



Handelsbrukets gränser – analys

Analys

Högsta domstolen 2022-06-28, mål nr [Ö 5481-21](#) (Speditörpanten)

En gång i tiden bestod den kommersiella avtalsrätten bara av handelsbruk. Det var ganska länge sedan. Fortfarande finns emellertid i åtskilliga lagar en erinran om att lagarnas dispositiva karaktär naturligtvis ger utrymme för en tillämpning av handelsbruk, liksom för den delen även av andra slags sedvänjor. Förhållandet mellan dispositiv lagstiftning och handelsbruk är således tämligen klart, åtminstone i teorin. Annorlunda förhåller det sig med förhållandet mellan standardavtal och handelsbruk. Det förhållandet behandlas av Högsta domstolen i dess mål Ö 5481-21, som har givits namnet Speditörpanten. Frågan om förhållandet mellan handelsbruk och standardavtal påverkar även förhållandet mellan dispositiv lag och standardavtal berörs inte uttryckligen i målet. Den aktualiseras emellertid genom skälen för Högsta domstolens beslut. JP Infonets expert Jon Kihlman har analyserat beslutet.

OMSTÄNDIGHETERNA I MÅLET

Omständigheterna i målet framgår av punkterna 2–4 i beslutet. De återges här i sin helhet:

”Emotion är ett företag inom logistikbranschen. WearColour Sweden AB bedrev försäljning av sportkläder. Emotion hanterade sedan 2013 WearColours distribution av varor från leverantör till kund. Inom ramen för uppdraget tillhandahöll Emotion tjänster till WearColour innefattande hantering av transporter och tullfrågor, lagerhållning, orderhantering, emballering, leverans till kund och returhantering. WearColour försattes i konkurs i februari 2020. Vid konkursutbrottet lagerhöll Emotion varor tillhörande konkursbolaget uppgående till cirka 7 miljoner kronor. I bevakningsförfarandet anmälde Emotion en fordran om drygt 1,6 miljoner kronor. Ett belopp om drygt 400 000 kronor avsåg tjänster rörande de varor som fanns i lagret vid konkursutbrottet. Emotion och konkursboet var överens om att detta belopp var förenat med retentionsrätt och därmed särskild förmånsrätt enligt 4 § 3 förmånsrättslagen. Parterna var däremot oense om huruvida den överskjutande delen av Emotions fordran skulle vara förenad med förmånsrätt, eftersom fordran i denna del avsåg utlägg för främst frakt av varor som Emotion hade haft i sin besittning med anledning av tidigare uppdrag.

Emotion gjorde gällande att bolaget hade säkerhetsrätt även i den överskjutande delen av fordran även om parterna inte uttryckligen hade avtalat om det. En sådan rätt följde enligt Emotion av allmänna rättsprinciper eller av en analog tillämpning av 15 § kommissionslagen med det uppmjukade krav på konnexitet som följer av 14 i Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB) utgör handelsbruk och därför ska tillämpas mellan parterna även utan uttrycklig hänvisning till bestämmelserna. Konkursboet bestred att säkerhetsrätt förelåg beträffande den överskjutande delen av fordran.”

RETENTIONSRÄTT

Med retentionsrätt avses en rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för en fordran. En sådan rätt kan grundas på avtal eller lag och därtill på allmänna rättsgrundsatser.

Retentionsrätten är en sakrätt. För retentionsrätt krävs därför alltid också ett sakrättsligt moment. I allmänhet innebär det att borgenären ska ha egendomen i sin besittning. Besittningen kan vara omedelbar eller medelbar.

Parterna i målet hade inte uttryckligen avtalat om någon retentionsrätt. Det behövdes inte beträffande den delen av Emotions fordran som avsåg tjänster rörande de varor som fanns i lagret vid konkursutbrottet. För den räckte konnexiteten, det vill säga att fordran avsåg ersättning för arbete med de varor som åberopades som säkerhet. I den delen är det i målet ostridigt att fordran omfattades av retentionsrätten.

Annorlunda förhåller det sig med den resterande delen av fordran. För att även den ska ha omfattats av retentionsrätten krävs antingen att parterna hade avtalat om sådan rätt eller att den kunnat grundas på lag eller allmänna rättsgrundsatser. Någon i lag given sådan rätt aktualiseras inte i målet. Frågan om en sådan rätt kunnat grundas på allmänna rättsgrundsatser – i första hand i anslutning till [15 §](#) kommissionslagen – behandlas av Högsta domstolen (HD) i beslutets p. 31–33. Den behandlas inte särskilt i analysen.

