. s. 24.

<sup>68</sup> A.prop. s. 25.

<sup>69</sup> A.prop. s. 26.

samordning och koordination av både materiella och personella resurser, vilket gör att restvärdeledarens uppdrag ofta spänner över hela försäkringsområdet.<sup>70</sup>

På platsen för olyckan genomför restvärdeledaren en intervju med räddningsinsatsens räddningsledare, för att snabbt få en bild över situationen och dess omständigheter. Med hjälp av intervjun kan restvärdeledaren uppskatta olyckans omfattning och vad som behöver göras. I sammanhanget kan det spela roll om olyckan skett på en lokalisering i närheten av till exempel ett vattenskyddsområde eller på en landsväg med omgivande ängsmark. Fler uppgifter som kan vara av vikt är om läckaget fortgår eller avstannat och om räddningstjänstens räddningsinsats anses pågående eller avslutad. Restvärdeledaren ber räddningsledaren kontakta miljöförvaltningen så snart som möjligt om så inte redan gjorts. Restvärdeledaren ser gärna att miljöförvaltningen finns på olycksplatsen eftersom förvaltningen fungerar som en samarbetspartner och gemensam beslutsfattare. Med hjälp av uppgifter från intervju med räddningsledare kan en uppfattning bildas om vad som är hotat och hur eventuella kostnader som uppstått ska fördelas.<sup>71</sup>

I en olyckas inledningsskede är restvärdeledarens prioritet att få kontaminerad mark sanerad från till exempel synlig olja därför att denne, precis som många andra inblandade aktörer och myndigheter, arbetar för att rädda miljön i första hand. Restvärdeledaren är även delaktig i utredningen av ansvarsfrågan eftersom den påverkar den relevanta kostnadsfrågan. Dessvärre kan det vara ett mödosamt arbete när det är många inblandade aktörer som behöver koordineras och tas hänsyn till. När en miljöskada uppstår till följd av en olycka med farligt gods finns det alltid en rad drabbade intressenter som till exempel åkerier, lastägare, väghållare och försäkringsbolag. Den information som är viktig för intressenterna och som ligger på restvärdeledarens ansvar att ta reda på, är vad som händer om någonting görs åt olyckan och vad som händer om så inte görs. Någon behöver i slutändan stå någon form av kostnad, direkt eller indirekt. Det finns en risk för att ett eventuellt skadeståndsanspråk eller åläggande om sanering förenat med vite kan bli mer kostsamt i efterhand, än att utföra en omedelbar sanering.<sup>72</sup> Scenarierna ser olika ut beroende på olyckans omfattning och den avstyrs.<sup>73</sup>

Alla inblandade inklusive restvärdeledaren anser att ett gemensamt ansvar måste tas vid olyckan och att åtgärder snabbt ska vidtas men frågan som uppstår är om det får vara till vilket pris som helst. Restvärdeledaren ser gärna miljöförvaltningen som en samarbetspartner och tillsynsmyndighet på olycksplatsen. Men det finns en uppfattning om att det inte alltid är helt oproblematiskt att få en miljöinspektör till platsen. Anledningen till denna uppfattning skulle vara att allvarliga olyckor med en tankbil som går av vägen med ett utsläpp som följd, sker förhållandevis sällan även om det ibland sker och har skett. Det ska resultera i en brist på praktisk kunskap om olyckor med farligt gods, vilket ska försvåra miljöförvaltningens eget arbete på olycksplatsen. Till skillnad mot räddningstjänsten som agerar snabbt på ofta vaga grunder, ska miljöförvaltningen i första hand utgå från papper och rapporter på kontor. När parterna möts ute på fältet upplever restvärdeledaren att det ibland resulterar i att två otrygga parter beställer sanering eller åtgärder som de anser nödvändiga och som någon sedan måste betala för.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup> Telefonintervju med Morgan Palmquist, miljörestvärdeledare för försäkringsbranschens restvärderäddning, 2011-01-13.

<sup>71</sup> Telefonintervju med Morgan Palmquist, 2011-01-13.

<sup>72</sup> Se avsnitt 5 om ansvarsregler

<sup>73</sup> Telefonintervju med Morgan Palmquist, 2011-01-13.

<sup>74</sup> Telefonintervju med Morgan Palmquist, 2011-01-13.

## 5. Reparativa regler

### 5.1 Inledning

När en allvarlig olycka med farligt gods inträffar finns det en överhängande risk för att det uppstår en miljöskada som medför höga kostnader. I det akuta inledningsskedet av en vägtrafikolycka har räddningstjänsten det huvudsakliga ansvaret så länge händelsen klassas som räddningstjänst. Kostnader för den akuta räddningsinsatsen belastar kommunen som i vissa fall kan få bidrag från statskassan. Det är när det inledande kritiska skedet av olyckan och dess räddningsarbete är över som de uppstår komplexa frågor, om vem kostnaderna för avhjälpande åtgärder ska belasta. I de flesta fall det finns det en trafikförsäkring som kan täcka skador utan krav på något vållande. Dessvärre finns det en risk för att en skadevållare kan påverka vatten, växter och djur vid ett utsläpp både kortsiktigt och långsiktigt, som trafikförsäkringen inte täcker. Har det med anledning av olyckan uppstått en skada på miljön som enligt miljöbalken kan klassas som en föroreningskada eller allvarlig miljöskada kan det allmänna kräva att en sådan skada ska avhjälpas enligt 10 kap. Förutom ersättningskrav i enlighet med de förvaltningsrättsliga reglerna kan en skadevållare drabbas av skadeståndsanspråk i enlighet med de civilrättsliga i skadeståndslagen och dess speciallagstiftning. Problemet som uppstår är hur en situation ska lösas när flera regelverk är tillämpliga på samma del av en skada. Det är idag inte helt klart i alla situationer hur ansvarsfrågan ska lösas när ansvarsreglerna konkurrera med varandra. Identifieringen av konkurrenssituationerna kan vara avgörande för skadeståndstälans ekonomiska utgång, varför det kan vara av vikt för en verksamhetsutövare att ha klart för sig vad som gäller.

### 5.2 Trafikskadelagen

När trafikolyckor sker i följd av trafik med motordrivet fordon tillämpas trafikskadelagen enligt 1 § st. 1 Trafikskadelagen (1974:1410), TSL. Den reglerar samtidigt skador som med anledning av en olycka uppstått på sak eller person. Motivet till lagen är att motorfordon är en särskilt riskfylld verksamhet och att bilisterna som utövar verksamheten ska stå för kostnaderna i trafiken.<sup>75</sup> Med anledning av att ansvaret i trafikskadelagen är rent strikt kan ansvaret för en skada uppkomma utan att något vållande förutsätts vilket är ett så kallat ”no fault” ansvar. I praktiken innebär det att det inte krävs mer än att bilen åstadkommit en skada för att ersättning ska utgå.<sup>76</sup> Dock finns det regler som begränsar rätten till ersättning om den skadelidande själv uppsåtligt eller grovt vårdslöst medverkat till skadan enligt 12 § TSL. Det kan handla om till exempel rattfylleri eller ett allmänt vårdslöst förande av bilen.<sup>77</sup>

Den ersättning som betalas ut i enlighet med trafikskadelagen görs ur den obligatoriska trafikförsäkringen, 2 § TSL. En trafikförsäkring ska finnas för alla motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i Sverige. I uttrycket ”brukas i trafik” innefattas inte någon begränsning som att fordonet måste användas på allmän väg eller liknande. Fordonet anses vara brukat i trafik när det huvudtaget kommer till användning.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> Prop 1975/76:15 s 72

<sup>76</sup> Strömbäck E. m.fl., *Trafikskadelagen – ersättning vid trafikskada*, s. 18 f.

<sup>77</sup> NJA 1943 s 1443

<sup>78</sup> Nordenson U, *Trafikskadeersättning – kommentar till trafikskadelagstiftningen*, s. 92 f.

Trafikförsäkringen är utformad så att den garanterar skadelidande ersättning oavsett om bilisten betalt sin premie eller inte, och även då ansvarigt fordon är okänt.<sup>79</sup> Eftersom skadeståndsrätten har de mest långtgående reglerna om ersättning, räknas trafikskadeersättningen ut på samma sätt som ett skadestånd enligt 9 § TSL. Ersättningen räknas emellertid inte som ett skadestånd i teknisk mening eftersom pengar även utbetalas till det skadevållande fordonet. Enligt 1 kap 1 § SkL gäller trafikskadelagens regler i första hand framför de allmänna skadeståndsrättsliga, men en skadelidande har ändå möjlighet att kräva ersättningen ur skadeståndslagen om han finner det mer förmånligt vilket framgår av 18 § TSL. Det torde inte finnas några hinder mot att talan förs mot den skadeståndsskyldige och trafikförsäkringen på samma gång, eller att skadestånd och trafikförsäkring kumuleras i vissa fall. Men det följer av allmänna rättsgrundsatser att den skadelidande inte kan uppbära både skadestånd och trafikskadeersättning för samma skada, och därigenom få dubbel kompensation utanför ramen för skadans belopp.<sup>80</sup>

Drabbas utomstående av sakskada i trafiken utges trafikskadeersättning oavsett om den ansvariga anses ha varit vållande, 11 § st. 1 TSL.<sup>81</sup> För att trafikskadelagen ska vara tillämplig på utomståendes sakskada, och trafikskadeersättning därmed ska utbetalas, krävs enligt 1 § TSL att ett antal rekvisit ska vara uppfyllda. Förutom att det krävs en sakskada, ska det vållande fordonet vara ett motordrivet fordon och den inträffade skadan ska ha skett i följd av trafik. Med termen motordrivet fordon avses i lagen; ”ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel.” vilket definieras i fordonskungörelsen (1972:595) samt i lagen om vägtrafikdefinitioner. Definitionen av fordon är ”en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor.”<sup>82</sup>

Sammanhangen är många där ett fordon har möjlighet att orsaka skada. Mot bakgrund av att trafikskadelagen måste avgränsa sitt tillämpningsområde har begreppet ”skada i följd av trafik” vuxit fram. Eftersom begreppet har använts i tidigare lagstiftning har det växt fram en rättspraxis som ger vägledning om hur begreppet ska tolkas vid tillämpning av trafikskadelagen. Vägledande praxis har utvecklats av domstol och skadeförsäkringens villkorsnämnd som även prövade tolkningsfrågor innan nämnden upphörde år 2000. För att trafikskadeersättning ska kunna utgå krävs det att fordonet ska ha befunnit sig i trafik och att det finnas ett orsakssamband mellan trafiken och skadan. Frågan huruvida en skada utgör en skada i följd av trafik avgörs då utan avseende på vilken roll fordonets förare har spelat i händelseförloppet.<sup>83</sup> Begreppet trafik med motordrivet fordon anses tillämpligt så snart en bil har kommit i rörelse. Det är skadan som uppstår genom rörelsen som anses vara skada i följd av trafik. Det krävs således inte att motorn är igång eller att fordonet behöver föras på något speciellt sätt. Skador har ansetts föranledda av trafik med fordon både på grund av ofrivilliga rörelser som berott på fordonets egen tyngd och då fordonet stått helt still.<sup>84</sup> Eftersom trafikskadelagen saknar lokal begränsning spelar det ingen roll vart en skada uppkommer i samband med trafik för att ersättning ska utgå.<sup>85</sup>

Skada som uppstått i samband med lastning och lossning kan ibland skapa problem vid tolkningen av om skadan uppstått i följd av trafik.<sup>86</sup> I praxis har skador som orsakats i samband

---

<sup>79</sup> Strömbäck m.fl., s. 19.

<sup>80</sup> Nordenson s. 253.

<sup>81</sup> Nordenson om objektivt ansvar vid utomståendes sakskada s. 153.

<sup>82</sup> Prop. 1975/76:15, s. 104 f.

<sup>83</sup> Nordenson s. 86-88.

<sup>84</sup> NJA 2007 s 997 samt NJA 1988 s 221.

<sup>85</sup> Strömbäck m.fl., s. 42.

