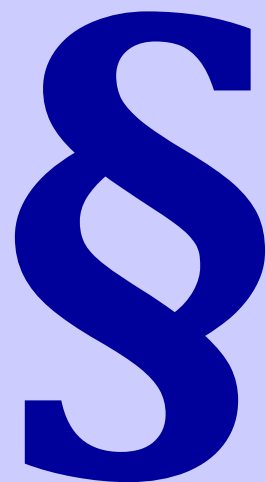
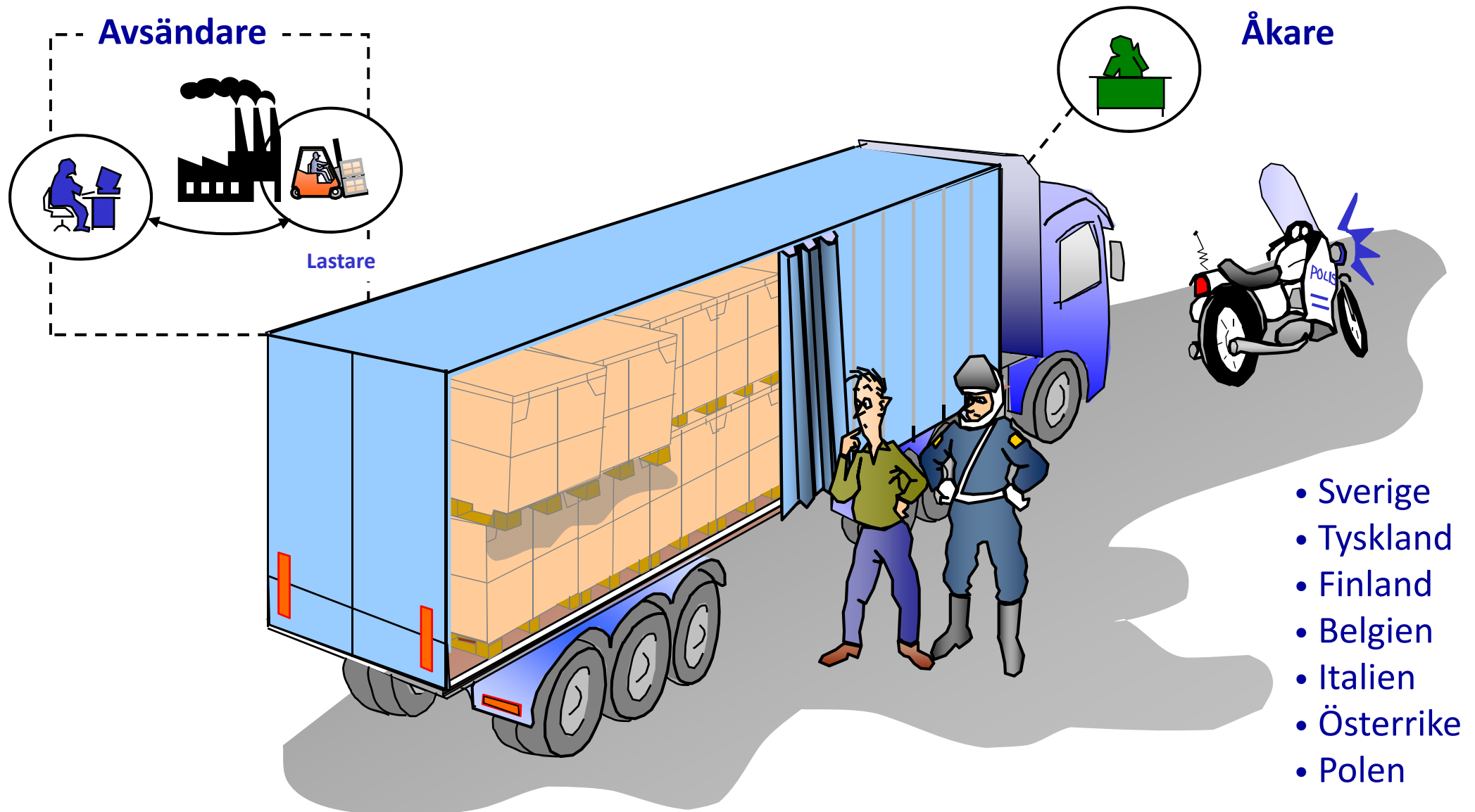


Förslag om förändrat ansvar för lastsäkring vid transport på landsväg



Peter Andersson, MariTerm AB

Straffrättsligt ansvar



Regeringens proposition 2003/04:160

7.1.4 Lastsäkring

Riksdagen har i ett tillkännagivande anført att regeringen borde se över frågan om ansvar för lastsäkring (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Med anledning av detta **gav regeringen den 14 februari 2002 Vägverket i uppdrag** att överväga hur straffansvaret för brott mot bestämmelserna om lastsäkring bör utformas. **Vägverket presenterade ett förslag den 1 maj 2003**. Förslaget har remissbehandlats.