För att Emotion ska anses ha haft en retentionsrätt även för den överskjutande delen av sin fordran krävs därför i första hand att parternas avtal – trots frånvaron av uttrycklig reglering därvidlag – kan anses ha innefattat ett villkor om retentionsrätt. Det sakrättsliga momentet är däremot inget problem. Egendomen fanns i Emotions besittning.

FRÅGAN I MÅLET

Som vanligt anger Högsta domstolen tidigt i beslutet vad som är frågan i målet, eller – som det uttrycktes den här gången – "Vad målet gäller": Har en speditörs fordringar avseende utförda uppdrag särskild förmånsrätt enligt 4 § 3 p. förmånsrättslagen i samtliga varor som en speditör innehar för en kund (så kallad utvidgad eller kopplad säkerhetsrätt)? Att frågan avser samtliga varor torde vara en markering om att den går utöver konnexiteten. Den riktiga frågan är därför rimligtvis om särskild förmånsrätt enligt 4 § 3 p. förmånsrättslagen kan uppkomma i andra varor än dem som det arbete avser som ligger till grund för fordran.

Närmare bestämt anges frågan vara om en sådan säkerhetsrätt kan uppkomma genom handelsbruk eller annan sedvänja eller genom tillämpning av allmänna principer härledda i första hand ur kommissionslagen (2009:865). Den senare frågan behandlas – som sagt – inte i analysen.

Fokus i målet har därför i första hand kommit att vara om NSAB 2015 – och framför allt dess reglering av retentionsrätten – kan anses ha varit en del av parternas avtal trots att de inte har hänvisat till bestämmelserna. En sådan lösning kan konstrueras på åtminstone två olika sätt. Det ena är att den följer av en tolkning av avtalet, eftersom det är så vanligt att parter i liknande situationer hänvisar till NSAB 2015 att parterna får anses ha utgått från att de ska gälla. Den andra är att det visserligen inte följer ens tolkningsvis av avtalet, men däremot – eftersom det ändå är så vanligt att parter i liknande situationer hänvisar till NSAB 2015 att parterna får anses ha utgått från att de ska gälla – av en självständig tillämpning av ett handelsbruk att NSAB 2015 ska tillämpas. Valet mellan alternativen saknar rimligtvis all betydelse. Det är mest teori för teorins egen skull. Personligen föredrar jag dock den förra lösningen att handelsbruket är underlag för tolkningen av avtalet.

NSAB 2015

Nordiskt Speditörsförbunds allmänna bestämmelser har i olika tappningar funnits i drygt hundra år. Den senaste versionen – som ersatte föregångaren NSAB 2000 – är NSAB 2015. Bestämmelserna har tagits fram genom samverkan mellan företrädare för olika organisationer. NSAB 2015 är följaktligen ett så kallat agreed document. Åtminstone ur ett svenskt perspektiv spelar det emellertid i sig knappast – och trots vad HD anger i beslutets p. 24 – någon roll.

I 14 § första stycket NSAB 2015 anges att en speditör bland annat har retentionsrätt. Bestämmelsen lyder:

"Speditören har retentionsrätt samt panträtt i gods som är under dennes kontroll för alla å godset vilande kostnader – vederlag och lagerhyra inräknat – samt för speditörens alla övriga fordringar på uppdragsgivaren härrörande från uppdrag i enlighet med § 3 ovan."

Twisten rör bara den senare delen av bestämmelsen. Som framhålls ovan (beslutets p. 3) är parterna i målet överens om att retentionsrätten omfattade i vart fall tjänster rörande de varor som fanns i lagret vid konkursutbrottet. Om den senare delen av villkoret utgör avtalsinnehåll, ska däremot hela fordran omfattas av retentionsrätten.

SPEDITION

En speditörs ursprungliga funktion var att förmedla och organisera transport av varor och anslutande tjänster såsom export, import, tullhantering och lagerhållning. Sådana tjänster regleras i 3 § C NSAB 2015 med vidare hänvisningar. Sedan lång tid har emellertid speditörer därutöver åtagit sig längre gående skyldigheter, innefattande åtaganden att transportera varor samt att i egen regi eller i vart fall med eget ansvar ombesörja export och import, tullhantering, lagerhållning med mera. Sådana tjänster regleras i framför allt 3 § B och 3 § D NSAB 2015 med vidare hänvisningar. Av särskilt intresse för den fortsatta analysen är att speditörens uppdrag kan innefatta transporten av varor. Någon i lag given definition av spedition finns emellertid inte.