<sup>86</sup> Strömbäck m.fl., s. 44 f.

med bilens användning som transport- eller dragredskap ansetts ersättningsgilla.<sup>87</sup> Det kan då röra sig om en fast anordning på fordonet som till exempel en dörr, sidoläm, tippningsanordning, kran eller vinsch. Skador som orsakas av gods som fraktas, lastas eller lossas, utan påverkan av fordonets fasta anordning, bedöms inte ha skett i följd av trafik.<sup>88</sup> Skador på en lastbilsförare har dock ansetts uppkommit i följd av trafik när en traktor med lyftaggregat tappade luckor över föraren vid lossning från ett lastbilsflak.<sup>89</sup> Skador eller olyckor i trafiken kan även uppstå med släpvagn eller annat motorredskap som är kopplat till motordrivet fordon som omfattas av trafikskadelagen. I dessa situationer tillämpas lagens regler om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet, 1 § st. 2 TSL.<sup>90</sup> I praxis har släp som råkat tippa bakåt vid kopplande till lastbil, och därmed skadat medhjälpare, ansetts vara en skada i följd av trafik.<sup>91</sup> Även när en släpvagn är olämpligt parkerad och orsakar skada är utgången densamma.<sup>92</sup>

### 5.3 Miljöbalken

Om en tankbil går av vägen och välter skulle det utsläpp som eventuellt sker kunna kategoriseras som en föroreningskada eller allvarlig miljöskada enligt 10 kap MB. Förenat med dessa skador är principen om avhjälpande åtgärder, vilket regleras i 10 kap 1 § st. 3 MB. Med avhjälpande åtgärder åsyftas förutom både utredning och efterbehandling, även andra åtgärder som krävs för att avhjälpa en skada på miljön. Ansvaret för de avhjälpande åtgärderna faller primärt på verksamhetsutövaren enligt principen om att ”förorenaren betalar”, 10 kap 2 § MB. Innebörden av principen är att kostnaderna för föroreningar, miljöstörningar eller avhjälpande åtgärder ska belasta den som förorsakat dem och inte av skattebetalarna genom stat och kommun.<sup>93</sup> Vem som ska ses som verksamhetsutövare är enligt 10 kap 2 § MB ”den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller en åtgärd som har bidragit till en föroreningskada”.

Innebörden av begreppet verksamhetsutövare och vem som ska omfattas av begreppet har länge varit omdiskuterat. I förarbetena till balken går att finna en formulering som skulle kunna sägas är närmast en förklaring av verksamhetsutövarbegreppet. Där anges det att en verksamhetsutövare kan vara den som faktiskt och rättsligt haft en möjlighet att ingripa.<sup>94</sup> I övrigt har det överlämnats till rättstillämpningen att avgöra vad som avses med termen verksamhetsutövare. I ett rättsfall från Regeringsrätten<sup>95</sup>, numera Högsta förvaltningsdomstolen, ansåg rätten att Sigtuna kommun riktat föreläggande mot fel rättssubjekt då det inte var bilplåtslageriet (fastighetsägaren) som utövade verksamhet på fastigheten. Det rättmätiga rättssubjektet var istället det bussbolag som hyrde fastigheten av bilplåtslagerier. I ett annat rättsfall från Miljööverdomstolen<sup>96</sup> sågs företaget SITA som verksamhetsutövare eftersom det hade både den faktiska och rättsliga möjligheten att vidta åtgärder för att förhindra störningar och olägenheter.

<sup>87</sup> NJA 1934 s 355, Jmfr SkfVN 1959:85.

<sup>88</sup> SkfVN 1948:58 samt FFR 1961:291.

<sup>89</sup> SkfVN 1968:51.

<sup>90</sup> Nordenson s. 88.

<sup>91</sup> SkfVN 1972:3.

<sup>92</sup> SkfVN 1966:9.

<sup>93</sup> Mahmoudi S & Rubenson S, *Miljörättens grunder – Svenska och europeiska regler i ett internationellt perspektiv*, s. 72.

<sup>94</sup> Prop. 2006/07:95, s. 56-58.

<sup>95</sup> RÅ 1997 ref. 12:11

<sup>96</sup> MÖD 2005:64

### 5.3.1 Föroreningsskada

Vad som avses med en föroreningsskada står beskrivet i 10 kap 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 miljön”. Definitionen i lagtexten begränsar inte föroreningsskadan till en viss typ av utsläpp då till exempel luftburna ämnen även kan förorena mark. Fler föroreningar som beaktas är de som kan ge upphov till skada på till exempel den biologiska mångfalden av djur, livsmiljöer och växtarter. Däremot kan enbart luftföroreningen, det vill säga förändringen av luftens innehåll, inte vara en sådan föroreningsskada som avses i 10 kap MB. Det som avgör om en miljöskada ska ses som en föroreningsskada, är på vilket sätt och i hur stor omfattning verksamheten eller åtgärden har påverkat miljön. Enligt förarbetena till balken indikerar ett upphov till skador på djur, växter och miljö att det föreligger en föroreningsskada.<sup>97</sup> Förutom förarbetena till miljöbalken ger även Naturvårdsverket en viss vägledning vid bedömningen. Följande omständigheter ligger till grund för deras prövning:

1. föroreningarnas farlighet utifrån ämnenas toxikologiska egenskaper
2. föroreningsnivåer baserat på bedömda halter och mängder av aktuella föroreningar
3. spridningsförutsättningar
4. områdets känslighet och områdets skyddsvärde<sup>98</sup>

En bedömning av föroreningen görs efter att en sammanvägning gjorts av de ovanstående fyra punkterna. Naturvårdsverket konstaterar dock att ett område ska anses klassificerat som förorenat om ”halterna överskrider summan av naturlig bakgrund och antropogent diffust tillskott”

Det är enligt 10 kap 4 § st. 1 MB, den som är ansvarig för att avhjälpa en föroreningsskada som i skäligen omfattning ska utföra eller bekosta det avhjäljande som på grund av föroreningen behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I paragrafens andra stycke regleras de omständigheter som ska vägas in vid bedömningen av ansvarets omfattning. Det tas hänsyn till hur lång tid det har gått sedan föroreningen skedde, vilken skyldighet den ansvariga hade att förhindra skadeverkningar och omständigheter i övrigt. Förutom en sammantagen bedömning av olika omständigheter, bör även en prövning ske mot de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Då är regeln som ålägger alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet som medfört skada eller annan olägenhet för miljön ett ansvar för att avhjälpa skada eller olägenhet i 2 kap 8 § MB av central betydelse. Hänsyn ska även tas till övriga hänsynsregler.<sup>99</sup> Kan verksamhetsutövaren påvisa att en del av föroreningen beror på åtgärder av andra verksamhetsutövare, anses det inte skäligt att han får stå för den delen av efterbehandlingsansvaret. Sammanfattningsvis skulle kunna sägas att skälighetsbedömningen av ansvarets omfattning görs i en första objektiv del och i en andra subjektiv del. Den första objektiva och miljömässiga bedömningen tar fasta på föroreningens beskaffenhet, utbredning och omgivningens känslighet. Det primära i den objektiva delen handlar om vilka åtgärder som behövs för att förebygga, motverka eller förhindra skador på hälsa och miljö. I den efterföljande subjektiva och ekonomiska bedömningen beaktas omständigheter som är kopplade till förorenaren och utsläppet. Fastställandet av verksamhetsutövarens del av

<sup>97</sup> Prop. 2006/07:95, s. 125 f.

<sup>98</sup> *Risikobedömning av förorenade områden*, Remissversion, 2007 s. 29.

<sup>99</sup> Prop. 1997/98:45, del 2 s. 121.

ansvaret görs utifrån faktorer i det enskilda fallet med hänsyn till tidsaspekten av föroreningen, om krav på miljövård följts och om verksamhetsutövaren bidragit endast i begränsad mån.<sup>100</sup>

### **5.3.2 Allvarlig miljöskada**

Det finns även en risk för att en eller flera allvarliga miljöskador istället blir aktuella vid en olycka, beroende på proportionerna av skadorna. I 10 kap 1 § st. 2 MB går det att finna tre olika slags ”allvarlig miljöskada” och de innefattar markskador, påverkan på vattenområde eller grundvatten och påverkan av djur, växter eller livsmiljöer. En allvarlig miljöskada i balkens mening är en miljöskada som är så allvarlig att 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”. För att det ska ses som en allvarlig miljöskada vid påverkan på djur, växtarter eller dess livsmiljöer krävs det att skadan avser ett särskilt område som skyddas av fågel-<sup>101</sup> eller livsmiljödirektivet<sup>102</sup>, enligt 7 kap 27 § p. 1 eller p. 2 MB. Dessa skydds- eller bevarandeområden ingår i Natura 2000.<sup>103</sup> Vidare krävs det att påverkan skett av ett fridlyst djurs fortplantningsområde eller viloplats enligt 8 kap 1 § MB eller ett eller flera exemplar av ett fridlyst djur eller växt enligt 8 kap 1 eller 2 §§ MB, för att skadan ska klassificeras som allvarlig.

Det var först 2007 som det skedde en viktig utvidgning av 10 kap i MB. Förändringen ledde till att kapitlet nu även omfattar andra skador på miljön än efterbehandling av förorenade områden. Utvidgningen av lagen gjordes för att implementera EU:s miljöansvarsdirektiv<sup>104</sup> i svensk rätt. Definitionen av ”allvarlig miljöskada” i balkens tionde kapitel motsvarar nu de skador som omfattas av artikel 2.1 i miljöansvarsdirektivet. I artikeln definieras vad som betecknar en miljöskada vid påverkan av skyddade arter, livsmiljöer, vatten och mark. Enligt direktivet avser miljöskador på skyddade arter och skyddade naturliga livsmiljöer ”alla skador som har betydande negativa effekter när det gäller att uppnå eller bibehålla en gynnsam bevarandestatus för sådana livsmiljöer eller arter”.

Vad gäller skador på vatten definieras dessa som ”skador som har betydande negativa effekter på det berörda vattnets ekologiska, kemiska och/eller kvantitativa status och/eller ekologiska potential, enligt definitionen i vattendirektivet<sup>105</sup>. Ramdirektivet för vatten syftar till att skydda europeiska vatten genom att etablera en ram för enhetliga regler på EU nivå. Det främsta målet är att förbättra miljöarbetet med vatten genom en enhetlig och gemensam lagstiftning.

Enligt miljöansvarsdirektivet avses med 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.” Vidare preciseras i direktivets artikel 2.2 att en ”skada” ska vara ”en mätbar negativ förändring av en naturresurs och/eller dess funktioner vilken kan uppkomma direkt eller indirekt” Hur bedömningen av en betydande risk eller en allvarlig skada ska göras i praktiken är inte helt

---

<sup>100</sup> Darpö, s. 70-72.

<sup>101</sup> Rådets direktiv 79/409/EEG av den 2 april 1979 om bevarande av vilda fåglar.

<sup>102</sup> Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

<sup>103</sup> Europeiskt ekologiskt nätverk för särskilda skyddsområden och särskilda bevarande områden.

<sup>104</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

<sup>105</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/60/EG) om upprättandet av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område.

självklar trots miljöansvarsdirektivets precisering. Vid en bedömning av vad som ska vara en allvarlig miljöskada ska gängse omständigheter beaktas. Det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som får meddela föreskrifter om vilka omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av vad som är en allvarlig miljöskada, 10 kap 1 § st. 1 MB. Ett klagande kan dock utläsas i förordning (2007:667) om allvarliga miljöskador som ställer upp ett antal kriterier som kan påverka om en miljöskada ska bedömas som allvarlig. Exempelvis görs bedömningen av en skadas effekt på en arts eller livsmiljös bevarandestatus med utgångspunkt från en jämförelse mellan bevarandestatusen i skadat tillstånd och de funktioner som arten eller livsmiljön har i det tillståndet till förmån för andra naturresurser, och den bevarandestatus och de funktioner som arten eller livsmiljön skulle ha haft vid skadetillfället om skadan inte hade uppstått, och artens eller livsmiljöns betydelse för allmänhetens friluftsliv enligt förordningens femte paragraf. Även mätbara uppgifter som till exempel antalet individer, deras täthet eller utbredningsområde är kriterier som påverkar skadans allvarlighetsbedömning. Liknande kriterier vid skador på vatten finns uppställda i tredje paragrafen.

