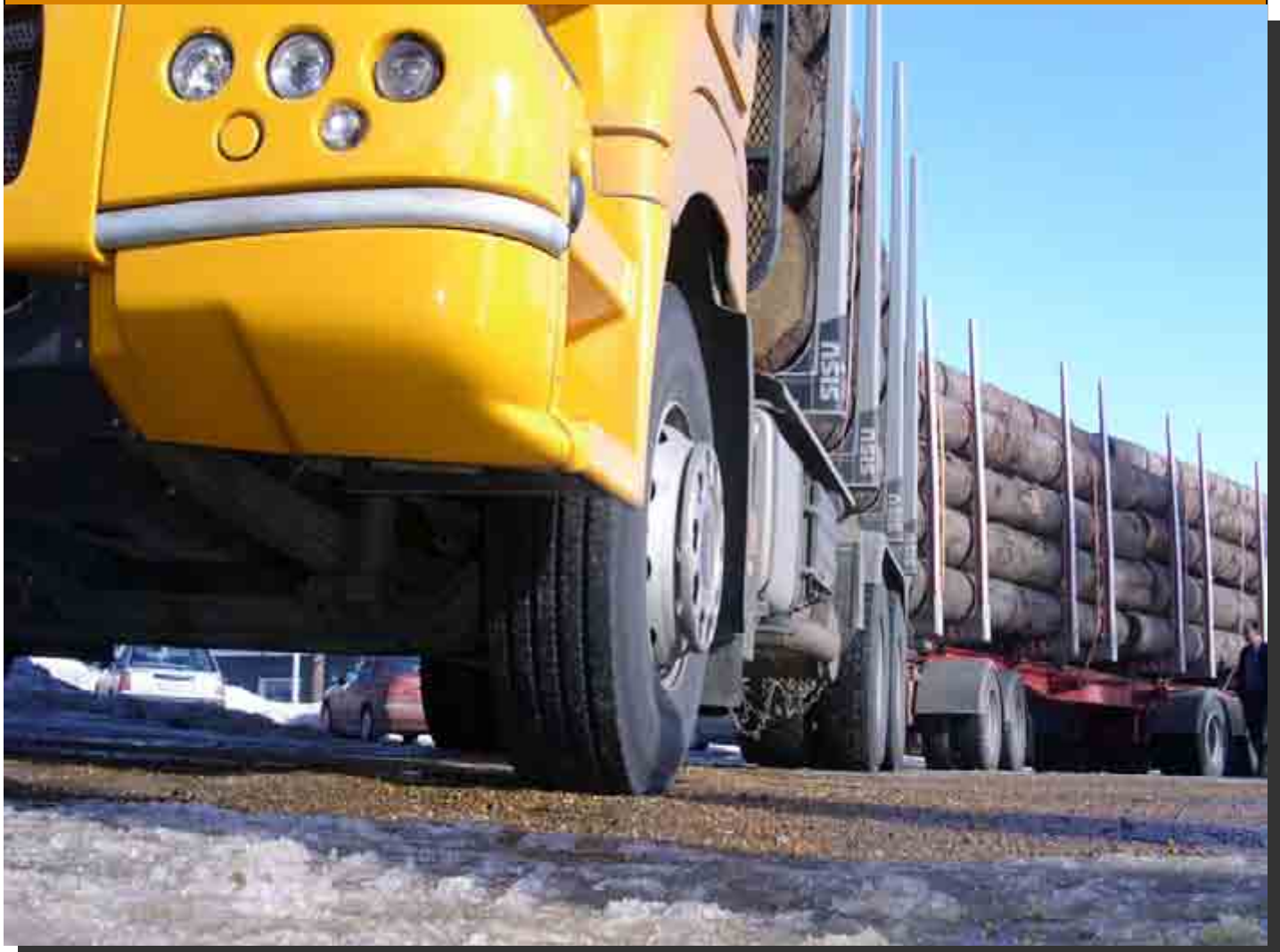


SÅ rapport 2007:2

Rätt Lastade Fordon





SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Box 504
S 182 15 Danderyd
+46 8 753 54 00
E-mail: info@akeri.se

Förord

Sveriges Åkeriföretag, SÅ, tillsatte arbetsgruppen RÄTTLAST i oktober 2006 med uppdraget att ta fram förslag till åtgärder som kan medverka till rätt godsvikt och rätt säkring av lasten vid olika typer av transporter med lastbil och samtidigt bidra till en laglig och säker godstrafik på väg.

Medverkande i RÄTTLAST har varit:

- Arbetsmiljöverket, Åsa Larsson
- Näringsdepartementet, Charlotte Ottosson
- Näringslivets Transportråd, Staffan Thonfors
- Parator, Per Olsson
- Scania, Anders Lundström
- Svenska Transportarbetareförbundet, Per-David Wennberg
- Sveriges Åkeriföretag, Mårten Johansson
- Trafikpolisen i Uppsala, Bo Mårtensson
- Volvo Lastvagnar, Johan Eknander
- Vägverket, Lars Carlhäll

För en sektorsindelad problembeskrivning med förslag till åtgärder har SÅ forum för åkerinäringens olika sektorer konsulterats.

- Fjärrtrafik och internationell trafik, Bertil Dahlin
- Dispens- samt bygg- och anläggningstransporter, Alf Levander
- Skogs- och lantbrukstransporter, Ulric Långberg
- Transportjuridik, Bengt Waldersten

Undertecknad har varit projektledare och sammanställt denna rapport. Medverkande enligt ovan står i allt väsentligt bakom skivningarna och förslagen i rapporten.

Till alla som medverkat i arbetet med RÄTTLAST riktar SÅ ett varmt tack.

Danderyd i juli 2007

Sveriges Åkeriföretag

Mårten Johansson

Innehållsförteckning

FÖRORD	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
SAMMANFATTNING	6
SUMMARY	9
1 BAKGRUND	13
2 SYFTE	14
3 KONTROLL AV VIKTER OCH LASTSÄKRING	15
3.1 VART FJÄRDE LASTAT FORDON ÖVERLASTAT	15
3.2 VÅG FÖR EGENKONTROLL AV VIKTER	16
3.3 AKTION MOT ÖVERLASTER PÅ VÄGARNA	16
3.4 INSPEKTION AV LASTSÄKRING	17
3.5 KONTROLL PÅ VÄG	18
3.6 STATISTIK OM BRISTER	19
4 FRAKTUPPDRAGET, BESTÄLLNING, INFORMATION, AVTAL, ANSVAR	20
4.1 FÖRARENS ANSVAR	20
4.2 FORDONSÄGARENS ANSVAR	21
4.3 BRANSCHÖVERENSKOMMELSER	22
4.4 TRANSPORTAVTAL.....	22
4.5 QIII, BEDÖMNINGSSYSTEM FÖR UPPHANDLING AV VÄGTRANSPORTER.....	26
4.6 VILL DU VERKLIGEN VARA EN LÄNK I DET SVARTA ARBETET INOM TRANSPORTBRANSCHEN?	26
4.7 NYA ANSVARSBESTÄMMELSER FÖR ÅKERINÄRINGEN	27
4.7.1 Allmänt	27
4.7.2 Lastsäkring och lastvikt regleras i ALLTRANS 2007.....	28
4.8 LAGSTIFTNING, FÖRORDNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH HANDBÖCKER.....	28
4.9 ANSVARSKEDJAN FÖR ATT ETT FORDON ÄR RÄTT LASTAT	29
4.10 PUT THE RESPONSIBILITY IN THE RIGHT PLACE	30
4.11 FINLAND	30
4.12 OMFÖRDELAT STRAFFRÄTTSLIGT ANSVAR I SVERIGE FÖRBEREDS	31
4.13 NYA ZEELAND	32
5 FÖRBEREDELSE AV GODS, KORREKT INFORMATION, LÄMPLIGHET FÖR TRANSPORT, FÖRPACKNING	33
6 LEDNING	34
7 FORDON OCH TEKNISKA LÖSNINGAR	35
7.1 AXELTRYCK, BRUTTOVIKT OCH TOTALVIKT	35
7.2 NAVIGATIONSSYSTEM FÖR VAL AV RÄTT VÄG	36
7.3 TJÄNSTEVIKT PÅ LASTBÄRARE	37
7.4 RÄTT MATERIEL FÖR LASTSÄKRING	37
7.5 RENHÅLLNING OCH SLAMSUGNING.....	38
7.6 4-AXLIG SOPBIL MED FRONTLASTARE	38
7.7 MOBIL SOPSUGNING.....	39
7.8 STORA KRANBILAR, BODTRANSPORTFORDON	39
7.9 TVÅAXLIGA SOPBILAR MED BAKRE KOMPRIMATOR	40
7.10 MOBILKRANAR	41
7.11 TVÅAXLIG DRAGBIL MED PÅHÄNGSVAGN	41
7.12 ANLÄGGNINGSFORDON FÖR KASSETTHANTERING	43
7.13 PLOG- OCH SALTbil FÖR VINTERVÄGHÅLLNING	44
7.14 BUSSAR	44
7.15 BOGGILYFT	44
7.16 ÖVERHÄNG	45

7.17	N-VÄRDESLASTNING.....	46
7.18	UPPGIFTER SAKNAS I NYA REGISTRERINGSBEVIS	46
8	LASTSÄKRING	47
8.1	OLIKHETER MELLAN IMO-STANDARD OCH EUROPEISK STANDARD EN 12195-1 FÖR LASTSÄKRING ..	47
8.2	TYÅS LASTSÄKRINGSKURSER	49
9	VÄGNING.....	50
9.1	FORDONSVÅGAR	50
9.2	STATIONÄRA VÅGAR.....	51
9.3	VÄGNING MED FORDONET I RÖRELSE.....	51
9.4	VÅGUTRUSTNING GER NYA MÖJLIGHETER	52
10	VÄGSLITAGE	53
10.1	REFERENSLITERATUR	61
11	SKATT OCH AVGIFT BASERAT PÅ SLITAGE ELLER KAPACITETSUTNYTTJANDE	62
11.1	SLITAGE-MODELLEN	63
11.2	KAPACITETSMODELLEN.....	64
11.2.1	<i>Vägarna är till för att användas.....</i>	64
	BILAGA 1: UTDRAG UR LAG (1972:435) OM ÖVERLASTAVGIFT	65
	BILAGA 2: UTDRAG UR TRAFIKFÖRORDNING (1998:1276).....	66
	BILAGA 3: UTDRAG UR VÄGVERKETS RAPPORT FO 30 A 2002:5407 ANSVAR FÖR LASTSÄKRING.....	74
	BILAGA 4: ALLTRANS 2007	79
	BILAGA 5: ASSIGNING RESPONSIBILITY APPROPRIATELY IMPROVES BOTH ROAD SAFETY AND THE WORKING ENVIRONMENT	83
	BILAGA 6: PUT THE RESPONSIBILITY IN THE RIGHT PLACE.....	85
	BILAGA 7: VILL DU VERKLIGEN VARA EN LÄNK I DET SVARTA ARBETET INOM TRANSPORTBRANSCHEN?	87
	BILAGA 8: PROJEKT AKTIV VIKTKONTROLL FÖR TRANSPORTFORDON.....	89
	BILAGA 9: JÄMFÖRELSE AV KRAVEN PÅ STYRKAN I FORDONSSIDOR	91
	BILAGA 10: BRANSCHÖVERENSKOMMELSE OM ATT FÖLJA LAGAR OCH AVTAL.....	92
	BILAGA 11: BEFRAKTARANSVAR; SÄKRING AV GODS SAMT ANSVAR FÖR ÖVERLAST	95

Sammanfattning

Fordon skall lastas korrekt och säkert, med rätt gods vikt och rätt säkring av gods, vilket bidrar till en laglig och säker godstrafik på väg och konkurrens på lika villkor. Vägar och fordon är till för att användas så optimalt som möjligt för att lösa samhällets transportbehov utan onödig belastning på miljön. Rapportens förslag och slutsatser riktar sig till flera parter som kan påverka rätt lastning och användning av fordon. Genom en fortsatt samverkan mellan intressenterna i Rättlast kan en utveckling och implementering av förslagen prioriteras. Samhällsekonomiska överväganden behöver till viss del komplettera åtgärdsalternativen t.ex. för att bestämma om vissa fordon skall fasas ut och ersättas med nya varianter med fler axlar eller om utrymme finns i väg- och broinfrastrukturen för att till viss del tillåta högre belastningar när det gäller axeltryck och bruttovikter.

Det finns många goda initiativ i transportbranschen, avtalsutformningar, handböcker, broschyrer m.m. som skall medverka till rätt lastade fordon. Det har dock saknats ett helhetsgrepp om vad som är orsak och verkan och hur problemen med överlast och brister i lastsäkring skall lösas. Bristen på helhetsgrepp kan leda till suboptimering och ensidiga krav på fel part som kanske inte förorsakat problemen. I en kvalitetsssäkrad transportbransch synes det vara rimligt att kräva att alla professionella aktörer som yrkesmässigt har kontroll över lastning lär sig att lasta rätt från början. Att sluta att betala för överlast har prövats tidigare men är inte alltid en tillräcklig lösning att komma till rätta med problemet. Nya ansvarsregler behöver tas fram och i viss mån behöver också nya fordon, ny utrustning och nya bestämmelser utvecklas.

Komplexiteten och svårigheten för en lastbilsförare att känna till och tillämpa alla regler är underskattad. Vid brister ställs föraren i för stor utsträckning ensam som ansvarig även för andras fel och brister. Denna rapport visar att åtgärder för rätt lastade fordon inte kan uppnås fullt ut om inte flera parter i transportbranschen samverkar och att det straffrättsliga ansvaret fördelas på ett rimligare sätt mellan de olika aktörer som har kontroll över lastningen.

För godstransport på väg bör Sverige med lagstiftning omfördela ansvaret för korrekt lastsäkring och korrekt lastvikt till alla de som yrkesmässigt har kontroll i en fraktkedja. Sverige bör medverka till att EU genomför en omfördelning av ansvar vid godstransporter på väg i likhet med Belgien och Australien som har gått före. Enklare och bättre information för praktisk användning behövs till den som ansvarar för lastsäkring. Med omfördelat ansvar blir utbildningsbehovet stort och nuvarande reglers komplexitet kommer ytterligare i fokus, vilket på sikt bör leda till en revision som leder till enklare regler utan att ge avkall på säkerheten. Skyldighet bör införas att utfärda lastsäkringsintyg i de fall lastbärare eller fordon skall lämnas vidare i en transportkedja. Arbetsgivare ska ansvara för att personal som lastar fordon får relevant utbildning i hur gods skall placeras på fordon och hur gods skall lastsäkras.

Vid köp av nytt fordon för godstransport på väg bör beställaren hos leverantören skiftligt kräva att fordon dimensioneras och märks efter relevanta standarder¹ och bestämmelser² för att underlätta rätt lastning och säkring av gods på fordon. Fordonsägare bör medverka till att fordonsförare ges relevant utbildning. Fordonsägare bör också ge sin personal tydliga instruktioner att följa regler om vikt och lastsäkring. Nya standarden SS-EN 12642XL medger t.ex. numera att gods kan förstängas mot sidorna i gardinfordon som fått en hållfasthet som är likvärdig med skåpfordon.

¹ T.ex. SS-EN 12642 som kan beställas från Standardiseringen i Sverige, SIS.

² T.ex. Mått- och viktbestämmelser i trafikförordning (SFS 1998:1276).

Under transport av gods i skåpfordon, kapellfordon och gardinfordon staplas gods upp till tre meter högt och för surrning av godset används spännband som förspänns med upp till 400 kg. För att undvika skador på godset bör kraven på stapling och surrning beaktas vid förpackning och förberedelse av gods för transport.

En modell med lastpremiering där transportföretag betalas extra för laglig last medan avdrag görs för överlast, har visat sig mycket effektiv som stimulans att lasta rätt. Premieringsmodellen bör prövas i flera transportavtal för tunga transporter t.ex. rundvirke, cellulosafelis, anläggningstransporter, jordbrukstransporter m.m. Avgörande för modellens framgång är dock tillgång till våg, helst där fordonet lastas, men det fungerar inte för alla godsslag och då blir alternativet att om möjligt väga när fordonet kommer fram till mottagaren. För tungt gods med varierande volymvikt bör fraktersättning baserat på vikten eftersträvas.

Bättre fordonsvågar behöver utvecklas³ som hjälpmedel för att lasta rätt från början. Vågutrustning bör vara standard i nya fordon för godstransport. Gränssnitt behöver utvecklas så att vägningsinformation kan kommuniceras mellan olika fordonsenheter och olika kategorier av personal och aktörer som ansvarar för rätt lastning av fordon.

Allmänna stationära vågar bör upplåtas dygnet runt med självbetjäning så att förare själv kan väga tunga fordon axelvis och med summerade bruttovikter. Vägningsprotokoll bör kunna skrivas ut så att föraren kan ta dokumentation med sig under färd.

Elektroniska informationssystem och navigeringshjälpmedel bör vidareutvecklas och anpassas som stöd att lasta fordon rätt och välja lämplig färdväg.

Vägtrafikregistret inom Vägverket bör tillgängliggöra viktig information (t.ex. N-värde, Y-konstant, lastförmåga på BK2) för lastning av fordon, som de nya registreringsbevisen i EU saknar, men som fanns på äldre svenska registreringsbevis. Ytterligare frivilliga uppgifter om fordonen bör kunna fogas till ett sådant register t.ex. godkänd eXtra Testade Bromsar, XTB, eftersom Bilprovningen, polis m.fl. behöver kunna ta del av sådan information.

När det gäller fordons tekniska utformning är risken för överskriden teknisk och laglig totalvikt särskilt stor vid dellossning av gods på fordon med bara en främre hjulaxel. Detta innebär att ett lagligt lastat fordon kan bli olagligt när gods lastas av. Fordon bör byggas och nyttjas så att teknisk totalvikt aldrig överskrids.

När det gäller teknisk utformning och användning av fordon finns det flera exempel där det har utvecklats en praxis som alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen. Vågar är till för att användas vilket innebär att det kan vara samhällsekonomiskt motiverat att utveckla nya regler i stället för att ta fram nya fordonskoncept. Alternativt kan fordon fasas ut och ersättas med fordon som har fler axlar vilket innebär att övergångsregler behöver tas fram. Exempel på fordon och transporter, och det finns många fler, där fordonet, regelverket eller metoderna behöver förändras är:

- Tvåaxliga dragbilar för påhängsvagn som har höga drivaxeltryck som dessutom ökar vid dellossning av gods.
- Renhållningsfordon med frontlastare, sidlastare, sopsug eller bakre komprimator där lastförmågan är minimal särskilt på BK2-vågar.

³ Ett samverkansprojekt, Aktiv Viktkontroll för Transportfordon, har påbörjats mellan Volvo, Sveriges Åkeriföretag, Vägverket, och Wabco för att under 2007-2009 ta fram ny vågutrustning i fordon (se bilaga 8).

- Kranbilar för bodtransporter där lastförmågan är minimal särskilt på BK2-väg.
- Mobilkranar som det behöver sökas dispens för inför varje förflyttning vilket kan jämföras med förhållandet i Danmark där vägnät identifierats för generella dispenser upp till 100 ton utan krav på dispensansökan.

Rätt lastade fordon kan medverka till säkrare fordon och säkrare trafik. Trafiksäkerhetsintressenter i Sverige bör samverka⁴ genom Standardiseringen i Sverige, SIS, för att ta fram ett ledningssystem för trafiksäkerhet inom ISO där Sverige erbjuder sekretariat för ett sådant arbete.

Det är lämpligt att införa en skyldighet för myndighet att undersöka och rapportera där det tydligt kan fastslås att bristfällig lastsäkring eller överlast varit en huvudorsak till att en allvarlig olycka inträffat. Berörda myndigheter bör offentliggöra relevant statistik.

För beräkning av vägslitage används begreppet tiotonsekvivalenter, N_{10} , vilket redovisar hur många tiotonsaxlar vägslitage från en fordonskombination motsvarar. En relativt tiotonsaxeln ändrat axeltryck påverkar vägslitage med exponent 4 enligt de beräkningsregler som Vägverket normalt använder. Låga axeltryck är gynnsamt. För stora godsvolymer och för tungt gods är det bättre för vägarna, där så är möjligt, att använda större och tyngre modulfordon jämfört med de kortare och lättare fordon som idag främst används i internationell trafik i EU. På sämre vägar ökar fördelen med de större modulfordonens lägre axeltryck. Stora fordon har lägre vägslitage per ton transporterat gods. En 40 tons lastbil med kärra som används i internationell trafik i EU har vägslitage 0,1 tiotonsekvivalenter per ton gods som transporteras. Med detta fordon som referens minskar vägslitage till 0,07 per ton gods för sådana 60 tons modulfordon som Sverige och Finland använder, vilket är hela 30 procent mindre. Nyttan med modulfordonens mindre vägslitage torde vara större än kostnaden för att skapa något större utrymmebehov för långa fordon i vissa vägkorsningar.

Samhället bör skapa incitament som innebär användning av effektiva fordon som är lätta att lasta rätt med låga medelaxeltryck bl.a. genom att inte ta ut högre skatter och avgifter för dessa i förhållande till de mindre effektiva internationella vägtransportfordonen. Stora modulfordon ger låg miljöpåverkan per transporterad godsmängd och dessutom minskar trängseln på vägarna.

Vad som är, ytligt sett, bäst för infrastrukturägaren, att minimera underhållskostnaderna, behöver inte nödvändigtvis vara det bästa eller enda sättet att sätta pris på utnyttjandet av infrastrukturen. Ett idealt och prismässigt rättvist system skall, för att önskade styreffekter skall uppnås, ha en tariff som bl.a. differentierar med avseende på tidpunkt, geografisk plats, fordonsdimensioner, fordonets utnyttjandegrad, emissionsnivåer, bullernivåer, olycksfallsbenägenhet, trafikträngsel och eventuellt också koldioxidgenerering. Ytterligare en faktor: Vem betalar för väderelementens nedbrytning av infrastrukturen? Det lär inte bli någon enkel lagtext.

⁴ Internationellt arbete beräknas starta upp under 2007 där SIS erbjuder sig att ansvara för sekretariatet med Vägverket som finansiell garant och Claes Tingvall, Vägverket, som ordförande. Erfarenhetsmässigt brukar det ta tre år att ta fram en ny internationell standard.

Summary

Correctly Loaded Heavy Commercial Vehicles

In October 2006, Sveriges Åkeriföretag, SÅ, appointed a working group with the task of suggesting measures to contribute to ensuring correct cargo weight and correct securing of cargo for different types of haulage while also contributing to legal and safe cargo traffic on the road. The work is presented in the report *Correctly Loaded Heavy Commercial Vehicles*, which is summarised below.

Vehicles must be loaded correctly and safely, with the right weight of cargo and with the cargo properly secured. This contributes to legal and safe cargo traffic on the road and to competition on equal terms. Roads and vehicles exist to be used optimally to solve society's need for cargo haulage, without unnecessary environmental impact. The report's suggestions and conclusions are aimed at several parties who are in a position to influence the correct loading and use of vehicles. The development and implementation of the suggestions can be prioritised by collaboration between stakeholders in the road transport sector. To some degree, socioeconomic consideration needs to supplement the options for possible action, for instance to determine whether certain vehicles should be phased out and replaced with new variants with more axles, or whether there is scope in the road and bridge infrastructure to permit, to a certain extent, higher loads in terms of axle load and gross vehicle weight.

There are many good initiatives in the haulage sector, forms of agreement, handbooks, brochures and so on, all of which are intended to contribute to the correct loading of vehicles. However, there has been no overall understanding of cause and effect, nor of how the problem of overloading and inadequate securing of loads should be overcome. The lack of overall understanding may lead to under-optimisation and unilateral demands being placed on the wrong party, who may not have caused the problems. It would appear reasonable, in a haulage sector with quality assurance, to demand that every professional player who has control over loading in the course of their business should learn to load correctly from the outset. Ceasing to pay for excess load has been tried before but is not always an adequate solution for dealing with the problem. There is a need for new rules governing liability and to some extent also for the development of new vehicles, new equipment and new regulations.

The complexity and the difficulty for truck drivers to know and apply all the rules are underestimated. When problems arise, the driver alone is regarded, to an excessive degree, as being liable for the mistakes and shortcomings of others. This report shows that measures to ensure that vehicles are correctly loaded cannot be fully effective unless more parties in the haulage sector cooperate and responsibility under the criminal law is shared more fairly between the various players that have control over loading.

Where cargo haulage is concerned, Sweden should introduce legislation to redistribute the responsibility for the correct securing of loads and for correct load weight to all those who professionally exercise control in a cargo chain. Sweden should work to ensure that the EU implements a redistribution of responsibility for road cargo haulage, in the same way as Belgium and Australia, who have led the way. Simple and better information for practical use is needed for the person responsible for securing a load. With redistributed responsibility, there will be a major need for training and greater focus on the complexity of the present rules. In time, this should lead to a revision that will bring about simpler rules without jeopardising safety. It should be made mandatory to issue a load securing certificate in cases where a load carrier or vehicle is passed on in a haulage chain.

Employers must be made responsible for ensuring that personnel who load vehicle get the relevant training in how to position cargo in vehicles and how to secure cargo.

When purchasing a new vehicle for cargo haulage on the road, the purchaser should demand from the supplier that the vehicle be dimensioned and marked in accordance with relevant standards⁵ and regulations⁶ in order to facilitate the correct loading and securing of cargo in the vehicle. Vehicle owners should ensure that vehicle drivers are given relevant training. Vehicle owners should also give their personnel clear instructions to comply with rules governing weight and load securing. For example, the new standard SS-EN 12642XL permits cargo to be restrained against the sides of curtain-sided vehicles whose strength is equivalent to that of box vehicles.

When cargo is carried in box vehicles, tarpaulin-covered vehicles and curtain-sided vehicles, it is stacked up to three metres high and lashed with ratchet straps tightened to up to 400 kg. To avoid damage to the cargo, the stacking and securing requirements should be taken into account when packing the cargo and preparing it for haulage.

A load premium model under which haulage companies are paid extra for legal loads and deductions are made for overloading has proven highly effective as an incentive to load vehicles correctly. The premium model should be tried out in several heavy haulage contracts for cargo such as round timber, cellulose chips, plant and agricultural haulage, etc. The success of this model depends on the availability of a weighbridge, preferably where the vehicle is loaded, but this does not work for every type of cargo and in such cases the alternative is to weigh the vehicle when it arrives at its destination. For heavy cargo with varying bulk density, the aim should be payment based on weight.

Better vehicle scales need to be developed⁷ to assist with correct loading from the outset. Weighing equipment should be standard in new cargo haulage vehicles. Interfaces need to be developed so that weighing information can be passed between vehicle units and the various categories of personnel and players who are responsible for loading vehicles correctly.

Fixed public self-service scales should be provided round the clock so that drivers can weight heavy vehicles one axle at a time and obtain totalled gross vehicle weights. It should be possible to print out weighing reports so that the drivers can take the documentation with them on their journey.

Electronic information systems and navigation aids should be developed further and adapted to support the correct loading of vehicles and to assist in choosing the correct route.

