

HÖGSTA DOMSTOLENS BESLUT

meddelat i Stockholm den 28 juni 2022

Mål nr

Ö 5481-21

PARTER

Klagande

Emotion Logistics AB
c/o Börjes Logistik & Spedition AB
Box 176
382 22 Nybro

Ombud: Advokat DK

Motpart

WearColour Sweden AB:s konkursbo, 556804-0397
William Gibsons väg 1 A
433 76 Jonsered

Konkursförvaltare: Advokat AW

SAKEN

Bevakning i konkurs

Dok.Id 228914

HÖGSTA DOMSTOLEN	Postadress	Telefon 08-561 666 00	Expeditionstid
Riddarhustorget 8	Box 2066	Telefax -	08:00–12:00
	103 12 Stockholm	E-post:	13:15–16:00
		hogsta.domstolen@dom.se	
		www.hogstodomstolen.se	

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten för Västra Sveriges beslut 2021-08-17 i mål Ö 2877-21

HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta domstolen upphäver hovrättens beslut och fastställer att Emotion Logistics AB har rätt att i konkursen bevaka hela fordran om 1 665 947 kr med särskild förmånsrätt enligt 4 § 3 förmånsrättslagen (1970:979), och ränta från förfallodatum på respektive fakturabelopp enligt 6 § räntelagen med den begränsning som följer av 5 kap. 11 § konkurslagen.

Högsta domstolen ändrar tingsrättens beslut i fråga om rättegångskostnad och befriar Emotion Logistics AB från skyldigheten att ersätta konkursboets rättegångskostnad där samt förpliktar konkursboet att ersätta Emotion Logistics AB för dess rättegångskostnader i

- tingsrätten med 31 700 kr, varav 30 200 kr avser ombudsarvode, och ränta enligt 6 § räntelagen från den 6 april 2021, och
- hovrätten med 19 250 kr, avseende ombudsarvode, och ränta enligt 6 § räntelagen från den 17 augusti 2021.

Högsta domstolen förpliktar konkursboet att ersätta Emotion Logistics AB:s rättegångskostnad i Högsta domstolen med 32 250 kr för ombudsarvode, och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för detta beslut.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN M.M.

Emotion Logistics AB har yrkat att Högsta domstolen ska fastställa att bolagets fordran i konkursen uppgår till 1 665 947 kr och ränta från förfalldatum på respektive faktura till den dag utdelningsförslaget upprättas eller, om medlen betalas ut i förskott, dagen för utbetalning samt att fordran i dess

helhet är förenad med förmånsrätt enligt 4 § 3 förmånsrättslagen (1970:979) i det varulager som konkursbolaget lagerhöll hos Emotion vid konkursutbrottet.

Emotion har yrkat ersättning för bolagets rättegångskostnad i tingsrätt och hovrätt samt befrielse från skyldigheten att ersätta konkursboets rättegångskostnad i tingsrätten.

Konkursboet har motsatt sig att hovrättens beslut ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

Högsta domstolen har lämnat Transportindustriförbundet och Bankföreningen möjlighet att yttra sig. Transportindustriförbundet har avgett ett yttrande.

SKÄL

Vad målet gäller

1. Målet rör frågan om en speditörs fordringar avseende utförda uppdrag har särskild förmånsrätt enligt 4 § 3 förmånsrättslagen i samtliga varor som en speditör innehar för en kund (s.k. utvidgad eller kopplad säkerhetsrätt). Närmare bestämt är frågan 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).

Bakgrund

2. 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.

3. WearColour försattes i konkurs i februari 2020. Vid konkursutbrottet lagerhöll Emotion varor tillhörande konkursbolaget uppgående till cirka 7 miljoner kr. I bevakningsförfarandet anmälde Emotion en fordran om drygt 1,6 miljoner kr. Ett belopp om drygt 400 000 kr 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.