Enligt förslaget skall ansvaret fördelas mellan de olika aktörerna i transportkedjan. Målet är att **alla som har kontroll över någon del av transportkedjan skall ha ansvar för sin del** och skall kunna ställas till svars för fel och överträdelser som görs. Lastaren skall utföra sin uppgift på korrekt sätt och lämna korrekt information om att godset lastats och säkrats i enlighet med gällande bestämmelser genom intyg, avtal eller på annat sätt. Föraren skall ansvara för att fordonet har lastats på rätt sätt och att det framförs på ett trafiksäkert sätt enligt gällande bestämmelser. Fordonsägaren (åkeriet) skall se till att fordonet inte brukas i strid mot gällande bestämmelser samt ge föraren de förutsättningar som behövs. Fordonsägaren tecknar avtal med uppdragsgivaren och kan komma överens om frågor rörande lastsäkring och på vilket sätt de som lastat och säkrat godset skall informera föraren. En speditör kan i delar av transportkedjan agera som avsändare, lastare eller transportör.

Det **utökade ansvaret** för aktörerna i transportkedjan föreslås införas genom **ändringar i trafikförordningen** (1998:1276).

Samtliga remissinstanser **tillstyrker förslaget med undantag för Svenskt Näringsliv** som i första hand förordar **harmoniserade krav på lastsäkring inom EU**. **Regeringskansliet arbetar vidare med Vägverkets förslag.**

Riksdagsbeslut om översyn 1999

Regeringsuppdrag 2002

Vägverksförslag 2003

Grundprincip:

”alla skall ha ansvar för sin del”

Utökat ansvar genom ändringar i trafikförordningen

Alla tillstyrker utom Svenskt Näringsliv som vill ha harmonisering inom EU

Förslag: Regeringskansliet arbetar vidare med Vägverkets förslag

§ 7.1.4 bifölles av Riksdagen den 25 november, 2004

2005 - 2010

Under perioden 2005 – 2010 hände inte något synbart med förslaget om förändrat ansvar för lastsäkring.



Remiss – januari 2011

 REGERINGSKANSLIET	Remiss 2011-01-31	N2003/3418/TE ⁸¹
Näringsdepartementet <i>Transport</i>	Transportstyrelsen 601 73 Norrköping	
		
<p>Redovisning av uppdrag att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas.</p> <hr/> <p>4 bilagor</p> <p>Den 28 april 2003 inkom Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag om att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas. Rapporten har remitterats. Remissyttranden, remissammanställning och vissa skrivelser i ärendet bifogas för kännedom. Se bilagor.</p> <p>Rapporten remitteras för analys och eventuellt nya överväganden. Transportstyrelsens analys bör utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv och från förutsättningarna inom den inre marknaden. Eventuella förslag till åtgärder ska innefatta en redogörelse för konsekvenserna av förslaget.</p> <p> Lennart Renbjer Rättschef</p>		

Januari 2011 - remiss

Vägverkets rapport från 2003 remitteras till Transportstyrelsen för analys och eventuellt nya överväganden.

Trafikslagsövergripande perspektiv och utifrån förutsättningarna på den inre marknaden.

Remissvar – november 2012



Remissvar

Datum
2012-11-23

Dnr/Beteckning
TSV 2011-88

Ert datum
2011-01-31

Er beteckning
N 2003/3481/TE

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss: Redovisning av uppdrag att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas

Sammanfattning

Transportstyrelsen anser att ansvaret för säkring av gods bör i huvudsak ligga kvar på föraren. Således behöver nuvarande lagstiftning på området inte ändras.

Vid de tillfällen då föraren inte har möjlighet att kontrollera lasten bör detta vägas in i bedömningen. Transportstyrelsen anser utifrån tidigare domar att straffbestämmelsen har tillämpats så att förare som vetat att lastsäkring varit otillräcklig har dömts till ansvar trots att det finns lastsäkringsintyg medan förare som gjort vad han eller hon har kunnat inte har ådömts ansvar.

Transportstyrelsen har tittat på hur ansvaret är reglerat i de andra trafikslagen, sjö, luft och järnväg. Befälhavare på båt och kapten på flyg är ansvariga för lastsäkring och ett lastsäkringsintyg eller lastsäkringsmanifest ska finnas. På järnväg är järnvägsföretaget ansvarigt, men enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) kan avsändaren i vissa fall hållas ansvarig civilrättsligt.¹

November 2012 - remissvar

Transportstyrelsen anser att ansvaret för säkring av gods i huvudsak bör ligga kvar på föraren. Således behöver nuvarande lagstiftning på området inte ändras.



Ljus i tunneln 2014



§ 17 i EU-direktivet EU 2014/47

All parties involved in the logistics process, including packers, loaders, transport companies, operators and drivers, have a role to play in ensuring that cargo is properly packed and loaded on a suitable vehicle.

Ljus i tunneln 2014



Szabolcs Schmidt

Head of Road Safety at DG Move

Har för avsikt att ta upp frågan om ansvar för lastsäkring på EU-nivå

Tack för
uppmärksamheten