The vehicle register of the Swedish Road Administration (*Vägverket*) should make available important information (such as N-value, Y-constant, load-carrying capacity on load class 2 (BK2)) for the loading of vehicles, which the new EU registration certificates do not have, but which older Swedish registration certificates did have. It should be possible to add further voluntary information about the vehicles to such a register, for example approved “eXtra Tested Brakes” (XTB), since such information is needed by the Swedish Motor Vehicle Inspection Company (*Bilprovningen*), the police and other bodies.

⁵ E.g. SS-EN 12642, which can be ordered from The Swedish Standards Institute, SIS.

⁶ E.g. dimension and weight regulations in the Swedish Road Traffic Ordinance (SFS 1998:1276).

⁷ A collaboration project, “Active weight checking for haulage vehicles (*Aktiv viktkontroll för transportfordon*), has been started between Volvo, the Swedish Association of Road Haulage Companies (*Sveriges Åkeriföretag*), the Swedish Road Administration (*Vägverket*), and Wabco to produce new road equipment in vehicles during 2007-2009 (see Appendix 8).

As far as the technical design of vehicles is concerned, the risk of exceeding the technical and legal gross vehicle weight is especially great with partial unloading of cargo from vehicles with only one front axle. This means that a legally loaded vehicle may become illegal when cargo is unloaded. Vehicles should be constructed and used so that the technical gross vehicle weight is never exceeded.

As far as the technical design and use of vehicles is concerned, there are several examples of the development of practices that are known to all professional interested parties, but where the legislation has not been developed sufficiently to legalise them. Roads are there to be used. This means that there may be a socio-economic justification for developing new rules instead of creating new vehicle concepts. Alternatively, vehicles can be phased out and replaced by vehicles with more axles. This means that transitional rules would need to be produced. Some examples of vehicles and haulage operations where the vehicle, the regulations or the methods need to change are listed below. There are many more.

- Two-axle tractor units for semi trailers, which have a high driving axle load that increases when cargo is partially unloaded from the rear.
- Road cleaning vehicles with front loader, side loader, vacuum or rear compactor, where the load-carrying capacity is minimal, especially on class BK2 roads.
- Crane trucks for cabin haulage, where the load-carrying capacity is minimal, especially on class BK 2 roads.
- Mobile cranes for which an exemption must be applied for every time they are to be moved. Compare the situation in Denmark, where road networks have been identified for general exemptions up to 100 tonnes without the need to apply.

Correctly loaded vehicles can contribute to greater vehicle and road safety. Swedish parties with an interest in road safety should collaborate⁸ through the Swedish Standards Institute, SIS, to produce a management system for road safety in ISO, with Sweden offering a secretariat for this work.

An obligation should be introduced for an official body to investigate and report where it can clearly be established that inadequate cargo securing or overloading was the main cause of an accident. The official bodies concerned should publish relevant statistics.

When calculating road wear the concept of ten-tonne equivalents, N_{10} , is used. This is the number of ten-tonne axles to which the road wear from a vehicle combination corresponds.

According to the rules of calculation normally used by that the Swedish Road Administration, a change in the axle load relative to the ten-tonne axle affects road wear by a power of 4. Low axle loads are favourable. For large cargo volumes and for heavy cargos it is better for the roads to use, where possible, larger and heavier modular vehicles, compared with the shorter, lighter vehicles mainly used nowadays in international traffic in the EU. On poorer roads, the advantage of the lower axle load of the larger vehicles is greater. Large vehicles cause less road wear per tonne of cargo carried. A 40-tonne truck with trailer as used in international traffic in the EU has a road wear figure of 0.1 per tonne of cargo carried. Taking this vehicle as a reference, the road wear is reduced to 0.07 ten-tonne equivalents per tonne of cargo for the 60-tonne modular vehicles used in Sweden and Finland, all of 30 percent less. The benefit of the lower road wear with the

⁸ International work is planned to start during 2007, with SIS offering to provide a secretariat, with the Swedish Road Administration (*Vägverket*) as financial guarantor, and with Claes Tingvall as convenor. From experience, it takes three years to produce a new international standard.

modular vehicles should be greater than the cost of the slightly increased space that is required for long vehicles at certain road junctions.

Society should create incentives to encourage the use of efficient vehicles that are easy to load correctly, with low axle loads, among other things by not imposing such high taxes and charges for these in relation to the less efficient international road haulage vehicles. Large modular vehicles have a low environmental impact per quantity of cargo transported, and road congestion is reduced.

What appears superficially best for the infrastructure owner – minimising maintenance costs – need not necessarily be the best or the only way to put a price on the utilisation of the infrastructure. To achieve the desired control effects, an ideal and fair-price system must have a tariff which, among other things, differentiates in terms of time, geographical location, vehicle dimensions, vehicle utilisation factor, emission levels, noise levels, accident-proneness, traffic congestion and possibly carbon dioxide emission as well. A further factor; who is to pay for the breakdown of the infrastructure by the weather? It is not likely to be an easy legal text to formulate.

1 Bakgrund

Vissa typer av transporter behöver utnyttja maximalt tillåten lastvikt vilket innebär större risk för att fordonet överlastas eller lastas felaktigt. Exempel på dessa branschsektorer är skog, bygg- och anläggning och fjärrtrafik. Överlastar och fellaster kan avse fordonets, fordonskombinationens eller vägens maximalt tillåtna bruttovikt eller axel-/boggi-/trippelaxeltryck. Vägverket har under senare tid genomfört mätningar (WIM) som visar att överlastar fortfarande förekommer i en omfattning som inte är acceptabel.

Bakgrunden till överlastar kan vara flera fast grundanledningen är alltid densamma, godset är antingen för tungt eller felaktigt placerat i förhållande till de viktkrav som gäller för fordonet eller för de vägar som fordonet framförs på.

Andra bidragande orsaker till felaktigt lastat fordon kan vara:

- felaktig information eller brist på information
- avsaknad av incitament och ansvar för avsändaren eller annan aktör i fraktkedjan
- fel fordon för uppgiften
- okunskap
- olämpliga avtalsvillkor
- dellossat eller dellastat gods
- generösare drivaxeltryck i avsändarlandet t.ex. 13 ton i stället för 11,5 ton
- ekonomiska incitament t.ex. ökade fraktintäkter, ökade volymer, tidsvinster, lägre fraktpriser
- felaktigt underlag för dispenser
- ouppmärksam förare som av misstag kör in på en väg med lägre bärighetsklass.

Lasten skall också säkras på fordonet så den inte faller av och kan skada medtrafikanter. Problem med rätt lastsäkring torde vara mer frekvent för stycke- och partigods medan lastsäkring i regel inte alls är något problem vid transporter av bulkvaror. När det gäller vätskor kan avsaknad av skvalpskott medföra instabilitet i fordon.

Åtgärder för rätt vikt och rätt säkring av gods på fordon är ofta de samma men ibland mycket olika för olika sektorer i transportbranschen.

En minskning av överlasterna minskar kostnaderna för drift och underhåll av såväl fordon som vägar och broar.

2 Syfte

Syftet med projektet är att medverka till att lastfordon lastas korrekt och säkert, med rätt godsvikt och rätt säkring av gods, och som beaktar behoven för olika sektorer i transportbranschen. Därmed skall problemen som följer vid överlast av fordon och dålig lastsäkring minska, vilket kan bidra till en laglig och säker godstrafik på väg och konkurrens på lika villkor.

3 Kontroll av vikter och lastsäkring

Vägverkets årliga mätningar⁹ av bruttovikter och axeltryck på lastade fordon som väger mer än 35 ton visar på kvarstående problem med överlast och fellaster.

Arbetsmiljöverket, AV, gör inspektioner av lastsäkring och skall normalt också bli informerade om hanteringsolyckor t.ex. när förare skadas p.g.a. att gods ramlar ut från fordon när bakdörrarna öppnas inför lossning.

Dagens regelverk ställer normalt föraren till ansvar. Eftersom föraren i vissa fall inte har möjlighet att kontrollera eller påverka lastningen, så borde ansvaret i de fallen ligga på alla aktörer i kedjan som har kontroll över och kan påverka lastningen så att lasten säkras på rätt sätt samt att lasten viktmässigt inte överskrider gällande regler. Vägverket har på uppdrag av Näringsdepartementet tagit fram ett förslag¹⁰ som bygger på detta synsätt.

Ett sätt att tydliggöra ansvaret är att införa en rutin med avsändarintyg. I dag finns rutiner med avsändarintyg bl.a. vid transport av farligt gods och dispenstransporter. Ett intyg bör innehålla information om avsändaren och godsbeskrivning samt undertecknas av en behörig person i ansvarig ställning. Med intyget har avsändaren tagit på sig ansvaret för att när godset lämnar avsändaren är det rätt förankrat och viktmässigt enligt gällande regler. Vägverket kan föreskriva hur detta intyg ska vara utformat.

Ett problem med detta förfarande är att alla transporter inte är lika, utan otaliga variationer förekommer. Dellossning kan innebära att lastförankringen måste göras om och att lastsäkringsintyget därmed inte längre gäller. När last dellossas under färd kan lastens tyngdpunkt dessutom förskjutas framåt, så att axeltrycket på framaxeln blir för högt.

3.1 Vart fjärde lastat fordon överlastat

Pressmeddelande 2007-02-12 från Vägverket:

Vart fjärde lastat fordon överlastat – en förbättring har skett från i fjol. Drygt en fjärdedel av de lastade fordonen med bruttovikten över 35 ton var överlastade enligt Vägverkets mätningar 2006. Detta är en minskning jämfört med tidigare års mätningar. Vägverket har sedan 2002 mätt axeltryck och bruttovikter på ett 30-tal platser i landet. Elva av de fjorton mätplatser som mätts varje år sedan 2004 visar på en minskning av överlast. I medeltal var ca 25 procent överlastade. Spridningen mellan mätplatserna var stor mellan 13 och 63 procent.

- Det är glädjande att vi kan se att antalet överlastade fordon blir färre men andelen är fortfarande för stor. Därför är överlasterna ett fortsatt stort problem. Överlasterna ökar slitaget på vägarna och därmed också underhållsbehovet. Tillsammans med lägre ekonomiska resurser till drift och underhåll, drygt sju miljarder kronor 2007 – vilket är ca 1 miljard lägre än gällande plan, medför det att Vägverket inte kan åtgärda vägarna i den omfattning som behövs. Detta innebär även ökade kostnader för såväl näringslivets transporter som för privatbilisten, menar Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

⁹ B-WIM.mätningar 2006, publikation 2007:12, ISSN 1401-9612.

¹⁰ utredning rskr. 1999/2000:166.

Överlastade fordon kan också vara en trafikfara.

- Konkurrensen snedvrids när en del kör med överlast medan andra följer reglerna. Därför har jag gett Vägverkets enheter i uppdrag att ytterligare utveckla sina handlingsplaner, fortsätter Ingemar Skogö.

Från branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag konstateras att det behövs ett flertal åtgärder för att komma till rätta med överlasterna. Det krävs utbildning av den som lastar och vågar monterade i fordonen som kan informera föraren om lastens vikt.

- Att fordon lastas på ett felaktigt sätt är inte acceptabelt, säger Mårten Johansson, teknisk chef i Sveriges Åkeriföretag; som leder arbetsgruppen Rättlast, där Vägverket och Näringsdepartementet medverkar för att lösa problemet.

Många av de överlastade fordonen har visat sig ha rätt lastvikt men felaktigt fördelad på flaket vilket gör att vissa axeltryck blir högre än bestämmelserna tillåter. Vägverket och SÅ har därför också tagit initiativ till en dialog med fordonstillverkarna för att få fram bättre vågutrustning för originalmontering i fordon. Bristerna kan avse både bruttovikt och axeltryck. På många av mätplatserna svarar felaktiga axeltryck för den dominerande delen (mer än 2/3) av överlasterna. Överlast på axlar innebär att fordonet på något sätt är felaktigt lastat. Kostnaderna för överlast har av Vägverket skattats till 100 - 300 Mkr i tillkommande vägunderhållsbehov per år.

3.2 Våg för egenkontroll av vikter

I dag sker för få kontroller och de som sker görs under en begränsad tid av dygnet vilket gör att transportföretag ibland kan undvika kontroll genom att köra omvägar eller vänta tills kontrollpersonalen åker hem.

Förslag:

Gör allmänna våg- och kontrollplatser tillgängliga för självbetjäning så att kontroller kan ske under hela dygnet.

3.3 Aktion mot överlast på vägarna

Länsstyrelsen i Stockholm har startat ett samarbete med branschen och andra myndigheter för att komma till rätta med överlast. Böterna för ett åkeri som överlastar kan bli upp till 100 000 kronor.

Överlast är ett större problem än man tror. Det får samhällsekonomiska konsekvenser på flera plan, menar Rolf Björklund¹¹ på Länsstyrelsen i Stockholm och Åke Bergsenius på Polismyndigheten, som startat ett förebyggande arbete tillsammans med Vägverket region Stockholm och Sveriges Åkeriföretag ABC-åkarna.

Försämrad trafiksäkerhet är en del av problemet. Ett överlastat ekipage är svårare att bromsa. Överlast leder också till ökat vägslitage, vilket ger ökade kostnader för underhåll och ombyggnad av vägar. Rolf Björklund understryker också att det är en arbetsmiljöfråga för förarna, de ska inte behöva utsättas för den stress och otrygghet som olaglig överlast medför.

¹¹ Heter numera Rolf Arbin.

– Dessutom handlar det om konkurrens på lika villkor. Den som bryter mot lagen och överlastar ska ju inte få fördelar, för då snedvrids konkurrensen mellan åkeriföretagen, säger Rolf Björklund.

Böterna för överlast är tämligen små för chaufförerna, men Länsstyrelsen kan som tillsynsmyndighet utfärda överlastavgifter för åkeriföretagen och de är betydligt högre.

– Upp till hundratusen kronor kan det kosta åkeriet om de ertappas, säger Rolf Björklund. Ändå är överlaster ganska vanliga.

Det första steget i projektet är att besöka kommunerna för att lära dem upphandla transporter på rätt sätt. Det kan till exempel handla om att i kontraktet ange att åkeriet inte får betalt för den vikt som överskrider fordonets tillåtna maxvikt.

– Kommunerna är stora inköpare av transporter. Därför kan just de, med relativt små insatser, påverka transportbranschen och minska problemet med överlast, menar Rolf Björklund.

3.4 Inspektion av lastsäkring

I Göteborgs hamn genomförde Arbetsmiljöverket, AV, i november 2006 en kontroll av 80-100 fordon. I Stockholmsområdets hamnar och på Årsta kombiterminal har ca 1000 kontroller av lastsäkring genomförts under nov 2006 – april 2007. Drygt 50 % av fordonen har vid kontrollerna haft brister i lastsäkringen. Siffrorna är enligt AV uppseendeväckande, men tyvärr inte onormala. Importerat gods har i regel sett värst ut, men fordon med gods med svensk avsändare har också brister i mycket stor utsträckning, ett ansvar som med nuvarande regler ligger på föraren och fordonsägaren.

Vanligt förekommande är att tungt gods, som inte kan placeras mot framstammen p.g.a. att axeltrycket då blir för högt, inte heller förstängs framåt på annat sätt. Som ett exempel nedan finns bild 1 med en trailer lastad med stål. Lasten väger drygt 20 ton och saknar förstängning framåt och bakåt. Skulle chauffören behöva panikbromsa eller om vederbörande skulle krocka kommer lasten med stor sannolikhet att göra ett rejält hål i framstammen på trailern och fortsätta vidare in i hytten och kanske igenom denna. De stålämnen som ligger närmast mittstolparna är dåligt surrade eftersom överfallssurringen med banden inte har möjligheter att ansätta godset.



Bild 1: Bristfällig lastsäkring, bl.a. saknas förstängning framåt för stålämnen på semi-trailern.

3.5 Kontroll på väg

Dagens kontroller på väg har minskat i antal i förhållande till att antalet transporter på de svenska vägarna har ökat. Kontroller på väg är ett effektivt sätt att hålla regelefterlevnaden på en acceptabel nivå. EU kommer i framtiden att ställa högre krav på antal kontroller samt att de utförs på ett likartat sätt inom unionen. Vägverket har tankar på att effektivisera kontrollverksamheten i samråd med bl.a. Polisen och Bilprovningen.

Vid kontroll av vikt och lastsäkring ställs bilinspektörer, polis och kustbevakning inför många svåra situationer. Gällande lag kan vara svår att praktiskt tillämpa. Vad gäller fordons vikt är förutsättningarna givna, man väger fordonet och får fram uppgifter som jämförs med gällande lag.

Vid säkring av last råder helt andra förutsättningar. Flera parametrar påverkar lastsäkringen, t.ex. godsvikten, tyngdpunktens läge och friktionskoefficienten (lastens kontaktyta mot underlaget) samt surrningsanordningens prestanda. Om osäkerhet råder vad gäller någon av dessa parametrar, så försvåras beräkningen av hur lasten ska vara förankrad. Detta kan få till följd att kontrolltjänstemannen enbart rapporterar ”solklara fall” medan fordon får åka vidare vid osäkerhet om lastsäkringen är tillräcklig.

Utländska förare och företag orsakar problem på väg när överlastavgift skall tas ut. Det saknas bra rutiner för hur överlastavgiften skall betalas innan transporten får fortsätta.

Polisen har lämnat synpunkter på Vägverkets utredning (rskr. 1999/2000:166) vilka kan sammanfattas i följande problemområden:

- att last och lastsäkring inte rapporteras in i samband med trafikolyckor
- att tolkningen av gällande regler måste tydliggöras
- hur ett eventuellt intyg ska redovisas på väg
- att lastsäkringskraven även ska gälla utländska företag

3.6 Statistik om brister

Det saknas bra statistik om brott, olyckor m.m. hänförliga till felaktig lastsäkring eller överlast. En anledning till detta kan vara att det är svårt att på olycksplatsen avgöra om eventuell överlast eller felaktig lastsäkring varit bidragande orsak till olyckan. Ansvarsfrågan utreds redan idag när en olycka inträffat. När en dom vunnit laga kraft, får tillståndsgivande myndighet information och tar sedan ställning om ytterligare åtgärder skall vidtas. Omfattningen på huruvida upprepade brott leder till varningar eller in-dragna trafik tillstånd är oklar. Vid diskussioner om dessa problem står ofta ord mot ord och det efterfrågas verifiering av att påstådda problem föreligger.

Förslag:

Inför skyldighet för myndighet att undersöka och rapportera där det tydligt kan fastslås att bristfällig lastsäkring eller överlast varit en huvudorsak till att en allvarlig olycka inträffat. Berörda myndigheter bör offentliggöra erforderlig statistik. Formulär för rapportering behöver utvecklas.

4 Fraktuppdraget, beställning, information, avtal, ansvar

Inget företag vill se sitt varumärke förknippat med lastbilar som bryter mot lagstiftningen. I praktiken är transportererna ofta mycket anonyma. Incidenter eller polisiära kontroller återspeglaras sällan till uppdragsgivaren. Dessutom är det så att transportköparen ofta vänder sig till en speditör eller förmedlare, vilket ytterligare ökar avståndet mellan uppdragsgivaren och den transportör som verkställer transporten. Om uppdragsgivaren inte får någon återkopplande information om olagligheter i detta avseende finns inget fungerande incitament för att förebygga lagöverträdelser för transportköparen.

Det pris som transportköparen är beredd att betala för transporten är det dominerande incitamentet samt att transportören kan garantera att godset kommer fram till destinationsorten i tid och utan skador.

Det är oftast rent ekonomiska faktorer och i mindre utsträckning ”mjuka” värden som trafiksäkerhet, miljö och varumärkesvård som styr transportköpare vid valet av transportör. Mot denna bakgrund bör åtgärder övervägas som skapar fler *ekonomiska incitament* för transportköparen att köpa lagligt utförda transporter. Men det skall framhållas att kravet på hållbara transporter är under stark utveckling.

En utökad dialog med transportköparna behövs för att skapa ”effektiva upphandlingskrav” men dessa behöver kombineras med en effektiv lagstiftning. Ett tydligt straffrättsligt beställansvar måste införas. En sådan lagstiftning skulle få en verkningsfull preventiv inverkan på transportköpare och speditörer som uppställer orimliga villkor för transportens utförande.

Det är inte problemfritt för transportköpare att ta ett ökat ansvar för kontroll av lagerlevnad, men det ligger i deras intresse att verka för att deras transportörer följer lagen. Kontrollfunktionen på väg är givetvis en polisiär uppgift. Uppdragsgivaren, som kan vara transportköpare, speditör eller förmedlare, uppställer ibland krav som, för att kunna verkställas, medför att transportören tangerar eller förutsätts bryta mot lagar och regler. Den transportör som inte klarar villkoren byts ut mot annan transportör.

Slutsatser:

Denna rapport visar att åtgärder för rätt lastade fordon inte kan uppnås fullt ut om inte flera parter samverkar och att det straffrättsliga ansvaret fördelas på ett rimligare sätt mellan de parter som har kontroll över lastningen. Det finns många goda initiativ, avtalsutformningar, broschyrer m.m. som skall medverka till rätt lastade fordon men det saknas ett helhetsgrepp om vad som är orsak och verkan och hur problemen skall lösas. Det är inte så enkelt att det räcker att sluta att betala för överlast. I viss mån behöver också nya fordon, ny utrustning och nya bestämmelser tas fram.

4.1 Förarens ansvar

Förarens skyldigheter och straffansvar för att lasta med rätt vikt och rätt lastsäkring finns reglerat i trafikförordningen 3 kap. 78, 80-83 § och 14 kap 3,4 §. Nyttjas ett fordon olovligt i strid med fordonsägarens instruktioner så kan föraren själv riskera att få betala överlastavgift. Ett kort utdrag ur överlastlagen och trafikförordningen finns som bilaga. Detaljerade bestämmelser för lastsäkring finns i TSVFS 1978:10. Reglerna för last-

säkring är inte enkla att tyda och tillämpa vilket för ett korrekt lastsäkrat fordon därför kan ge upphov till en viss grad av godtycke vid kontroll av efterlevnad.

Att lasta med rätt vikt och rätt lastsäkring kan bidra till säkra fordon och säker trafik. Men det finns många andra viktiga saker att tänka på för föraren för att bidra till säker trafik t.ex. bilbälte, hastighet, kör- och vilotider, avstånd, hänsyn, nykterhet, ADR-regler, besiktningar av teknisk utrustning m.m. Samhället kan naturligtvis också bidra med bra regelverk och bra infrastruktur t.ex. ringleder och separerade körbanor för mötande trafik.

Yrkesförare omges av komplicerade regelverk och är ständigt övervakad och riskerar dessutom dryga böter vid brister. Behovet av godstransporter på väg ökar och det blir allt svårare att hitta förare.

Slutsats:

Komplexiteten och svårigheten för en lastbilsförare att känna till och tillämpa alla regler är underskattad. Vid brister ställs föraren i för stor utsträckning ensam som ansvarig även för andras fel och brister. Ansvaret bör omfördelas till flera som kan påverka rätt lastning av fordon. Med omfördelat ansvar blir utbildningsbehovet stort och reglernas komplexitet kommer ytterligare i fokus vilket på sikt bör leda till en revision som leder till enklare regler utan att ge avkall på säkerheten.

4.2 Fordonsägarens ansvar

Fordonsägarens skyldigheter och straffansvar för att lasta rätt finns reglerat i trafikförordningens 1 kap. 5 § och 14 kap 11-13 §. Om fordon överlastas får dessutom fordonsägaren betala överlastavgift. Ett kort utdrag ur överlastlagen och trafikförordningen finns som bilaga.

Genom rätt dimensionering och utrustning av fordon samt utbildning av personal underlättas efterlevnad av bestämmelser för rätt vikt och rätt lastsäkring. Detaljerade bestämmelser för dimensionering av fordons lastsäkringsutrustning, sidolämmar m.m. finns i TSVFS 1978:9. Föreskrifter om fordons last i trafik, metoder, dimensionerande accelerationer finns i TSVFS 1978:10.

Numera finns en Svensk och Europeisk standard SS-EN 12642XL för dimensionering av skåpfordon, lämfordon och gardinfordon. För att en fordonssida skall godkännas enligt denna standard skall den belastas med 40 procent av fordonets maxlast jämnt utbredd utmed hela sidan och till 75 procent av sidans höjd. Gardinfordon har tidigare inte tillåtit användas för att förstänga gods, men med den nya standarden blir detta möjligt¹². Ett gardinfordon får böja ut max 300 mm i sidled under provet men skall återgå när sidan blir obelastad eftersom fordonet inte får framföras om de är bredare än 2,55 respektive 2,6 m. Genom att kräva dimensionering av nya fordon efter 12642XL kan fordonsägaren underlätta arbetet med lastsäkring. Kravet på förstängningsstyrka är med den nya standarden likvärdigt för skåpfordon, lämfordon och gardinfordon, 40 procent av lastvikten till 75 procent höjd.

¹² Konsensus vid möte den 4 juni 2007 hos Vägverket i Borlänge, där Sveriges Åkeriföretag, Mariterm, Ikea, Volvo m.fl. deltog var att Vägverket (Bäckman, Lundqvist, Boström) skulle revidera bestämmelserna så att det tydligt framgår att också gardintrailers byggda enligt SS EN 12642 XL kan användas till att förstänga gods vilket också meddelades kunna tillämpas med omedelbar verkan. Se också bilaga 8.

Slutsats:

Vid köp av fordon för godstransport på väg bör beställaren skiftligt kräva att fordon dimensioneras efter relevanta standarder¹³ och bestämmelser¹⁴ för att underlätta rätt lastning och säkring av gods på fordon. Fordonsägare bör medverka till att fordonsförare ges kvalificerad utbildning om hur standarder och bestämmelser påverkar rätt lastade fordon. Fordonsägare bör också ge sin personal tydliga instruktioner att följa regler om vikt och lastsäkring.

4.3 Branschöverenskommelser

Åtgärder för att förebygga överlast har vidtagits genom avtal¹⁵ mellan transportbranschens huvudaktörer Sveriges Åkeriföretag, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Transportindustriförbund. Överenskommelsen innebär gemensamma riktlinjer för trafiksäkra transporter och överenskommelse om att lagar och avtal skall efterlevas av alla.

4.4 Transportavtal

Det finns olika sanktionsformer vid överlast för att transportföretagen inte skall få ekonomisk fördel av överlast. Den vanligaste formen är att överenskommelse görs mellan transportköparen och det företag eller den organisation som företräder åkerierna att införa brytpunkter som sätter en gräns för hur mycket av den överskjutande vikten för vilken ersättning utbetalas. Åkeriet får t.ex. inte betalt för det som överstiger brytpunkten. Bristen med denna modell är att transportköparen kan tjäna på att en viss mängd gods levereras utan fraktkostnad. Ett annat problem är om t.ex. ett lass grus levereras med överlast. Kunden skall betala material och frakt. När en brytpunkt för betalning finns i avtalet bör det framgå om det gäller både materiel och frakt eller bara fraktersättningen. Rimligen bör resonemanget avgränsas till delar av fraktersättningen eftersom materialvärdet kan överstiga hela fraktersättningen.