Vid en allvarlig miljöskada kan ansvaret bli mer omfattande än det som kan aktualiseras vid en föroreningsskada eftersom rättsläget blir annorlunda. Största skillnaden är att skälighetsbedömning bestäms på ett annat sätt vid en allvarlig miljöskada. Hur den allvarliga miljöskadan ska avhjälpas i praktiken beror på vilken typ av skada det handlar om.<sup>106</sup> Det är verksamhetsutövaren som är ansvarig vid en allvarlig miljöskada och precis som vid en föroreningsskada, sker det en skälighetsbedömning i det enskilda fallet enligt 10 kap 5 § MB. Bedömningen görs i två olika steg där det första som prövas är om ett avhjälpande är nödvändigt ur ett miljöperspektiv och det andra är i så fall ansvarets omfattning. Innebär miljöskadan en akut risk ska den ansvarige utföra eller bekosta de åtgärder som behövs för att omedelbart förebygga ytterligare skada på miljön och människors hälsa. När det gäller en markförorening ska de avhjälpande åtgärderna omfatta det som krävs för att den förorenade marken inte längre ska utgöra någon betydande risk för människors hälsa. Ansvaret sträcker sig en aning längre och är tillsynes strängare vid skador på vatten, djur, växtarter och deras livsmiljöer eftersom miljön ska återställas till ett oskadligt skick. Finns det ingen möjlighet att återställa miljön till ett oskadligt skick ska verksamhetsutövaren kompensera för de förlorade miljövärdena. I vissa fall kan det vara svårt eller omöjligt att utföra återställande åtgärder på vissa områden och då kan kompensande åtgärder för vattenområden och grundvatten istället bestå i att förbättra vattenkvaliteten på annan plats. På ett liknande sätt kan skador på arter och livsmiljöer kompenseras genom att förutsättningarna förbättras på en annan plats.<sup>107</sup>

## 5.4 Skadeståndslagen

Skadeståndsrätten handlar om regler med en inneboende reparativ funktion. Skadeståndet är en ersättning som ska sätta en skadelidande i samma ekonomiska ställning som om en skada inte hade inträffat. Det fungerar även som ett sätt att reglera vem som ska stå kostnaderna för uppkomna skador, då skadeståndet kan ge en omedelbar ersättning till den skadelidande och placerar därmed kostnaden för skadorna på den skadeståndsskyldige. Förutom en reparativ funktion skulle det även kunna hävdas att skadeståndet har en preventiv funktion. Den individualpreventiva effekten är att den som en gång fått betala skadestånd troligtvis försöker undvika att behöva göra det igen. Viktigaste effekten bör dock vara den allmänpreventiva som består i att folk i allmänhet undviker handlande som medför skadeståndsskyldighet. De senaste åren har ett tredje perspektiv diskuterats som är huruvida skadeståndet besitter en inneboende

<sup>106</sup> Ebbesson J, *Miljö rätt*, s. 142 samt Michanek & Zetterberg, s. 287 f.

<sup>107</sup> Ebbesson, s. 142.



preventiv effekt på allmänheten, vilket är den ekonomiska preventionen. Det innebär att skadeståndreglerna antas skapa ekonomiska motiv för att välja handlingssätt som undviker att skador uppkommer. Både den reparativa, kostnadsplacerande och preventiva funktionerna av skadeståndet är tyvärr även begränsade. I vissa fall kan den skadeståndsskyldige inte betala skadestånd därför att det saknas ekonomiska resurser och i andra fall beror det snarare på avsaknad av vilja än avsaknad av likvider. Även den kostnadsplacerande effekten kan bli skev när kostanden för ett skadestånd överflyttas från till exempel en lastägare till en konsument i form av höjda priser.<sup>108</sup>

Reglerna som ska tillämpas vid skadeståndsfrågor går att finna i skadeståndslagen. Enligt 1 kap 1 § SkL ska lagens bestämmelser tillämpas om inget annat är föreskrivet i lag eller avtal. Sådan lagstiftning kan till exempel vara miljöbalken eller trafikskadelagen som är skadeståndsrättslig speciallagstiftning. Eftersom skadeståndslagen är dispositiv kan dock parter genom avtal komma överens om regler som innebär en utvidgning eller inskränkning av det skadeståndsansvar som följer av lagen.<sup>109</sup> De skadetyper som skadeståndslagen reglerar är saksador, personskador, rena förmögenhetsskador och kränkningar.<sup>110</sup> Lagen ställer för varje skada upp olika rekvisit som ska vara uppfyllda för att skadelidande ska få rätt till skadestånd. Den grundläggande principen för beräkning av skadestånd utgår som tidigare nämnts, från att skadelidande ska försättas i samma ekonomiska ställning som om skadan aldrig inträffat. Skadeståndet ska kompensera för en ekonomisk förlust varför skadeståndsskyldighet inte föreligger för en ideell skada utan stöd i lag eller avtal.<sup>111</sup> För att vara berättigad till skadestånd ska någon enligt huvudregeln ha lidit en person- eller sakskada och därför har tredje man som indirekt lider förlust till följd av skadan inte samma rätt. Tredjemansskador ligger utanför skyddsområdet för reglerna om ersättning för person- och sakskada eftersom skadorna är allmänt sett opåräknliga för den skadeståndsskyldige. Det finns emellertid några lagstadgade undantag där närstående till den som drabbats av personskada kan ha rätt till ersättning för vissa kostnader och inkomstförluster som uppkommit med anledning av skadan enligt 5 kap 1 § p. 1 SkL. Det gäller även efterlevande till den som avlidit till följd av personskador vad gäller begravningskostnader och förlust av underhåll enligt 5 kap 2 § p. 1-2 SkL.<sup>112</sup>

En grundläggande förutsättning för att ett skadeståndsansvar ska vara vid handen är att det föreligger ett orsakssamband, även kallat kausalitet, mellan skadevållarens handlande och den faktiskt skadan. Förutom kravet på ett orsakssamband krävs även att den skadevållande vållat skadan, vilket innebär att en handling utförts med uppsåt eller av oaktsamhet. För att avgöra om en skadevållande handlat culpöst görs en culpabedömning där den grundläggande frågan är om den påstått oaktsamme borde handlat på annat sätt. Vid bedömningen beaktas många olika omständigheter, men i de flesta förhållanden görs culpabedömningen i anslutning till specificerade normer i författningar eller föreskrifter. För att föreskrifter utfärdade av myndigheter ska vara relevanta i skadeståndsrättsligt hänseende ska de skydda den skadelidandes ekonomiska intressen. Vid bedömningen av den allmänna aktsamhetsstandarden har även prejudikaten en inverkan, precis som sedvanan där hänvisning till *bonus pater familias*<sup>113</sup>

---

<sup>108</sup> Hellner J & Radetzki M, *Skadeståndsrätt*, s. 25 samt s. 39-45.

<sup>109</sup> Jfr. Prop. 1972:5, s. 448 f.

<sup>110</sup> Hellner & Radetzki, s. 103.

<sup>111</sup> Hellner & Radetzki, s. 355 samt s. 366.

<sup>112</sup> A.a. s. 360 f.

<sup>113</sup> Hellner & Radetzki, s. 195 samt s. 127-137.

ofta görs.<sup>114</sup> Saknas ledning ur författningar och andra föreskrifter, prejudikat eller sedvana gör domstolen en fri bedömning av kraven på handlandet. Det finns särskilda situationer där det inte behöver göras någon culpabedömning för att ansvar ska kunna utkrävas av någon. Med anledning av det strikta ansvaret i speciell lagstiftning kan ansvar i vissa fall utkrävas oberoende av någons vållande. Det är sättet som skadan har uppstått på som spelar roll för rätten till skadestånd och inte det faktum att den skadeståndsskyldige varit vållande eller inte. Med reglerna om det rent strikta ansvaret, och tillförsäkran om att någon måste ta det ansvar som medföljer, förstärks de ersättande och pulveriserande funktionerna med skadeståndet. De bakomliggande rättspolitiska och rättstekniska skäl till införandet av det strikta ansvaret är att ju farligare och mer extraordinär en verksamhet är desto större ansvar medföljer.<sup>115</sup> Med anledning av det strikta ansvaret kan det finnas möjlighet att utkräva ansvar trots att ersättning oftast inte utgår när en skada eller förlust uppstått på grund av en olyckshändelse.

#### **5.4.1 Skadestånd vid miljöskador**

Vid ersättningsrättsliga frågor ska de allmänna reglerna om ersättning i skadeståndslagen primärt gälla om inte annat stadgas genom speciallagstiftning eller avtal enligt 1 kap 1 § SkL. Miljöbalken är att se som en speciallagstiftning och i det 32 kapitlet regleras reglerna om miljöskadeståndet, som i vissa avseenden ger ett starkare skydd än den allmänna skadeståndslagen. Däremot fungerar skadeståndslagen som en utfyllnad av reglerna om skadestånd beträffande sådant som inte regleras i balken som till exempel reglerna om preskription.<sup>116</sup>

Enligt 32 kap 1-3 §§ MB ska skadestånd betalas för personskada och sakskada samt ren förmögenhetsskada som verksamhet på en fastighet genom en störning har orsakat i sin omgivning. Med störning avses i lagens mening bland annat förorening av vattenområden, grundvatten, luft och mark enligt 32 kap 3 § MB. En förutsättning för att kapitlet ska bli tillämpligt är att skadan ska ha uppstått som en följd av verksamhet på en fastighet. Verksamheten ska innefatta användning av mark, byggnad eller annan anläggning på eller i marken, vilket även inkluderar vattenområde och gatu- och vägmark.<sup>117</sup> Med begreppet fastighet åsyftas en anknytning till själva marken och inte till något som har med registerfastighet att göra. Det innebär att en verksamhet på en fastighet inte behöver vara begränsad till en enda registerfastighet eller att den behöver utföras på hela registerfastigheten. Verksamheten kan därför ske på gatu- eller vägmark och anknytningen av verksamheten till fastigheten blir det viktiga och inte i vilken utsträckning verksamheten används. Begreppet verksamhet på fastighet inbegriper många olika företeelser och omfattar i princip alla former av markanvändning som kan störa omgivningen, oavsett om verksamheten bedrivs i privat eller offentlig regi.<sup>118</sup> Eftersom skador som uppstått på grund av rörliga störningskällor, som till exempel lastbilar, inte anses hänförliga till verksamhet på viss fastighet faller dessa skador utanför skadeståndsreglerna i miljöbalkens tillämpningsområde. Dock skulle ett varaktigt eller frekvent användande av en väg för vissa vägtransporter kunna utgöra verksamhet på en fastighet och anordnaren av transporterna skulle kunna få uppbära ansvar.<sup>119</sup>

---

<sup>114</sup> I bedömningen av vad som kan anses som omsorgsfulla och aktsamma handlingar föreställer man sig hur den omsorgsfulle familjefadern normalt skulle agera.

<sup>115</sup> A.a. s. 171-183.

<sup>116</sup> Michanek & Zetterberg, s. 430 f.

<sup>117</sup> Prop. 1985/86:83, s. 37.

<sup>118</sup> 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.).

<sup>119</sup> A.a. s 379 f.

Vidare ska skadan som uppstått ha drabbat omgivningen för att bestämmelserna om miljöskadeståndet ska bli tillämpliga. Det innefattar att skadan ska ha drabbat någon utomstående som inte är nära anknuten till den skadebringande fastigheten. Räknas till omgivningen gör även den som bor, bedriver verksamhet, vistas tillfälligt eller har sin egendom i närheten av den verksamhet som orsakar skada.<sup>120</sup> För att förutsättningarna för det miljörättsliga skadeståndsansvaret ska ses som uppfyllda krävs det även att skadan orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet. Saknas dessa rekvisit ersätts skadan enbart i det fall den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden enligt 32 kap 1 § st. 3 MB. En skälighetsbedömning avgör vad som får tolereras med hänsyn till främst skadans och störningens art, men även till typen av skadegörande verksamhet och vem eller vilka som är skadelidande. Skälighetsbedömningen och gränsen för vad som skäligen bör tålas berörs av de krav som ställs på miljön och utvecklas i takt med samhällets förändringar av attityder och värderingar. Miljöstörningar som idag ses som naturliga och svårfrånkomliga kan i framtiden ses som oacceptabla. Dock är det vissa typer av störningar som aldrig kommer ses som ords eller allmänvanliga, eller något som skäligen bör tålas utan någon form av ersättning vilka är; störningar i form av sprängning, förorening av mark eller grundvatten samt försämring av skadelidandes hälsa.<sup>121</sup>

Skadeståndsskyldig enligt 32 kap MB är den som bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten i egenskap av fastighetsägare eller tomträtthavare. Förutom skada som orsakats av fastighetsägaren själv svarar denne även för skada som orsakas av självständiga medhjälpare.<sup>122</sup> Samma skyldighet har även den som brukar, bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten i sin näringsverksamhet eller i offentlig verksamhet. Det krävs dock att en skada orsakats uppsåtligt eller genom vårdslöshet för att någon annan som brukar fastigheten bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten ska bli skadeståndsskyldig enligt 32 kap 6 § MB. Skyldighet att utge skadestånd kan även den som, utan att vara fastighetsägare, tomträtthavare eller annan brukare av fastigheten, i egen näringsverksamhet utför eller låter utföra arbete på fastigheten bli enligt 32 kap 7 § MB. Det kan till exempel vara en entreprenör som utför byggnadsarbeten på uppdrag av fastighetsägaren eller någon som brukar fastigheten. Föreligger det flera skadeståndsskyldiga svarar de solidariskt för skadeståndet och det fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, möjligheterna att förebygga skadan, och omständigheterna i övrigt om inget annat avtalats enligt 32 kap 8 § MB.