4. 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 bestämmelsen. Emotion gjorde också gällande att den utvidgade säkerhetsrätt 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.

5. Tingsrätten kom fram till att den överskjutande delen av fordran inte var förenad med utvidgad säkerhetsrätt och således inte heller särskild förmånsrätt. Endast drygt 400 000 kr fick därför bevakas med förmånsrätt. Hovrätten har fastställt tingsrättens beslut.

Förmånsrätt

6. Utgångspunkten för förmånsrättsordningen är att alla fordringar i en konkurs ska ha lika rätt; detta utgör den s.k. likabehandlingsprincipen. Från

denna princip görs ett antal praktiskt viktiga undantag i förmånsrättslagen. Av 4 § 3 framgår – såvitt nu är av intresse – att förmånsrätt följer med handpant-rätt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt). Förmånsrätten omfattar såväl fall där säkerhetsrätterna grundar sig på avtal som fall där de grundar sig på lag eller allmänna rättsgrundsatser.

7. Handpanträtt och retentionsrätt kan göras gällande i egendom som borgenären har i sin besittning eller under motsvarande kontroll. I konkurs tillämpas samma regler för borgenär med panträtt i lös egendom som för retentionsberättigad borgenär (1 kap. 5 § andra stycket konkurslagen).

Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB)

Inledning

8. Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser är ett standard-avtal som utarbetades i en första version 1919 för att reglera speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter. I slutet av 1950-talet framförhandlades bestämmelserna för första gången gemensamt av Nordiskt Speditörsförbund och olika näringslivsorganisationer i de nordiska länderna. Standardavtalet har på ett liknande sätt reviderats ett antal gånger. Bestämmelserna har med hänsyn härtill betraktats som ett s.k. agreed document (jfr t.ex. ”NSAB-försäkringen” NJA 2018 s. 301 p. 8).

9. Förhandlingarna som ledde fram till NSAB 2015 inleddes mellan företrädare för de nordiska speditörsförbunden. Efter att dessa enats om ett förslag bjöds transportköparnas representanter i varje land in till förhandlingar. För Sveriges del bjöds Näringslivets Transportråd in men avstod från att delta. De svenska transportköparna kom i stället att företrädas av Svenskt Näringsliv.

10. Ett av syftena med NSAB 2015 var att modernisera bestämmelserna och anpassa regelverket till dagens transport- och logistiktjänster. Några

väsentliga förändringar skedde inte i förhållande till tidigare avtal utan standardavtalet bygger vidare på den utveckling som skett genom åren.

11. En speditör kan åta sig att utföra en rad skilda tjänster. Enligt NSAB 2015 § 3.A kan speditörens uppdrag omfatta:

- transport av gods, agent- och förmedlingstjänster,
- logistiktjänster, leverans- och supply chain services och rådgivning,
- lagring av gods och lagerhanteringstjänster,
- stuvningstjänster (lastning och lossning) samt skeppsmäkleri,
- övriga tjänster såsom – men ej begränsat till – tullklarering, andra tull och momsrelaterade tjänster, medverkan vid fullgörelse av uppdragsgivarens offentligrättsliga förpliktelser, assistans med hantering av försäkringsrelaterade frågor samt assistans avseende export- och importdokumentation.

12. Traditionellt speditörsarbete innebär att speditören fungerar som förmedlare av tjänster för transport av varor mellan varuleverantören och kunderna. Sedan en tid tillbaka erbjuder speditörer också ytterligare tjänster för att kunna lämna en helhetslösning för kundens logistikbehov. Detta avspeglas också i speditörbestämmelserna där det anges att speditören kan utföra uppgifterna som antingen avtalsslutande part eller förmedlare, och agerar i det senare fallet som en mellanman (se NSAB 2015 §§ 3.B och 3.C).

Retentionsrätt och panträtt

13. I NSAB 2015 § 14 har tagits in en bestämmelse om säkerhetsrätt för speditören i form av retentions- och panträtt. Paragrafens första stycke har följande lydelse.