I andra fall har prislistor utformats så att det mest lönsamma är att ha rätt lastade fordon. Ett problem är att tak och snittvikt omöjligt kan vara samma nivå. För högsta lönsamhet måste fordonen väga strax under max bruttovikt. Det finns också avtal med ökad ersättning med någon procent från t.ex. 59,5 ton upp till 60,5 och avdrag med en större procentsats vid vikter över 62 ton.

Exempel på utdrag ur avtalstext för transport av rundvirke finns nedan i kursivt samt i diagram:

Lastpremieringsmodellen ger för lass mellan 59,5 – 60,5 ton +5% och för lass >62 ton – 9%.

Det innebär att från < 59,5 samt 60,5 – 62 ton gäller en baslista. Det kan också finnas omständigheter, lätt ved eller fel längder, som ger kompensation vid lass < 59,5 ton.

Avtalstext enligt ovan som infördes från mars 2004 mellan åkeriföreträdare och en av de fyra största transportköparna av rundvirke i södra Sverige har blivit ett mycket framgångsrikt sätt att minska överlasterna. Åkeriföreträdare verkar därför för en tillämpning av samma modell med andra stora transportköpare av rundvirke. Modellen att

¹³ T.ex. SS-EN 12642 som kan beställas från Standardiseringen i Sverige, SIS.

¹⁴ T.ex. Mått- och viktbestämmelser i trafikförordning (1998:1276).

¹⁵ Utdrag ur avtal finns i bilaga 10.

transportköparen inte betalar fraktersättning för den vikt som ligger över en brytpunkt är hittills den vanligaste. En svårighet att jämföra perioderna är att före mars 2004 ingår en större andel vinterklimat än efter mars.

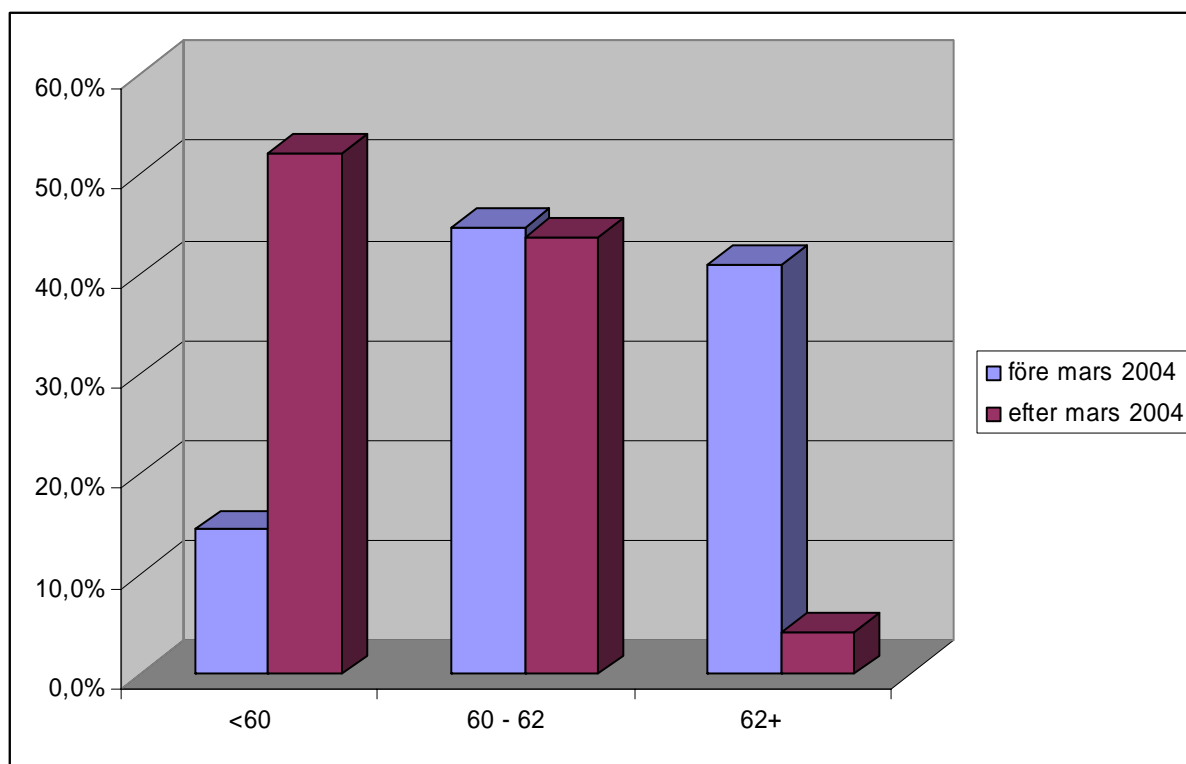


Diagram 1: Lastpremieringsmodellens effekt på fordonens bruttovikt vid inleverans av ca 1800 lass rundvirke före och efter införandet i mars 2004

Under besvärliga vinterförhållanden bedömer Träfrakt att upp till 1,5 ton snö och is kan fastna på ett timmerekipage och för ett flisekipage kan det röra sig om upp till 2,5 ton. De nya stänkskyddet typ dörrmatta bidrar till ansamlingen och försvårar dessutom problemet vid rengöring av fordonen.

Rundvirkestransporter efter stormen Gudrun i södra Sverige gick till stor del till terminaler som saknade vägningsmöjlighet och virket blev då volymmätt i stället. När rundvirket levereras till industrin finns större möjligheter att väga fordonen.

Skogsåkarna AB - Handlingsprogram Överlast

Skogsåkarna ABs huvudägare är 94 åkerier som sysselsätter ca 130 fordon. Det inbördes förhållandet mellan aktieägarna (åkerierna) regleras i ett Aktieägaravtal. Förhållandet mellan Skogsåkarna AB och respektive åkeri regleras i ett Transportöravtal. Skogsåkarna fastställde ett handlingsprogram 2002-11-04 för att minska överlast. Programmet reviderades 2003-04-11 och 2004-04-16.

Viktkontroller genomförs med slumpmässigt urval enligt följande:

Mottagningsplatser som har fasta och certifierade vågar

- virkesmätare gör viktkontrollen och registrering av viktuppgifterna

Mottagningsplatser som inte har fasta vågar

- utvalda fordon vägs på certifierade vågar som lånas av exempelvis värmeverk, Bilprovningen m.fl.
- personal från Skogsåkarna gör viktkontrollen och registreringen av viktuppgifterna

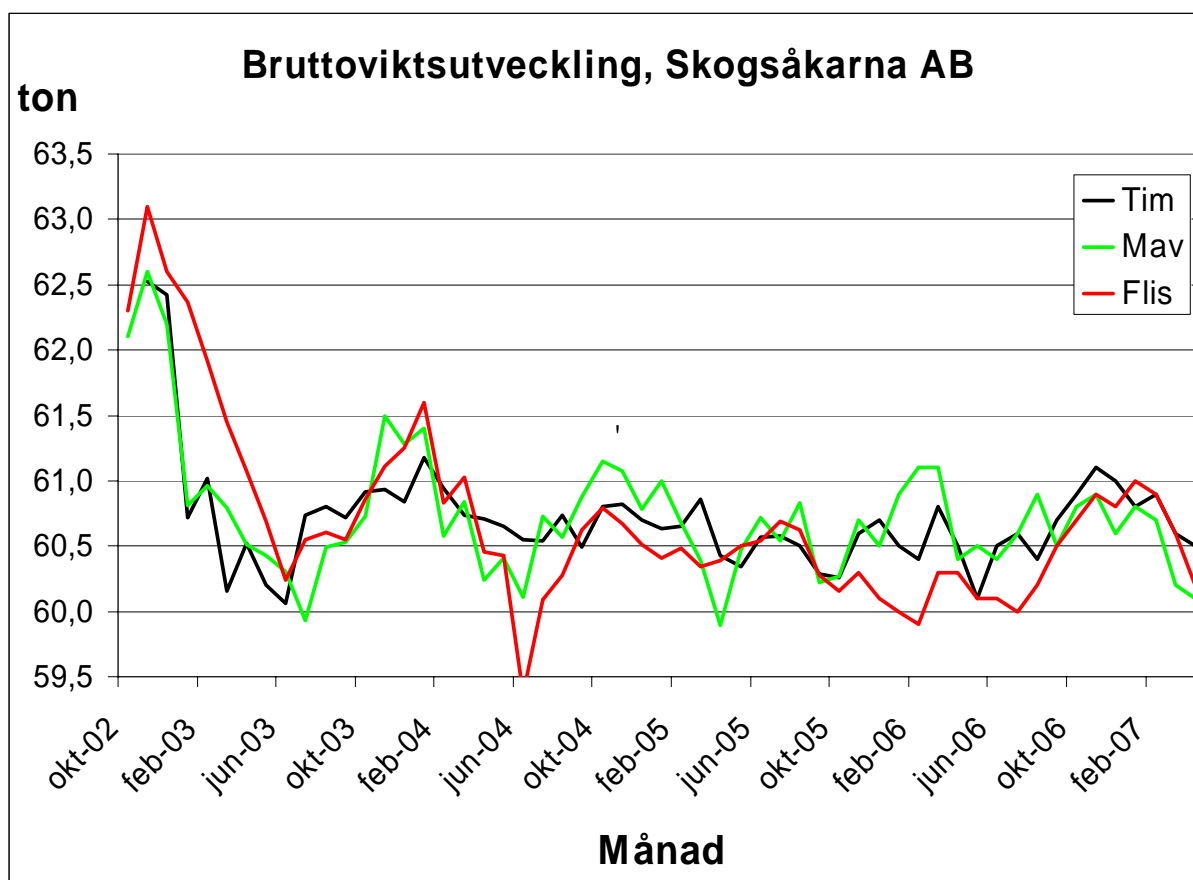


Diagram 2: Bruttovikt per fordonskategori efter införande av handlingsprogram mot överlast vid transport av timmer, massaved och flis under 2002-2007

När fordonets bruttovikt överskrider 60,5 ton vid stickprovsmässig viktkontroll träder följande sanktioner ikraft:

Bruttovikt ton	Avdrag kronor per lass		
	Kran- och flisfordon	Gruppfordon	Separatlastare
- 60,50	0 kr	0 kr	0 kr
60,51 - 61,50	100 kr	50 kr	50 kr
61,51 - 62,50	150 kr	75 kr	75 kr
62,51 -	500 kr	250 kr	250 kr

Tabell 1: Avdrag per lass vid bruttovikter över 60,5 ton

Den ersättning som inte betalas ut stannar i Skogsåkarna, för att vid årets slut fördelas lika på de bilar och lastare som i stickproven legat mellan 59,5 – 60,5 ton bruttovikt.

Vägrar åkare/chaufför väga lasset eller har bilen med uppsåt placerats felaktigt på vågen skall avvikelserapport skickas till Skogsåkarna. Den personal som väger fordon har ingen skyldighet att ge sig in i en diskussion i syfte att få åkaren/chauffören att följa vägningsinstruktionen.

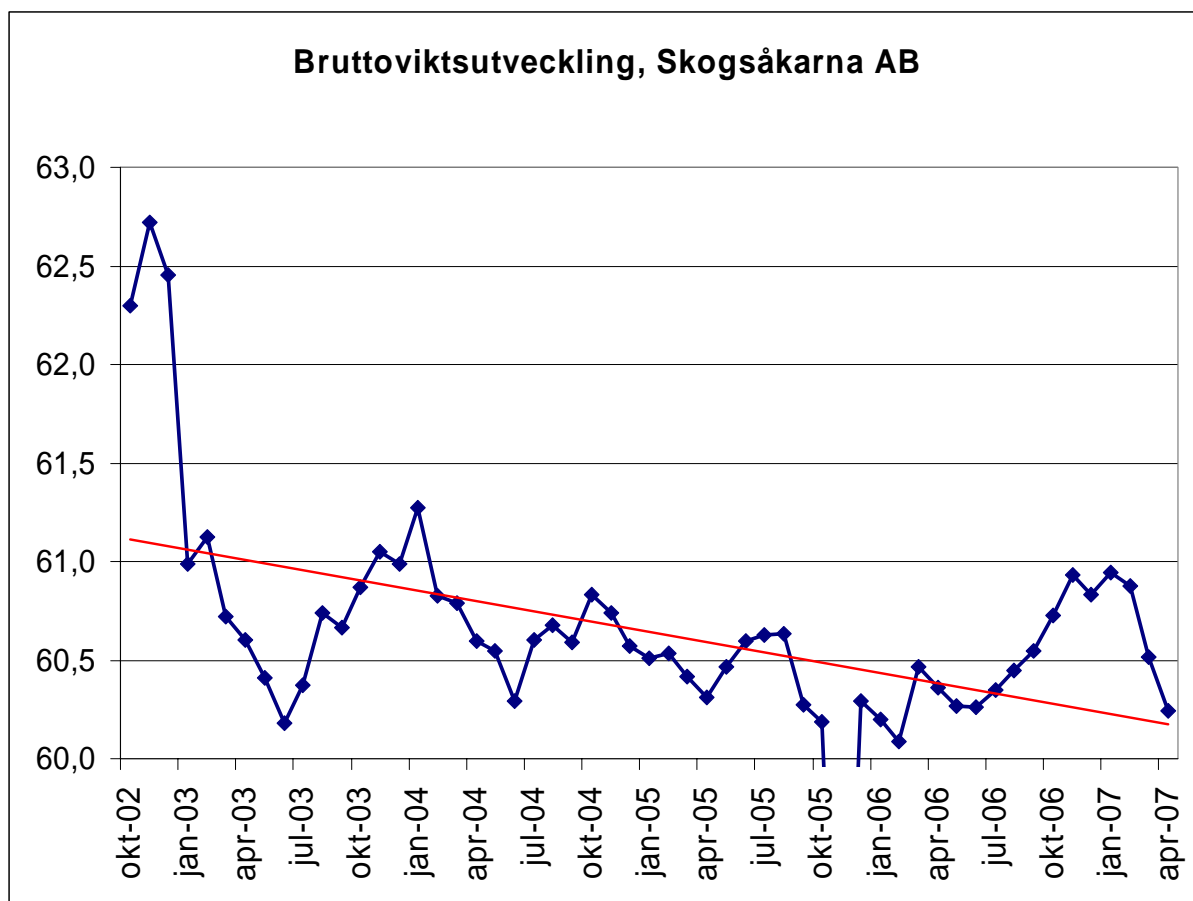


Diagram 3: Genomsnittlig bruttovikt och trend för fordon efter införande av handlingsprogram mot överlast vid transport av timmer, massaved och flis under 2002-2007

Det finns många olika avtalsutformningar på marknaden som reglerar förhållanden mellan transportköpare och transportföretag. En bra utformning av transportavtalen kan stimulera till en bättre efterlevnad av bestämmelser för tillåten bruttovikt. Gemensamt för ovan beskrivna modeller är att de som lastar för mycket får avdrag på ersättningen och de som lastar rätt får en premie. Denna form av lastpremieringsmodeller har visat sig fungera bra. Det kan också finnas andra ersättningsmodeller på marknaden som medverkar till motsvarande resultat.

Slutsats:

Lastpremieringsmodellens principer, som har visat sig mycket effektiva som stimulans att lasta rätt, bör kunna prövas i fler avtal för tunga transporter som t.ex. rundvirke, cellulosafelis, anläggningstransporter, jordbrukstransporter m.m. Avgörande för modellens framgång är dock tillgång till våg, helst där fordonet lastas, men det fungerar inte för alla godsslag och då blir alternativet att väga när fordonet kommer fram till mottagaren. För tungt gods med varierande volymvikt bör fraktersättning efter vikt eftersträvas.

4.5 QIII, Bedömningsystem för upphandling av vägtransporter

QIII, en ideell förening som ägs av LO och NTF, har tagit fram bedömningsystem för upphandling av vägtransporter. QIII fokuserar bl.a. på att lastsäkring och överlastfrågor skall behandlas i transportavtal. Nedan följer ett utdrag ur QIIIs handbok för transportköpare.

11. Uppdragstagarens förare

Här anges omständigheter som kopplas till QIIIs kravställningar, exempelvis:

De förare som genomför de avtalade transportererna skall:

- ha tillgång till företagshälsovård eller liknande
- ha genomgått utbildning i de regelverk som avser överlast och lastsäkring
- ha utbildats i sparsamt körsätt med motsvarande omfattning och innehåll som i ECO-drivingutbildning
- fortlöpande, minst en gång per månad, hållas informerade om drivmedelsförbrukning och delta i informationer/utbildningar eller incitamentprogram i syfte att minska drivmedelsförbrukningen

12. Fordonskrav

Här anges omständigheter som kopplas till QIIIs kravställningar, exempelvis:

De fordon som genomför de avtalade transportererna skall:

- genomgå godkända bromskontroller var sjätte månad hos ASB eller ackrediterad verkstad
- ha godkända bilbälten
- ha rutiner för och tillämpa kontinuerlig tillsyn av fordon
- dokumentera skador, tillsyn, underhåll och service av fordon
- ha underkörningsskydd runt om
- ha alkolås som kan lagra data senast X år efter det att avtalet börjar tillämpas
- ha stödsystem (mätinstrument) för att kontrollera lastvikten senast X år efter det att avtalet börjar tillämpas

Textruta 1: Utdrag ur QIIIs handbok för transportköpare

4.6 Vill du verkligen vara en länk i det svarta arbetet inom transportbranschen?

Sveriges Åkeriföretag, Svenska Transportarbetareförbundet, Skatteverket, Länsstyrelsen i Stockholm, SMF med flera har tagit fram en broschyr (bilaga) med information om vikten att anlita seriösa företag. Ett utdrag återges i punkter nedan.

- Betala inte för överlast, arbetstidsöverträdelser eller hastighetsförseelser.
- Se till att det i kontraktet anges att transportören inte får betalt för den vikt som överskrider max tillåtna vikt för fordonet samt att arbetstidsbestämmelser och hastighetsregler ska hållas.
- Fråga dig själv, är det pris som transportören anger rimligt i förhållande till uppdraget?

4.7 Nya ansvarsbestämmelser för åkerinäringen

4.7.1 Allmänt

Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har tagit fram nya och omarbetade bestämmelser för åkerinäringen, ALLTRANS 2007¹⁶. De nya bestämmelserna ersätter ALLÅK 86 och till skillnad från dessa inkluderar de nya även lagring av gods och vissa övriga tjänster.

SÅ har under många år tillhandahållit allmänna bestämmelser för åkerinäringen. Den tidigare utgåvan, ALLÅK 86, reglerade enbart ansvar för vägtransporter. Tillämpningsområdet för ALLTRANS 2007 har utökats och omfattar tre kategorier.

Förutom svenska inrikes och internationella vägtransporter inkluderas numera lagring av gods, samt vissa övriga tjänster. De senare fokuserar på vanligt förekommande uppdrag med fordon och maskiner, såsom lyftning, grävning, montering m.m, uppdrag inom logistikområdet, tjänster i uppdragsgivarens lokaler, gods- och materieflydeshantering, förmedling av uppdrag samt rådgivning inom transport och logistik.

De tjänster som transportsäljande företag och åkerier ägnar sig åt har utvecklats från enkla transporter till ett mer mångfacetterat koncept. Verksamheten innefattar i större utsträckning lagring, förmedling av transporter och andra tjänster i anslutning till den ordinarie transportverksamheten. De nya ansvarsbestämmelserna ska avspegla och omfatta även denna verksamhet.

Tidigare bestämmelser var begränsade till enbart inrikes och nordiska transporter. Genom den internationalisering som skett, inte minst genom medlemskapet i EU, har medlemsföretagens önskemål beaktats så att de nya bestämmelserna även kan tillämpas vid internationella CMR-transporter.

Många av åkeriföretagen bedriver i dag lagringsverksamhet. ALLTRANS 2007 täcker in även denna verksamhet. Den tekniska utvecklingen av fordonen medför dessutom blandad verksamhet, framför allt inom anläggningssektorn. Transportföretagen åtar sig numera avancerade och tunga lyft inom byggsektorn eller montering av prefabricerade hus med egen fast monterad kran på fordonet. Man gräver och utför grovplanering av tomtmark etc. Syftet med ALLTRANS 2007 är att även denna verksamhet skall täckas in.

I det flesta fall är det lämpligt att upprätta ett individuellt avtal där de kommersiella förutsättningarna, uppdragets typ och omfattning regleras varvid man i övrigt hänvisar till ALLTRANS 2007. Den som bestämmer sig för att tillämpa ALLTRANS 2007 bör även på sitt brevpaper, offerter, fakturor m.m. allmänt upplysa sina kunder att samtliga åtagande sker med tillämpning av Sveriges Åkeriföretags Allmänna Bestämmelser ALLTRANS 2007. Dessutom bör övrig marknadsföring hänvisa till bestämmelserna, inte minst på företagets hemsida. Transportören bör också kontakta sitt försäkringsbolag för att försäkra sitt ansvar innan denne träffar avtal med hänvisning till ALLTRANS 2007. Här förutsätts en individuell lösning beroende på vilka uppdrag som företaget åtar sig. De försäkringsbolag, som tillhandahåller ansvarsförsäkringar för transportsäljande företag och åkerier är förberedda med olika försäkringslösningar beroende på de uppdrag som företagen utför inom ramen för ALLTRANS 2007.

Bestämmelserna, som gäller från och med 2007-03-01, tillhandahålls i pdf-format (Adobe Acrobat) men finns också i pappersformat.

¹⁶ Se bilaga 4. ALLTRANS 2007 kan också laddas ner som pdf från Sveriges Åkeriföretag på www.akeri.se.

4.7.2 Lastsäkring och lastvikt regleras i ALLTRANS 2007

Nedan återges ett utdrag (kursivt punkt 14 och 15) ur ALLTRANS 2007 som reglerar avsändarens allmänna ansvar samt ansvar för lastsäkring och lastvikt.

14 AVSÄNDARENS ALLMÄNNA ANSVAR

Avsändaren är ansvarig för kostnad och skada som förorsakas transportören på grund av oriktiga eller ofullständiga uppgifter som lämnas om godsets innehåll, egenskaper och vikt, inklusive emballage, i den mån dessa uppgifter är av betydelse för fraktprisberäkning eller transportörens ansvar mot tredje man eller ansvar till följd av gällande trafiklagstiftning och lag om överlastavgift. För farligt gods gäller enligt lag särskilda bestämmelser om uppgiftsskyldighet, märkning av gods m.m.

Är godset bristfälligt förpackat, märkt eller deklarerat och uppkommer kostnad till följd av detta eller skada på person, egendom, miljö, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot transportören för skadan eller kostnaden, om inte bristfälligheten var synlig eller känd för transportören när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten.

Uppkommer hinder, som inte beror på transportören, för transportens utförande på avtalat sätt, och inhämtas anvisning från avsändaren, har transportören rätt till ersättning för härav föranledda kostnader.

Avsändaren är även ansvarig för kostnad och skada som förorsakas transportören till följd av annan oriktig eller ofullständig uppgift.

15 LASTSÄKRING OCH LASTVIKT

Säkringen av lasten åvilar den part som lastar godset eller som enligt transportavtalet skall ombesörja lastningen av godset, om inget annat avtalats. Den som ansvarar för säkringen av lasten skall förvissa sig om på vilket sätt godset skall transporteras samt vid sjötransport/färjetransport, över vilket sjöfartsområde (skilda krav gäller för olika sjöfartsområden).

Säkring av gods skall ske enligt gällande föreskrifter och transportvillkor för det aktuella transportsättet.

Den som lastar godset skall även försäkra sig om att gällande föreskrifter om lastvikt iakttas för transport på väg, till förebyggande av överlast.

Om avsändaren lastat godset skall denne, om transportören så begär, överlämna intyg om att lasten säkrats och, i förekommande fall, för vilket sjöfartsområde samt att lastvikten överensstämmer med gällande föreskrifter.

4.8 Lagstiftning, förordningar, föreskrifter och handböcker

Ansvar och regler för korrekt lastning av fordon och säkring av gods på fordon regleras i flera olika lagar och författningar i Sverige. Nedan listas exempel på lagstiftning och handböcker som behandlar hur fordon skall lastas på ett korrekt sätt.

- Fordonslag (SFS 2002:574)
- Fordonsförordning (SFS 2002:925)
- Lagen (SFS 2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- Trafikförordning (SFS 1998:1276)
- Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (1978:10) om säkring av last på fordon under färd
- VVFS 1998:95; Vägverkets föreskrifter om ändring i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (1978:10) om säkring av last på fordon under färd
- TFK Rapport 1998:2 Lastsäkring, råd och anvisningar

- Lag om överlast (1972:435)
- Best practice guideline for cargo securing (EU kommissionen DGTREN)

4.9 Ansvarskedjan för att ett fordon är rätt lastat

Det kan vara många inblandande i ett fordon lastning och föraren deltar inte alltid i lastningen men har ändå oftast ensam ansvaret för att det är korrekt lastat. Ibland lastas fordonen med fel vikt och med otillräcklig lastsäkring. Det finns brister i utbildning av personal som lastar fordon. Förarens arbetsgivare har enligt arbetsmiljölagen ansvar för att föraren har tillräckliga kunskaper för att undvika risker i arbetet, vilket även omfattar att lasta sitt fordon på rätt sätt.

Regelverken för vikt och lastsäkring är inte harmoniserade mellan olika länder, inte ens inom EU. Den gränsöverskridande trafiken har olika axel- och bruttoviktsbestämmelser i olika länder att ta hänsyn till. Det pekar på behovet av att under färd kunna avgöra om vikten är rätt för att kunna fortsätta i annat land.

I likhet med Australien, Belgien och Tyskland bör det införas straffrättsliga bestämmelser för den uppdragsgivare (speditör och transportköparen) som i sin yrkesmässiga verksamhet skapar "transportupplägg" som transportören inte rimligen kan genomföra lagligen.

Vad gäller lastsäkring och överlast har den moderna logistiken gått alltmer mot att industrin (transportköparen) eller speditören (transportförmedlaren) lastar godset på en trailer genom egen personal. Transportören deltar då sällan i lastningen och tar således inte befattning med godset. Transportörens uppdrag är således endast att befordra en lastbärare till destinationsorten. Dessa rutiner innebär att avsändaren, förutom att lasta godset även lastsäkrar detsamma.

Transportörens uppgift reduceras till att med dragbil hämta och förflytta en färdiglastad trailer eller container till destinationsorten. Föraren har normalt ingen egen möjlighet att kontrollera lastvikten eller lastsäkringen i det färdiglastade fordonet. Den straffrättsliga lagstiftningen om överlast och lastsäkring riktar sig dock enbart mot föraren och transportföretaget.

Inte heller lagstiftningen om överlastavgiften fokuserar på avsändaren. Denna kostnad drabbar enbart transportören. Detsamma gäller då transportören hämtar containers och trailers i hamnar och på terminaler. Det är inte ovanligt att lastbäraren är plomberad, vilket många gånger hindrar föraren från att kontrollera godset. Andra exempel där ett legalt avsändaransvar skulle kunna förebygga överlast är vid bygg- och anläggningstransporter (vid exempelvis grustäcker och krossningsanläggningar) samt lantbrukstransporter.