LOGISTIK

Alltsedan den senare delen av 1900-talet har logistikens betydelse ökat. Inte heller för logistik finns någon legaldefinition. Med logistik avses emellertid enligt the Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) "The process of planning, implementing, and controlling procedures for the efficient and effective transportation and storage of goods including services, and related information from the point of origin to the point of consumption for the purpose of conforming to customer requirements. This definition includes inbound, outbound, internal, and external movements".

Definitionen innefattar såvitt jag kan bedöma allt som har att göra med förflyttningen av varor från en plats till en annan, i första hand från säljare till köpare. Även med beaktande av att en organisation som CSCMP kan antas se ett egenvärde i att definitionen omfattar så mycket som möjligt, torde den ge en tämligen korrekt bild av hur begreppet brukar uppfattas.

Det är dock möjligt att HD lägger betydligt mindre i begreppet logistik än vad som är vanligt. I beslutets p. 28 skiljer således HD mellan transport- och logistikköpare. Det antyder åtminstone att HD anser att transport är något annat än logistik.

HANDELSBRUK

Som framhölls inledningsvis kan parter avtal kompletteras av ett handelsbruk, det vill säga av vad som är gängse i branschen. Sålunda stadgas i exempelvis 3 § köplagen att lagen inte ska tillämpas "i den mån annat följer av ... handelsbruk eller annan sedvänja" och i 1 § andra stycket. avtalslagen att lagens bestämmelser "skall lända till efterrättelse, så vitt ej annat följer av anbudet eller svaret eller av handelsbruk eller annan sedvänja".

Ett konkret exempel på sådan tillämpning är att en mängd- eller viktuppgift i en del branscher inte anses vara exakt, utan alltid bara en cirka-uppgift. Under sådana förhållanden betyder således uppgiften 100 kg inte alls 100 kg, utan i stället exempelvis något mellan 95 kg och 105 kg. Den part som vill att leveransen ska avse exakt 100 kg, behöver därför särskilt kommunicera det till motparten. Det beror på att handelsbruket påverkar tolkningen av avtalets viktangivelse. Däremot behöver en part som avser att bli bunden till vad som helst inom spannet 95–105 kg inte särskilt ange det. Det följer ändå redan av handelsbruket och därmed av såväl anbud som avtal.

Handelsbruk och standardavtal

Förhållandet mellan handelsbruk och standardavtal är speciellt. Ett standardavtal uppfattas ofta som dokumentation av ett handelsbruk. Så kan det vara, men redan förekomsten av standardavtalet talar emot en sådan tolkning: Om dess innehåll vore handelsbruk, behövdes ju inte standardavtalet. Innehållet skulle ändå gälla!

Att parter ofta hänvisar till standardavtal talar följaktligen i sig mot att de skulle utgöra handelsbruk. Härtill kommer att betydelsen av den underliggande dispositiva rätten skulle reduceras avsevärt om standardavtal bedömdes uttrycka handelsbruk.

Däremot är det säkert så att åtskilliga standardavtal i delar uttrycker vad som åtminstone tidigare har uppfattats som handelsbruk. Paradoxalt nog innebär det att det tidigare handelsbruket riskerar att upphöra – så att det inte längre gäller "av sig självt" – utan i och med upphöjelsen till avtalsinnehåll fortsättningsvis måste omfattas av en särskild hänvisning till standardavtalet.

Ett särskilt problem med förhållandet är naturligtvis att standardavtal ändras. NSAB 2015 föregicks således av NSAB 2000, som i sin tur föregicks av NSAB 85. Och handelsbruk ändras sällan över en natt. Problemet uppmärksammas av HD i beslutets p. 23, där det anges att vissa villkor i ett standardavtal kan ha fått sådan stadga och spridning att de utgör handelsbruk, medan andra – yngre – villkor ännu inte har uppnått erforderlig stadga och spridning.

Det synes ligga till grund för minoritetens (två justitieråds) bedömning. Den anser visserligen att NSAB 2015 utgör handelsbruk när det gäller traditionella speditörtjänster, se rubriken före dess p. 1, men däremot inte för övriga tjänster, se rubriken före dess p. 4 och slutsatsen i dess p. 14: "[D]et saknas tillräckligt stöd för att NSAB 2015 § 14 har nått status av handelsbruk även för den del av Emotions uppdrag som har avsett plock och pack samt returhantering, dvs. sådant som numera ofta ingår i ett logistikuppdrag men som inte utgör traditionella speditörtjänster."