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.

14. Enligt bestämmelsen, som i stort sett oförändrad har vidareförts sedan 1919, har speditören alltså säkerhetsrätt i gods som är under speditörens kontroll. Denna säkerhetsrätt gäller för dels ”alla å godset vilande kostnader”, dels ”alla övriga fordringar på uppdragsgivaren härrörande från uppdrag i enlighet med § 3”.

15. Genom det förra uttrycket ges speditören säkerhetsrätt endast för fordringar avseende tjänster som har ett samband med det aktuella godset, s.k. konnexa fordringar. Det senare uttrycket, som angår fordringar härrörande från ”uppdrag” i obestämd form, innebär att det inte ställs upp något krav på ett sådant samband. Det kan alltså vara fråga om fordringar som grundar sig på tidigare uppdrag, och speditören har således härigenom tillagts en till andra varor kopplad säkerhetsrätt. Men alla speditörens fordringar är inte förenade med säkerhetsrätt. Genom hänvisningen till § 3 begränsas speditörens säkerhetsrätt till fordringar som rör utförda uppdrag.

16. Det kan tilläggas att en liknande säkerhetsrätt finns i det internationella standardavtalet FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services liksom i motsvarande tyska och engelska standardavtal.

Handelsbruk eller annan sedvänja

Allmänt om handelsbruk eller annan sedvänja

17. Handelsbruk och annan sedvänja ges verkan i en rad centrala förmögenhetsrättsliga lagar. Detta kommer till uttryck i 3 § köplagen där det slås fast att lagens bestämmelser inte tillämpas i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna. Motsvarande gäller enligt bl.a. 1 § andra stycket avtalslagen, 2 § tredje stycket kommissionslagen, 2 § andra

stycket lagen (1991:351) om handelsagentur samt vid befraktning av fartyg enligt 14 kap. 2 § första stycket sjölagen (1994:1009).

18. De nämnda reglerna medför att handelsbruk och annan sedvänja ges en stark ställning som rättskälla inom handelsrätten. Handelsbruket och sedvänjan tillåts alltså gå före dispositiva regler så snart parterna inte avtalat i annan riktning (jfr ”Maschinoimport” NJA 1954 s. 410 samt Kurt Grönfors och Rolf Dotevall, Avtalslagen: En kommentar, 5 uppl. 2016, s. 87 f.).

Uppfattningar i rättstillämpningen och den juridiska litteraturen avseende handelsbruk eller annan sedvänja på speditörsområdet

19. Uttalanden om handelsbruk eller annan sedvänja förekommer alltmer sällan i rättstillämpningen. En förklaring till detta kan vara att flertalet sedvanerättsliga regler har tagits in i standardavtal. Det är även så att användningen av ett standardavtal kan leda till att avtalet får ställning som handelsbruk eller annan sedvänja. En förutsättning för detta är att användningen har vunnit erforderlig stadga och spridning.

20. I rättstillämpningen finns exempel på att domstolar godtagit att speditörbestämmelserna utgör en del av ett kommersiellt avtal utan att hänvisning har skett till bestämmelserna (se *Litsa K* ND 1980 s. 1 [HSV]). Emellertid ger rättstillämpningen i sin helhet en splittrad bild (se *Exped* ND 1990 s. 1 [HVS], *Mattsamlaren* ND 2002 s. 1 [HVS], *Veteranbilarna på Star Herdla* ND 2009 s. 21 [TGG] och *Containern från Bahrain* ND 2010 s. 24 [Skiljedom]; jfr härtill Svante O. Johansson i SvJT 2002 s. 928 f., SvJT 2008 s. 298 f., SvJT 2013 s. 914 och SvJT 2017 s. 578).