Ett ytterligare steg att eliminera överlast är att det blir obligatoriskt med originalmonterade fordonsvågar, oavsett fjädringstyp.

Det finns även anledning att hänvisa till den finska lagen om överlastavgift som lämnar utrymme för att påföra uppdragsgivaren ett ansvar. Av 2 § tredje stycket i nämnda lag framgår att "Överlastavgiften påförs transportuppdragsgivaren, för så vitt av honom för fraktsedeln eller annorledes lämnad oriktig uppgift om lastens vikt eller volym lett till att överlast uppkommit". Bestämmelsen skapar ett ekonomiskt incitament för uppdragsgivaren att lämna korrekta uppgifter med avseende på viktuppgifter m.m. Om upp-

dragsgivaren dessutom själv utfört lastning och lastsäkring bör han givetvis vara den som närmast ansvarar för att godset lagligen får transporteras på väg.

Ett sådant avsändaransvar aktualiseras vid transport av farligt gods.

Uppdragsgivaren är oftast den som har de mest tillförlitliga uppgifter om arten och omfattningen av det gods som skall transporteras. Han har också ett ekonomiskt intresse att transporten utförs till så låg kostnad som möjligt. En uppdragsgivare som *yrkesmässigt* uppträder som aktör i transportkedjan och åtar sig att hantera och lasta gods, som får direkt betydelse för trafiksäkerheten, bör också träffas av ett straffrättsligt ansvar om denne, inom ramen för sitt åtagande, ger upphov till överlast, bristfällig lastsäkring eller uppställer villkor i fraktavtalet som medför att åkeriet, för att kunna genomföra transporten, uppenbarligen måste bryta *dels* mot författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, *dels* mot bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken och trafiksäkerheten. Detsamma gäller den avgift som kan aktualiseras vid överlast.

En sådan ordning skulle få en stark preventiv verkan men också innebära ett ekonomiskt initiativ för att uppdragsgivaren lastar lagligt.

1 Lagstiftningen finns i Finlex: <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/1982/19820051>.

Förslag:

Inför ett straffansvar som förebygger överlast eller bristfällig lastsäkring på lastbärare eller fordon, för de som yrkesmässigt har kontroll¹⁷ över lastning och säkring av gods i en transportkedja.

Arbetsgivare skall ansvara för att personal som lastar fordon får relevant utbildning i hur gods skall placeras på fordon och hur det skall lastsäkras.

Ansvarsregler för rätt lastning bör implementeras internationellt.

Med vågutrustning som standard i fordon är det lättare att leva upp till krav på ansvars-tagande hos den som lastar.

Krav på lastsäkringsintyg underlättar verifiering av att fordon har lastats rätt.

4.10 Put the responsibility in the right place

SÅ har uppvakttat¹⁸ chefen för "road safety" Stefan Tostmann i DG TREN (direktoratet för transporter och energi) om att ansvar för vikt och lastsäkring skall placeras på rätt ställe. Förslaget innebär att den som lastar fordon (industri, speditör, transportföretag) skall ha ett straffrättsligt ansvar som medverkar till att lastningen gös korrekt från början.

4.11 Finland

Finland har omfördelat straffrättsligt ansvar med ny lag given i Helsingfors den 2 juni 2006. Denna lag trädde i kraft den 1 oktober 2006.

Lag om ändring av vägtrafiklagen enligt riksdagens beslut innebär ändring av ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter.

Ändringen gäller andra kommersiella transporter än transporter av farligt gods.

¹⁷ Exempel på aktör som yrkesmässigt har kontroll kan t.ex. vara transportköpare, speditör, förare m.fl.

¹⁸ Brev finns som bilaga 5 daterad den 22 nov 2005.

Föraren skall före färden försäkra sig om att fordonet är lastat i enlighet med bestämmelserna, om inte detta på grund av att lastutrymmet är förseglat eller lossning av lasten eller av någon annan motsvarande orsak föranleder oskälig olägenhet och försening för transportuppdraget. Dessutom skall föraren under färden se till att lasten hålls placerad och fastgjord i enlighet med kraven i 87 §.

Den som placerat och fastgjort lasten i ett fordon, en container eller något annat lastutrymme och den som på grund av sin ställning givit anvisningar om placerandet och fastgörandet ansvarar för att lasten är korrekt placerad och fastgjord och även i övrigt uppfyller kraven i 87 §. Den som avses ovan i detta moment är dock inte ansvarig om felet beror på sådana fel eller brister i de uppgifter som avses i 4 mom. som personen i fråga inte rimligen har kunnat upptäcka. Sådant ansvar uppstår inte heller om personen i fråga har deltagit i lastningen endast som medhjälpare. Den som gjort ändringar i fråga om lasten ansvarar för att lasten hålls placerad och fastgjord i enlighet med kraven i 87 §.

Transportören ansvarar för att den som lastar godset har korrekta och tillräckliga uppgifter om fordonet. Angående fordonsinnehavarens skyldighet att i fordonet medföra registreringsintygets tekniska del föreskrivs särskilt. Godsavsändaren och transportens uppdragsgivare ansvarar för att den som lastar godset förfogar över tillräckliga och korrekta uppgifter om det gods som skall transporteras.

Transportören ansvarar för att det för transporten används ett fordon som är försett med sedvanlig utrustning för surrning av lasten och som även annars med tanke på säkerheten lämpar sig för uppgiften. För en redan lastad släpvagns eller något annat lastutrymmes lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen eller något annat lastutrymme i bruk eller avtalat om ibruktagandet.

Lastaren och transportören skall se till att anställda som deltar i lastningen och transporten tillräckligt väl känner till de bestämmelser och föreskrifter om lastning som berör deras arbetsuppgifter.

105 a § Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

När en transportör har uppgett eller det annars av omständigheterna klart framgår att ett iakttagande av tidtabellen i transportavtalet innebär ett uppsåtligt brott mot de bestämmelser om körtider, raster och vilotider som avses i 1 mom., men den som gjort upp tidtabellen trots detta förutsätter att transporten genomförs så att bestämmelserna i fråga inte kan iakttas, skall den som gjort upp tidtabellen eller dennes företrädare dömas i enlighet med 1 mom. Som uppgörare av tidtabell anses också den som utan att göra upp en tidtabell på annat sätt har förutsatt en viss leveranstid.

4.12 Omfördelat straffrättsligt ansvar i Sverige förbereds

Näringsdepartementet förbereder ändring av straffrättsligt ansvar i Sverige baserat på förslag från branschen och förslag i redovisning av det regeringsuppdrag som Vägverket genomfört och presenterat i rapporten ”Redovisning av uppdrag att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas” (rskr. 1999/2000:166) Vägverket, Jan Petzäll, 2003-04-16. Ett utdrag ur Vägverkets rapport finns som bilaga 3.

4.13 Nya Zeeland

Nya Zeeland har fokus på rätt lastade fordon. Lastbilar för transporter på allmän väg är i regel utrustade med fordonsvågar oavsett fjädringstyp. Dessutom styr "vägvänlighet" i större omfattning än i Sverige beskattningen av fordonen, dvs. fler axlar på fordonen kan ge lägre fordonsskatt då trycket mot vägbanan blir bättre fördelat. Därför är det vanligt med fyraxlade dragbilar och fyraxlade släp eller trailers trots att högsta tillåtna bruttovikt för lastbilar idag bara är 45 ton.

5 Förberedelse av gods, korrekt information, lämplighet för transport, förpackning

Det är inte ovanligt att industrin emballerar sina varor för dåligt. Det går då inte att lastsäkra godset på ett bra sätt med mindre än att man riskerar att skada godset.

Transportköpare bör bistå lastbilsförare eller lastningspersonal som ber om hjälp med mer materiel för att bättre skydda godset. Kanske kan godset förberedas bättre inför transport.

Förslag:

Ytterligare analys behövs som kvantifierar hur stort problemet är

- *att godset är så dåligt emballerat så att det skadats vid lastsäkring alternativt*
- *att otillräcklig lastsäkring är en konsekvens för att inte skada gods som är dåligt emballerat*

Rekommendation:

- *Under transport staplas gods upp till tre meter högt och för surring av gods används spännband som förspänns med upp till 400 kg vilket bör beaktas vid förpackning och förberedelse av gods för transport.*

6 Ledning

För att komma till rätta med bl.a. överlast och brister i lastsäkring behövs goda ledare i företagen och ledningssystem för styrning av verksamheten. Fördelen med ledningssystem är att företagen arbetar på ett strukturerat sätt och att verksamheten följs upp och förbättras kontinuerligt, t.ex. när det gäller utbildning av personal, fördelning av ansvar och befogenheter och för fastställande av rutiner. Sveriges Åkeriföretag certifierar företag med ledningssystem för kvalitet, miljö, trafiksäkerhet och arbetsmiljö. Antalet certifikat i november 2006 är

220 st kvalitetscertifikat enligt ISO 9001:2000

250 st miljöcertifikat enligt ISO 14000:2004

100 st Trafiksäkerhetscertifikat som en integrerad del av ISO certifikat enligt ovan

10 st Arbetsmiljöcertifikat

Certifierade företag har åtagande att följa upp att lagar och bestämmelser i verksamheten följs. Med trafiksäkerhetscertifikat fokuseras särskilt på alla viktiga aspekter som medverkar till att verksamheten kan bedrivas på ett trafiksäkert sätt. I ett globalt perspektiv ligger Sverige långt framme med trafiksäkerhetsarbete. Rätt lastade fordon och rätt lastsäkring är inte bara en svensk angelägenhet. En internationell standard för ledningssystem för trafiksäkerhet bör tas fram så att ett systematiskt arbetssätt med dessa frågor kan spridas.

Förslag:

- *Trafiksäkerhetsintressenter i Sverige bör samverka¹⁹ genom Standardiseringen i Sverige, SIS, och föreslå att det tas fram ett ledningssystem för trafiksäkerhet inom ISO och att Sverige erbjuder sekretariat för ett sådant arbete.*

¹⁹ Internationellt arbete beräknas starta upp under 2007 där SIS erbjuder sig att ansvara för sekretariatet med Vägverket som finansiell garant och Claes Tingvall som ordförande. Erfarenhetsmässigt brukar det ta tre år att ta fram en ny standard.

7 Fordon och tekniska lösningar

Volvo eller Scania bygger inte kompletta fordon utan de byggs på hos skåptillverkare eller andra påbyggare och kompletteras med släpfordon. Detta ställer krav på god kunskap och dialog mellan fordonsköpare, leverantör och underleverantörer om lastsäkring, mått och viktbestämmelser, lastkapacitet och vågutrustning.

Uppkomsten av överlast beror oftast på den som lastat fordonet, industrin, speditören eller föraren. De flesta fordon har någon typ av viktindikering. Flisekipage har oftast manometrar för bälgtryck/vikt. De allra flesta timmerekipage har våg i kranarm/grip. Stycke godsfordon med luftfjädring kan utrustas med viktindikering i EBS system som skickas till bil och presenteras på instrumentbräda. Här är det dragfordonet det hänger på om det kan presentera värdena.

Slutsats:

Bättre fordonsvågar behöver utvecklas²⁰ som hjälpmedel för att lasta rätt från början. Vågutrustning bör vara standard i nya fordon för godstransport. Gränssnitt behöver utvecklas så att vägningsinformation kan kommuniceras mellan olika fordonsenheter och olika kategorier av personal och aktörer som ansvarar för rätt lastning av fordon.

7.1 Axeltryck, bruttovikt och totalvikt

De flesta fordon byggs för högre totalvikter än den bruttovikt som får utnyttjas på vägnätet i Sverige. En anledning till detta är t.ex. att nationellt tillåtna axeltryck kan vara högre i vissa andra europeiska länder t.ex. att tillåten drivaxeltryck är 13 ton i stället för 11,5 ton för internationell trafik enligt direktiv 96/53/EG. Sådan överkapacitet i totalvikt finns mer sällan på fordonets framaxlar. Med däck 315/80R22,5 på en framaxel blir däckens begränsande till totalvikten 8 ton. Lastbilar för transport av rundvirke har ofta 385/65R22,5 däck fram och klarar då ca 9 ton på framaxeln.

Överlastade framdäck och framaxlar är vanligt på lastbilar vid distribution av tyngre partigods som dellossas på olika ställen. Flaket fylls med början längst fram och lossas med början längst bak. Därigenom är lasten bättre förstängd framåt vilket underlättar lastsäkring. När gods längst bak på flaket lossas så kan framaxeltrycket öka med upp till ca 1,5 ton. Ur lastsäkringssynpunkt är det oftast inte rimligt för föraren att flytta på gods bara för att kompensera överlagring av last till fordonets framaxel. Det innebär att en lagligt lastad tvåaxlig lastbil som väger 18 ton (8+10) riskerar att få upp till 9,5 tons framaxeltryck när gods börjar lossas, vilket är 1,5 ton mer än många däck tillåter. Om ett sådant fordon i stället lastas med axeltrycken 6,5 ton fram och 11,5 ton bak så klaras dellossning utan dessa problem. Men på BK 2 är max drivaxeltryck 10 ton varför 8+10 blir utgångsläge med ovan beskrivna nackdelar som följd. Samma problem med överlagring av last till framaxeln vid dellossning av lasten bakifrån finns på alla fordon, bilar så väl som släp, men är störst på fordon som bara har en axel fram.

Överlagring av last till främre axlar sker också vid kraftig inbromsning.

Lastbilar med stora kranar bakom hytten har ofta dubbla framaxlar för att få rimliga axeltryck. Dubbla framaxlar kan också vara ett sätt att minska problemet med överlagring av last vid dellossning.

²⁰ Ett samverkansprojekt, Aktiv vikt kontroll för transportfordon, har påbörjats mellan Volvo, Sveriges Åkeriföretag, Vägverket, och Wabco för att under 2007-2009 ta fram ny vågutrustning i fordon (se bilaga 8).

För tungt gods byggs fordon med så få axlar som möjligt och högsta möjliga bruttovikt. En komplett extra hjulaxel på ett tungt fordon väger 600-800 kg vilket minskar laglig lastförmåga och innebär ett ökat anskaffningspris för fordonet. Vid överdimensionering med extra axlar tappar fordonet lastförmåga och därmed intjäningsförmåga.

S.k. modulekipage 7,82+13,6 m utgörs ofta av treaxlig bil, boggidolly och treaxlig påhängsvagn, totalt 8 axlar inom max 60 tons bruttovikt. Medelaxeltrycket vid maximalt utnyttjande blir bara 7,5 ton. Men dessa fordon kör volymgods i stor utsträckning varför medelaxeltrycken oftast är ännu lägre.

Slutsats:

Risken för överskriden teknisk totalvikt är särskilt stor vid dellossning av gods på fordon med bara en främre hjulaxel. Fordon bör byggas och nyttjas så att teknisk totalvikt aldrig överskrids.

7.2 Navigationssystem för val av rätt väg

I Sverige är det statliga vägnätet uppdelat i tre bärighetsklasser BK1, BK 2 och BK3. Vägar-
nas bärighet framgår av kartor som ges ut av Vägverket. Högsta bärighetsklassen BK1 avser bruttovikter upp till 60 ton och omfattar 92255 km vilket är 93.9 procent av det statliga vägnätet år 2005. Därutöver finns övriga bärighetsklasser och lokala trafikföreskrifter. Det finns därför en risk för att tunga fordon ibland kommer in på vägområden med lägre bärighet än som krävs för fordonet. Det kan också finnas andra fysiska hinder på väg som t.ex. broars bärighet, fri höjd under broar, svängningsmöjligheter i korsningar, brant topografi eller besvärliga väderförhållanden. En yrkesförare skall alltså ta hänsyn till många aspekter vid val av rätt väg. Blir det fel riskeras skador på fordon eller infrastrukturen och föraren och transportföretaget kan också drabbas av samhällets sanktioner. Vid felaktiga beteenden kan dessutom medtrafikanterns säkerhet påverkas. Det är viktigt att göra rätt från början.

Under de senaste åren så har försäljningen av navigationssystem baserade på GPS positioneringsteknik ökat kraftigt. Den teknik som används i dessa system är avsedda till att leda personbilar i första hand. Dock har en del transportörer sett så stora fördelar med denna typ av system att de även installeras i lastbilar. Den svaghet som finns med att montera systemen i en lastbil är att navigeringstekniken inte tar hänsyn till lagar och regler för tung trafik, regler som dessutom kan vara olika i olika europeiska länder. Det finns t.ex. inga uppgifter om vilka vägar som är BK1, eller BK2, det finns inga axel- eller boggitryck och inte heller några brohöjder inkluderade.

Detta gör att vad som skulle kunna vara ett alldeles utmärkt hjälpmedel för en förare inte blir så pålitligt som det skulle kunna vara. Om föraren brister i uppmärksamhet så kan fordonet plötsligt befinna sig på en BK2 väg och i och med det vara överlastat. Behovet av nya förare för tunga fordon är stort. Nya förares eventuella brist på yrkeserfarenhet bedöms därför öka behovet av utbildning och stödsystem.

Institutet för Transportforskning, TFK, har undersökt förutsättningarna för ett elektroniskt gps-baserat stödsystem för tunga dispenstransporter²¹ som ger vägledning under transportuppdragen.

²¹ TFK minirapport, MR 124 Digitala dispenser för tunga transporter.

I både Tyskland och Frankrike finns, och under 2007 även i Storbritannien, Benelux, Österrike och Schweiz, så kommer kartdata över vägsystemen med avseende på attribut för tung trafik att finnas på marknaden.

I den nationella vägdatabasen NVDB finns information om alla statliga, kommunala och enskilda vägar i Sverige. Databasen drivs av Vägverket i samverkan med Lantmäteriverket, Svenska Kommunförbundet och skogsnäringen. Bärighetsklass, hastighetsgränser och vem som är väghållare är exempel på information i NVDB. Förutsättningar finns därför för att navigeringssystem med restriktioner för tung trafik också kan tas fram och komma till praktisk användning också på den svenska marknaden.

Förslag:

Elektroniska informationssystem och navigeringshjälpmedel bör vidareutvecklas och anpassas som stöd att lasta fordon rätt och välja lämplig färdväg.

7.3 Tjänstevikt på lastbärare

Vissa lastbärare t.ex. lösflak och gruskassetter är svåra att lasta med rätt lastvikt eftersom de inte är märkta med taravikt. Om fordonet har våg så kan vikten vägas när flaket lyfts upp på bilen. På ISO-containrar finns oftast taravikten angiven.



Bild 2: Lösflak tillfälligt avställt i ett villakvarter.

Förslag:

Lösa lastbärare bör märkas med taravikt.

7.4 Rätt materiel för lastsäkring

När en förare kommer för att lasta hos en avsändare kan det vara svårt att erhålla kompletterande materiel för förstängningar m.m. Detta avser givetvis inte spännband. Av-

sändare anser många gånger att det inte är deras problem. Fordonsägare har ett ansvar att skaffa rätt fordon och utrustning för transportuppgiften (se kap 4.2).

Det kan ibland vara svårt att avgöra prestanda på ett spännband eftersom det finns många varianter på marknaden. Tidigare hade vissa band insydda streck där t.ex. fyra streck motsvarade brottsyrkan 4 ton. Numera anges prestanda på en etikett.

Förslag:

För speciellt gods, t.ex. ömtåligt eller tungt, som inte kan surras med enbart spännband bör avtalas om vem som ansvarar för att tillhandahålla lämpligt materiel som behövs för att kunna lastsäkra korrekt. Reglar längre än 2,4 m med tvärsnitt 45x95 mm eller större och vanliga EUR pallar är mycket användbara för att förstänga gods.

7.5 Renhållning och slamsugning

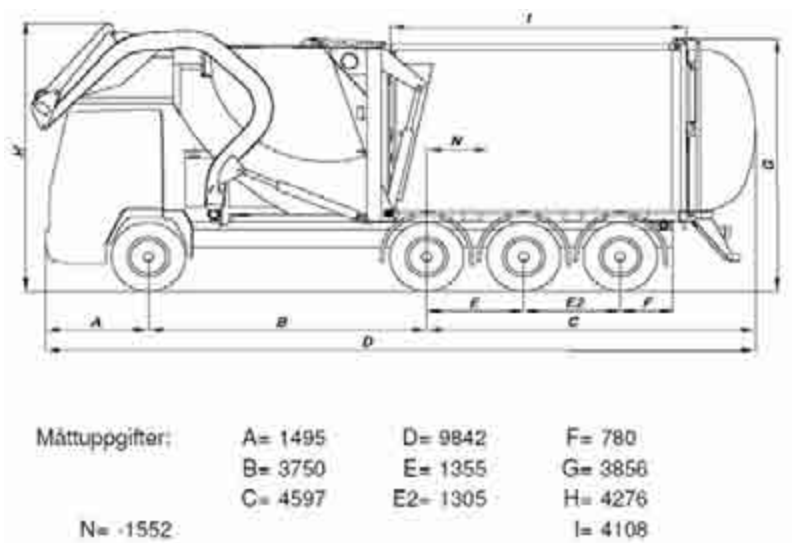
Fordon för slamsugning har tunga påbyggnader och förhållandevis liten lastförmåga. När ett fordon tömmer en avloppsbrunn kan det vara svårt att beräkna vikten vilken beror på blandningen av olika fraktioner sten, grus, jord och vatten. Detta kan innebära att fordonen riskerar att få överlast.

Slutsats:

Vågutrustning bör vara standard.

7.6 4-axlig sopbil med frontlastare

Tunga 4-axliga lastbilar med frontlastare har kraftigt begränsad lastförmåga på BK 2 vägar eftersom tjänstevikten på fordonet ofta är närmare 20 ton. På BK 1 väg lastar fordonet ca 12 ton och ca 5 ton på BK 2. Om en treaxlig bil används i stället ökar lastförmågan på BK 2 till 6 ton eftersom tjänstevikten är lägre men tillåten totalvikt på framaxeln kan bli för hög under lyftmomenten. Fördelen med frontlastare är god sikt över arbetsmomenten och bra förarergonomi.



Figur 1: 4-axlig sopbil med frontlastare lastar 5 ton på BK2 och 12 ton på BK1

Slutsats:

Fordon med frontlastare passar bäst på vägar som inte har bärighetsbegränsning samt för insamling av material med låg volymvikt. BK 2 klassning av vägar skall bara användas där det av bärighetsskäl är motiverat och inte som ett sätt att styra trafikflöden.

7.7 Mobil sopsugning

Hammarby sjöstad är ett nytt fastighetsområde i centrala Stockholm som använder sopsugsystem för privatpersoners hushållsavfall. Fastighetens vägsystem är BK 2 klassat vilket innebär att de fyraxliga lastbilar som används bara kan lasta 3,5 ton.

Slutsats:

BK 2 klassning bör bara användas där det av bärighetsskäl är motiverat och inte som ett sätt att styra trafikflöden. Nya typer av fordon kan öka lastförmågan på BK 2 vägar t.ex. femaxlig bil med de två främre och en bakre axel styrbar vilket ökar axelavståndet till ca 9 m vilket ger bruttovikten 30 ton inom 12 m fordonslängd och behåller smidigheten. Alternativt kan en tvåaxlig dragbil med tvåaxlig påhängsvagn användas med 9 meters axelavstånd och bruttovikt ca 30 ton.

7.8 Stora kranbilar, bodtransportfordon

Fyraxliga lastbilar med stora kranar, upp till ca 70 tonmeter, används för transport av bodar. När transporten sker i tätort är laglig lastförmåga ett problem eftersom tätorter ofta har bärighetsbegränsat sitt vägnät till BK 2. Fordonet får lasta ca 6 ton på BK 1 och ca 1 ton på BK 2 vägar. Fordonet har dubbla styrande framaxlar och ett yttre axelavstånd av ca 7,6 m vilket gör fordonet smidigt att framföra i trafiken. När bodar transporteras är bodens överhäng bak mycket stort vilket kräver särskild uppmärksamhet av föraren och kan dessutom innebära risker för medtrafikanter om de skulle köra in i fordonet bakifrån.



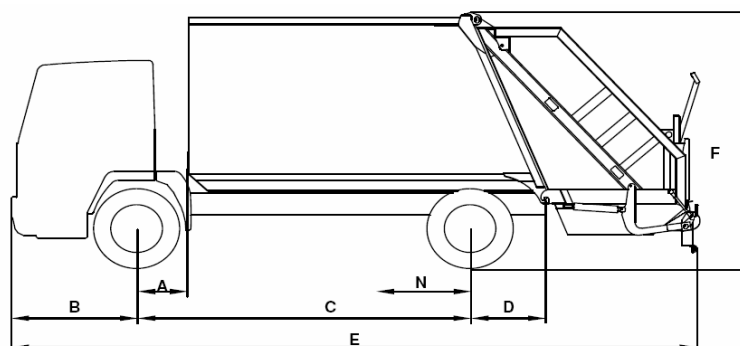
Bild 3: Bodtransportfordon i BK 1 område.

Slutsats:

Bodar kan inte transporteras lagligt på BK 2 med en fyraxlig lastbil som har en stor kran bakom hytten. Kranbilar får lossa sin egen last utan särskilt tillstånd för uppställning. En vanlig treaxlig lastbil utan kran kan enkelt och lagligt transportera en bod men då behöver någon annan kran hjälpa till med lossningen. Problemet är då att kranbilar behöver tillstånd för uppställning i vissa stadscentra om de skall användas till att lyfta av en bod från ett annat fordon. Stora kranbilar för användning på BK 2 vägar bör vara femaxliga med de två främre och den bakre axeln styrbar.

7.9 Tvåaxliga sobbilar med bakre komprimator

Tvåaxliga sobbilar som lastas bakifrån har ett högt drivaxeltryck redan vid tjänstevikt. Sopor komprimeras framåt efterhand och först när fordonet är fullastat nås en bättre viktfordelning också på framhjulen. Lastförmågan är bara ca 6 ton inom 18 tons bruttovikt. En övergång till treaxliga sobbilar med en bakre styrbar axel ökar lastförmågan väsentligt och förbättrar samtidigt svängningsegenskaperna. Med sidlastning kan viktfordelningen ytterligare förbättras. De tvåaxliga fordonen bör fasas ut efter hand. I bostadsområden bör backning av tunga fordon undvikas om så är möjligt. Ibland leder detta till att mindre fordon används som har låg kapacitet och som i stället får köra många gånger, vilket kan vara sämre än problemet med ett stort fordon. På BK 2 vägar är drivaxeltrycket begränsat till 10 ton i stället för 11,5 ton som gäller på BK 1. Eftersom sobbilar är baktunga är risken för överlastad drivaxel på BK 1 påtaglig och mycket stor på BK 2 vägar.



Måttuppgifter:

A=	500	D=	650	N=	1597
B=	1455	E=	8165		
C=	4300	F=	3042		

Figur 2: Tvåaxlig sobbil med bakre komprimator. Lastförmåga 6 ton på BK2.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis med tvåaxliga bilar som alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen. De tvåaxliga fordonen bör fasas ut och ersättas med treaxliga. Övergångsregler behöver tas fram.