Vid sakskada är de mest centrala frågorna om begränsade rättigheter till skadad egendom kan ge rätt till skadestånd, och om den som saknar en sådan rättighet ska kunna få ersättning. Den skadeståndsrättsliga grundtanken är att en ekonomisk förlust måste föreligga för att någon ska kunna uppbära rätten till skadestånd. Vad gäller rättspraxis angående sakskada på miljöområdet har skadelidande fått rätt till ersättning för ett olovligt dödat djur under förutsättning att själva förlusten bestått i ett förlorat slakt-, avels-, rekreations och trofévärde.<sup>123</sup> En person förpliktades ändock i det så kallade Järvfallet att utge skadestånd till staten efter att ha olagligen dödat fridlysta järvar trots att arten inte kunde bestämmas till något ekonomiskt värde.<sup>124</sup> Ersättningen

---

<sup>120</sup> Hellner & Radetzki, s. 331.

<sup>121</sup> Prop. 1985/86:83, s. 41 f.

<sup>122</sup> Prop. 1985/86:83, s. 51 f.

<sup>123</sup> Hellner & Radetzki, s. 365 samt s. 421 och NJA 1980 s 497.

<sup>124</sup> NJA 1995 s 249.

motsvarade vad som ansågs vara djurets avelsvärde, vilket bestämdes genom en skälighetsuppskattning med statens kostnader för djurartens bevarande som utgångspunkt. Järvfallet berörde gränsen för vad som ska utgöra en ekonomisk respektive en ideell skada. Med anledning av domslutet går det att föra en diskussion om ett införande av ett vidare sakskaidebegrepp vid miljöskada, då Högsta domstolen, HD visade sig vara beredd att välja mer flexibla lösningar av begreppsbildningen än vad som gjorts i tidigare praxis. I litteraturen har det med anledning av rättsfallet diskuterats huruvida HD har infört en ekologisk skadeståndsrätt som även kan utge ideellt skadestånd av speciell natur.<sup>125</sup> Det innebär att skada på miljö täcks som ett självständigt skadebegrepp utöver de traditionella skadetyperna avseende enskilda intressen. Vidare diskuteras det i litteraturen att det är en svaghet med rättsfallet att det saknas några hänvisningar till vad skadeståndet ska användas till. Ersättningen går därmed in i den gemensamma statsbudgeten och skadeståndet förlorar därmed sin reparativa verkan för miljön.<sup>126</sup> När rättsfallet kom var de flesta övertygande om att det var ett startskott för en stor förändring av rättsutvecklingen och det ekologiska skadeståndet men så har ej skett. Anledningen till att rättsfallet saknar reell betydelse kan vara att den traditionella begreppsbildningen hindrar införandet av ekologiskt skadestånd<sup>127</sup>. Det kan hävdas att rättsläget, avseende ekologiskt skadestånd, är oklart och att ett skydd av de allmänna miljöintressena genom skadestånd kräver en uttrycklig lagstiftning, varför järvfallet bara kan ses som en begränsad ledning för bedömningen av ekologiska skador.<sup>128</sup>

## 5.5 Konkurrerande regelverk

Vilka reparativa regler om ersättning eller avhjälpande åtgärder som kan bli aktuella vid en olycka med farligt gods, beror till stor del på vilken skada som uppstått. Skadans klassificering kan påverka huruvida den ska avstyras eller ersättas genom civilrättsliga eller förvaltningsrättsliga regler. Dessvärre är situationen sällan så klar att en skada ska kompenseras genom det ena eller andra regelverket. Det finns en risk för att en och samma skada skulle kunna falla in under flera lagars tillämpningsområden, och exempelvis ses som en sakskada enligt trafikskadelagen och samtidigt en föroreningskada eller allvarlig miljöskada enligt miljöbalken. Vid en sådan lagkonkurrens kan ersättning utgå endast från ett av regelverken enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer.<sup>129</sup> Det innebär att en skadelidande inte har möjlighet att exempelvis utkräva kompensation för sakskada enligt såväl skadeståndslagen som trafikskadelagen. En skadevållare kan därför inte heller hållas ansvarig för den del av en skada som faller in både under skadeståndlagen och dess speciallagstiftning och miljöbalkens avhjälpandeansvarsregler. Däremot finns en möjlighet för skadelidande att kräva ersättning för den del av en skada som inte omfattas av den primärt tillämpade lagens regler.

Tolkningen om vilka regler som har företräde när flera lagar är tillämpliga på samma skada ska göras utifrån lagstiftningen. Därför är det vid konkurrens inte helt klart vilka regler som ska prioriteras inom det konkurrerande området. En fråga om konkurrens är förhållandet mellan rätten till skadestånd enligt 32 kap och avhjälpandeansvarsreglerna om föroreningskakador i 10 kap MB. I motiven till lagen föreskrivs att den som är skadevållare för en skada i första hand ska ansvara för att återställa miljön och görs inte det ska lagens ersättningsregler tillämpas i andra hand.<sup>130</sup> Dock är det oklart hur miljöbalkens avhjälpanderegler om föroreningskakador ska

<sup>125</sup> Kleineman J, ”Ideell skada eller förmögenhetsförlust – nytt synsätt under framväxt?”, JT 1995/96, s 102.

<sup>126</sup> Sandvik B, ”Miljöskadestånd – några utvecklingstrender i miljöskaderätten”, JT 1996/1997, s 404.

<sup>127</sup> Sandvik B, *Miljöskadeansvar*, s. 290 samt s. 306 f.

<sup>128</sup> Darpo, s. 264, samt Bengtsson, B, ”Svensk rättspraxis: Skadestånd”, SvJT 1998, s 100.

<sup>129</sup> Eriksson A, *Rätten till miljöskadestånd vid miljöskador*, s. 27 f.

<sup>130</sup> Prop. 1985/86:83, s. 40 första stycket.

förhålla sig till de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna i skadeståndslagen. När det sker en konkurrenssituation mellan avhjälpandeansvarsreglerna för allvarliga miljöskador i miljöbalken och civilrättsliga ersättningsalternativ har de förstnämnda reglerna, genom ansvarsdirektivet företräde. Med avgörandet i järvfallet öppnade HD upp en möjlighet för det allmänna att kräva ersättning för ekologisk skada genom civilrättsliga regler. Det framstår därför som oklart om det allmänna kan fortsätta ha en sådan rätt vid införandet av avhjälpandeansvarsreglernas företräde framför de civilrättsliga grunderna.<sup>131</sup> I yttranden till lagens förarbeten uttrycks åsikter som anser att det allmännas möjlighet till att kräva ersättning på civilrättsliga grunder går förlorad i och med direktivets krav på företräde vid en konkurrenssituation. Det kan resultera i en risk för avsaknad av reglering eftersom skadorna omfattas av varken offentlighetsrättsliga eller civilrättsliga regler, vilket försvagar skyddet för miljön och den biologiska mångfalden.<sup>132</sup>

Det finns även en risk för konkurrens där en skada kan klassificeras som både en föroreningsskada och en allvarlig miljöskada. Här torde de mest långtgående reglerna om avhjälpandeansvar vara de med företräde men det är idag oklart. Dessutom krävs det en identifierbar verksamhetsutövare eller skadevållare som kan belastas för en skada, för att ett avhjälpandeansvar ska kunna utkrävas, vilket inte alltid är en självklarhet.

---

<sup>131</sup> SOU 2006:39 s. 202-204.

<sup>132</sup> *Yttrande över Miljöansvarsutredningens delbetänkande Ett utvidgat miljöansvar (SOU 2006:39)*, Jan Darpö, 2006 s. 3 f.

## 6. Finansiering

### 6.1 Inledning

När en verksamhetsutövare drabbas av ett eventuellt skadeståndsanspråk eller åläggande om avhjälpande åtgärder kan det vara av stor vikt att det finns likvider i bolaget, eller en försäkring som kan täcka skadorna. Det är allmänt vedertaget att reglerna om försäkring har ett nära samband med skadeståndsrätten, vilket länge präglat den ersättningsrättsliga lagstiftningen. Ersättning för en uppkommen skada kan ske antingen genom ett avtalsförhållande mellan skadevällare och skadelidande, eller oberoende av något avtalsförhållande. I vissa fall kan det finnas möjligheter för skadelidande att få skadan ersatt på det ena eller andra sättet. I andra fall kan skadelidande få ersättning från flera håll eller enbart kräva skadestånd för sådan post som inte en försäkring ersätter.<sup>133</sup> Att teckna en försäkring kan i ett förebyggande syfte minska olika risker som är kopplade till exempelvis transporter med farligt gods. En försäkringstagare betalar kontinuerligt in en försäkringspremie till försäkringsbolaget, vilket garanterar utbetalning av en försäkringsersättning om ett försäkringsfall skulle inträffa.<sup>134</sup> Försäkringsgivaren åtar sig med andra ord ett ansvar, och därmed en risk, för att ett visst på förhand bestämt penningbelopp ska utbetalas vid en inträffad händelse. Till skillnad mot exempelvis köp så är försäkringsavtalet ett varaktigt avtal som inte fullgörs på en gång utan gäller under, ofta i förväg, bestämd tid. Under den varaktiga avtalstiden åtar sig försäkringsgivaren ett ovisst ansvar i och med att ingen vet när eller om ett försäkringsfall inträffar. Ovissheten kan sägas vara ett nödvändigt inslag i försäkringsavtalsrätten eftersom det är en omöjlighet att kunna försäkra händelser som är förutsebara. I många av försäkringsbolagens villkor föreskrivs uttryckligen att bara oförutsedda skador är ersättningsgilla.<sup>135</sup>

### 6.2 Trafikförsäkringen

Skadas ett motorfordon som omfattas av trafikskadelagen, genom en kollision med ett annat motorfordon och det egna fordonet är vållande, kan skadan betalas ur en för fordonet gällande vagnskadegaranti eller vagnskadeförsäkring (det är en garanti som utfärdas för de flesta bilar på den svenska marknaden).<sup>136</sup> Om ett motorfordon skadas i trafiken genom till exempel en kollision med ett annat motorfordon, kan ersättning utgå från skadevällarens försäkring endast om skadelidande kan styrka vållande eller någon bristfällighet på skadevällarens bil enligt 10 § st. 2 TSL. Skadelidandes skyldighet att styrka ett vållande hos motparten föreligger enbart när kollisionen skett i följd av trafik med båda motorfordonen. I annat fall tillämpas regeln om objektivt ansvar.<sup>137</sup> När en singelolycka orsakar en skada på sak eller miljö utgår, eftersom ansvaret är strikt, ersättning även då ur trafikförsäkringen, 11 § TSL. Kraven är desamma som vid fler än ett inblandat motordrivet fordon; skadan ska uppfylla kriterierna för sakskada enligt 8 § TSL och fordonet ska ha befunnit sig i trafik enligt 1 § TSL.

Uppkommer det någon skada på av motorfordon medförd last, är lastens ägare berättigad till ersättning i samma mån som ägaren till fordonet är för fordonsskadorna i enlighet med reglerna i 10 § st. 2 TSL. Ersättning utbetalas dock inte från det transporterande fordonets trafikförsäkring. Kraven för rätt till ersättning ur motpartens försäkring är att skadan ska ha uppkommit i följd av

<sup>133</sup> Bengtsson B, *Försäkringsavtalsrätt*, s. 110.

<sup>134</sup> Ramberg C, *Kontraktstyper*, s. 208.

<sup>135</sup> Bengtsson ovan not 144 a.a. s. 15-17.

<sup>136</sup> Strömbäck m.fl., s. 67 samt 123 och Nordenson s. 268 om vagnskadegaranti.

<sup>137</sup> Strömbäck m.fl., s. 68 f.

trafik med annat motordrivet fordon, vilket ska ha orsakats genom vållande i samband med förandet av det andra fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Skulle den egna föraren ses som medvållande får lastägaren finna sig i jämkning av ersättningen enligt samma vållanderegler som gäller för fordonets ägare. Skadorna på lasten regleras enbart på grundval av förarnas eller förarens vållande utan tillämpning av 12 § TSL.<sup>138</sup> I annat fall än vad som nämnts ovan så regleras rätten till ersättning för skada på transporterat gods genom lag (1974:610) om inrikes vägtransport. Eftersom skador på last aldrig ersätts ur det egna motorfordonets trafikförsäkring kan det vara lämpligt att lastägaren tecknar en specifik försäkring för varulasten. För skador på annat än motordrivet fordon och last är ansvaret strikt och ersättning utbetalas oavsett om vållande föreligger enligt 11 § TSL. Det krävs inte heller att skadan ska ha uppkommit vid förandet av motorfordonet för att ersättning ska utgå. Däremot ska skadan ha uppstått vid förandet av fordonet.<sup>139</sup>

### **6.2.1 Ersättningsbar sakskada**

I praktiken är gränsdragningen mellan en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada och en enligt trafikskadelagen icke ersättningsgill förmögenhetsskada inte helt klar. Eftersom lagen inte lämnar något utrymme till ersättning för tredjemansskador har sakskadebegreppet i trafikskadelagen, och vad det har för betydelse för möjligheten till trafikskadeersättning diskuterats i praxis. Betänkligheterna som uppstått kring vad som ska ses som en ersättningsbar sakskada handlar om hur långt själva begreppet sakskada sträcker sig, och dels om det finns former av sakskada som inte ska ersättas därför att det åvilar annan att svara för skadan.