21. I nordisk rätt har Norges Høyesterett bedömt att speditörbestämmelserna, inklusive panträttsklausulen, utgör handelsbruk i kommersiella förhållanden (se Rt-1973-967, *Campingvogn-dommen*, och Rt-2013-129, *Klippfisk-dommen*). I fråga om Danmark och Finland har det däremot inte

publicerats något avgörande från högsta instans där speditörbestämmelserna ansetts utgöra handelsbruk.

22. Speditörbestämmelserna har i den juridiska litteraturen nämnts som exempel på ett allmänt tillämpat standardavtal som skulle kunna gälla mellan företag i branschen såsom handelsbruk, dvs. utan att parterna har hänvisat till bestämmelserna. Någon enighet beträffande detta kan emellertid inte anses föreligga. (Jfr t.ex. Jakob Heidbrink, Logistikavtalet, 2005, s. 25, Hugo Tiberg och Rolf Dotevall, Mellanmansrätt, 9 uppl. 1997, s. 134 f., Grönfors och Dotevall, a.a. s. 87 f., Jan Ramberg, Spedition och fraktavtal, 1983, s. 43, Ulf Bernitz, Standardavtalsrätt, 9 uppl. 2018, s. 59 ff. samt Ole Lando m.fl., Restatement of Nordic Contract Law, 2016, s. 79.)

Prövningen av om ett standardavtal utgör handelsbruk

23. För att avgöra om ett standardavtal utgör handelsbruk får det alltså prövas om det har fått erforderlig stadga och spridning. Av grundläggande betydelse är hur allmänt använt och välkänt standardavtalet är inom branschen. Att ett standardavtal allmänt används är emellertid inte detsamma som att det föreligger ett handelsbruk (jfr ”Sydkraft” NJA 1999 s. 629 med hänvisningar). Det kan också vara så att vissa avtalsbestämmelser har fått sådan stadga och spridning att de utgör handelsbruk medan andra, som tillkommit senare, inte har uppnått samma grad av stadga och spridning. Om det saknas konkurrerande standardavtal inom en bransch kan detta tyda på att handelsbruk föreligger. Detsamma gäller för en viss reglering, om den återfinns i flera standardavtal inom branschen.

24. Andra omständigheter som är av betydelse är hur standardavtalet har kommit till och hur länge det har använts. Vidare har det betydelse om avtalet ensidigt speglar vissa kommersiella intressen. Är det däremot välavvägt och tillgodoser båda parter intressen ökar förutsättningarna för att se det som

handelsbruk. Detsamma gäller om bruket av standardavtalet fyller ett behov som inte tillgodoses på något annat sätt.

Vad som har framkommit om användningen av NSAB

25. Av ett av Emotion åberopat utlåtande från Sydsvenska Industri- och Handelskammaren angående användningen av NSAB 2000 framgår följande.

Ofta upprättas inga individuella avtal mellan speditorsföretaget och köparen, utan NSAB tillämpas mer eller mindre direkt i sin lydelse. NSAB ska inte uteslutande användas av de parter som har förhandlat fram det, utan kan även tillämpas av andra parter.

Enligt Handelskammarens bedömning är NSAB så pass vedertaget i speditorsbranschen att det har blivit praxis att tillämpa det. I en del fall görs ingen direkt hänvisning till NSAB, utan avtalet tillämpas ändå på grund av etablerat handelsbruk.

26. I Transportindustriförbundets yttrande anføres följande.

NSAB 2015 har alltså upprättats av organisationer som företrätt olika partsintressen; dokumentet är därför välavvägt och tillgodoser båda parter intressen. NSAB 2015 får därmed anses utgöra ett s.k. agreed document.

NSAB 2015 är mycket välanvända allmänna bestämmelser i branschen, särskilt i en professionell kontext mellan transportörer/speditörer och transportköpare, utan några motsvarande konkurrerande bestämmelser av samma dignitet. NSAB 2015 används i princip av samtliga Transportindustriförbundets medlemmar, oavsett om de uttryckligen dokumenterat i avtalet att NSAB 2015 ska tillämpas eller inte. Såvitt Transportindustriförbundet känner till tillämpas NSAB 2015 på motsvarande sätt även av aktörer som inte är medlemmar i förbundet eftersom det inte är nödvändigt att vara medlemmar för att kunna använda NSAB 2015.