Treaxliga fordon med främre och bakre axeln styrbar bör användas för högre lastförmåga och bibehållen smidighet.

7.10 Mobilkranar

Många mobilkranar är för tunga för vägnätets bestämmelser och behöver därför dispens. Uppdragen för mobilkranar bokas ofta med kort varsel och ett lyft kan genomföras på någon timme varefter fordonen ger sig iväg till nya uppdrag. Många mobilkranar hinner inte få dispens från väghållaren med nuvarande ordning. Många kör därför utan dispens. Företagen känner som regel till att tyngre fordon har körts med dispens på samma vägnät vid tidigare tillfällen. Företagaren kan då lätt göra bedömningen att vägar och broar håller och att riskerna är minimala dels för infrastrukturen och medtrafikanter dels för att bli ertappad för bristande efterlevnad av bestämmelserna. I Danmark har myndigheterna definierat olika vägnät som med generell dispens kan nyttjas för bruttovikter upp till 100 ton. Myndigheten behöver då inte dispensbehandla varje enskild transport utan överlåter på så sätt ansvaret till transportföretaget att villkoren följs.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis att i viss omfattning flytta mobilkranar utan att söka nödvändig dispens, vilket alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen. Efter dansk förebild bör också Sverige identifiera vägnät för generella dispenser upp till 100 ton bruttovikt.

7.11 Tvåaxlig dragbil med påhängsvagn

En tvåaxlig dragbil med påhängsvagn för internationell trafik lastar ca 25 ton inom 40 tons bruttovikt.

Påhängsvagnar med hjulbas upp till 8,15 m anses klara kravet på manöverförmåga inom 12,5 m ytterradie och 5,3 m innerradie enligt direktiv 97/27/EG. Men med så lång hjulbas och jämnt utbredd last blir drivaxeltrycket 11,5 ton fullt utnyttjad redan från början och ytterligare kapacitet p.g.a. dellossning av gods saknas. Drivaxeltrycket ökar till 13 ton när 7 ton gods lossas längst bak på påhängsvagnen. Fordonet blir olagligt när det lastas av men blir lagligt igen allt eftersom mer gods lossas under en distributionsrunda med flera lämningsställen.

Krav på rationell hantering och lastsäkring möjliggör normalt inte omflyttning av gods för att undvika problemet under en distributionsrunda. Om treaxliga dragbilar i stället används så finns i stället en överkapacitet för samma last. Praxisen med tvåaxliga bilar är en internationell företeelse och många förare blir bötfällda men det leder ändå inte till en internationell övergång till fordon med ytterligare en axel som bättre löser problemet. Vägar är till för att användas och det kan finnas anledning att fundera över om tillfälliga fellaster under distributionsrundor skall tillåtas som en mer samhällsekonomisk företeelse än att generellt utrusta fordonen med en extra axel.

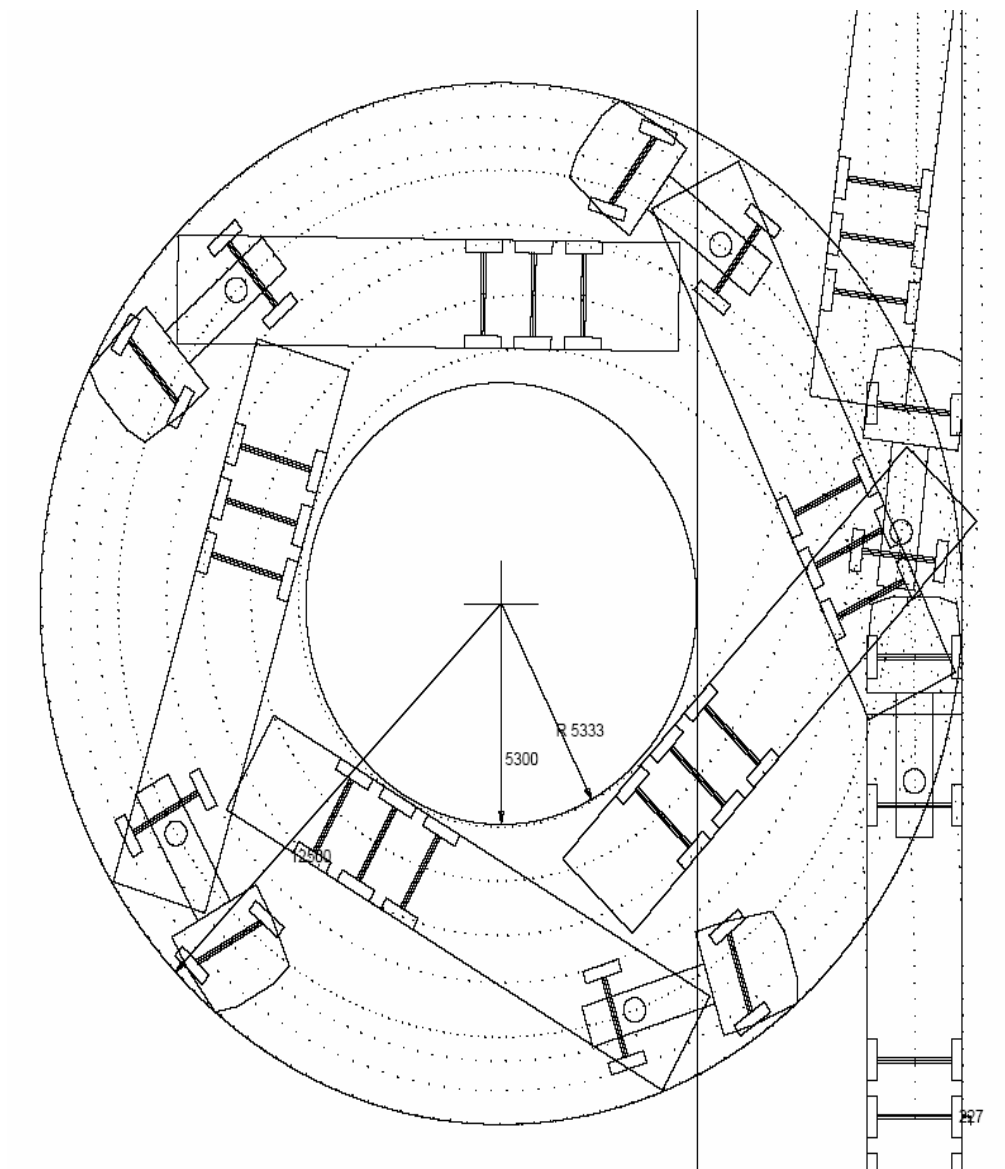


Bild4 (Volvo Lastvagnar): Tvåaxlig dragbil för påhängsvagn blir treaxlig med pusher-axel.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis som alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen att drivaxeltrycket ofta blir för högt vid dellossning av gods. Alternativt bör tvåaxliga dragbilar fasas ut och ersättas med treaxliga men då bör samtidigt högre bruttovikter tillåtas, åtminstone 44 ton²² i internationell trafik i likhet med villkoren för transport av ISO container till och från hamnar.

²² I tabell 1 kapitel 10 visas att vägslitage minskar med 30 procent per ton gods för ett sexaxligt ekipage med bruttovikten 44 ton jämfört med ett femaxligt med bruttovikten 40 ton.



Figur 3: I direktiv 97/27/EG skrivs om manövreringsförmåga att motorfordon och påhängsvagnar skall åt båda sidor kunna föras 360° innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar, den yttre cirkeln med en radie på 12,50 m och den inre cirkeln med en radie på 5,30 m, utan att någon av fordonets yttersta punkter faller utanför cirkelnas omkrets.

7.12 Anläggningsfordon för kassetthantering

Vid överföring av vissa lastbärare från släpvagn till lastbil blir axeltrycken för höga. Normalt behöver en fyraxlig släpvagn ha två kassetter för att kapacitetsproblem för bilen skall undvikas. Där fyraxliga släp byggs för endast en lastbärare blir det som regel problem med vikten vid överföring till lastbilen. Rangeringen sker i låga hastigheter ofta på allmän väg i nära anslutning till byggarbetsplatser.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis att hantera tyngre laster än bestämmelserna medger, vilket alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen.

7.13 Plog- och saltbil för vinterväghållning

Treaxliga lastbilar är vanliga för plogning och saltning av vägar. För saltning används enligt uppgift lösa tankar som hos väghållare placeras på entreprenörernas fordon. Tankarna innehåller bl.a. vatten och salt och är ofta så tunga att det finns risk för att tillåten bruttovikt överskrids. Plogbilar har ofta en enkel framaxel och tunga frontplogar. När fordonen vänder och ibland under transportsträckor körs fordonen med upplyft frontplog vilket kan medföra överskridet garanterat framaxeltryck.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis som inte alltid efterlever viktbestämmelser, vilket alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen. Nyttan ur trafiksäkerhetssynpunkt att öka kapaciteten för halkbekämpning är kanske större än risker med högre vikter i låga hastigheter och dessutom minskar vikten efter hand.

7.14 Bussar

Tvåaxliga turistbussar där passagerare tar med sig tungt bagage har problem med höga drivaxeltryck. Med en s.k. skidbox bak på bussen så ökar problemet med högt drivaxeltryck. Det är inte alltid enkelt för en förare att avvisa passagerare eller bagage för att det blir för tungt på en skidresa till fjällen.

Slutsats:

Det har utvecklats en praxis med hög drivaxellast på tvåaxliga bussar, vilket alla professionella intressenter känner till men lagstiftning har inte utvecklats tillräckligt för att legalisera företeelsen.

7.15 Boggilyft

Sverige och Finland tillåter 60 tons bruttovikt utan speciella krav på hur mycket vikt som skall finnas på drivande axlar. För internationell trafik krävs 25 procent av bruttovikten på drivande axlar 96/53/EG. Fordonen i Sverige och Finland tar sig normalt fram ändå också i halt väglag. Olika hjälpmedel för bättre framkomlighet finns och den mest använda är boggilyft som kan användas för att öka drivaxeltrycket när så behövs, vilket ofta är vintertid med tjäle i marken vilket ökar bärigheten. Boggilyft innebär att drivaxeltrycket 11,5 ton kan överskidas tillfälligt när så behövs. Ofta sker detta i kombination med andra hjälpmedel som sandningsaggregat och automatisk snökedja. En del fordonsägare väljer tandemdrift. Andra fordon utrustas med s.k. Robsondrift vilket är en rulle som pressas ner mellan drivaxeln och löpaxeln för att överföra dragkraft till ytterligare en axel. Fordonsägarna utrustar sina bilar efter behov som lagstiftaren inte alltid har förutsett men som normalt får trafiken att fungera.

Praxis i fordons- och trafiklagstiftning brukar vara att det som inte är tillåtet är reglerat med ett förbud. Och det finns inget förbud mot användning av boggilyft.

Utdrag ur 97/27/EG om lyftbara axlar följer nedan kursivt

Tekniska krav för montering av lyftbara eller belastningsbara axlar på fordon

3.1 Alla fordon kan förses med en eller flera lyftbara eller belastningsbara axlar.

3.2 Om ett fordon är utrustat med en eller flera lyftbara eller belastningsbara axlar (bilaga I punkt 2.14-2.16) skall under alla körförhållanden, med undantag av dem som nämns i punkt 3.5 nedan, garanteras att den vid registrering/ibruktagande största tillåtna axelmassan och massan för axelgruppen inte överskrids.

3.5 Krav för start av motorfordon på halt underlag.

3.5.1 Med undantag från bestämmelserna i punkt 3.2 och för att hjälpa motorfordon eller fordonskombinationer att starta på halt underlag och för att öka väggreppet för däcken på dessa underlag, kan axellyftanordningen också påverka motorfordonets eller påhängsvagnens lyftbara eller belastningsbara axel för att öka massan på motorfordonets drivaxel, om följande villkor är uppfyllda:

— Den lyftbara eller belastningsbara axeln skall kunna påverkas endast med en speciell kontrollanordning.

— Efter det att motorfordonet har startats och innan det går fortare än 30 km/tim skall axeln automatiskt sänkas ner till marken igen eller åter belastas.

— Den massa som motsvarar belastningen på varje axel på fordonet får överstiga den aktuella största godkända axelmassan i medlemsstaten med upp till 30 %, förutsatt att det inte överstiger det värde som tillverkaren uppgett för detta speciella ändamål.

— Den massa som motsvarar den resterande belastningen på framaxeln skall vara större än noll (dvs. om fordonet har en bakre belastningsbar axel med långt överhäng bak, skall fordonet inte kunna tippa upp).

Slutsats:

Genom användning av axellyft och högre axelbelastningar än BK1 medger så har samhället utvecklat en praxis som alla professionella intressenter känner till eftersom det medverkar till bra framkomlighet i trafiken vid besvärligt väglag.

7.16 Överhäng

Enligt 18 kap. 2 § i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släp som dras av bilar skall bilar vara försedda med bl.a. ett bakre underkörningsskydd. Vissa undantag finns dock där en underliggande dragbalk eller motsvarande anordning kan ersätta ett regelrätt underkörningsskydd. Kravet gäller inte

- lastbil och släpvagn konstruerad med stor markfrigång för huvudsaklig användning i terräng,
- lastbil och släpvagn som uteslutande används av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst,
- lastbilschassi under transport från tillverkare eller återförsäljare till påbyggnadsfirma,
- lastbil och släpvagn som är särskilt inrättade för bärgning och bogsering av skadade fordon och som är utrustade med fast upphängningsanordning,
- lastbil som har anordning för påhängsvagn,
- lastbil och släpvagn som där skyddet med hänsyn till fordonets konstruktion eller ändamål skulle medföra avsevärda olägenheter samt
- dolly för påhängsvagn.

Fordon med lastbärare/lastväxlare har möjlighet att lasta odelat gods exempelvis containers och lösflak och i vissa fall lastas fordonet så olämpligt att containern eller flaket skjuter ut så långt bakom fordonet att underkörningsskydd eller motsvarande inte längre har någon skyddseffekt för bakomvarande fordon. Även belysningens synbarhet försämras med långt utskjutande last.

Visserligen finns en form av reglering i Trafikförordningen (SFS 1998:1276) där last som skjuter utanför fordonets bakre begränsning med mer än 1 m skall utmärkas (med gul/röd flagga på dagen och röd lykta under mörker). Detta efterlevs inte alltid av transportörer vilket kan vara en trafiksäkerhetsrisk. En långt utskjutande container kan även om den är utmärkt vara en trafiksäkerhetsrisk för bakomvarande trafik.

Diskussioner förs inom Vägverket vad som eventuellt kan göras för att minska beskrivna risker.

7.17 N-värdeslastning

I tidigare registreringsbevis fanns uppgifter som angav var lastens tyngdpunkt skulle placeras i förhållande till drivaxeln. Denna information underlättade för fordonsförare att lasta fordonet korrekt. Med EUs nya registreringsbevis togs denna information bort.

Den gemensamma tyngdpunkten för gods kan inte alltid placeras i läget för N-värdet men då minskar också fordonets lastförmåga. Dellossning av gods innebär problem med att den gemensamma tyngdpunkten på godset flyttas. Detta kan innebära högre axeltryck trots att vikten av godset på flaket har minskat.

7.18 Uppgifter saknas i nya registreringsbevis

De nya registreringsbevisen saknar till viss del viktiga uppgifter om fordons vikter och lastförmåga, uppgifter som fanns på Sveriges äldre registreringsbevis och som till stor del bör finnas kvar i bilregistret, för åtminstone de äldre fordonen.

I samband med revidering av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släp som dras av bilar under våren 2004 så beslutades att s.k. lastviktsberäkningar inte längre ska utföras i samband med registreringsbesiktning. Beslutet grundar sig bl.a. på att Vägverket inte kan garantera uppgifternas riktighet. Detta medför att rättssäkerheten inte heller kan garanteras. En annan bidragande orsak är att dagens fordonskonstruktioner har blivit så komplicerade att det helt enkelt är förenat med stora svårigheter att maskinellt beräkna aktuella värden.

Förslag:

Bilregistret bör samla och tillgängliggöra viktig information om fordon som de nya registreringsbevisen i EU saknar men som fanns på äldre svenska registreringsbevis. Ytterligare frivilliga uppgifter om fordonen bör kunna fogas till detta register t.ex. godkänd XTB eftersom bilprovningen, polis m.fl. behöver kunna ta del av sådan information.

8 Lastsäkring

DGTREN i EU-kommissionen har tagit fram en Best Practice Guideline for Cargo Securing. Denna guideline, BPGCS, skall medverka till spridning av information inom EU om hur lastsäkring kan göras på ett trafiksäkert sätt. Denna kunskap måste tillämpas vid godstrafik på väg i EU.

Dagens bestämmelser om lastsäkring som sammanfattas i BPGCS är komplicerade att förstå och omsätta i praktiken för såväl ingenjörer, fordonsförare, lastningspersonal som den som skall kontrollera efterlevnaden eller döma i domstol. De flesta fordonsförare har inte gått några kurser i lastsäkring. Förarna har oftast lärt sig hur lastsäkring går till genom egen praktisk träning och samråd med kollegor.

Att göra rätt från början underlättas med:

- Enklare bestämmelser
- Enklare broschyrer och checklistor
- Utbildning
- Praktisk träning

Förslag:

- *Enklare och bättre information samt utbildning behövs till den som ansvarar för lastsäkring.*

8.1 Olikheter mellan IMO-standard och europeisk standard EN 12195-1 för lastsäkring

För lastsäkring i Sverige och enligt IMOs, International Maritime Organization, regler vid vägtransport gäller att hela godsets vikt skall säkras framåt och halva godsets vikt i sidled och bakåt. Standarden EN 12195-1 som nyligen tagits fram av europeisk standard är inte lika och inte heller tolkningen av hur dessa dimensionerande accelerationer kan bemästras vid lastsäkring är lika. Det som skiljer är bl.a. metoden för beräkningar. Skillnaderna i regler och synsätt innebär att EN12195-1 i vissa fall kan kräva upp till 600 procent mer spännband på en lastad semitrailer för att klara kraven, jämfört med IMO-nivån. IMOs regler för lastsäkring innebär en säker nivå. Som jämförelse vet alla bilförare att ETT säkerhetsbälte räcker, och det blir inte bättre med sex säkerhetsbälten. Tyskland har ansvarat för sekretariatet vid framtagningen av EN-standarderna och tillämpar reglerna i Tyskland. Alla kustnationer i världen har godkänt IMOs regler som dessutom överensstämmer med Vägverkets regler för lastsäkring. IMOs regler gäller dessutom för transport av farligt gods i alla länder inklusive Tyskland men för icke farligt gods hävdar Tyskland de strängare reglerna enligt EN12195-1. Sverige och Storbritannien protesterade mot EN 12195-1 när den skulle godkännas men den blev ändå beslutad. I efterhand har flera länder förstått att standarden inte blev bra så nu har en revision av densamma påbörjats. Arbetet väntas leda fram till att ett förslag till reviderad standard läggs fram för omröstning under 2008.

EN-standarderna har lägre krav (0,8 g i stället för 1,0) på säkring framåt men detta är normalt inget problem för någon av metoderna eftersom godset normalt förstängs t.ex. genom att ställas mot lastutrymmets främre vägg.

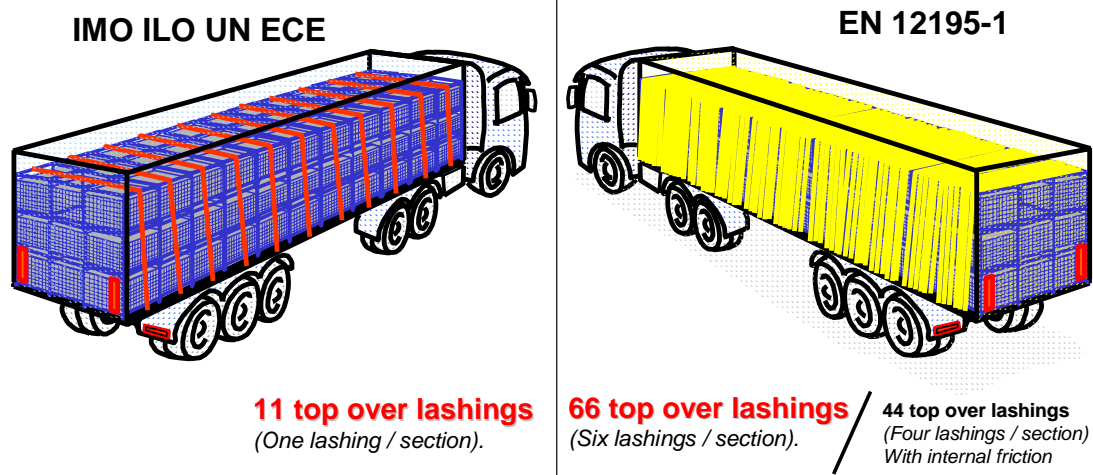
Skillnaderna i krav på lastsäkring av gods mellan IMO och EN 12195-1 framgår av tabell 2 och figur 4.

IMO	EN12195-1
Acceleration 1,0 g framåt	Acceleration 0,8 g framåt
Statisk friktion	Dynamisk friktion (ca 0,7 av statisk friktion)
400 kg förspänning av band båda sidor	400 kg ena sidan och 200 kg andra sidan
Tippningsbenäget gods acceleration 0,5 g i sidled	Tippningsbenäget gods 0,5+0,2 g i sidled
Intern friktion mellan kollin som surras får tillgodoräknas	Intern friktion mellan kollin beaktas ej

Tabell 2: Jämförelse av lastsäkringskrav enligt IMO och EN 12195-1

Cargo securing example 2

Required number of top over lashings to prevent sideways tipping



Reasons for the difference:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Vertical force = S_{TF} both sides • Side acceleration = 0,5g • Internal friction considered | <ul style="list-style-type: none"> • Vertical force = S_{TF} (left), $0,5 \times S_{TF}$ (right) • Side acceleration = 0,7g • No instructions on internal friction₂ |
|---|---|

Figur 4: Jämförelse mellan IMO och EN12195-1 (källa Mariterm)

Skillnaderna mellan metoderna uppstår för kraven i sidled och bakåt. Dynamisk friktion i stället för statisk innebär 30 procent mer spännband. Halva förspänningskraften på motstående sida innebär ökad risk för tippning. Krav på 0,7 g i sidled för tippningsbenäget gods medför fler spännband. Om intern friktion mellan kollin inte får tillgodoräknas krävs fler spännband. Allt samverkar och säkringskraven adderas på ett orimligt sätt i EN 12195-1. Det är därför av stor vikt att revisionen av EN12195-1 blir lyckosam så att IMO:s nivå kan accepteras av alla, inklusive Tyskland.

8.2 TYAs lastsäkringskurser

Behovet av kurser i lastsäkring är stort eftersom reglerna är svåra att tolka för fordonsförare och den personal som lastar fordon. Om ansvarsbestämmelserna för korrekt lastsäkring kan omfördelas till den som har kontrollen i fraktkedja så omfördelas också behovet av kurser i lastsäkring. Med ändrade ansvarsregler kan därför en kraftig ökning av deltagare i lastsäkringskurser förväntas. Alternativet till utbildning kan vara att i stället köpa lastsäkringstjänsten av den som vet hur det skall gå till.

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, TYA, har genomfört många utbildningar inom lastsäkring. Omfattningen på kurser under perioden 2002-2006 framgår nedan

- Lastsäkringskurs (1 dag) 1276 personer
- Lastsäkringsmetodik (2 dagar) 213 personer för instruktörer på företagen inom APL/APU systemet
- Lastsäkring stuveri (2 dagar) 116 personer

9 Vägning

9.1 Fordonsvågar

Det finns olika tekniska lösningar för att väga fordon. Vilket system som är mest lämpligt beror bland annat på vilken typ av fjädringssystem som fordonet har och vilken noggrannhet som önskas vid vägning. Teknisk utrustning för vägning kan förhållandevis enkelt lösas på fordon med luft/luft och blad/luft fjädring genom mätning av bälghöjningen med manometrar i fjädringssystemet. Fordonsvåg av annan typ t.ex. med trådtöjningsgivare kan användas på blad/blad.



Bild 5 (Parator): Manometrar för bälghöjning per axelgrupp på flissläpvagn med lampa som lyser vid maxlast. Från tjänstevikt till max bruttovikt varierar manometertrycket mellan ca 0,5 till 4,5 bar.

Vägning av gods och fordon kan användas för olika ändamål där kraven på noggrannhet också varierar beroende på vilket godsslag som avses

- Ersättning för frakten
- Ersättning för materialet/godset som levereras t.ex. antal ton/m³ grus
- Vägning av fordon bruttovikter för efterlevnad av bestämmelser
- Vägning av axel/boggi laster för efterlevnad av bestämmelser
- Vägning som debiteringsgrund för användning av infrastruktur

I vissa fall finns det vågar i tilläggsutrustningar, exempelvis timmerkranar, där det går att övervaka lastögonblicket. Vanligast är dock att det inte finns möjlighet att väga i det kritiska lastögonblicket där överlast oftast uppstår. Det saknas då i regel både fasta och mobila vågar. Möjligheten att väga laster vid lastögonblicket skulle innebära minskade risker för överlast.

Omfattande teknisk utvecklingen pågår för godstrafik på väg med olika datorstöd för föraren i form av hastighetsanpassning, direktuppkoppling mot verkstäder, digital färdskrivare, fleet management m.m. En naturlig utveckling är att även originalmonterade fordonsvågar integreras med fordonens utrustning.

Det är en självklarhet att kunna se hastigheten som fordonet framförs med, lika naturligt är det att på en modern lastbil kunna avläsa aktuell vikt på fordonet oavsett vilken fjädringstyp som det är utrustat med. En lastbils yttersta syfte är ju i regel att bära last och därför är det självklart med utrustning som kan vara till hjälp för att undvika överlast.

Med originalmonterade fordonsvågar ökar möjligheten att lasta rätt vilket kan vara extra värdefullt för nya förare. För vissa sorter av tippgods i form av grus, flis och bark etc. kan det vara mycket svårt att uppskatta vikten. Originalmonterade fordonsvågar ökar även möjligheterna att få bort slarviga beteenden.

Det tekniska behovet är att föraren eller den som lastar kan se axeltrycket och bruttovikter på både lastbil och släp. Utrustningen är tänkt att fungera som hjälpmedel och kravet att på sikt nå en mätnoggrannhet som är tillräcklig för att uppgifterna skall kunna användas som underlag för fakturering av transporttjänsterna.

Varje axel ska kunna vägas. Vikt per axel, axelgrupp och bruttovikt ska kunna presenteras för föraren tillsammans med tillåtna värden. Viktdata ska kunna lagras tillsammans med tid och identifikation. Viktdata ska t.ex. kunna förmedlas mellan:

- Släp och dragfordon.
- Fordon och förare.
- Fordon och annan infomottagare t.ex. åkeri, uppdragsgivare, lastmaskin, infrastrukturhållare m.m.