Vad gäller trafikskadebegreppet ”skada i följd av trafik” så har det under senare år givits en alltmer omfattande innebörd. Förutom en mer vidsträckt innebörd har även kravet på adekvans mellan trafik och skada blivit lägre. Till stor del beror detta på att domstolarnas tolkning av begreppet blivit så extensiv att den inte längre har förankring i lagstiftningen. Drivkraften bakom denna utveckling är sannolikt de reparativa hänsyn som skapar incitament att styra så många skador som möjligt till trafikförsäkringen, vilken i stora delar består av ett strikt ersättningsansvar och en skadekostnadspulverisering.<sup>140</sup> När det kommer till tolkningen av vad som är en ersättningsgill sakskada i trafiksammanhang har det drivits en klart mer restriktiv linje. Utvecklingen i praxis har lett åt ett annat håll än vad som har skett vid tolkningen av skada i följd av trafik.

### **6.2.2 NJA 2004 s 566**

Vid en trafikolycka i Göteborg läckte drivmedel ut på allmän väg från en lastbil. Med anledning av olyckan fick staten genom dåvarande Vägverket stå kostnaden för avstängningsarbete och anlitande av saneringsföretag till en sammanlagd kostnad om 5150 kr. Eftersom staten ansåg sig ha drabbats av en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada, väcktes talan mot Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag med yrkande om att få sina kostnader ersatta av försäkringsbolaget. HD konstaterade att det inte föreligger några hinder för det allmänna att söka ersättning för sakskada i enlighet med trafikskadelagen, förutsatt att en sakskada föreligger.<sup>141</sup> Vidare har domstolen fastslagit att utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter som kan förorena mark kan ses som sakskada. Dock ska inte varje sådant utsläpp innefatta en sakskada. En sakskada kan inte anses föreligga; då det krävts inga eller endast obetydliga återställningsinsatser, då ett utsläpp är

---

<sup>138</sup> A.a. s. 80 f.

<sup>139</sup> A.a. s. 69 f.

<sup>140</sup> Radetzki M, *Vad innebär uttrycket skada i följd av trafik vid tillämpning av trafikskadelagen?*, SvJT 2008 s. 371.

<sup>141</sup> NJA 2004 s 566.

av så begränsad omfattning att det inte förorsakar något egentligt men samt då de negativa effekterna visserligen inte är begränsade men ändå kan undanröjas genom obetydliga åtgärder. Domstolen fastställde ändå att de arbetsinsatser som krävs för att återställa en väg till sitt ursprungliga skick ska ha betydelse i sakska bedömningen även om det inte uppkommit någon fysisk skada på vägen.

I rättsfallet uppställer högsta domstolen två kriterier för vad som ska ses som sakskada; fysisk påverkan och att återställningsinsatserna ska vara av betydelse. En vägbana som stängs av för att kunna städas upp från bildelar eller andra föremål är inte att ses som fysisk påverkan av vägen. HD uttrycker att det då snarare handlar om nedskräpning eller nedsmutsning. Frågeställningen som uppstår är var gränsen går mellan icke ersättningsgill nedskräpning och en nedskräpningsnivå som är så kraftig att en sakskada måste anses vara aktuell. Vad gäller frågan om utsläpp av drivmedel och andra oljeprodukter kan sägas att domstolens resonemang har skapat olika nivåer av ersättningsgill nedskräpning eller nedsmutsning. Den mer begränsade nivån präglas av att den icke ersättningsgilla nedsmutsningen är så liten att den ”inte förorsakar något egentligt men”. Mellannivån kännetecknas av att nedsmutsningen inte är lika begränsad men torde ”undanröjas genom obetydliga åtgärder”. Den högsta nivån, där sakskada ska anses föreligga, karaktäriseras av såväl betydande utsläpp som ej obetydliga saneringsåtgärder. Att kategorisera skador och saneringsåtgärder i olika nivåer skapar ytterligare frågor, som till exempel huruvida en sakskada ska ses som ersättningsgill när utsläppet är av ett mindre slag men saneringsåtgärderna är inte obetydliga.<sup>142</sup>

Vägverkets yrkande bifölls inte i domstolen med hänvisning till att det hör till det allmännas ansvar som väghållare enligt väglagen att genom underhåll, reparation och andra åtgärder hålla vägar i tillfredsställande skick.<sup>143</sup> Det innebär att staten riskerar att ställas utan skadestånd eller trafikskadeersättning trots att en sakskada kan anses föreligga. I rättsfallet fastslog HD som allmän princip att kostnader för åtgärder som det allmänna är skyldigt att utföra, får anses vara av sådan natur att de inte är skadeståndsgrundande utan särskilt lagstöd. Motiven för principen torde vara att kostnader för åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhällliga skyddsinsatser ska bäras av det allmänna.<sup>144</sup> Det gäller även när alternativet till att låta det allmänna svara för sådana kostnader, är att vältra över betalningsansvaret på det kollektiv som enligt lag är skyldigt att hålla trafikförsäkring. I diskussionen kring principen gjorde HD en jämförelse med de överväganden som låg bakom 20 kap 7 § st. 2 lagen (1962:381) om allmän försäkring, genom vilken bestämmelse utövande av regress för vad som utgått från den allmänna försäkringen förbjöds.<sup>145</sup> Dock fastslog HD att det allmänna inte är begränsat att söka ersättning för sakskada från trafikskadelagen och att det inte finns anledning att göra skillnad mellan det allmännas rätt till skadestånd respektive trafikskadeersättning.

### **6.2.3 Efterföljande praxis**

I rättsfallet NJA 2008 s 100 hade Lantmännen ekonomiska förening sålt salmonellasmittat foder till ett antal lantbrukare i Östergötland. Efter det att smittan upptäcktes vidtog staten genom Jordbruksverket åtgärder med anledning av zoonoslagen (1999:658), som innebar bland annat slaktning av ett stort antal grisar. Jordbruksverket betalade därefter ut cirka 82,5 miljoner kronor i ersättning till lantbrukare som hade drabbats av kostnader eller förluster på grund av åtgärderna. Genom ansökan om stämning yrkade staten att Lantmännen skulle förpliktigas betala

<sup>142</sup> Strömbäck m.fl., s. 300.

<sup>143</sup> 26 § väglagen.

<sup>144</sup> Strömbäck E, *Vad ska trafikförsäkringen ersätta?*, NFT 4/2008, s. 298

<sup>145</sup> Prop. 1962:90 s. 386 ff



tillbaka de pengar som staten genom en förskottsbetalning betalt ut till de drabbade lantbrukarna. I den föreliggande situationen fastslog HD att staten kunde utöva regress mot Lantmännen, endast om staten haft en skyldighet att utge ersättning till de lantbrukare som drabbats ekonomiskt av smittan. HD ansåg att staten i vissa fall har möjlighet att i enlighet med zoonosförordningen (1999:660) betala ut viss ersättning till den som på grund av föreskrifter eller beslut som meddelats med stöd av zoonoslagen drabbats av kostnader eller förluster. Däremot ansågs ingen skyldighet åligga staten att utge ersättning till dem som drabbats av smitta. Trots att potentiell smitta ska ses som en statlig angelägenhet och att det medför ett för staten visst ansvar ansåg HD att det i fallet handlade om en så kallad ”tjänst utan uppdrag”.

Diskussionen hänfördes till rättsfallen NJA 1950 s 610, 2001 s 627 och 2004 s 566 och principen om att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra får anses vara av sådan natur att de inte utan särskilt lagstöd kan återkrävas. Kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhälleliga skyddsinsatningar ska nämligen bäras av det allmänna. Precis som i rättsfallet 2004 s 566 gjorde HD en jämförelse med de överväganden som låg bakom regressförbudet i lag om allmän försäkring och staten ansågs inte ha regressrätt mot Lantmännen. Visserligen skiljer sig rättsfallen åt eftersom staten i NJA 2008 s 100 med hänvisning till övriga rättsfall inte gjort gällande ett eget skadeståndsanspråk för staten mot Lantmännen. Men diskussionen har vart densamma gällande möjligheten för staten att regressvis, genom att ta i anspråk skadeståndsfordran tillkommande den som uppburit ersättning från staten, kräva annan på kostnader som staten gjort ett offentlighetsrättsligt åtagande att svara för. Övervägandena i rättsfallen och motiven till deras utgång är detsamma; avsaknad av lagstöd berättigar ingen regress.

I ett mål<sup>146</sup> som avgjordes i Göta hovrätt gällde frågan om Vägverket kunde få ersättning från trafikförsäkringen för reparation av ett vajerräcke som en bil kört på. Vägverket hävdade att reparationen inte innebar en sådan åtgärd som ska ingå i det allmännas skyldigheter enligt 26 § vägL. Hovrätten ansåg det visserligen ostridigt att ett påkört vajerräcke ska ses som en sakskada, men att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra inte kan återkrävas om det saknades lagstöd för det. Hovrätten valde att gå på HD:s, genom rättsfallet NJA 2004 s 566, fastslagna princip om krav på lagstöd för att kunna återkräva reparationskostnad för vajerräcke.

Kort därefter avgjordes i samma hovrätt ett mål<sup>147</sup> från den 6 november 2008. Frågan gällde återkrav på If skadeförsäkringar för sådana kostnader som Vägverket fått stå genom reparation av linjemarkeringar efter en rad oljespill på olika vägar från en tankbil. Vägverket hävdade att de vidtagna åtgärderna avvikit från vad som kan anses normalt vid en trafikolycka och att det snarare handlade om åtgärder av akut karaktär än åtgärder av skyddskaraktär. Vägverket menade att ersättningens akuta karaktär bestod i att sanera vägbanan från oljeprodukter och att flytta föremål från körbanan för att undvika ytterligare olyckor. Hovrätten konstaterade att den yrkade ersättningen var direkt hänförlig till trafikolyckan och att den dessutom avvikit från vad som anses normalt vid en trafikolycka. Vägverket fick därför rätt till ersättning i enlighet trafikskadelagen.

I ett senare mål<sup>148</sup> från Svea hovrätt rörde tvisten samma problematik med förhållandet mellan det allmännas sakskada och det allmännas ansvar som väghållare, som i målet med vajerräcket. Här blev utgången emellertid annorlunda. Målet gällde en påkörd vägs skylt som Vägverket fått

---

<sup>146</sup> FT 1644-08, 2008-09-25.

<sup>147</sup> T 1574-08, 2008-11-06.

<sup>148</sup> FT 8168-09, 2010-03-27.

stå kostanden för genom att sätta upp en ny. Hovrätten hänvisade i målet till HD:s fastslagna princip om att det allmänna inte är begränsat att söka ersättning för sakskada från trafikskadelagen och att värdet av förstörda vägs skyltar eller kostnaden för åtgärdande av skadad vägs skylt och liknande kan vara ersättningsgilla inom ramen för trafikskadelagen. I målet fann hovrätten ”att enbart det förhållandet att ett vägmärke anger högsta tillåtna hastighet medför inte att reparation av märket kan anses utgöra en sådan skyddsåtgärd som sätter huvudregeln om slutlig skadereglering genom trafikskadelagen ur spel.”. Därför ansågs Vägverket berättigat till ersättning inom ramen för trafikskadelagen.