Allmänna bestämmelser som NSAB 2015 fyller därutöver en särskilt viktig funktion i speditors- och logistikbranschen, som annars är ett i hög grad

oreglerat område. NSAB fyller således ett tomrum som annars hade existerat i branschen, vilket bidrar till förutsebarhet för samtliga aktörer på marknaden.

[...]

När det gäller just den kopplade panträtten är en sådan tillämpning också en naturlig följd av hur transportbranschen fungerar, både för speditörer och transportköpare. Det är en hög omsättning på gods i branschen, och kraven på en snabb och effektiv transporthantering av gods innebär att speditörer typiskt sett ådrar sig flera kostnader för transportköparnas räkning som speditörerna får ersatt först i ett senare skede än den tidpunkt då de nödgas släppa ifrån sig godset. Speditörerna tar därmed en risk, som hanteras genom den aktuella panträtten i annat gods än det gods de aktuella kostnaderna är hänförliga till. §14 NSAB 2015 ger därmed uttryck för denna praxis.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan, är det Transportindustriförbundets uppfattning att NSAB 2015 tillämpas såsom handelsbruk i speditions- och logistikbranschen. I vart fall utgör NSAB 2015 handelsbruk vad gäller de mer traditionella speditionsuppdragen där avtal typiskt sett ingås mellan en transportköpare och en speditör.

NSAB 2015 utgör handelsbruk i speditions- och logistikbranschen

27. Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser har funnits som standardvillkor under drygt ett sekel. Innehållet i bestämmelserna är ett uttryck för handelsbruk och svarar som sådant mot de behov som manifesterat sig i branschen över tid. En reglering kan växa fram organiskt genom att nya lager läggs på en tidigare hävdvunnen reglering. Det är i detta ljus som den aktuella regleringen av logistiktjänsten bör ses. Enligt vad som framkommit används NSAB i dag i professionella sammanhang mellan speditions- och logistikföretag samt transportköpare i de nordiska länderna. Några andra allmänna bestämmelser av samma betydelse finns inte. Speditörbestämmelserna används inte enbart av Transportindustriförbundets medlemmar utan

också, såvitt framkommit, på motsvarande sätt även av andra aktörer. Det nu anförda talar för att avtalet har tillräcklig stadga och spridning i branschen.

28. Till detta kommer att NSAB, med speditörens kopplade panträtt som en beståndsdel, under lång tid har tagits fram genom att de nordiska speditörförbunden sinsemellan enats om ett förslag. Med detta förslag som grund har representanter för transport- och logistikköparna i varje land bjudits in till förhandlingar om en revidering av avtalet. Som har framgått företräddes de svenska transport- och logistikköparna vid den senaste revisionen av Svenskt Näringsliv, medan speditörerna företräddes av Transportindustriförbundet. Mot denna bakgrund får NSAB 2015 anses innefatta en balanserad riskfördelning.

29. Eftersom det saknas reglering i form av särskild lagstiftning för speditions- och logistikbranschen fyller speditörbestämmelserna en viktig funktion. De uppgifter som speditören utför innebär regelmässigt att det uppstår kostnader för uppdragets utförande såsom frakt, lagerhyra eller tullavgifter. För att få till stånd en effektiv varudistribution i kundens intresse krävs att hanteringen av olika uppgifter kan sättas i gång utan förskottsbetalning. Det finns därmed också sakliga skäl för en ordning där speditören har säkerhetsrätt i annat gods än det som kostnaderna direkt knyter an till.

30. Det nu anförda talar med betydande styrka för att NSAB 2015 utgör handelsbruk i speditions- och logistikbranschen och att en speditör därmed har en kopplad säkerhetsrätt.