9.2 Stationära vågar

Krönta stationära vågar för vägning av fordon är bra verktyg för vägning med stor noggrannhet. Problemet är snarare att fordon sällan står på en sådan våg vid lastning utan dessa används oftast i efterhand när lastningen är klar inför avfärd eller när godset kommer fram t.ex. till en skogsindustri. Detta innebär att den stationära vågen nästan alltid kommer in för sent i sammanhanget för att effektivt påverka utfallet av lastningen. Vid måttliga överlastar finns det heller inte alltid en acceptans för att lasta av en del av godset. När en grävmaskin har lastat en anläggningsbil med ett ton för mycket är det inte alltid så enkelt att vara lastbilsförare och köra tillbaka och be maskinföraren ta bort ett ton efter vägning på stationär våg.

Förslag:

Upplåt stationära vågar med självbetjäning så att förare själv kan väga tunga fordon axelvis och med summerade bruttovikter. Vägningssprotokoll bör kunna skrivas ut så att föraren kan ta dokumentation med sig under färd.

9.3 Vägning med fordonet i rörelse

Vägverket genomför mätningar av bruttovikter och axeltryck på fordon i rörelse när de passerar broar som utrustats med instrument för ändamålet. Erfarenheterna visar att överlast tydligt kan identifieras på detta sätt. Enligt Vägverket konstateras att överlast är vanligt förekommande. En vanlig fordonskombination med överlast är en tvåaxlig dragbil med treaxlig påhängsvagn, där dragbilens drivaxel har överlast.

9.4 Vågutrustning ger nya möjligheter

Rätt lastade fordon är en viktig del i arbetet med trafiksäkra och effektiva transporter med låg miljöpåverkan. Med rätt vågutrustning i fordonen ökar möjligheterna till effektivisering och uppföljning av transporter t.ex. inom följande områden.

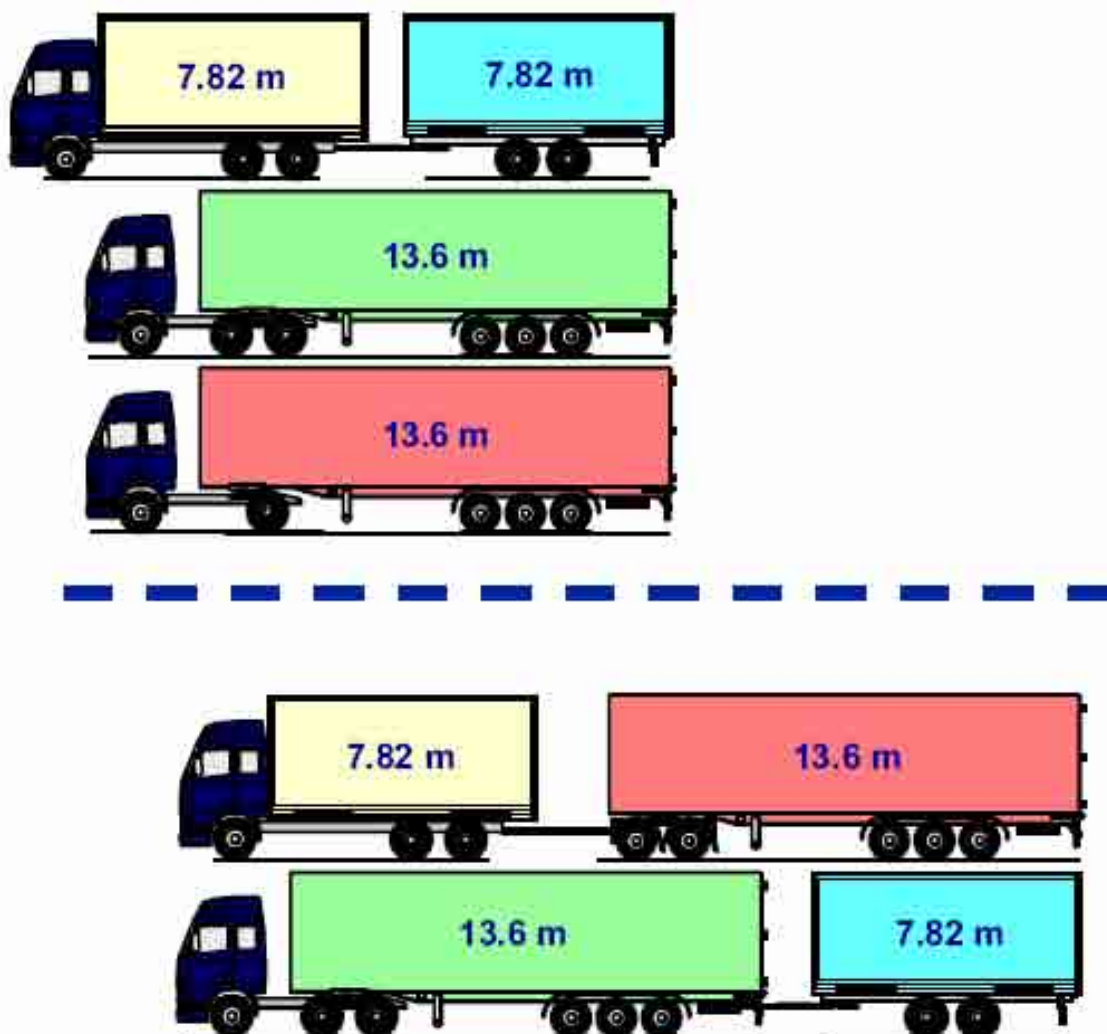
- Tillträde till områden. Information om att fordonet har våg och aktuella vikter kan lämnas i fart vid inpassage. Kan till exempel användas vid gränspassage, trafikkontrollplatser och vid tillträde till anläggningar eller zoner. CVIS-projektet (Cooperative Vehicle Infrastructure Systems) kan vara en möjlig kontakt.
- Säkerhetsrelaterade tillämpningar som utnyttjar axeltryck och lastfördelning tillsammans med däcktryck.
- Stöd vid överlämning av enhetslast typ container. Mottagande förare ges en möjlighet att kontrollera att tillåtna vikter inte överskrids
- Stöd till åkeri och transportledning.
 - Kan ajourhålla uppgift om aktuell vikt.
 - Last och lastfördelning kan vid analys samköras med körd vägsträcka, och bränsleförbrukning.
- Speditör. Kan få information om vikter som skickats iväg ihop med information om last.
- Utcheckning från lastningsställen. Kontroll av att passerande fordon är lagenligt lastade eller har dispens.

Kopplas fordonsvågen till ett informationssystem kan lastvikter avläsas av andra, och möjligheten för alla inblandade i en logistikkedja att fjärrövervaka aktuell vikt ger nya möjligheter i ansvarsfrågan, ruttplanering, rederiers fordonslastning etc. Nya krav på trådlös identifikation och redovisning av aktuell fordonsstatus på lastbilar vid exempelvis inträdet i tunnlar gör det möjligt att lägga till funktioner som även redovisar aktuell vikt på fordonet. Tekniken finns.

10 Vägsitage

De lastbilar för godstransporter s.k. modulfordon på 7,82 m + 13,6 m som Sverige och Finland använder sliter vägarna 30 procent mindre per ton transporterat gods än de kortare fordon som till övervägande del används inom EU i övrigt. Den stora skillnaden i vägsitage gäller för fullastade fordon som fullt utnyttjar men inte överskrider tillåtna axeltryck och bruttovikter. Men allt gods är inte tungt. Potentialen i minskat vägsitage beror på typ av gods, fordon, hur fordon lastas, typ av väg m.m.

För stora godsvolymer och för tungt gods är det bättre för vägarna där så är möjligt att större och tyngre modulfordon används jämfört med de kortare och lättare fordon som idag främst används i internationell trafik i EU. På sämre vägar ökar fördelen med de längre modulfordonens lägre axeltryck.



Figur 5: Europas modulsystem med lastbärare 7,82 m och 13,6 m där tre korta fordon kopplas om till två längre fordon i bl.a. Sverige och Finland vilket ger betydligt lägre vägsitage per ton transporterat gods (figur Volvo Lastvagnar).

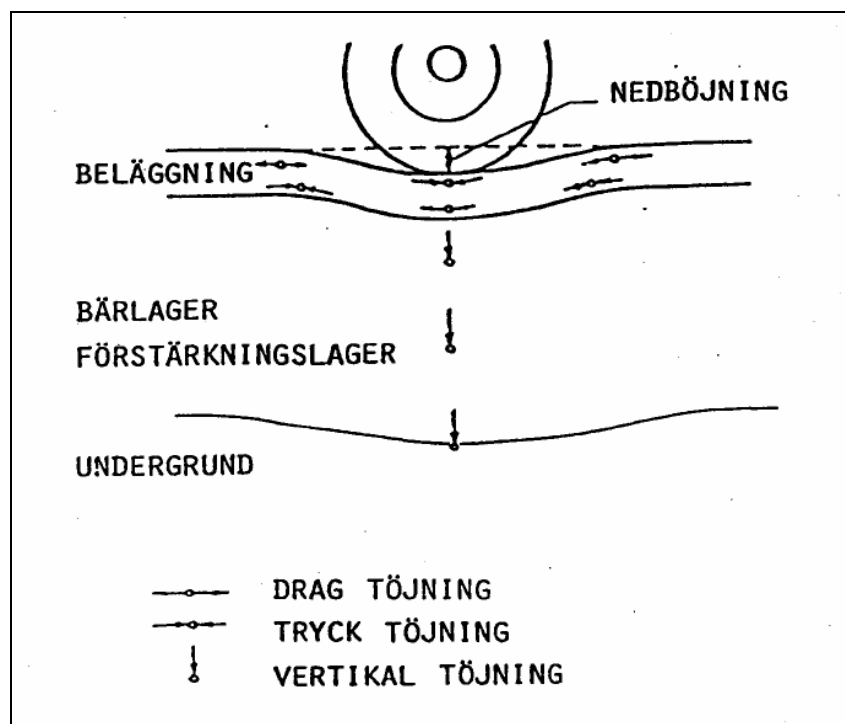
För internationella transporter av gods med lastbil i EU får fordonskombinationerna väga 40 ton och max tillåten fordonslängd är 18,75 m. Ett vanligt fordon (figur 5) för internationell trafik är tvåaxlig dragbil med treaxlig 13,6 m påhängsvagn, vilket blir en totallängd på 16,5 m, enligt fordon B i tabell nedan. Ett annat vanligt fordon är treaxlig lastbil med 7,82 m flak och en tvåaxlig kärra med samma flaklängd, där totala länden blir 18,75 m. Europas modulsystem (96/53/EG) möjliggör transporter med längre fordon i bl.a. Sverige och Finland. De längre fordonen uppnås genom att sätta samman de europeiska fordonen på ett effektivare sätt samtidigt som flera fördelar kan uppnås.

Nedan fokuseras på beräkningar av vägslitage från tre olika 40 tons fordon, ett 44 tons fordon och tre olika 60 tons fordon enligt följande:

- A. 40 tons kombination lastar 25 ton, 3-axlig 7,82 m lastbil med 2-axlig kärra 7,82 m
- B. 40 tons kombination lastar 27 ton, 2-axlig dragbil med treaxlig 13,6 m påhängsvagn (PHV)
- C. 40 tons kombination lastar 27 ton, 3-axlig dragbil med 2-axlig PHV 13,6 m
- D. 44 tons kombination lastar 30 ton, 3-axlig dragbil med 3-axlig PHV 40 fot ISO-container
- E. 60 tons kombination lastar 40 ton, 3-axlig lastbil 7,82 m med 2-axlig dolly och 3-axlig PHV 13,6 m
- F. 60 tons B-train kombination lastar 40 ton, 3-axlig dragbil + 7,82 m 2-axlig PHV + 13,6 m 3-axlig PHV
- G. 60 tons kombination lastar 40 ton, 3-axlig dragbil + 13,6 m 3-axlig PHV + 7,82 m 2-axlig kärra

Fördelar med längre och tyngre modulfordon enligt E, F och G nedan är bl.a. följande:

- Vägslitage minskar per ton transporterat gods
- Färre fordon och färre förare behövs för att transportera en given godsmängd
- Energiåtgången och CO₂ minskar kraftigt för att förflytta en given godsmängd
- Trängseln på vägarna minskar genom färre fordon
- Fordonen kan kopplas isär eller kopplas om till korta fordon där så behövs t.ex. på mindre vägar eller för distribution i tätort.



Figur 6: Töjningar på vägen förorsakade av hjullasten (TFK 1989:5)

Flera länder i Europa, utöver Sverige och Finland, har insett fördelarna med modulfordon. Modulfordon används i provtrafik i Holland. Flera andra länder, däribland Norge och Danmark, har utrett och övervägt men ännu inte beslutat att generellt införa gods-transporter med sådana fordon.

Erfarenheterna från användning av modulfordon i Sverige och Finland är mycket goda. Erfarenheter och fördelar för modulfordon finns mycket väl dokumenterat²³ i många olika rapporter på senare tid.

Vägslitage beror på, men är inte begränsat till, följande orsaker:

- Trafiklast
- Ytslitage från dubbar
- Tyngre axeltryck böjer beläggningen och förorsakar trycktöjningar i beläggningens ovansida och dragtöjningar i beläggningens undersida
- Belastning på broar samt på djupet i vägens olika lager (figur 6) t.ex. bärlager, förstärkningslager och undergrund, vilket förorsakas av tyngre fordon och höga axeltryck.
- Temperaturvariationer och väderelement som vatten, snö och is som ger tjälskador som bryter ner vägar och broar 24 timmar per dygn också när de inte trafikeras.
- Vaghållningsskador t.ex. salt som ger korrosion och fuktinträngning i väggropp och broar samt dessutom risk för frysskador som följer av detta.

3.1.6 Tunga trafikens andel av vägnedbrytning

En vägs nedbrytning orsakas av flera faktorer,

- o Trafiklast
- o Dubbslitage
- o Miljö - Klimat

I den högsta trafikklassen är orsaken vanligen spårslitage - en dubb-effekt - under det att en lågtrafikerad väg sällan eller aldrig nöts ut av dubbar, där är anledningen oftast dålig bärighet och miljöpåverkan.

Trafiklastens nedbrytningsandel:

0 - 500	55	+10 %
500 - 1500	60	+10 %
1500 - 4000	60	+ 5 %
4000 - 7000	60	+ 5 %
7000 - 12000	55	+ 5 %
> 12000	45	+ 5 %

Textruta 2: Mellan 45 och 60 procent av vägars nerbrytning anses bero på trafik medan resten beror på dubbslitage, miljö och klimat enligt Vägverkets rapport 1990:36. (vv 1990:36) Konsekvenser av Förändrade Axellaster och Boggilaster på det Svenska Vägnätet

²³ TFK rapport 2007:2E European Modular System for road freight transport - experiences and possibilities. Ingemar Åkerman, Rikard Jonsson.

Effektiv godsdistribution innebär ett högt utnyttjande av fordonens lastkapacitet som ofta uttrycks i

- Ton = antalet ton gods som kan lastas på ett fordon
- m³ = antalet kubikmeter gods som kan lastas på ett fordon
- Flakmeter = hur många längdmeter av fordonets flakyta som nyttjas för godset

En mycket stor andel av gods som transporteras är lätt och skrymmande t.ex. konsumentvaror typ datorer, möbler, radio, livsmedel, fortskaffningsmedel m.m. För sådant gods behövs fordon med stor volym. Vägslitage från sådana fordon är litet.

Vissa typer av odelbart gods tar i anspråk längre flakyta vid transport t.ex. takstolar, balkar, rör, flaggstänger m.m. Åkeriföretagen baserar ofta sin fakturering på antalet flakmeter som tas i anspråk eftersom godset ofta är lätt. Vägslitage från sådana fordon är litet.

Exempel på tungt gods är timmer, massa och pappersprodukter samt schaktmassor vid anläggningsarbeten. Dessa fordon behöver stor kapacitet i antal ton gods som kan flyttas.

Vägslitage uppstår främst om tungt gods lastas på fordon som har få axlar. I Sverige och Finland har fordonen många axlar i förhållande till lastförmågan vilket minskar på vägslitage.

3.1.1 Samband mellan last och nedbrytning

4-potensregeln är ett resultat av de s k AASHO-försöken från början av 60-talet i USA, då man med den tidens fordon, däck, ringtryck och fjäderingssystem jämförde nedbrytning av olika vägöverbyggnadstyper. Då man sedan dess inte hittat någon bättre generell modell och fortfarande använder den globalt i olika sammanhang, har vi ansett den användbar även i detta mer översiktliga sammanhang. Den utvecklades med lättare fordon, lägre ringtryck och andra däck än dagens och förhoppningen är att den forskning som nu pågår ger synpunkter på dess riktighet.

4-potensregeln definieras som förhållandet mellan en axellast A_1 och en 10 tons axel upphöjt till 4.

$$N_{10} = \left(\frac{A_1}{10}\right)^4$$

Textruta 3: 4-potensregeln för samband mellan axellast och vägnedbrytning (N_{10}) enligt vv 1990:36

Som tumregel för vägslitage (textruta 3) beräknas antalet ekvivalenta 10-tonns axlar (N_{10}). Om axeltrycket ökar i förhållande till 10 ton så ökar slitage med exponenten 4 vilket grovt räknat innebär att en 13 tons axel sliter lika mycket på vägen som tre 10-tonns axlar. Axeltryck under tio ton minskar slitage med exponent 4. Låg axellast minskar vägslitage.

Diagram fyra visar belastningsekvivalenter som mätts i vägkroppen (TFK 1989:5) från olika typer av däck och axeltryck på 80 mm beläggningstjocklek. Tunn beläggning är känsligare för höga axeltryck. Diagram fem visar motsvarande för 150 mm beläggningstjocklek. Axeltrycket 10 ton och däck 12R22,5 i dubbelmontage har referensvärde 1 i båda tabellerna. Utredningen påvisade dessutom att det är god samhällsekonomi att bygga bra vägar med tjocka beläggningar så att bästa däckval ur fordons- och transportsynpunkt kan tillåtas.

På det enskilda vägobjektet stämmer inte alltid exponenten 4,0. På en välbyggd väg med bra material och tjocka bundna lager kan exponenten vara så låg som 2,5 under det att en väg med tunn beläggning och dåligt material kan motivera 6,5 och mer. I föreliggande fall har exponenterna 4, 6 och 8 använts beroende av trafikklass, med motiven att det lågtrafikerade vägnätet är sämre till sin konstruktion än det högtrafikerade.

Trafikklass (ÅDT)	Exponent
0 - 500	4, 6, 8
500 - 1500	4, 6, 8
1500 - 4000	4, 6
4000 - 7000	4, 6
7000 - 12000	4
> 12000	4

Textruta 4: Vid beräkning av vägnedbrytning (N_{10}) kan exponenten variera men 4 är ett vanlig värde (vv 1990:36)

Den ökade vägpåkänningen från enkelmonterade däck uppvägs med god marginal av:

- lägre taravikt,
- ökad lastförmåga,
- minskat rullmotstånd,
- lägre bränsleförbrukning,
- lägre däckkostnader.

I figurerna nedan återges belastningsekvivalenter för fem olika däckdimensioner och olika axeltryck. För respektive däckdimension finns tre räta linjer varav den mittersta som är grövre avser rekommenderat lufttryck i däcket och den övre 20 procent över rekommenderat däcktryck och den nedre 20 procent lägre lufttryck. Lufttrycket i däcket har större betydelse för belastningen på tunna beläggningar.

Vilken exponent som väljs beror bl.a. på vägtyp.

Exponent

4	för approximativ beräkning av alla vägtyper
2,5	beräkning av vägnedbrytning på bra vägar
>6,5	beräkning av vägnedbrytning på vägar med lägre standard

Beräkning av vägnedbrytning N_{10} (tabell 3 och figur 5) med exponent 4 kan approximativt sammanfattas enligt följande:

- Fordon A, en 40 tons lastbil med kärria har vägslitaget 0,1 tiotonsekvivalenter per ton gods som transporteras
- Fordon B och C dragbil med påhängsvagn är också 40 tons ekipage och har vägslitaget 0,09 vilket är tio procent lägre än fordon A.
- Fordon D, en 44 tons dragbil med påhängsvagn för transport av ISO container har vägslitaget 0,07 vilket är 30 procent lägre än fordon A
- Fordon A och B dominerar internationell godstrafik medan fordonen E, F och G är modulfordon som har 30 procent lägre vägslitage per ton transporterat gods jämfört med A.

- För stora godsvolymer och för tungt gods är det bättre för vägarna där så är möjligt att större och tyngre modulfordon används jämfört med de kortare och lättare fordon som idag främst används i internationell trafik i EU.
- På sämre vägar ökar fördelen med modulfordonens, E, F och G, lägre axeltryck.

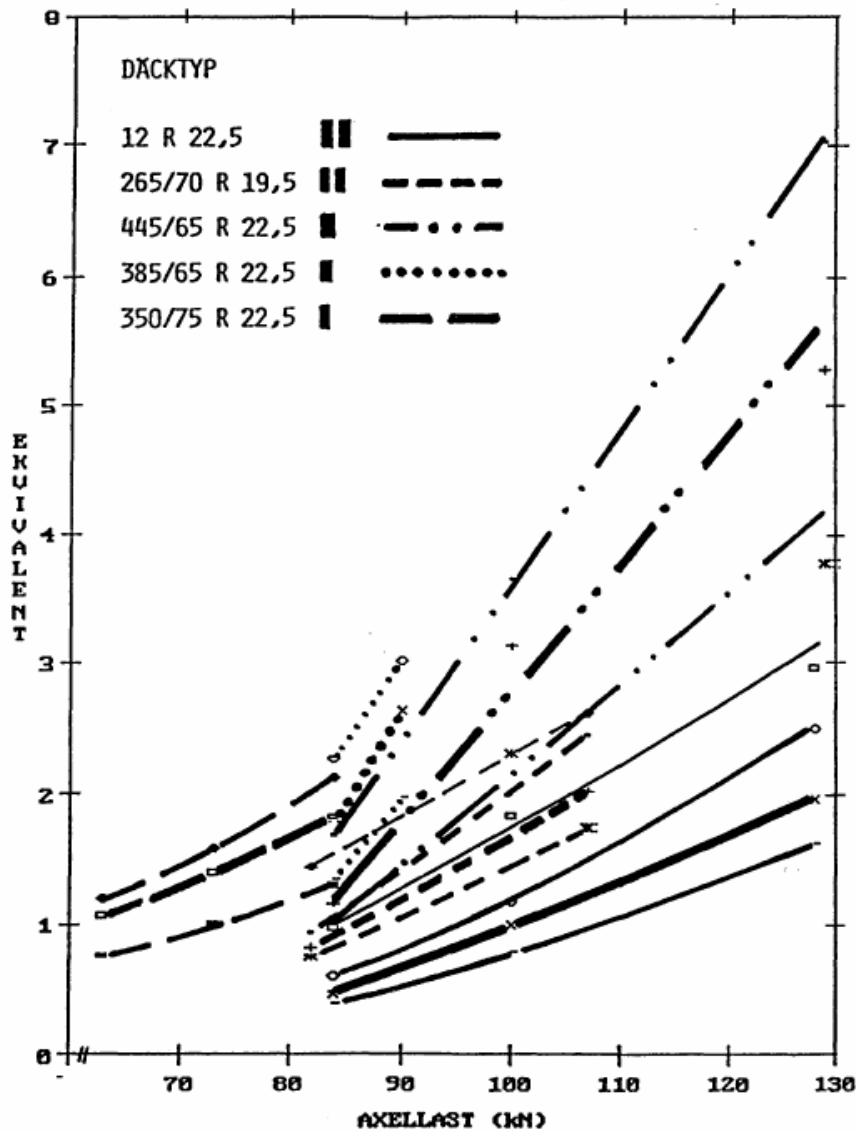


Diagram 4: Belastningsekvivalenter som funktion av axellast vid beläggningstjocklek 80 mm (TFK 1989:5)

Vid beräkning av vägnedbrytning per ton transporterat gods för fordon enligt tabell 3 och figur 5 men med potensen 2,5 för bra vägar och 6,5 för vägar med lägre standard så ändras den relativa skillnaden mellan fordonen enligt diagram 6.

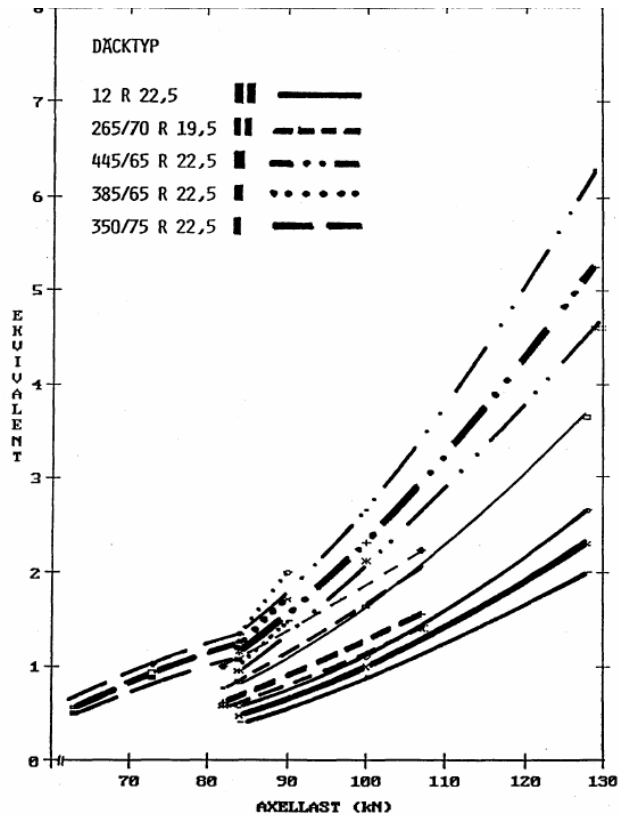


Diagram 5: Belastningsekvivalenter som funktion av axellast vid beläggningstjocklek 150 mm (TFK 1989:5)

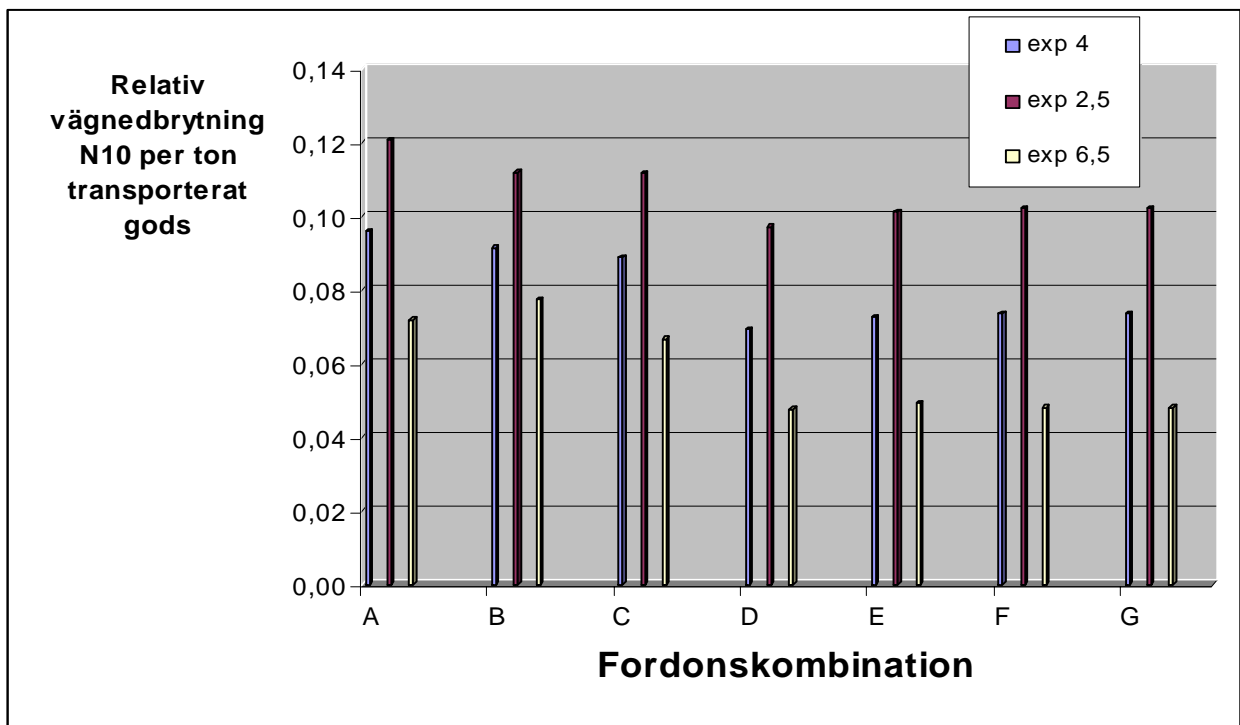


Diagram 6: Relativ vägnedbrytning N_{10} per ton transporterat gods på olika fordonskombinationer (figur 5) med fullt utnyttjad laglig last.