I ett mål<sup>149</sup> från Svea hovrätt, som nu fått prövningstillstånd i HD, är frågan om Vägverket (numera Trafikverket) har rätt till trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen för reparation av två vägbroar som skadats av fordon trafikförsäkrat hos Länsförsäkringar. När en dragbil med tanksläp välte på väg E6 i Halland rann det brandfarliga tankinnehållet ut och orsakade den brand som skadade broarna. Både parterna och hovrätten var överrens om att skadorna var av sådant slag att det fanns en skyldighet för Vägverket att reparera skadorna, och att det var ostridigt att Vägverket åsamkats en sakskada. Frågan var om Vägverkets anspråk på ersättning inte kunde godtas eftersom reparationen av broarna skulle ses som en åtgärd av skyddscharaktär som normalt ankommer på det allmänna. Hovrätten refererade till HD:s uttalande i rättsfallet NJA 2004 s 566 där ett ersättningsanspråk på 5150 kr (sanerings- och avstängningsarbete) inte godtogs eftersom det inte ansågs bevisat att omfattningen eller karaktären av åtgärderna avvikit från vad som anses normalt vid en trafikolycka. Med denna utgångspunkt menar hovrätten att Vägverket kan vara berättigat till trafikskadeersättning om andra åtgärder utförs på allmän väg efter en trafikolycka, än sådana åtgärder av skyddscharaktär vilka normalt ankommer på väghållaren. I brofallet uppgick reparationskostnaderna till cirka 23 miljoner kronor och hovrätten ansåg det visat att såväl omfattningen som karaktären av åtgärderna avvikit från vad som får anses normalt vid en trafikolycka. Vägverket fick därför rätt till ersättning enligt trafikskadelagen.

Rättsfallet NJA 2004 s 566 har, förutom att fungera som vägledande praxis i efterföljande tvister, även skapat en mängd olika tolkningsproblem. Utgången av rättsfallet innebär en minskad kostnad för trafikförsäkringens vilket ska balanseras mot den ökade kostnaden för det allmänna. Med rättsfallet har begreppet sakskada avgränsats vilket innebär en inskränkning av ersättningsrätten. Detta innebär att domstolen gör ett avsteg från den uttalade ambitionen att låta kostnaderna för trafikriskerna bäras av ett särskilt ersättningsystem.<sup>150</sup> Genom att följderna av en trafikolycka måste passera en tröskel för att nå upp till en nivå för sakskada, och att inte ens alla skadeföljder som når över tröskeln kan föras över på trafikförsäkringens, har vi fått ett omfattande undantag från trafikskadelagens ersättningsområde. Undantagens gränser kan uppfattas som oprecisa och oförutsägbara vilket har skapat en viss förvirring vid tillämpningen i praktiken. Hovrättsavgörandena på området spretar åt olika håll och visar tydligt tolkningssvårigheterna av HD:s uttalanden; utgången i vissa fall har kommit att bli annorlunda i jämförelse med andra trots liknande omständigheter. I målet med vajerräcket går det att diskutera om inte hovrätten går emot HD:s resonemang om att det allmänna har möjlighet att söka ersättning för sakskador ur trafikförsäkringens. I målet med vägs skylten beviljades ersättning för en kostnad som liknar den med vajerräcket. De olika omständigheterna varierar från fall till fall och det kommer troligtvis fortsätta uppkomma situationer där trafikförsäkringens ansvar svårligen kan bedömas. För att skapa en tolkningsbar och samstämmig praxis kan det vägledande rättsfallet behöva följas upp av en rad HD avgöranden beträffande olika skador och situationer.

<sup>149</sup> PT: T 6005-09.

<sup>150</sup> Enligt uttalande i NJA 1988 s 396.

Eventuellt kan ett klagörande vara på god väg genom 2010 års fall som nu väntar på huvudförhandling i HD.

### 6.3 Sak- och ansvarsförsäkringen

De flesta miljöskador som uppkommer med anledning av olycka med farligt gods kommer kunna ersättas ur lastbilens trafikförsäkring, förutsatt att trafikskadelagens rekvisit för tillämplighet är uppfyllda. Det finns ett antal olika scenarier av olyckan och dess konsekvenser som inte kan förutses, eftersom det inte är helt klart hur vissa skador ska klassificeras och om trafikskadelagen är tillämplig. Problem kan även uppstå om en och samma skada kan föreligga enligt både trafikskadelagen och 10 kap MB. Eftersom reglerna om avhjälpandeansvar för en föroreningskada eller allvarlig miljöskada skulle få prioritet framför trafikskadelagens regler, riskerar skadevällaren mycket höga kostnader. Saknas tillräckligt skydd genom trafikförsäkringen kan ansvarsförsäkringen betraktas som ett nödvändigt komplement. Även när någons ansvar är begränsat både till omfattning och till belopp, kan ett krav ändå uppgå till betydande summor.

En ansvarsförsäkring tecknas av den som kan komma att bli skadeståndsskyldig. Primärt fungerar försäkringen som ett skydd för den potentiella skadevällaren men den förbättrar även den skadelidandes utsikter till att få ersättning för sin skada. Med anledning av försäkringen pulveriseras kostnaderna, genom att den ovissa risken att drabbas av en förlust omvandlas till en jämn kostnad för försäkringspremier. Kostnaden för förlusten som den skadelidande drabbas av i det specifika försäkringsfallet slås ut på försäkringskollektivet och kostnadsbördan blir då inte lika tung.<sup>151</sup> Det finns en mängd olika försäkringsbolag som tillhandahåller ansvarsförsäkringar som kan skraddarsys efter den specifika verksamhetens behov, vilket kan ha betydelse när ansvarets omfattning skiljer sig mellan till exempel en speditör<sup>152</sup> och en transportör.<sup>153</sup> Vad som krävs för att få ersättning utbetald från ansvarsförsäkringen och vilka situationer den ersätter kan bero på vilket försäkringsbolag försäkringen är tecknad i.

#### 6.3.1 Befintliga försäkringslösningar

Vad en försäkring täcker kan variera mellan olika försäkringsbolag och det är varje bolags försäkringsvillkor som är avgörande. Villkoren kan vara olika generösa och det styrs ofta av premiens nivå. En sammanställning av befintliga försäkringslösningar har tidigare gjorts i en studentuppsats vid juridiska institutionen i Göteborg.<sup>154</sup> Resultatet därav kommer fungera som belysande exempel för vilka försäkringsprodukter som tillhandahålls på marknaden i detta avsnitt. I fokus står den allmänna ansvarsförsäkringen och dess tilläggsförsäkring för företagare som Trygg-Hansa och If Skadeförsäkringar erbjuder. Den ansvarsförsäkring som försäkringsbolaget Trygg-Hansa tillhandahåller täcker enbart risken för saksador, med undantag för vissa rena förmögenhetsskador. Dock är försäkringen förmånlig i det hänseendet att det inte spelar någon roll hur skadan uppkommit, under förutsättning att det föreligger en skadeståndsskyldighet enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Försäkringsbolaget If:s ansvarsförsäkring har, i jämförelse med den som Trygg-Hansa tillhandahåller, ett mer utvidgat

<sup>151</sup> Hellner & Radetzki, s. 185 samt s. 42.

<sup>152</sup> [http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor\\_Speditorsvar.pdf](http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor_Speditorsvar.pdf)

<sup>153</sup> <http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor%20Transport%C3%B6ra%20nsvar.pdf>

<sup>154</sup> Ekelund – Entson M, Studentuppsats: *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*, 2008, s. 35 f

ersättningsområde men ställer å andra sidan högre krav på hur skadan ska ha uppkommit. Deras försäkring ger ett kompletterande skydd mot anspråk till följd av sådana sakskador som inte inträffat i följd av trafik. Dessutom omfattas även skadeståndsanspråk till följd av rena förmögenhetsskador. Sådana sak- eller rena förmögenhetsskador som regleras i 32 kap MB omfattas av den ordinära ansvarsförsäkringen, förutsatt att de inträffat plötsligt och oförutsett genom att ett fel tillfälligt har begåtts vid användning av eller arbete på en byggnad, anläggning eller anordning. I annat fall ska miljöskadan ha berott på ett fel som uppkommit plötsligt och oförutsett på en byggnad, anläggning eller anordning. Eftersom det finns en del undantag i kombination med höga krav på den försäkrade, kan det vara bra att teckna en tilläggsförsäkring som täcker sådana förmögenhetsskador som inte den ordinära ansvarsförsäkringen gör.<sup>155</sup>

Vad gäller sådana miljöskador som enligt 32 kap MB uppkommit genom störning till följd av en verksamhet på en fastighet, ges ett visst skydd genom den ordinära ansvarsförsäkringen. Företagare som önskar ett bredare försäkringsskydd kan teckna en miljöansvarsförsäkring som fungerar som en form av tilläggsförsäkring. Den miljöansvarsförsäkring som till exempel saluförs av If täcker risken för anspråk till följd av såväl sakskador som rena förmögenhetsskador, samtidigt som skadorna inte måste ha uppkommit genom en plötslig och oförutsedd händelse.<sup>156</sup> Det går sedan nyligen att försäkra sin verksamhet mot ansvarsanspråk till följd av allvarliga miljöskador enligt 10 kap MB, även om det är ovanligt. If är det enda försäkringsbolag som valt att skapa en specifik försäkringslösning för allvarliga miljöskador. Konkurrerande bolag har valt att integrera liknande försäkringslösningar i olika tilläggsförsäkringar. Försäkringen som If tillhandahåller täcker alla förluster som är förenade med de avhjälpare eller förebyggande åtgärder som stadgas i 10 kap MB. Det inbegriper kostnader för att förhindra en hotande skada, för begränsning av skador, för primära hjälpåtgärder, för kompletterande hjälpåtgärder, rättegångskostnader och utredningskostnader. Eftersom det ofta handlar om höga ersättningskrav innehåller försäkringen även en del villkor för situationer som den inte täcker. Exempelvis täcker inte försäkringen sådana förluster som uppstått genom en förorening som vart känd eller borde ha varit känd av den försäkrade. Den täcker inte heller förluster som uppstått till följd av en förorening den försäkrade insåg eller borde ha insett skulle ske med anledning av den försäkrades underlåtenhet att förhindra förlust på ett rimligt sätt, underhålla byggnader och anläggningar eller korrigera och reparera byggnader och anläggningar efter att en förlust uppstått. Dessutom täcker försäkringen bara ett belopp upp till ett förbestämt tak.<sup>157</sup>

## 6.4 Offentliga medel

Det har tidigare konstateras att när fastighetsägare, verksamhetsutövare eller annan enskild egendomsinnehavare är skyldig att vidta åtgärder vid miljöskada, så skall dessa åtgärder bekostas av vederbörande. Samtidigt kan staten och/eller kommunen i enlighet med rådande lagstiftning åta sig att bekosta åtgärder som är kopplade till skadan. Enligt lagen om skydd mot olyckor har det allmänna en skyldighet att ingripa både vid inträffade olyckor och vid överhängande fara för olyckor med syfte att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. I samband med att åtgärder vidtas – antingen förebyggande, i en räddningssituation eller efterföljande – så uppstår naturligt kostnader för det allmänna, vilka finansieras med skattemedel. Kostnaden för en insats kan vara mer eller mindre beroende på olyckans omfattning och spridning.

---

<sup>155</sup> Ekelund – Entson s. 35 f

<sup>156</sup> A.a s. 26.

<sup>157</sup> Telefonintervju med Jan Hemminger, Senior Casualty Underwriter, If skadeförsäkringar AB, 2011-05-09.

I de fall kommunal räddningstjänst får bära höga räddningstjänstkostnader för en räddningsinsats, som föranletts av utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen, kan de kostnader som överstiger ett i förväg fastställt belopp ersättas av staten enligt 7 kap 2 § st. 1 LSO.<sup>158</sup> Krav ställs dock på att föreningen ska ha skett utanför Sveriges sjöterritorium eller inom den del av sjöterritoriet där räddningsinsatser ska göras inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal. Skulle det av någon anledning vara kommunen som får bära kostnaderna för sanering vid ett utflöde gäller samma regler om kostnader enligt 2 stycket. Med begreppet sanering avses i sammanhanget bland annat rengöring av stränder och nedsmutsade anläggningar samt bortforsling och omhändertagande av upptagen olja.<sup>159</sup> När en räddningsinsats innebär betydande kostnader för kommunal räddningstjänst, finns det en möjlighet för kommunen att söka statlig ersättning för den del som överstiger en viss självrisk<sup>160</sup>. För att kommunen ska ha rätt till ersättning ska kostnaderna vara direkt hänförliga till räddningsinsatsen enligt 7 kap 3 § LSO. Kommuner har möjlighet att uppbära statligt bidrag för vissa sanerings- och räddningskostnader, för att kunna skyddas mot kostnader som stora och långvariga insatser kan medföra. Ersättningen avser att täcka enbart kostnader för sanering och räddningsinsats och är således ingen försäkring för till exempel skadade byggnader eller skog.<sup>161</sup>

---

<sup>158</sup> Ersättning lämnas för den del av kostnaden som överstiger hälften av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då kostnaden uppstod.

<sup>159</sup>Se internetadress ovan not 167.

<sup>160</sup> Självriskens beräknas enligt grunder som regeringen fastställt och utgörs av ett belopp som motsvarar 0,02 procent av det sammanlagda skatteunderlag som står till kommunens förfogande året före det år då kostnaderna uppkommit.

<sup>161</sup>Se internetadress ovan not 167.