Betydelsen av kommissionslagens regler om säkerhetsrätt

31. Stöd för att speditören ska anses ha en kopplad säkerhetsrätt kan också hämtas från kommissionslagen.

32. En kommissionär tillerkänns enligt 15 § i lagen panträtt till säkerhet för sin fordran på bl.a. provision hos kommittenten. Panträkten gäller i

kommittentens varor som kommissionären med anledning av uppdraget har köpt in eller tagit emot för försäljning, om kommissionären har varorna i sin besittning eller under motsvarande kontroll. För handelskommissionärer mjukas konnexitetskravet upp så att han eller hon även kan ha en kopplad panträtt i varorna, dvs. panträtt för andra kommissionsuppdrag än de som avser varorna.

33. Uppdraget som speditör i dess traditionella form innefattar att speditören som mellanman ingår avtal om transport och lagring av en vara. Om uppdraget sker i eget namn men för uppdragsgivarens räkning är det fråga om tjänstekommission (jfr ”Cargo Center” NJA 2014 s. 760). De skäl som i lagstiftningen har anförts till stöd för kommissionärens kopplade panträtt gör sig i motsvarande mån gällande för speditörer. Bestämmelserna om kopplad panträtt i NSAB 2015 kan således sägas ligga väl i linje med de närbesläktade förhållanden som gäller enligt 15 § andra stycket kommissionslagen.

Sammanfattande bedömning

34. Mot bakgrund av det anförda bör NSAB 2015 anses vara tillämpligt som handelsbruk.

35. Utgångspunkten är därför att det krävs särskilda förhållanden för att bestämmelserna i NSAB 2015 inte ska anses bindande för parterna. Några sådana förhållanden har inte gjorts gällande i målet. Emotion har således en kopplad panträtt i varor som de har kontroll över i enlighet med vad som framgår av NSAB 2015 § 14.

36. Hovrättens beslut ska således ändras och det ska fastställas att Emotion har förmånsrätt enligt 4 § 3 förmånsrättslagen avseende hela den bevakade fordran. Parterna är överens om hur räntan ska beräknas.

37. Till följd av utgången ska Emotion befrias från skyldigheten att betala rättegångskostnad i tingsrätten till konkursboet. Konkursboet ska också

förpliktas att betala rättegångskostnader till Emotion för bolagets rättegångskostnader i samtliga instanser. Beloppen är vitsordade.

I avgörandet har deltagit justitieråden Anders Eka (skiljaktig), Kerstin Calissendorff (skiljaktig), Svante O. Johansson (referent), Eric M. Runesson och Stefan Reimer

Föredragande har varit justitiesekreteraren Cecilia Andgren

SKILJAKTIG MENING

Justitieråden Anders Eka och Kerstin Calissendorff är skiljaktiga och anser att överklagandet bara delvis ska bifallas. De anför:

NSAB 2015 utgör handelsbruk när det gäller traditionella speditörtjänster

1. Emotions uppdrag bestod *dels* i att ta emot leveranser av kläder från WearColours producenter, lagerhålla produkterna och sköta lagersaldo, i något skede packa upp och packa om plaggen som förberedelse för leverans till WearColours återförsäljare, agenter och e-handelskunder (här sammanfattningsvis kallat plock och pack) samt returhantering, *dels* i att – i eget namn men för WearColours räkning – ombesörja frakt till dessa.
2. Den del av uppdraget som avsåg ett åtagande att ombesörja frakt av varor till WearColours kunder utgjorde ett traditionellt speditörsuppdrag. Enligt vår mening får speditörbestämmelserna betraktas som etablerat handelsbruk för sådana uppdrag. NSAB 2015 är således tillämpligt på förmedlingen av fraktuppdragen. Till detta kommer att det i den delen är fråga om s.k. tjänstekommission. Kommissionslagen bör då anses vara analogt tillämplig i de delar där Emotion träffat avtal om frakt och lagring i eget namn för WearColours räkning.
3. Vi är således ense med majoriteten om att Emotion har s.k. kopplad säkerhetsrätt i WearColours varulager enligt vad som framgår av NSAB 2015 § 14 och av en analog tillämpning av 15 § andra stycket kommissionslagen för de fordringar som avser den delen av uppdraget, dvs. i fråga om traditionella speditörtjänster. Vi har dock en annan uppfattning när det gäller de fordringar som avser plock- och packtjänster som Emotion har utfört åt WearColours.