Medelaxellast och vägbelastning N10 per ton transporterat gods på olika fordonskombinationer											
	Fram- Axel	axel 2	3	4	5	6	7	8	Summa N10 vägbelastning	Summa ton	N10/ton
A. 40 tons kombination lastar 25 ton, 3-axlig 7,82 m lastbil med 2-axlig kärra 7,82 m											
Totalvikt	7,50	11,50	7,50	10,00	10,00					46,50	
EU 40 ton	6,45	9,89	6,45	8,60	8,60					40,00	
N10 ekv.	0,17	0,96	0,17	0,55	0,55				2,40	25,00	0,10
Medelaxellast										8,00	
B. 40 tons kombination lastar 27 ton, 2-axlig dragbil med treaxlig 13,6 m påhängsvagn (PHV)											
Totalvikt	7,50	11,50	8,00	8,00	8,00					43,00	
EU 40 ton	6,98	10,70	7,44	7,44	7,44					40,00	
N10 ekv.	0,24	1,31	0,31	0,31	0,31				2,47	27,00	0,09
Medelaxellast										8,00	
C. 40 tons kombination lastar 27 ton, 3-axlig dragbil med 2-axlig PHV 13,6 m											
Totalvikt	7,50	11,50	7,50	10,00	10,00					46,50	
EU 40 ton	6,45	9,89	6,45	8,60	8,60					40,00	
N10 ekv.	0,17	0,96	0,17	0,55	0,55				2,40	27,00	0,09
Medelaxellast										8,00	
D. 44 tons kombination lastar 30 ton, 3-axlig dragbil med 3-axlig PHV 40 fot ISO-container											
Totalvikt	7,50	11,50	7,50	8,00	8,00	8,00				50,50	
EU 44 ton	6,53	10,02	6,53	6,97	6,97	6,97				44,00	
N10 ekv.	0,18	1,01	0,18	0,24	0,24	0,24			2,08	30,00	0,07
Medelaxellast										7,33	
E. 60 tons kombination lastar 40 ton, 3-axlig lastbil 7,82 m med 2-axlig dolly och 3-axlig PHV 13,6 m											
Totalvikt	8,00	11,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00		67,00	
Modul ton	7,16	10,30	6,72	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16		60,00	
N10 ekv.	0,26	1,12	0,20	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	2,91	40,00	0,07
Medelaxellast										7,50	
F. 60 tons B-train kombination lastar 40 ton, 3-axlig dragbil + 7,82 m 2-axlig PHV + 13,6 m 3-axlig PHV											
Totalvikt	7,50	11,50	7,50	10,00	10,00	8,00	8,00	8,00		70,50	
Modul ton	6,38	9,79	6,38	8,51	8,51	6,81	6,81	6,81		60,00	
N10 ekv.	0,17	0,92	0,17	0,52	0,52	0,21	0,21	0,21	2,94	40,00	0,07
Medelaxellast										7,50	
G. 60 tons kombination lastar 40 ton, 3-axlig dragbil + 13,6 m 3-axlig PHV + 7,82 m 2-axlig kärra											
Totalvikt	7,50	11,50	7,50	8,00	8,00	8,00	10,00	10,00		70,50	
Modul ton	6,38	9,79	6,38	6,81	6,81	6,81	8,51	8,51		60,00	
N10 ekv.	0,17	0,92	0,17	0,21	0,21	0,21	0,52	0,52	2,94	40,00	0,07
Medelaxellast										7,50	

Tabell 3: Medelaxellast och vägbelastning N10 per ton transporterat gods på olika fordonskombinationer

10.1 Referensliteratur

1. Bättre Miljö med Färre Lastbilar, Kenneth Ramberg, Svenskt Näringsliv
2. INTERAKTION MELLAN FORDON/MILJÖ OCH VÄG
Sammanfattning av kunskapsområde samt diskussion av forskningsbehov, Ulf Isacsson
AVD FÖR VÄGTEKNIK, RESEARCH REPORT,
KUNGL TEKNISKA HÖGSKOLAN TRITA-VT AR 04:02
100 44 STOCKHOLM ISSN 1650-867X
3. TFK rapport 1989:5 Optimalt Däckval för Tunga Fordon, Fältmätningar av Vägpkänning, Transportekonomi och Väggkostnader av L Djärf, M Huhtala, M Johansson, E Samuelsson.
4. TFK rapport Extra 2002:6E, Improved Performance of European Long Haulage Transport, Haide Backman, Rolf Nordström
5. Vägverket rapport 1990:36, Konsekvenser av Förändrade Axellaster och Boggilaster på det Svenska Vägnätet
6. TFK rapport 2007:2E European Modular System for road freight transport - experiences and possibilities. Ingemar Åkerman, Rikard Jonsson

11 Skatt och avgift baserat på slitage eller kapacitetsutnyttjande

Fordonsskatten på tunga fordon är i vissa lägen ogynnsamt utformad för val av fordon med lägre vägslitage. Den treaxliga dragbilen betalar högre skatt än den tvåaxliga dragbilen. Den treaxliga kan samtidigt reducera vägslitage per ton transporterat gods jämfört med den tvåaxliga. För internationella vägtransporter begränsas bruttovikten till 40 ton inom fordonslängden 18,75 m. I Sverige och Finland används längre och tyngre fordon s.k. modulekipage som är 25,25 m långa och väger upp till 60 ton. Modulfordonen har lägre medelaxeltryck och vägbelastningen från dessa fordon blir därför mindre per ton transporterat gods. Användning av modulfordon innebär att det är lättare att lasta fordonet lagligt när det gäller tillåtna axeltryck. Vid dellossning av gods ändras axellastfördelningen hos fordon men med låga medelaxeltryck finns en inbyggd överkapacitet i fordonet.

Långa fordon och höga bruttovikter innebär möjlighet till mindre mängd bränsle och CO₂ per godsenshet.

Långa fordon och höga bruttovikter innebär att samma transportkapacitet kan erbjudas med färre fordon. Trängseln på vägarna beror mer på antal fordon och hastighet än längden på varje enskilt fordon. Stillastående ryms 4-5 personbilers längd inom ett modulfordons längd. Men i normal körhastighet behöver en personbil ungefär lika mycket väglängd som ett modulekipage.

Slutsatser:

Samhället bör skapa incitament som innebär

- *användning av effektiva fordon som är lätta att lasta rätt med låga medelaxeltryck genom att inte ta ut högre skatter och avgifter för dessa i förhållande till de mindre effektiva internationella vägtransportfordonen.*
- *användning av fordon med låg miljöpåverkan per transporterad godsmängd*
- *minskad trängsel på vägarna*

Vad som är, ytligt sett, bäst för infrastrukturägaren, att minimera underhållskostnaderna, behöver inte nödvändigtvis vara det bästa eller enda sättet att sätta pris på utnyttjandet av infrastrukturen.

Den allra enklaste ingrediensen i vägavgiften, infrastrukturen, kan relativt enkelt kritiseras som nedan. Hur är det då t.ex. med bullerdelen, hur översätter man "dBA-sekunder" till kronor per kilometer?

Ett idealt system skall, för att önskade styreffekter skall erhållas, ha en tariff som differentierar med avseende på:

- *tidpunkt*
- *geografisk plats*
- *fordonsdimensioner*
- *fordonets utnyttjandegrad*
- *emissionsnivåer*
- *bullernivåer*
- *olycksfallsbenägenhet*
- *trafikträngsel*
- *eventuellt också koldioxidgenerering*

Det lär inte bli någon enkel lagtext. Ytterligare en faktor. Vem skall betala för väderelementens nedbrytning av infrastrukturen?

Bakgrunden till slutsatserna utvecklas mer nedan

11.1 Slitage-modellen

Den förhärskande modellen kan uttryckas som:

Kostnad för vägslitage = (faktor) ggr (nominella axellaster) ⁴ ggr (körsträcka)

Modellen återspeglar infrastruktur-ägarens syn, "asset management", i värsta fall räknas vägslitage som en extern kostnad som skall internaliseras eller, tillspetsat, "the best road is an unused road". Denna syn exemplifieras av att Eurovignette-direktivet använder ordet "damage", skada, och därmed implicerar en sorts avsiktlig skadegörelse.

Modellen har nackdelar:

1. Tariffen sätts utifrån fordonets nominella/tillåtna axeltryck och inte utifrån de faktiska. Det innebär att t.ex. timmertransporter, som med god precision kör halva sträckan olastat, får betala som om de var fullt lastade hela sträckan. Ej heller beaktas transporter som har fullt kapacitetsutnyttjande avseende volym men inte avseende axellast och bruttovikt. För stora lastbilar är brytpunkten vid godsdensiteter på cirka 250 kilo per kubikmeter. Statistiken är bristfällig men mycket tyder på att högvärdigt gods med låg densitet utgör en stor och växande andel av vägtransporterna i Västeuropa. För Sverige kan det vara annorlunda, men ingen vet, eftersom ingen har siffror på verkstadsindustrins och Teknikföretagens transporter: möbler från Kinnarps, vanliga flyttlass, lastbilshytter från Scania i Oskarshamn, har alla låg densitet.
2. Sambandet mellan axellast, slitage och kostnad är inte entydigt. Ofta används den s.k. fjärdepotensformeln som ovan, slitaget är proportionellt mot (statisk) axellast upphöjt till fyra. Detta är inte en fysikalisk lag, utan är slutsatser från tester i USA på 60-talet. Sommartida spårbildningar från tunga fordon, asfalten flyter ut åt sidan, torde närmast bero på axeltrycket i första potens. Mekanismerna för slitage är olika för asfaltbelagd väg och betongbelagd. Vägens underliggande uppbyggnad spelar en mycket stor roll.
3. Vägslitageformeln är inte användbar om vägavgifter skulle innefatta lätta fordon och personbilar. Det finns inga som helst vetenskapliga belägg för att fjärdepotensformeln kan extrapoleras till personbilar. T.ex. sker vintertida spårbildningen från personbilars dubbdäck med helt andra mekanismer. Spåren är för övrigt lätta att identifiera på grund av den mindre spårvidden.

11.2 Kapacitetsmodellen

11.2.1 Vägarna är till för att användas

En alternativ modell kan utgå från att vägarna är till för att användas och att priset skall sättas utifrån transportens utnyttjande av vägens kapacitet. Eftersom den primära dimensionen hos såväl vägar som fordon är längd, kan detta kanske uttryckas som:

$$\text{Pris för utnyttjande} = (\text{faktor}) \text{ ggr } (\text{korrigerad fordonslängd}) \text{ ggr } (\text{körtid})$$

(Korrigerad fordonslängd) = (faktisk fordonslängd) plus (nominellt fordonsavstånd) där nominellt fordonsavstånd kan varieras (5, 30, 50, 100 meter) beroende på vägens utformning och trafiksäkerhet.

Körtidsfaktorn ”bestraffar” t.ex. utnyttjandet av Essingeleden i rusningstid.

En kapacitetsmodell kan omfatta samtliga vägfordon och beskriver, inte minst, mycket bättre än vägslitaget, samspelet mellan väghållare och trafikant.

Aktuell fordonslängd är mycket enklare att mäta fordonsexternt än aktuella axeltryck, likaså är det lika enkelt att mäta körtid som körsträcka för ett visst vägavsnitt eller inom ett visst område.

Fordonet eller fordonskombinationens längd beskriver också indirekt, och med hygglig precision, de nominella axeltryck och antalet axlar för lastbilar eftersom regelverket, de s.k. broformlerna, innebär att högre bruttovikt kräver fler axlar som medför längre fordon.

Fordonslängd används idag som parameter för broavgifter; Öresundsbron, Stora Bältbron.

Bilaga 1: Utdrag ur Lag (1972:435) om överlastavgift

Nedan följer vissa utdrag ur lagen om överlastavgift

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller släpvagn, som dras av bil, med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

Har högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck överskridits, avrundas överlasten för varje axel, boggi eller trippelaxel till närmast lägre, hela hundratal kilogram. Vidare dras för varje axel av 1 000 kilogram.

För återstående överlast (avgiftspliktig överlast) tas överlastavgift ut med ett grundbelopp om 2 000 kr samt därutöver med ett belopp beräknat för varje axel, boggi eller trippelaxel på följande sätt.

Del av överlasten	Överlastavgift
100 2 000 kg	400 kr per 100 kg
2 100 4 000 kg	600 kr per 100 kg
4 100 6 000 kg	800 kr per 100 kg
6 100 kg och däröver	1 000 kr per 100 kg

Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om ett fordon eller ett fordonståg, fördelas överlasten lika på fordonets eller fordonstågets axlar. Överlasten för varje axel avrundas därefter till närmast lägre, hela hundratal kilogram och minskas sedan med 500 kilogram.

Avgiftspliktig överlast och överlastavgift beräknas för varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av överlastavgift därvid blir högre.

Har överlastavgift påförts någon för färd med visst fordon och skall sådan avgift påföras för färd som företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färden, utgår avgiften med 50 procent högre belopp än ovan.

Överlastavgift påföras för motordrivet fordon, ägaren, och för släpvagn, ägaren av det fordon som släpvagnen dras av.

Om någon använder annans fordon utan lov, påföras användaren överlastavgiften.

Om den som enligt skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, skall en polisman vid kontrollen av fordonet eller fordonståget besluta om förskott för överlastavgiften. Förskottet skall betalas till polismyndigheten.

Bilaga 2: Utdrag ur **Trafikförordning (1998:1276)**

Uppdaterad: t.o.m. SFS 2007:235

1 kap. Allmänna bestämmelser

5 § Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i [4 kap. 3, 4, 12-14](#) och [18 a §§](#) samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt [10 kap. 1 § andra stycket](#) vilka rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Förordning (1999:721).

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons last

78 § Ett fordon får inte lastas på sådant sätt att

1. förarens sikt eller möjligheter till manövrering hindras, eller
2. föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare skymms. Förordning (2001:667).

80 § Last får inte medföras på eller i ett fordon på sådant sätt att den kan

1. utgöra fara för person,
2. orsaka skador på egendom,
3. släpa efter eller falla av fordonet,
4. orsaka störande dammbildning eller liknande,
5. försvåra körningen av fordonet, eller
6. framkalla onödigt buller.

Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt.

Fordons last vid färd på väg

81 § Vid färd på väg får inte kedjor, rep, presenningar eller andra anordningar som tjänar till att hålla fast eller skydda lasten hänga lösa utanför ett fordon eller släpa på marken.

82 § Vid färd på väg skall lastens yttersta del vara tydligt utmärkt när lasten skjuter ut framför ett fordon eller mer än en meter bakom ett fordon. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet. Last som skjuter ut mindre än en meter framför fordonet behöver dock inte märkas ut om den utskjutande delen tydligt framgår för andra trafikanter.

Under mörker, i skymning och gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall lasten märkas ut

1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och
2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer.

Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.

83 § Last som i sidled skjuter ut utanför fordonet och är mer än 260 centimeter bred eller skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet skall vid färd på väg vara tydligt utmärkt. Sådan utmärkning behövs dock inte om de utskjutande delarna ändå tydligt framgår för andra trafikanter. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet.

Under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall sådan last som avses i [första stycket](#) alltid märkas ut

1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och
2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer.

Lyktorna och reflexanordningarna skall i sidled sitta mindre än 40 centimeter innanför lastens yttersta kant. Om lasten är mer än 260 centimeter bred skall dock lyktorna och reflexerna sitta på lastens yttersta kant. Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon

4 § Om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon får tyngre last inte befordras med fordonet.

11 § Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg skall tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av Vägverket eller, om kommunen är vägghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg skall tillhöra bärighetsklass 1 eller 3 meddelas av kommunen. Förordning (1999:240).

12 § På vägar som inte är enskilda får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föras endast om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

	BK1	BK2	BK3
1. Axeltryck			
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton
2. Boggitryck			
a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter	16 ton	16 ton	12 ton
c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter	18 ton	16 ton	12 ton
d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och			

luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna	19 ton	16 ton	12 ton
e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 meter eller större	20 ton	16 ton	12 ton

3. Trippelaxeltryck

a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter	21 ton	20 ton	13 ton
b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter eller större	24 ton	22 ton	13 ton

4. Bruttovikt av fordon och fordonståg

a. Fordon på hjul	Bilaga 1	Bilaga 2	Bilaga 3
b. Fordon på band eller medar	18 ton	18 ton	18 ton

Vägverket får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i [första stycket](#) överskrids. Föreskrifterna skall vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät. Förordning (2006:1573).

13 § På vägar som inte är enskilda får fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

	BK1	BK2	BK3
1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel	5 meter	-	-

Ett fordonståg får dock föras på sådan väg som avses i [första stycket](#) om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt [bilaga 1-3](#) till denna förordning. Vid jämförelse med [bilaga 1](#) skall de värden som anges för släpvagnar gälla, om den tillåtna bruttovikten därigenom blir högre.

Vägverket får meddela föreskrifter om att fordonståg får föras trots att de värden som anges i [första](#) och [andra styckena](#) underskrids. Föreskrifterna skall vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät. Förordning (2006:1573).

14 § Trots bestämmelserna i [12 § 4](#), [13 §](#) och [bilaga 1](#) får fordon och fordonståg som huvudsakligen används i internationell trafik föras på vägar med bärighetsklass 1 om följande längdmått och bruttovikter inte överskrids.

1. 26 ton för treaxligt motorfordon.
2. 38 ton för fyraxligt fordonståg.
3. 40 ton för fem- eller sexaxligt fordonståg.
4. 44 ton för treaxligt motorfordon med två- eller treaxlig påhängsvagn vid transport av 40 fots ISO-container.
5. 16,5 meter för bil med påhängsvagn.
6. 18,75 meter för bil med släpvagn.

15 § Om ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon lastas så att lasten på någondera sidan skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet eller om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 260 centimeter eller för en buss 255 centimeter, får fordonet eller därtill kopplat fordon föras endast på enskild väg.

Följande fordon får dock föras på väg som inte är enskild.

1. Lätt motorcykel vars bredd med last inte överstiger 120 centimeter.
2. Redskap som används i jordbruksarbete, även om bredden överstiger 260 centimeter.
3. Fordon som är lastat med opackat hö eller liknande, även om lasten på någon sida skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet.
4. Traktor med påmonterat redskap eller utrustning även om fordonet är bredare än 260 centimeter, redskap eller utrustning inräknad.
5. Motorredskap vid kortare färd till eller från en arbetsplats eller för liknande ändamål, även om fordonet är bredare än 260 centimeter, redskap eller utrustning inräknad.

Vägverket får föreskriva att fordon eller fordonståg som transporterar odelbar last får föras på vägar som inte är enskilda trots att den bredd som anges i [första stycket](#) överskrids. Lasten får därvid skjuta ut mer än 20 centimeter utanför fordonet. Föreskrifterna skall vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Trots vad som sägs i [första stycket](#) får bussar som har registrerats före den 1 november 2004 och vars utförande därefter inte väsentligen har förändrats, till utgången av år 2020 föras på andra vägar än enskilda om fordonets bredd, lasten inräknad, inte överstiger 260 centimeter. Förordning (2004:718).

16 § Ett fordons bredd mäts över de delar av fordonet som skjuter ut längst. Följande räknas dock inte in i bredden.

1. Däck nära deras kontaktpunkt med marken samt däcksventiler.
2. Slirningsskydd monterade på hjulen.
3. Bakspeglar.
4. Körriktningsvisare, breddmarkeringslyktor, parkeringslyktor, sidomarkeringslyktor och reflexanordningar.
5. Plomberingsanordningar som är nödvändiga från tullsynpunkt.

Vägverket får föreskriva eller för ett särskilt fall medge att viss utrustning inte skall räknas in i fordonsbredden.

17 § Ett annat motordrivet fordon än en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon får inte föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får dock uppgå till 25,25 meter om följande villkor är uppfyllda.

1. Varje ingående fordon är utrustat med sådana låsningsfria bromsar och

kopplingsanordningar som Vägverket föreskriver.

2. Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter.
3. Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.
4. Avståndet mellan kopplingstappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.
5. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.
6. Fordonstågets sammanlagda lastlängd bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, överstiger inte 21,86 meter.
7. Avståndet, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonståget överstiger inte 22,9 meter.
8. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, är högst 2,55 meter.
9. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon är högst 2,60 meter.
10. Varje ingående motordrivet fordon som är i rörelse kan vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,5 meter och en inre radie på 5,3 meter.
11. Fordonståget uppfyller de vändningskrav som Vägverket föreskriver.
Bestämmelserna om längd och avstånd i [första stycket 2-5](#) skall omfatta även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.

Fordon som har registrerats före den 1 november 1997 och vars utförande därefter inte väsentligen har förändrats, skall till utgången av år 2006 inte omfattas av bestämmelserna i första stycket 2-10. Förordning (2004:285).

14 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

Förare av motordrivet fordon

3 § /Träder i kraft I:2007-06-01/ Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

b) [3 kap.](#)

- [2](#), [3](#), [5-11 §](#), [12 § första stycket](#), [13](#), 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,

- 18, 19, 21-25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §, 30-33, 35-40, 43, 45, 50, 51, 57-62, 64, 65, 67-74 eller 76-83 §,

c) [4 kap.](#)

- [1](#), [2](#), [5-8 §](#), [9 § första stycket](#), [10 §](#), 10 a § första stycket, [15](#), 15 a, 17, 17 a, 18 eller 19-24 §,

4 § Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot [4 kap. 3](#), [4](#), 12-14 eller 18 a § eller lokal trafikföreskrift enligt 10 kap.

1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt [1 kap. 5 §](#) och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

För medverkan till gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt [23 kap. brottsbalken](#). Förordning (1999:721).

Fordonsägare m.fl.

11 § Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot [4 kap. 3, 4](#), 12-14 eller 18 a § eller mot lokal trafikföreskrift enligt [10 kap. 1 §](#) som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar en annan förare än ägaren har utsett.

För medverkan till sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt [23 kap. brottsbalken](#). Förordning (1999:721).

15 § En polisman skall hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.

Polisman skall också hindra fortsatt färd om

1. maximilasten för ett fordon överskridits med mer än 20 procent,
2. det tillåtna axel-, boggi-, eller trippelaxeltrycket överskridits med mer än 10 procent, eller
3. bruttovikten för ett fordon eller den sammanlagda bruttovikten för ett fordonståg överskridits med mer än 10 procent, såvida inte särskilda skäl föranleder annat. Detta gäller oavsett om överlasten beror på lasten eller antalet passagerare.

Bilaga 1 till trafikförordningen (1998:1276)

Tabell över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK1

Avstånd i meter mellan fordonets i eller fordonstågets första och sista axel		Högsta tillåtna bruttovikt ton för fordonet eller fordonståget
mindre än	1,0	11,5
1,0 men inte	1,3	16
1,3 men inte	1,8	18
1,8 men inte	2,0	20
2,0 men inte	2,6	21
2,6 men inte	5,0	24
5,0 men inte	5,2	25
5,2 men inte	5,4	26
5,4 men inte	5,6	27
5,6 men inte	5,8	28
5,8 men inte	6,0	29
6,0 men inte	6,2	30
6,2 men inte	6,4	31

6,4 men inte	8,25	32
8,25 men inte	8,5	33
8,5 men inte	8,75	34
8,75 men inte	9,0	35
9,0 men inte	9,25	36
9,25 men inte	9,5	37
9,5 men inte	9,75	38
9,75 men inte	10,0	39
10,0 men inte	10,25	40
10,25 men inte	10,5	41
10,5 men inte	10,75	42
10,75 men inte	11,0	43
11,0 men inte	11,25	44
11,25 men inte	11,5	45
11,5 men inte	11,75	46
11,75 men inte	12,0	47
12,0 men inte	12,5	48
12,5 men inte	13,0	49
13,0 men inte	13,5	50
13,5 men inte	14,0	51
14,0 men inte	14,5	52
14,5 men inte	15,0	53
15,0 men inte	15,5	54
15,5 men inte	16,0	55
16,0 men inte	16,5	56
16,5 men inte	17,0	57
17,0 men inte	17,5	58
17,5 men inte	18,0	59
18,0 och större		60

För en släpvagn eller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn med ett minsta avstånd mellan första och sista axeln av 6,6 meter gäller dock följande

Avstånd i meter mellan släpvagnens första och sista axel eller mellan dollyns första och påhängsvagnens sista axel	Högsta tillåtna bruttovikt i ton för släpvagnen	
6,6 men inte	6,8	33
6,8 men inte	7,0	34
7,0 men inte	7,2	35
7,2 och större		36

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga

- a) när fordonet har två axlar 18 ton
 - b) när fordonet har tre axlar 25 ton
 - c) när fordonet har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 26 ton
 - d) ledbuss med tre axlar 28 ton
 - e) när fordonet har fyra eller fler axlar 31 ton
 - f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton 32 ton
- Förordning (2000:289).