## 7. Slutsatser

I syftet för denna uppsats uppställdes några frågor som kan ha betydelse för hur det allmännas ansvar och regressmöjlighet kan se ut vid vägtransportrelaterade miljöskador; *Vilka regelverk ska förhindra att vägrelaterade olyckor vid transport av farligt gods inträffar och vem är skyldig att följa dem? Vilka ansvarsregler kan bli aktuella och vem ska bära det slutliga ansvaret vid en miljöskada? Kan det allmänna drabbas av en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada?*

För att så långt som möjligt skydda liv, hälsa, miljö och egendom från de skador som kan uppstå till följd av olyckor vid transport av farligt gods, har denna uppsats visat att det finns en rad preventiva lagar och regelverk som varje verksamhetsutövare ska följa. Att villkora transporter med säkerhetskrav har visat sig ge goda möjligheter att minimera risker för olyckor. Med olika ramlagar har riksdagen valt att lämna utrymme för det allmänna, i form av kommunala och statliga myndigheter med erfarenhet och kunskap om vägsäkerhet, att forma de preventiva regelverken på detaljnivå med hjälp av föreskrifter. Det ligger även under myndigheternas ansvar att utöva tillsyn så att reglerna får genomslagskraft och efterlevs av berörda verksamhetsutövare.

De viktigaste och mest grundläggande reglerna om riskhantering kring farligt gods och som varje verksamhetsutövare måste ha goda kunskaper om finns i lagen om transport av farligt gods och transportförordningen. Lagen kräver att samtliga fysiska eller juridiska personer som på något sätt ägnar sig åt förflyttning, lastning, lossning, förvaring eller annan hantering av farligt gods ska inneha en säkerhetsrådgivare som lever upp till ett specifikt kunskapskrav. Detta med anledning av de i svensk rätt implementerade säkerhetsrådgivardirektivet och examineringsdirektivet. Det är positivt ur många olika aspekter att verksamheter som ägnar sig åt transporter av farligt gods är tvungna att skaffa sig den kunskap som behövs för att minimera risker. Det går ändå att ifrågasätta om kravet på en säkerhetsrådgivare är en tillräcklig åtgärd för att kunna leva upp till lagstiftarens ambition om att förändra riskmedvetenheten hos verksamhetsutövarna. Uppdraget att agera som säkerhetsrådgivare kan innehas av en företagsledare, en anställd eller fristående konsult. Eftersom allt ansvar sker under företagsledningen och det är till dem resultaten ska presenteras, vore det i alla lägen bäst om uppgiften som säkerhetsrådgivare utförs av en oberoende och objektiv konsult. Möjligheten att se en verksamhet med ett kritisk men rättvist synsätt torde vara bättre än om uppgiften utförs av en internt anställd. Lösningen på problemet med att det svårligen kan skapas en riskmedveten kultur kring farligt gods och dess egenskaper med enbart en säkerhetsrådgivare, är de kompletterande bestämmelser med krav på utbildning och skyldigheter hos delaktiga vid transport av farligt gods i MSB:s föreskrifter ADR-S. Det innebär att alla som har ett arbetsområde som omfattar transport av farligt gods ska ha genomgått en funktionsspecifik utbildning kring de bestämmelser som motsvarar deras arbetsuppgifter och ansvar.

Vid en närmre granskning av de ansvarsregler som kan komma att tillämpas vid en tankbilsolycka klargörs det faktum att lagstiftningen på området är komplicerad och svår att överblicka. Vid olyckan kan regler som tillhör både förvaltningsrättslig och civilrättslig lagstiftning komma att bli aktuella eftersom de i många situationer överlappar varandra. De förvaltningsrättsliga reglerna återfinns i miljöbalken och dess bestämmelser om avhjälpandeansvar för föroreningskakador och allvarliga miljöskador i 10 kapitlet. De civilrättsliga reglerna som kan komma i fråga är skadeståndslagen, trafikskadelagen och 32 kap MB. Eftersom ansvarsreglerna har olika räckvidd kan utgången av en regelkonkurrens vara viktig för den som anses ansvarig för en skada. Trots detta går det svårligen att identifiera utgången av alla förvaltningsrättsliga och civilrättsliga konkurrenssituationer. När det gäller de

förvaltningsrättsliga reglerna som även är de mest långtgående, kompenseras skador som drabbat miljön oavsett om skadan kan diskuteras i värdetermer, till skillnad mot vad som gäller när de civilrättsliga reglerna tillämpas. Vid konkurrens mellan de förvaltningsrättsliga reglerna om avhjälpandeansvar för en förening- respektive allvarlig miljöskada torde de sistnämnda ha företräde eftersom de är mest långtgående. Även om det inte är helt klart. För att en skada ska kunna kompenseras genom de civilrättsliga regelverken ska det handla om en sådan sak – eller ren förmögenhetsskada som har någon form av ekonomiskt värde. I de fall det uppstår en konkurrenssituation mellan de civilrättsliga regelverken ska skadeståndslagen i regel stå tillbaka för övrig skadeståndsrättslig speciallagstiftning. Vid konkurrens mellan de förvaltningsrättsliga och de civilrättsliga reglerna torde de förstnämnda få företräde, vad gäller allvarliga miljöskador. Gällande konkurrens mellan reglerna om avhjälpande för föreningsskador och skadeståndslagen samt trafikskadelagen är oklart vad som gäller. Slutligen följer av allmänna rättsgrundsatser att en skadelidande inte kan uppbära ersättning från flera regelverk för samma skada. Men det finns några hinder mot att anspråk om ersättning för till exempel skadestånd och trafikskadeersättning görs enligt skadeståndslagen och trafikskadelagen på samma gång. Oftast är det mest förmånligt för en skadelidande att kräva ersättning genom speciallagstiftning men det finns ändå alltid möjligt att åberopa de allmänna reglerna, om de skulle vara mer förmånliga.

Frågan om vilka ansvarsregler som ska aktualiseras vid en miljöskada beror till stor del på vem som ska ses som ansvarig. För att någon ska vara ansvarig enligt de civilrättsliga reglerna uppställs det krav på att skadan ska vara orsakad uppsåtligen eller genom någon form av oaktsamhet. I trafikskadelagen och 32 kap MB regleras skador där någon i vissa fall kan åläggas ett rent strikt ansvar, oavsett om uppsåt eller oaktsamhet föreligger. Till skillnad mot de civilrättsliga reglerna uppställer inte de förvaltningsrättsliga reglerna något krav på oaktsamhet eller uppsåt för att ett ansvar ska kunna utkrävas. Reglerna gäller 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 förarbetena till miljöbalken anses den som faktiskt och rättsligt haft en möjlighet att ingripa som en verksamhetsutövare. Formuleringen är omdiskuterad och i praktiken skulle både myndighet och kommun kunna omfattas av verksamhetsbegreppet. Det är dock inte på grund av dem miljöskadan uppstår. Istället ska fokus ligga på den som kan ses som ansvarig för olyckan vilket inte alltid är helt enkelt att identifiera.

Det är utan tvekan både resurs- och kostnadskrävande för samhället att olyckor med farligt gods sker. Särskilt när en svår olycka kräver samarbete på både central, regional och lokalnivå. På olyckplatsen spelar räddningstjänsten genom räddningsledaren, miljöförvaltningen och restvärdeledaren en viktig roll för olyckans utgång och spridning. Även de samarbetande aktörerna som exempelvis polisen, landstinget och länsstyrelsen kan vara de avgörande faktorerna för hur en miljöskada ska hinna begränsas. Länken mellan räddningsaktionen, miljöintresset och kostnadsfrågan är den restvärdeledare som snabbt befinner sig på olycksplatsen. Genom intervju med restvärdeledare kan vissa problem och intressekonflikter angående kostnadsfrågan skönjas. Av informationen att döma finns det en uppfattning om att miljöförvaltningens huvudsakliga arbete utgår från papper och rapporter på kontor, vilket resulterar i brist på praktisk kunskap vid olyckor med farligt gods. När miljöförvaltningen åker på larm om miljöskador möter de räddningstjänsten som är vana att agera snabbt på vaga grunder, vilket kan innebära att aktörerna tillsammans beslutar om åtgärder eller sanering som sedan visar sig sakna täckning. Räddningstjänsten har vad jag uppfattat genom intervju den kunskap som behövs för räddningsinsatser men mindre kunskap om utredandet av ansvaret. De anser att all kostnad för sanering och städning ska åvila den som är ansvarig för miljöskadans uppkomst. Det stämmer i grund och botten men fler faktorer spelar in på situationen som till

exempel att även det allmänna har ett visst finansieringsansvar, och att det inte är självklart att en ansvarig verksamhetsutövare går att identifiera. När det kommer till gränsöverskridande händelser och ansvarsområden går det att konstatera att fördelningen mellan offentligt och privat ansvarstagande blir problematisk. På miljöskadeområdet regleras skadorna utifrån ett stort antal regler som tillkommit vid olika tidpunkter och vars syften väsentligen skiljer sig åt. I praktiken innebär det att aktörer ställs inför frågan om en lag ska tillämpas överhuvudtaget, om flera lagar ska tillämpas parallellt och vilket tillvägagångssätt som ska användas om lagarna är sinsemellan motsägelsefulla. Det är svårt för myndigheter och andra inblandade att överblicka sina skyldigheter när de ska ta hänsyn till allt fler tänkbara effekter över tiden. Lösningen på problemet är att berörda aktörer har skapat interna arbetsrutiner och metoder anpassat för sin verksamhet eller arbetsuppgift. Nackdelen med ett sådant arbetssätt är att delarna blir isolerade och att helhetsperspektivet där även andra aktörers ansvar och områden ingår går förlorat eller glöms av.

Staten har vid upprepade tillfällen ansett sig drabbat av en sakskada med anledning av bland annat höga kostnader för sanering, städning samt avspärning av väg samt förstörda skyltar. Dessa kostnader har sedan har krävts tillbaka från ansvarig skadevållares försäkringsbolag. Detta har skapat en debatt om gränsdragningsproblematiken mellan en enligt trafikskadelagen ersättningsgill sakskada och en icke ersättningsgill förmögenhetsskada. HD har med rättsfallet NJA 2004 s 566 fastställt att det inte föreligger några hinder för det allmänna att driva skadeståndstalan i domstol eller söka ersättning för sakskada under förutsättning att en sådan föreligger. För att det allmänna ska anses ha drabbats av en ersättningsgill sakskada uppställer domstolen två olika kriterier som ska vara uppfyllda. För det första krävs det en fysisk påverkan av till exempel en väg, vilket ett utsläpp av drivmedel eller olja inte alltid medför. För det andra krävs det även att räddningsinsatserna vid en olycka inte varit små eller obetydliga. Kostnader som drabbat det allmänna för att vägbanor behövs stängas av för städning från bildelar eller andra föremål, har inte blivit ersättningsgilla. Vägen har inte ansetts fysisk påverkad. Det ska istället ha handlat om en enligt trafikskadelagen icke ersättningsgill förmögenhetsskada, i form av nedskräpning eller nedsmutsning som kan undanröjas med obetydliga åtgärder.

Det finns enligt lag skyldigheter för kommun och stat att utföra och bekosta vissa åtgärder kopplade till en olycka eller miljöskada. Eftersom det allmänna anser sig ha ett ansvar att arbeta snabbt och effektivt, bekostas ibland sådana åtgärder som det egentligen åvilar annan att svara för. Dessa kostnader har i efterhand visat sig svåra att återkräva. I NJA 2008 s 100 konstaterades att det i svensk rätt inte finns någon allmän regel om skyldighet för den, för vars räkning någon utan uppdrag vidtar en åtgärd, att ersätta kostnaderna för åtgärden. HD menade att det måste finnas ett uppdrag för att i efterhand kunna återkräva ersättning för en tjänst. För återkravsrett uppställs i rättsfallet krav på lagstöd som kan påvisa skyldighet för det allmänna att ingripa. Resonemanget influerades av den i NJA 2004 s 566 fastslagna principen om att kostnader för åtgärder som myndigheter är skyldiga att utföra får anses vara av sådan natur att de inte utan särskilt lagstöd kan återkrävas. Motiven för principen är att kostnader för vissa åtgärder inom ramen för offentligt finansierade samhällliga skyddsinsättningar normalt skall bäras av det allmänna. Därför är staten som väghållare skyldig att stå kostnader som är hänförliga till underhåll, reparation och sådana åtgärder som behövs för att hålla vägar i tillfredsställande skick.