NSAB 2015 utgör inte handelsbruk i fråga om Emotions övriga tjänster

4. Under senare år har utvecklingen i ökad utsträckning lett till att gamla och nya handelsföretag uppdrar åt speditors- och logistikföretag att inte bara ombesörja transporter, och därmed förenad lagerhållning, utan också att tillhandahålla tjänster av ett slag som tidigare i regel utfördes av uppdragsgivarnas anställda (s.k. tredjepartslogistik, 3PL), dvs. en form av outsourcing. Det är då fråga om ett tjänsteuppdrag som gäller under en kortare eller längre tid.

5. Som har framgått lades det vid revideringen till i NSAB 2015 § 3.A att speditörens uppdrag också kan omfatta ”logistiktjänster, leverans- och supply chain services samt rådgivning”.

6. När det gäller tillkomsten av den bestämmelsen framgår av den svenska kommentaren till NSAB 2015 att logistikköparna i Sverige vid förhandlingarna kom att företrädas av Svenskt Näringsliv, en organisation som kan sägas även representera speditörerna. Det kan mot denna bakgrund sättas i fråga om de förändringar som gjordes genom utvidgningen innebär att avtalet i dessa delar präglas av samma grad av balans mellan motstående intressen som den som gällt enligt tidigare versioner av avtalet.

7. Till bilden hör att det nu berörda tillägget till NSAB 2015 inte förefaller ha avsatt något tydligt avtryck i avtalsinnehållet i övrigt. NSAB 2015 utgör således fortfarande så gott som uteslutande en reglering lämpad för lagerhållnings- och transporttjänster utförda av speditören själv eller som förmedlare av sådana uppdrag. Bland annat saknas reglering som anger vad som ska anses utgöra fel eller försening i de logistiktjänster (utöver speditörens eget utförande av frakt och lagring) som kan komma att utföras av

speditörens personal i egna lokaler och även i övrigt i speditörens verksamhet. Detsamma gäller för påföljder vid brister vid utförandet. NSAB 2015 kan således inte göra anspråk på att utgöra en praktisk och heltäckande reglering vid en tvist om ett uppdrag att utföra t.ex. plock- och packtjänster. Speditörbestämmelserna framstår därmed inte som fullt ut anpassade till det slag av tjänster som i allt högre grad har kommit att anförtros speditörer.

8. För att villkoren i ett standardavtal ska kunna klassificeras som handelsbruk fordras att bruket av avtalet är utbrett och att det har fått stadga genom att det har haft viss varaktighet. Det är dock inte givet att alla bestämmelser i ett standardavtal kan anses utgöra handelsbruk. Enligt vår mening bör det ställas särskilt höga krav på att den som åberopar villkoren som handelsbruk visar att erforderlig stadga och spridning även har uppnåtts för nyligen tillkomna villkor eller i fråga om en utvidgning av tillämpningsområdet. Det gäller speciellt ändringar som kan påverka tredje mans rättsställning, i det här fallet WearColours övriga borgenärer.

9. Det bör då noteras att Sydsvenska Industri- och handelskammaren i sitt utlåtande uttalar sig om användningen av NSAB 2000 och att Transportindustriförbundet använder uttrycken transportörer/speditörer respektive transportköpare. Transportindustriförbundet avslutar försiktigtvis sitt utlåtande med att konstatera att NSAB 2015 i vart fall utgör handelsbruk när det gäller de mer traditionella speditöruppdragen där avtal typiskt sett ingås mellan en transportköpare och en speditör.