NSAB 2015 SOM HANDELSBRUK

I rubriken som föregår beslutets p. 27 anger HD att NSAB 2015 utgör handelsbruk i speditions- och logistikbranschen. Mot bakgrund av definitionerna av spedition och logistik – och då särskilt av logistik – kan det knappast vara korrekt. Eftersom all transport också är logistik, skulle det – om inte annat – innebära att väsentliga delar av all transportlagstiftning plötsligt skulle vara obsolet. Och det kan rimligtvis inte vara HD:s avsikt.

Det ankommer inte heller på en domstol – vare sig den högsta eller de lägre – att ändra eller upphäva av riksdagen stiftade lagar. Det gäller – om möjligt – i synnerhet sådana lagar som har tillkommit på grund av folkrättsliga åtaganden, vilket är fallet med åtminstone delar av transportlagstiftningen. Även det talar i sig emot att rubriken och de under den angivna skälen ska förstås bokstavligt.

ANDRA STANDARDAVTAL SOM HANDELSBRUK

En bokstavstrogen läsning av beslutet skulle riskera att få långtgående konsekvenser även inom andra områden. Standardavtalet NL 17 – som enligt sin ingress är tillämpligt för "leveranser av maskiner samt annan mekanisk, elektrisk och elektronisk utrustning inom och mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige" – uppfyller rimligtvis alla krav som HD ställer upp för att kunna utgöra handelsbruk, låt vara att NL 17 nog inte kan spåras fullt så långt tillbaka i tiden som till 1919, utan bara till 1953. På motsvarande sätt skulle det mot bakgrund av beslutet ligga nära till hands att säga att ABM 07 – som i sin rubrik anges gälla för "köp av varor i yrkesmässig byggverksamhet" – uppfyller kraven såvitt avser leveranser till byggsektorn.

Och vad händer då med köplagen? Den skulle då knappast vara mer än en lag som är tillämplig när privatpersoner säljer begagnade bilar och båtar till varandra.

Inom entreprenadsektorn skulle man med motsvarande resonemang sällan behöva hänvisa till vare sig AB 04 eller ABT 06. De torde inom åtminstone stora delar av sektorn med råge uppfylla de krav som HD ställer för att standardavtal ska utgöra handelsbruk. Hittills har emellertid åtminstone väsentliga delar av dem inte uppfattats som handelsbruk. I stället har det krävts att parter faktiskt hänvisar till dem.

Under inga förhållanden skulle köplagens uppdelning av skadeståndsansvar – med kontrollansvar för direkta skador och culpaansvar för indirekta skador – finnas kvar. Det finns såvitt jag vet inte något standardavtal som inte avsevärt begränsar ansvaret för indirekt skada i förhållande till köplagen, i de flesta fall därtill på ett enhetligt sätt. Men innebär det att köplagens lösning är i huvudsak obsolet? Knappast!

SLUTORD

Det kan inte ha varit Högsta domstolens avsikt att i stora stycken dra ett streck över den dispositiva rätten till förmån för standardavtalslösningar. Beslutet bör därför inte läsas bokstavligt. I stället bör det – även om redan det är att gå ganska långt – förstås så att NSAB 2015 utgör handelsbruk för sådana delar av logistikkedjan där det saknas underliggande lagreglering eller mer ändamålsenliga analogimöjligheter.

Lagen om inrikes vägtransporter och motsvarande lagstiftning för andra transportsätt skulle då fortsätta gälla inom sina tillämpningsområden, medan motsvarande eventuell lagreglering inom andra logistikrelaterade områden skulle gälla inom sina områden. Så står det inte i beslutet, men en annan tolkning av det är åtminstone i mina ögon fullständigt orimlig. På motsvarande sätt skulle köplagen och andra dispositiva lagar fortsätta gälla inom sina tillämpningsområden.

Jag tror – och hoppas – att det är så beslutet ska förstås och att vi därför gör klokt i att läsa in så lite som möjligt i det. Och det kan naturligtvis vara så att nyckeln till att förstå beslutet finns i den uppdelning mellan logistik och transport som antyds i dess p. 28.

Det må under alla förhållanden vara hänt att NSAB 2015 ska utgöra handelsbruk när andra – mer närliggande och bättre – alternativ saknas. Men det kan inte vara korrekt att NSAB 2015 – och andra standardavtal inom andra branscher – ska ges den betydelse som handelsbruk har enligt exempelvis 3 § köplagen: att det ersätter dispositiva lagregler. För det krävs rimligtvis i vart fall en analys av enskilda villkor, snarare än en tämligen svepande analys av ett helt paket av villkor.

[Jon Kihlman](#)

Advokat, jur.dr

OM DOKUMENTET

Senast uppdaterad

2022-10-19

Utgivare

JP Infonet

[Jon Kihlman](#)
Advokat,
jur.dr



Författad av