Det har visat sig att NJA 2004 s 566 ligger till grund för stora tolkningsproblem och en rad olika hovrättsavgöranden som spretar åt olika håll. Mål med liknande omständigheter har kommit att få olika utgång. I rättsfallet uttalade sig HD om något som i senare praxis har kommit att tolkas som att det under vissa omständigheter kan föreligga en regressrätt för det allmänna: ”det är i målet inte visat att omfattningen eller karaktären av åtgärderna avvikit från vad som bör anses normalt vid en trafikolycka.” Detta uttalande skulle alltså kunna tolkas som att en regressrätt föreligger om det är bevisat att räddningsåtgärderna är extraordinära. Eftersom HD inte ger någon vidare förklaring på vilka åtgärder som ska ses som avvikande har det i de efterföljande hovrättsavgörandena kommit att bli en beloppsfråga. Eftersom värdet av ett förstört vajerräcke inte har överstigit något högre belopp har hovrätten felaktigt valt att frånga den självklara regeln om att; värdet av förstörda vägskyltar eller kostnader för reparationer av förstörda vägportar eller liknande är en ersättningsgill sakskada, oavsett vem skadan drabbat. I det senast redovisade målet från hovrätten där två broar förstördes, har domstolen valt att referera till det faktum att ett ersättningsanspråk på 5150 kr för sanerings- och avstängningsarbete inte avvikit från vad som kan anses normalt vid en trafikolycka. Hovrätten fann därför att 23 miljoner kronor måste vara av onormalt slag vid en trafikolycka. Osäkerheten som uppstår efter detta avgörande är vilka rättstekniska skäl det finns till att inte tillåta regress när skadan inte kräver så dyra avhjälpandeåtgärder, men tillåta regress när skadan är på miljonbelopp.

Att det allmänna inte har möjlighet att få ersättning för sådana skador som åligger annan att svara för innebär en minskad kostnad för trafikförsäkringen och en ökad kostnad för det allmänna. Faktumet att det allmännas skador är återkrävbara enbart när det finns särskilt lagstöd för det, skulle kunna påstås är en begräsning av sakskadebegreppets räckvidd i trafikskadelagen. Det är en inskränkning av ersättningsrätten och därmed är ett avsteg från den uttalade ambitionen att låta kostnaderna för trafikriskerna bäras av ett särskilt ersättningssystem. Hela tanken med trafikförsäkringen är att den ska fungera som en garantiförsäkring för den som har drabbats av en skada. Det skulle kunna sägas är en trend som går rakt emot den utveckling som har skett med sakskadebegreppet på miljöområdet. Där har det i den juridiska litteraturen hävdats att sakskadebegreppets område vidgats med anledning av det omtalade järvfallet. Det allmänna fick ersättning för en ekologisk skada som många hävdar var av ren förmögenhetsrättslig natur. Det är således inte helt klart om det allmänna har möjlighet att kräva ersättning för en ekologisk skada på civilrättslig grund, eller om den möjligheten försvunnit med anledning av att miljöansvarsdirektivet. Skulle HD vid en framtida prövning komma fram till att det allmänna saknar möjlighet att åberopa civilrättsliga regler vid ekologiska skador kan vissa skador riskera att falla utanför rättstillämpningen. Konsekvensen av detta skulle kunna bli att det allmänna tvingas bära kostnader som det åligger annan att svara för.

Den förevarande problematiken och syftet med denna uppsats torde vara av stor betydelse för både det allmänna och hela försäkringsbranschen. Staten har upprepade gånger utövat regress mot trafikförsäkringsgivare på allt högre belopp, fördelade på skador av varierande slag. Utifrån en bedömning av de senaste sju årens praxis, råder det stor oklarhet under vilka omständigheter det allmänna har rätt till regress mot trafikförsäkringsgivare angående skador på väg till följd av trafik. Utifrån ett förutsebarhetsperspektiv är det av vikt att HD reder ut och fastställer vilka åtgärder som är av ”normal karaktär” och ”onormal omfattning”. Den oklarhet som föreligger idag kommer tvinga fram ett stort antal framtida tvister för att klargöra vart beloppsgränsen går mellan det normala och onormala.

# Källförteckning

## Offentligt tryck

### **Betänkanden**

SOU 1979:6, *Färre brottmål*

SOU 1996:103, *Miljöbalken – En skärpt och samordnad miljölagstiftning för en hållbar utveckling*

SOU 2001:41, *Säkerhet i en ny tid*

SOU 2001:86, *Förordning om åtgärder för fredstida krishantering och höjd beredskap*

SOU 2006:39, *Ett utvidgat miljöansvar*

### **Propositioner**

Proposition 1962:90, *Kungl. Maj: ts proposition med förslag till allmän försäkring m.m.*

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 1985/86:170, *om räddningstjänstlag m.m.*

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

Proposition 2005/06:51, *Transport av farligt gods*

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

### **Direktiv**

*Rådets direktiv 94/55/EG*, om tillnärmning av medlemstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg.

*Rådets direktiv 96/35/EG*, om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG*, om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

*Rådets direktiv 79/409/EEG*, om bevarande av vilda fåglar.

*Rådets direktiv 92/43/EEG*, om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

*Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG*, om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

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

### **Litteratur**

Alfredsson, Cecilia & Carlsson, Claes Håkan, *Räddningstjänst och miljö*, Räddningsverket, Karlstad, 2006

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

Bengtsson, Bertil, *Försäkringsavtalsrätt*, andra upplagan, Norstedts juridik, Mölnlycke, 2010

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

Ebbesson, Jonas, *Miljörätt*, andra upplagan, Iustus förlag, Uppsala, 2008

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

Eriksson, Anders, *Rätten till miljöskadestånd vid miljöskador*, Första upplagan Norstedts Juridik, Stockholm, 1995

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

Mahmoudi, Said & Rubenson, Stefan, *Miljörettens grunder – Svenska och europeiska regler i ett internationellt perspektiv*, första upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2004

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

Nordenson, K, Ulf, *Trafikskadeersättning – kommentar till trafikskadelagstiftningen*, LiberFörlag, Stockholm, 1977

Prevent, arbetsmiljö i samverkan, svenskt näringsliv, LO & PTK, *Transport av farligt gods – lärobok*, andra upplagan, Prevent, Ödeshög, 2009

Ramberg, Christina, *Kontraktstyper*, första upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm 2006

Sandvik, Björn, *Miljöskadeansvar – En skadeståndsrättslig studie med särskild hänsyn till ansvarsmotiv, miljöskadebegreppet och ersättning för skada på miljön*, Åbo Akademis förlag, Åbo, 2002

Strömbäck, Erland m.fl., *Trafikskadelagen – ersättning vid trafikskada*, sjunde upplagan, Norstedts Juridik, Vällingby, 2009

## Rapporter

*Riskbedömning av förorenade områden - En vägledning från förenklad till fördjupad riskbedömning*, Remissversion, länsstyrelsen, 2007

*Lastbilstrafik år 2009*, Trafikanalys Statistik 2010:3

*Varuflödesundersökning, år 2009*, Trafikanalys statistik 2010:16

*Transport av farligt gods: lägesrapport 1997*, Statens Räddningsverk

## Internetkällor

*Farligt gods*, Räddningstjänsten Norra Älvsborg  
<http://www.narfrtj.com/farligtgoods.htm>

*Kommunens riskhantering vid detalj- och översiktplaner*, Wuz risk consultancy AB  
<http://www.wuz.se/res/Publikationer/21481.pdf>

*Länsstyrelsen*, Västra Götalands Län  
<http://www2.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/broschyer-foldrar/demokratins-tjanst-se.pdf>  
[http://www2.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/manniska-och-samhalle/krisberedskap/riskhantering-och-sakerhet/Pages/Transporter\\_av\\_farligt\\_goods.aspx?keyword=farligt+goods](http://www2.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/manniska-och-samhalle/krisberedskap/riskhantering-och-sakerhet/Pages/Transporter_av_farligt_goods.aspx?keyword=farligt+goods)

*Miljöförvaltningen*, Göteborgs Stad  
[http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU9AJyMvYwN\\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\\_DdAQwNPYwK6\\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUIySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEI1TTE!/  
\[http://www5.goteborg.se/prod/Miljo/Miljohandboken/dalis2.nsf/vyFilArkiv/N800\\\_FB36.pdf/\\\$file/N800\\\_FB36.pdf\]\(http://www5.goteborg.se/prod/Miljo/Miljohandboken/dalis2.nsf/vyFilArkiv/N800\_FB36.pdf/\$file/N800\_FB36.pdf\)  
\[http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04\\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU9AJyMvYwN\\\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\\\_DdAQwNPYwK6\\\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM\\\_GLOBAL\\\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg\]\(http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU9AJyMvYwN\_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38\_DdAQwNPYwK6\_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM\_GLOBAL\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg\)](http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU9AJyMvYwN_t0AXA6MQN8ewgBAfJ1NfQ6B8JFDeONjENdgFKG9m4mLgGWgRYGwRbGgUbGxOjG5nd0cPE3MfAwMLE3cDA08TJ38_DdAQwNPYwK6_Tzyc1P1C3JDI8odFRUBB9p8ig!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfMjVLUUIySjMwT0ZRRDAyVEZBVIBUTEI1TTE!/)

[se/goteborg\\_se/PolitikoOrganisation/Organisation/Fackforvaltningar/Miljoforvaltningen/Inkrubr\\_N800\\_PolitikOrganisation\\_Fackforv\\_Miljo\\_VaraVerksamheter/art\\_E\\_N800\\_PO\\_Miljo\\_Verksamheter\\_MedverkanSamhallsplanering](http://www.goteborg.se/PolitikoOrganisation/Organisation/Fackforvaltningar/Miljoforvaltningen/Inkrubr_N800_PolitikOrganisation_Fackforv_Miljo_VaraVerksamheter/art_E_N800_PO_Miljo_Verksamheter_MedverkanSamhallsplanering)

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*

<https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/11008.pdf>

<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Regler-vid-transport/Foreskrifter/ADR-S/>

<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Samhallsplanering/Fysisk-planering/>

<http://www.msb.se/sv/Om-MSB/>

<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/>

<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Transport-av-farligt-gods/>

<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Om-farligt-gods/Myndighetsansvar/>

*Trafikverket*

<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Regional-planering/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Kommunal-planering/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tidiga-skeden/>

*Transportör- och Speditatörförbundets allmänna försäkringsvillkor*

[http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor\\_Speditransvar.pdf](http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor_Speditransvar.pdf)

<http://www.lansforsakringar.se/SiteCollectionDocuments/Sak/Transport/Ansvar/Villkor%20Transport%C3%B6ransvar.pdf>

*Översiktsplan för Göteborg*

[http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/433a3f004216593193d4f73d2a09bb7a/Del1.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=URL&CACHEID=433a3f004216593193d4f73d2a09bb7a](http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/433a3f004216593193d4f73d2a09bb7a/Del1.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=433a3f004216593193d4f73d2a09bb7a)

## Artiklar

Bengtsson, Bertil, *Svensk rättspraxis: Skadestånd*, SvJT 1998, s. 100

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

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

Strömbäck, Erland, *Vad ska trafikförsäkringen ersätta?*, NFT 4/2008, s. 298

## **Rättsfall**

### ***Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling***

FFR 1961:291

### ***Hovrätterna***

FT 1644-08, 2008-09-25    FT 8168-09, 2010-03-27  
T 1574-08, 2008-11-06    PT: T 6005-09

### ***Högsta Domstolen***

NJA 1934 s 355	NJA 1988 s 221	NJA 2004 s 566
NJA 1943 s 1443	NJA 1988 s 396	NJA 2007 s 997
NJA 1950 s 610	NJA 1995 s 249	NJA 2008 s 100
NJA 1980 s 497	NJA 2001 s 627	

### ***Miljööverdomstolen***

MÖD 2005:64

### ***Regeringsrätten***

RÅ 1997 ref. 12:11

### ***Skadeförsäkringens villkorsnämnd***

SkfVN 1948:58	SkfVN 1968:51
SkfVN 1959:85	SkfVN 1972:3
SkfVN 1966:9	

## **Övriga källor**

### ***Intervjuer***

Barresten Roy, Trafikverket Göteborg, telefon 031-63 52 64  
Hemminger Jan, If Skadeförsäkringar AB, telefon 08-792 79 43  
Karlsson Marita, Trafikverket Mariestad, telefon 0771-921 921  
Karlsson Mats, Räddningstjänsten Storgöteborg, telefon 031-335 29 33  
Larsson Maria, Miljöförvaltningen Göteborg, telefon 031-368 38 02  
Palmquist Morgan, försäkringsbranschens restvärderädning, telefon 0705-56 42 32

### ***Övrigt***

*Yttrande över Miljöansvarsutredningens delbetänkande Ett utvidgat miljöansvar (SOU 2006:39),*  
Jan Darpö, 2006  
Ekelund - Entson, Martina, Studentuppsats: *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*, 2008