10. Vår slutsats av det föregående är att det 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.

11. Det kan i och för sig diskuteras huruvida lagerhållningen hos Emotion har varit ett traditionellt speditörsuppdrag. Detta saknar emellertid betydelse eftersom de fordringar som har bevakats av Emotion inte har angetts innefatta ersättning för lagerhållning.

12. Sammantaget föreligger det alltså säkerhetsrätt i WearColours varulager hos Emotion med stöd av speditörbestämmelserna bara för den del av bolagets fordran som avser kostnad för förmedlade transporter.

Det föreligger inte heller säkerhetsrätt för Emotions plock- och packtjänster med stöd av kommissionslagen

13. Som utgångspunkt bör det råda restriktivitet i rättstillämpningen när det gäller att göra analogier på sakrättens område (jfr Bertil Bengtsson, Särskilda avtalstyper 1, 2 uppl. 1976, s. 19). Det sammanhänger med kraven på förutsebarhet och på borgenärs likabehandling. Varje steg att, i analogi med 15 § andra stycket kommissionslagen, tillerkänna en uppdragstagare en säkerhetsrätt i en uppdragsgivares varulager för fordringar avseende utförda tjänster sammanhängande med egendom som inte längre finns i behåll, riskerar att oförutsett drabba en borgenär med säkerhet i form av företagsinteckning.

14. I rättsfallet "Likvidatorns retentionsrätt" NJA 2019 s. 259 fann Högsta domstolen visserligen att det gick att göra en analogi med kommissionslagen för en likvidators fordran på arvode för uppdraget. Arvodet omfattades av säkerhetsrätt i likvidationsbolagets bankmedel, vilket innebar att kommissionslagens krav på konnexitet tillämpades något uttunnat. Detta ska dock läsas i ljuset av att domstolen hade konstaterat att det förelåg mycket starka skäl – närmast som ett samhällsintresse men också att det förelåg ett

gemensamt borgenärsintresse – för att en likvidator kan utföra uppdraget i förvisning om att arvode kommer att utgå. Högsta domstolen framhöll dessutom att en likvidator har begränsade möjligheter att få förskott.

15. Högsta domstolen framhöll i rättsfallet att en likvidator utför sitt uppdrag som en form av mellanman. Den som utför t.ex. en plock- och packtjänst är däremot en renodlad uppdragstagare utan ställning som mellanman. Här bör också rättsfallet ”Kockums” NJA 1985 s. 805 beaktas. Högsta domstolen uttalade där, i fråga om analogisk tillämpning av kopplad säkerhetsrätt inom ramen för ett avtal om legotillverkning, att bestämmelserna om kopplad säkerhetsrätt torde hänga samman med de särskilda förhållandena på mellanmansområdet.

16. Mot bakgrund av det anförda bör någon säkerhetsrätt för Emotions fordran avseende utförda plock- och packtjänster och returhantering inte heller kunna grundas på en analogi med kommissionslagen.

Sammanfattande slutsatser

17. Sammanfattningsvis saknas enligt vår mening förutsättningar att medge Emotion säkerhetsrätt i WearColours varulager för fordringar som avser plock och pack och returhantering. Rätt att bevaka dessa saknas därmed.

18. Av utredningen i målet framgår att parterna var ense om att ett fordringsbelopp om drygt 400 000 kr fick bevakas. Av det överskjutande beloppet ska enligt vår mening Emotion ha rätt att bevaka summan av de poster som avser kostnader för förmedlad frakt.

19. Vår slutsats är alltså att Emotions yrkande endast delvis ska bifallas.

20. Överröstade i denna del är vi ense med majoriteten när det gäller rättegångskostnader.