Tabell

Bilaga 2 till trafikförordningen (1998:1276)

över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK2

Avstånd i meter mellan fordonets första eller fordonstågets första och	Högsta tillåtna bruttovikt för fordonet eller
--	---

fordonståget		
sista axel		
mindre än	2,0	16,0
2,0 men inte	2,6	20,0
2,6 men inte	4,8	22,0
4,8 men inte	5,0	22,16
5,0 men inte	5,2	22,5
5,2 men inte	5,4	22,84
5,4 men inte	5,6	23,18
5,6 men inte	5,8	23,52
5,8 men inte	6,0	23,86
6,0 men inte	6,2	24,2
6,2 men inte	6,4	24,54
6,4 men inte	6,6	24,88
6,6 men inte	6,8	25,22
6,8 men inte	7,0	25,56
7,0 men inte	7,2	25,9
7,2 men inte	7,4	26,24
7,4 men inte	7,6	26,58
7,6 men inte	7,8	26,92
7,8 men inte	8,0	27,26
8,0 men inte	8,2	27,6
8,2 men inte	8,4	27,94
8,4 men inte	8,6	28,28
8,6 men inte	8,8	28,62
8,8 men inte	9,0	28,96
9,0 men inte	9,2	29,3
9,2 men inte	9,4	29,64
9,4 men inte	9,6	29,98
9,6 men inte	9,8	30,32
9,8 men inte	10,0	30,66
10,0 men inte	10,2	31,0
10,2 men inte	10,4	31,34
10,4 men inte	10,6	31,68
10,6 men inte	10,8	32,02
10,8 men inte	11,0	32,36
11,0 men inte	11,2	32,7
11,2 men inte	11,4	33,04
11,4 men inte	13,4	38,0
13,4 men inte	13,6	38,04
13,6 men inte	13,8	38,56
13,8 men inte	14,0	39,08
14,0 men inte	14,2	39,6
14,2 men inte	14,4	40,12
14,4 men inte	14,6	40,64
14,6 men inte	14,8	41,16
14,8 men inte	15,0	41,68
15,0 men inte	15,2	42,2
15,2 men inte	15,4	42,72
15,4 men inte	15,6	43,24
15,6 men inte	15,8	43,76
15,8 men inte	16,0	44,28
16,0 men inte	16,2	44,8
16,2 men inte	16,4	45,32
16,4 men inte	16,6	45,84
16,6 men inte	16,8	46,36
16,8 men inte	17,0	46,88
17,0 men inte	17,2	47,4
17,2 men inte	17,4	47,92
17,4 men inte	17,6	48,44
17,6 men inte	17,8	48,96
17,8 men inte	18,0	49,48
18,0 men inte	18,2	50,0
18,2 men inte	18,4	50,52
18,4 men inte	18,5	51,04
18,5 och större		51,40

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får inte överstiga 18 ton om det har två axlar.

Bilaga 3: Utdrag ur Vägverkets rapport FO 30 A 2002:5407 Ansvar för lastsäkring

6 Förslag

Förslag till ändring av Trafikförordningen

Trafikförordningen (TrF) innehåller i huvudsak bestämmelser om vad trafikanter ska göra och inte ska göra i trafiken. Syftet med bestämmelserna är att säkerställa en god trafiksäkerhet.

Förarens skyldigheter och straffansvar rörande säkring av last:

- Skyldighetsbestämmelser finns i TrF 3 kap. 78, 80-83 §.
- Straffansvarsbestämmelser finns i TrF 14 kap. 3, 4 §.

Fordonsägarens skyldigheter och straffansvar rörande last:

- Skyldighetsbestämmelser finns i TrF 1 kap. 5 §.
- Straffansvarsbestämmelser finns i TrF 14 kap. 11-13 §.

Det förslag till ändrade bestämmelser om ansvar för säkring av last som utarbetats inom uppdraget, innebär sammanfattningsvis att Trafikförordningen ändras på följande punkter:

- 1 kap. 5 § om fordonsägarens skyldigheter, utökas till att omfatta lastning och säkring av last.
- 3 kap. 78 § om lastning, kompletteras med krav på hur fordonet ska vara lastat. Vidare kompletteras paragrafen så att den som lastat ska styrka att lastningen och lastsäkringen är korrekt utförd samt att den som avlämnar gods ska lämna uppgifter om godsets beskaffenhet.
- 3 kap. 80 § om hur last ska medföras, kompletteras med några krav på lastens placering.
- 14 kap. 11 § om straffansvar för fordonsägare med flera, ändras på motsvarande sätt så att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot skyldighetsbestämmelserna i 1 kap. 5 § samt 3 kap. 78 § och 80 § döms till penningböter.
- Inga ändringar föreslås vad gäller förarens ansvar och skyldigheter.

Nedan ges förslag till ändringar i Trafikförordningen i syfte att bättre reglera skyldigheter och straffansvar rörande lastning och säkring av last. Förslagen till ändringar är skrivna i typsnittet Courier och är angivna på följande sätt:

Förslag till tillägg är skrivna med understruken text.

Förslag till strykningar är skrivna med ~~genomstruken text~~.

Kommentarer är skrivna med *kursiv text*.

Bestämmelser om skyldigheter

TrF 1 kap. 5 §

5 § Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i 3 kap. 78, 80-83 § samt 4 kap. 3, 4, 12-14 och 18 a §§ samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket vilka rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

I TrF 1 kap. 5 § finns hänvisning till 4 kap. 3, 4, 12-14 § och 18 a §. 4 kap. 3, 4, 12-14 § innehåller bestämmelser om att fordons maximala last och axeltryck inte får överskridas. 18 a § innehåller bestämmelser om vinterdäck.

TrF 3 kap. 78 §

78 § Ett fordon får inte ~~lastas~~ vara lastat på sådant sätt att lasten kan

1. hindra förarens sikt eller möjligheter till manövrering ~~hindras~~ av fordonet, eller
2. skymma föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare ~~skymms~~,
3. utgöra fara för person,
4. orsaka skador på egendom,
5. släpa efter eller falla av fordonet,
6. orsaka störande dammbildning eller liknande,
7. försvåra körningen av fordonet, eller
8. framkalla onödigt buller.

Lasten skall säkras om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten täckas över.

Den som lastat och/eller säkrat lasten och som avlämnar denna för transport, eller vidaretransport i ett led i en pågående transport, skall lämna sådana uppgifter om lasten som styrker att lastningen och lastsäkringen utförts enligt gällande bestämmelser.

Den som avlämnar gods eller lastad lastbärare för transport, eller vidaretransport i ett led i en pågående transport, skall lämna sådana uppgifter om godset som behövs för att bedöma hur lastning ska utföras enligt bestämmelserna i första och andra styckena.

TrF 3 kap. 80 §

80 § Last får inte medföras på eller i ett fordon på sådant sätt att den kan

1. hindra förarens sikt eller möjligheter till manövrering av fordonet,
2. skymma föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare,
3. utgöra fara för person,
4. orsaka skador på egendom,
5. släpa efter eller falla av fordonet,
6. orsaka störande dammbildning eller liknande,
7. försvåra körningen av fordonet, eller
8. framkalla onödigt buller.

Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt.

Bestämmelser om straffansvar

TrF 14 kap. 3, 4 § (För information återgivna i utdrag nedan. Obs, inga förändringar föreslås i dessa paragrafer)

Förare av motordrivet fordon

3 § Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

... ..

b) 3 kap. ... 76-83 § ...

... ..

5. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80-83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §.

4 § Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot 4 kap. 3, 4, 12-14 eller 18 a § eller lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

För medverkan till gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

TrF 14 kap. 11 §

Fordonsägare m.fl.

11 § Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 3 kap. 78 § eller 80-83 § eller 4 kap. 3, 4, 12-14 eller 18 a § eller lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar en annan förare än ägaren har utsett.

För medverkan till sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

11 a § Till penningböter döms den som lastat och/eller säkrat lasten och som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 78 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 78 §.

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att lämna uppgifter eller lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter om godsets beskaffenhet som leder till brott mot 3 kap. 78, 80-83 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 78 eller 80-83 §.

TrF 14 kap. 12-13 § (För information. Obs, inga förändringar föreslås i dessa paragrafer)

12 § Den som innehar ett fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år har samma skyldigheter som ägaren har enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 §.

13 § I fråga om fordon som ägs eller brukas av staten eller en kommun tillämpas bestämmelserna om skyldighet och ansvar för ägare eller brukare av fordon på förarens närmaste förman. Har förmannen gjort vad som ankommer på honom eller henne för att förebygga förseelse och sker förseelse likväl på grund av överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelsen om ansvar för ägare eller brukare på den överordnade.

I fråga om fordon som ägs eller brukas av ett oskiftat dödsbo eller konkursbo tillämpas bestämmelserna om skyldighet och ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om fordon som ägs eller brukas av bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning tillämpas bestämmelserna om skyldighet och ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda samfundet eller inrättningen. Har Vägverket på begäran av samfundet eller inrättningen godtagit viss person som bärare av ägares eller brukares ansvar tillämpas ansvarsbestämmelserna på denne.

Alternativ formulering av 11 a §

Syftet är att inkludera lastning som medför överskridande av maximilast eller axeltryck. Detta ingår dock inte i uppdraget men det ligger nära till hands att föreslå.

11 a § Till penningböter döms den som lastat och/eller säkrat lasten och som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 78 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 78 § eller 4 kap. 3, 4, 12-14 eller mot lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att lämna uppgifter eller lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter om godsets beskaffenhet som leder till brott mot 3 kap. 78, 80-83 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 78 eller 80-83 § eller 4 kap. 3, 4, 12-14 eller mot lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

Intyg om att lasten har säkrats enligt gällande lagstiftning

Förslaget till ändringar i Trafikförordningen innebär att den som lastar gods ska uppge korrekt information om att godset lastats och säkrats i enlighet med gällande bestämmelser. Sådan information ska ges på något sätt som är lämpligt med hänsyn till den typ av transport det är fråga om. Om kravet på information angående lastsäkring ställs, kommer transportbranschen att utveckla detta. Transportindustrin arbetar idag med kvalitetssäkring av transporter och trafiksäkerhet börjar uppmärksammas i kvalitetssäkringsarbetet. Kvalitetssäkringsrutiner för lastning och säkring av last kommer att utvecklas och vidareutvecklas.

Berörda parter tecknar avtal om godstransporter. I avtalet kan parterna komma överens om vem som ska utföra lastning och säkring av godset och på vilket sätt den som lastat och säkrat godset ska informera föraren om detta. Avtal som innehåller villkor om lastsäkring används redan idag.

Information om att godset lastats och säkrats i enlighet med gällande bestämmelser kan därför ges med intyg, avtal eller på annat sätt. Informationen ska vara utfärdad före transporten påbörjas. Informationen måste presenteras för föraren eller vara känd för föraren på annat sätt innan transporten påbörjas. Informationen ska vara beständig och kunna vidarebefordras till den som behöver informationen. Den ska även kunna visas upp vid en kontroll. Sådan information kan finnas som ett pappersdokument, i elektronisk form som kan visas på en dataskärm eller på något annat lämpligt sätt som kan visas upp utan dröjsmål.

Att genom information kunna visa att godset lastats och säkrats i enlighet med gällande bestämmelser innebär en stor fördel för transportbranschen. Det innebär att lastning kan göras på effektivast möjliga sätt med hänsyn till transportsättet och att förarens arbetstid inte behöver tas i anspråk för lastning. Det är dock viktigt att hanteringen av informationen är enkel, så att detta inte orsakar merarbete och extra kostnader som motverkar fördelen. Därför bör transportbranschen utveckla detta.

7 Diskussion

Det förslag till ändringar i Trafikförordningen som utarbetats inom uppdraget ligger i linje med den praxis som i stor utsträckning råder inom transportbranschen. Förslaget, om det genomförs, kommer att medföra mer flexibilitet och stora möjligheter att utföra transportuppdrag på ett effektivt sätt.

En olägenhet för transportbranschen är att bestämmelserna om lastning och säkring av last är något olika mellan väg-, järnväg- och sjötransporter och att bestämmelserna varierar mellan olika länder. Vägverket föreslår därför att Regeringen ger i uppdrag att verka för ett internationellt regelverk om lastning och säkring av last. Ett sådant regelverk bör omfatta alla transportslag och innehålla ansvarsbestämmelser samt krav och metoder för säkring av last.

Belgien håller på att införa bestämmelser om ansvar för den som ger transportuppdrag. Det ska inte bli tillåtet att ge uppdrag som medför brott mot bestämmelser om mått och vikt, lastning och lastsäkring, kör- och vilotid eller hastighet. Man bör följa utvecklingen i Belgien och studera effekterna av de nya bestämmelserna. Om bestämmelserna är effektiva bör man överväga att införa liknande bestämmelser i ett internationellt regelverk.

Alltrans 2007

Sveriges Åkeriföretag

ALLMÄNNA
BESTÄMMELSER



Dessa bestämmelser gäller från 2007-03-01



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

I. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

1. OMFATTNING

Dessa bestämmelser gäller vid

- a) svensk inrikes och internationell godsbefordran med fordon på väg,
- b) lagring av gods,
- c) övriga tjänster såsom
 - andra uppdrag med fordon och maskiner, såsom lyftning, grävning, montering m.m.
 - uppdrag inom logistikområdet, tjänster i uppdragsgivarens lokaler, gods- och materialflödeshantering,
 - förmedling av uppdrag,
 - rådgivning inom transport och logistik.

Bestämmelserna omfattar inte begravningstransporter, brevbefordran eller befordran av flyttsaker. För bohags- och kontorsflyttning har Sveriges Akeriföretag utarbetat Allmänna bestämmelser.

Transportör är enligt dessa bestämmelser den som åtar sig ovanstående uppdrag. Uppdragsgivare är den som träffat avtal med transportören om utförande av tjänster enligt punkt 1, första stycket a) - c).

Följande godsslag tas emot endast efter särskild överenskommelse:

- a) Farligt gods enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods eller annat hälso- eller miljöfarligt gods.
- b) Levande djur, gods känsligt för kyla eller värme, gods som inte lämpligen kan samlastas med annat gods, starkt luktande ämnen, föremål som med hänsyn till längd, bredd, höjd eller vikt inte lagligen kan transporteras med fordon på väg.

2. UTFÖRANDE

2.1. Beräkning av vägsträcka

Med *transportavstånd* förstås längden av kortaste lämpliga väg mellan platsen för första pålastning och platsen där lossningen avslutas. Med *körsträcka* förstås längden av kortaste lämpliga väg som fordon har att tillryggelägga i anledning av uppdraget. Med *framkörningsavstånd* förstås längden av kortaste lämpliga väg från uppställningsplatsen till platsen för första pålastningen. Med *återkörningsavstånd* förstås längden av kortaste lämpliga väg från platsen där lossningen avslutas till uppställningsplatsen.

2.2. Lastnings- och lossningsförhållanden

Uppdragsgivaren svarar, i den mån det ankommer på honom, för att lastning och lossning samt körning utanför allmänna vägnätet av för uppdraget överenskommet fordon kan ske obehindrat. Det åligger i övrigt transportören att skaffa sig nödvändig kännedom om förhållanden av betydelse för transportens genomförande. Vid behov skall lastnings- och/eller lossningshjälp lämnas genom uppdragsgivarens försorg och bekostnad.

I möjligaste mån skall godset lossas på anvisad plats, skyddat för väder och yttre faktorer av betydelse för godsets tillstånd.

Transportören har rätt till kvitto på lossad mängd gods, om inte annat avtalats.

2.3. Ändring eller tilläggsarbeten

Uppdragsgivaren skall snarast meddela önskad ändring eller tilläggsarbete i uppdraget. Överenskomms sådan ändring skall detta om möjligt antecknas på frakthandling. Transportören är berättigad till skälig ersättning för sådan ändring eller tilläggsarbete.

3. FORDON

Fordon tillhandahålls i överenskommen storleksklass och med utrustning som kan bedömas lämplig med utgångspunkt från de uppgifter uppdragsgivaren lämnat.

Fordon förutsätts vara bemannat med en person (föraren). Extra personal ställs till förfogande enligt särskild överenskommelse.

4. BERÄKNING AV TID

Tidsdebitering baseras på den tid transportörens tjänster ianspråkats för uppdragsgivarens räkning, inklusive exempelvis fram- och återresa till garage eller uppställningsplats, om inte fordonet dessförinnan tagits i anspråk för nytt uppdrag.

Tidsåtgången avrundas uppåt till närmaste hel eller halv timme, dock debiteras lägst en timme.

5. TRANSPORTTIDSSHEMA

Uppdragsgivaren skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med gällande lagstiftning om kör- och vilotider.

6. EKONOMI

6.1. Ersättning

Debitering för uppdrag sker, såvida annan överenskommelse inte träffats, enligt endera;

- timpris, enligt definition i punkt 4, eller kombinerat timpris enligt vilken frakten för varje uppdrag beräknas genom summering av dels timpris för den tid som åtgår för uppdraget, dels pris beroende på transportavståndet,
- transportavstånd,
- pris per enhet; exempelvis ton, kubikmeter eller lass.

Mervärdesskatt tillkommer enligt lag.

Tillägg för obekvämt arbetstid och traktamenten debiteras särskilt. Övertidsersättning debiteras för tid utanför normalt förlagd arbetstid. För väntetid som inte orsakats av transportören debiteras väntetidsersättning.

Extra avgifter såsom väg- färje-, bro-, lippavgifter och trängselskatt samt liknande skatter och avgifter, vilka föranleds av uppdraget, debiteras uppdragsgivaren.

Vid uppdrag av längre varaktighet än sex månader skall överenskomna ersättningar justeras enligt för uppdraget lämpligt index.

6.2. Dröjsmålsränta

Vid försenad betalning debiteras dröjsmålsränta enligt lag.

6.3. Kreditvillkor

Kredit förutsätter sedvanlig kreditprövning från transportörens sida. Transportören förbehåller sig rätten att som villkor för kredit kräva betryggande säkerhet.

7. BETALNING

Om det finns skälig anledning att anta att uppdragsgivaren inte kommer att fullgöra betalning av frakt eller annat arvode, får transportören inställa fortsatt verkställighet av uppdraget.

Om uppdragsgivaren i väsentlig mån dröjer med betalning åger transportören efter skriftligt meddelande till uppdragsgivaren häva avtalet och av denne erhålla ersättning för uppkommen skada.

8. BEFRIELSEGRUNDER - FORCE MAJEURE M.M.

Följande omständigheter skall anses medföra rätt att frånträda avtalet, om de inträffar sedan avtalet slutits och hindrar dess fullgörande eller blir oskäligt betungande såsom; arbetskonflikt, dock inte strejk eller blockad till följd av att endera parten inte fullgjort sina skyldigheter gentemot anställd, och varje annan omständighet såsom eldsvåda; krig, mobilisering eller oförutsedda militärinkallelser av motsvarande omfattning, rekvirition, beslag, handels- och valutarestriktioner, uppror och upplopp, vägvästängning, trafikförbud eller trafikinskränkning som berör uppdraget, bristande tillgång på drivmedel samt fel i leverans av fordon från leverantör eller underleverantörer eller förseningar av sådana leveranser till följd av sådan omständighet, som avses i denna punkt, när parterna inte kan råda över sådan omständighet.

Den som åberopar omständighet som avses i första stycket, skall utan uppskov skriftligen underrätta den andra parten om uppkomsten därav liksom om dess upphörande.

9. UPSÄGNING

För avtal som beräknas få längre varaktighet än tolv månader gäller med hänsyn till arbetstrygghet en ömsesidig uppsägningstid av sex månader.

II. ANSVARSBESTÄMMELSER VID TRANSPORT

10. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE M.M.

Dessa ansvarsbestämmelser gäller för godsbefordran med fordon på väg, dels inom Sverige (Inrikes transport), dels vid internationell transport samt annan hantering av gods med utnyttjande av fordon.

För förhållande som inte framgår av dessa ansvarsbestämmelser eller som strider mot tvingande lag tillämpas, vid inrikes transport i Sverige, lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL) samt vid internationell transport, lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till CMR-konventionen och konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen).

11. TRANSPORTÖRENS ANSVAR VID TRANSPORT

11.1. Skada på gods

Transportören är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan godset mottagits till befordran men innan det avlämnats till mottagaren eller ställts till hans förfogande på bestämmelseorten.

Har gods förlorats, minskats eller skadats beräknas ersättning efter godsets värde på den ort och vid den tid detsamma mottogs till befordran.

Transportörens ansvar är begränsat vid

- inrikes transport till 150 kronor,
- international transport till 8,33 SDR,

allt beräknat per kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt.

Dessutom ersätts frakt och andra utlägg i samband med befordringen till den del som belöper sig på det förlorade eller skadade godset.

Annan skada utöver förlust, minskning eller skada på godset ersätts inte (såsom stilleståndskostnader, förlorad handelsvinst eller liknande indirekt förlust).

11.2. Dröjsmål

Transportören är ansvarig för skada till följd av dröjsmål som inträffar efter det att godset mottagits, men innan det avlämnats till mottagaren eller ställts till hans förfogande på bestämelseorten.

Dröjsmål föreligger när godset icke avhämtats alternativt utlämnats eller ställts till mottagarens förfogande inom avtalad tid (tidsgaranti) eller när befordringstiden överskrider vad som skäligt bör medges en omsorgsfull transportör för sådan transport som dröjsmålet avser (utan tidsgaranti).

Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid inte avtalats, inom 60 dagar från det att godset mottogs till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset gått förlorat.

Transportörens ansvar för skada till följd av dröjsmål är begränsat till fraktens belopp.

11.3. Skador på annan egendom än godset

Transportören svarar inte för skador på annan egendom tillhörande avsändaren, mottagaren, deras ställföreträdare eller annan, utöver vad som följer av trafikskadelagen (1975:1410) eller produktansvarslagen (1992:18) såvitt inte transportören vällat skadan genom uppsåt eller grov oaktsamhet.

12. ALLMÄN BEGRÄNSNING I TRANSPORTÖRENS ANSVAR

Transportören ansvarar inte för förlust, minskning, skada eller dröjsmål om han visar att det inträffade följt av följande orsaker:

- fel eller försummelse av den berättigade, vilket kan vara någon av avsändare, mottagare eller deras ställföreträdare,
- godsets bristfälliga beskaffenhet,
- förhållande som transportören inte har kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga.

13. ANSVARSBEGRÄNSNING VID SÄRSKILD RISK

Transportören är vidare fri från ansvar, om förlust, minskning eller skada härrör av sådan särskild risk som är förbunden med:

- befordran med öppet oskyddat fordon, när sådan sker enligt överenskommelse,
- felande eller bristfällig förpackning (emballage),
- ofullständig eller felaktig märkning eller numrering,
- handhavande, lastning, stuvning eller lossning som ombesörjts av avsändare eller mottagare eller annan för deras räkning,
- godsets egen naturliga beskaffenhet att lätt fördärvas eller minskas, exempelvis genom bräckage, läckage, förruttelse, rost, jäsning, avdunstning eller normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,
- godsets känslighet för kyla, värme eller fukt, såvida inte avtal träffats om temperaturreglerad transport och transportören brustit i omsorg,
- befordran av levande djur, såvida transportören inte har brustit i omsorg.

Visar transportören att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i första stycket, skall den antas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk.

14. AVSÄNDARENS ALLMÄNNA ANSVAR

Avsändaren är ansvarig för kostnad och skada som förorsakas transportören på grund av oriktiga eller ofullständiga uppgifter som lämnas om godsets innehåll, egenskaper och vikt, inklusive emballage, i den mån dessa uppgifter är av betydelse för fraktprisberäkning eller transportörens ansvar mot tredje man eller ansvar till följd av gällande trafiklagstiftning och lag om överlastavgift. För farligt gods gäller enligt lag särskilda bestämmelser om uppgiftsskyldighet, märkning av gods m.m.

Är godset bristfälligt förpackat, märkt eller deklarerat och uppkommer kostnad till följd av detta eller skada på person, egendom, miljö, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot transportören för skadan eller kostnaden, om inte bristfälligheten var synlig eller känd för transportören när han mottog godset till befordran, och han underlättat att göra förbehåll om bristfälligheten.

Uppkommer hinder, som inte beror på transportören, för transportens utförande på avtalat sätt, och inhämtas anvisning från avsändaren, har transportören rätt till ersättning för härav föranledda kostnader.

Avsändaren är även ansvarig för kostnad och skada som förorsakas transportören till följd av annan oriktig eller ofullständig uppgift.

15. LASTSÄKRING OCH LASTVIKT

Säkringen av lasten åvilar den part som lastar godset eller som enligt transportavtalet skall ombesörja lastningen av godset, om inget annat avtalats. Den som ansvarar för säkringen av lasten skall förvissa sig om på vilket sätt godset skall transporteras samt vid sjötransport/färjetransport, över vilket sjöfartsområde (skilda krav gäller för olika sjöfartsområden).

Säkring av gods skall ske enligt gällande föreskrifter och transportvillkor för det aktuella transportsättet.

Den som lastar godset skall även försäkra sig om att gällande föreskrifter om lastvikt iaktas för transport på väg, till förebyggande av överlast.

Om avsändaren lastat godset skall denne, om transportören så begär, överlämna intyg om att lasten säkrats och, i förekommande fall, för vilket sjöfartsområde samt att lastvikten överensstämmer med gällande föreskrifter.

16. AVSÄNDARENS ANSVAR - FARLIGT GODS

Om farligt gods avlämnas för befordran, är avsändaren ansvarig för att transportören nog underrättas om varifaran består och när så krävs om de försiktighetsmått som skall vidtas. I annat fall får transportören utan ersättningsskyldighet vidta så ingripande åtgärder som behövs för farans avvärijande, inbegripet exempelvis lossning eller förstoring av godset.

Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Bestämmelserna kompletteras genom lagen (2006:263) om transport av farligt gods samt förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

III. LAGRING AV GODS

17. LAGRINGSUPPDRAGETS UPPKOMST

Transportören kan efter överenskommelse åta sig att lagra gods. Lagringsuppdrag skall också anses ha uppkommit då gods i anslutning till en transport inte kunnat utlämnas beroende på förhållanden på mottagarens sida.

Transportören kan som lagerhållare antingen utföra lagringsuppdraget för egen räkning eller som förmedlare.

Om uppdragsgivaren inte lämnat särskilda instruktioner beträffande lagringen av godset, får transportören, under förutsättning att han förfar med tillbörlig omsorg, fritt välja mellan olika förvaringssätt.

Vid lagring av gods ansvarar transportören enligt nedan.

18. LAGRINGSANSVARETS VARAKTIGHET

Lagringsansvaret varar från det att godset mottas för förvaring till dess att det utlämnas alternativt avyttras eller bortskaffas.

19. KONTROLL AV GODSET I SAMBAND MED LAGRING

Transportören skall kontrollera och kvittera mottagna hela kolli och på uppdragsgivarens begäran utfärda mottagningsbevis. Transportören skall notera förlust, minskning eller skada på fraktsedlar och mottagningsbevis. Transportören ansvarar inte, om inte annat avtalats, för att mottagna kolli innehåller uppgiven vara eller kvantitet eller för icke synliga skador.

20. UPPDRAGSGIVARENS ANSVAR

Om inlagrat gods på grund av sin beskaffenhet befinns kunna skada person eller egendom, är uppdragsgivaren skyldig att genast uttaga godset. Om så inte sker har transportören rätt att sälja, oskadliggöra eller förstöra godset. Kostnaden för sådana åtgärder har transportören rätt att återkräva från uppdragsgivaren. Transportören skall i sådana fall, om möjligt innan någon åtgärd vidtas, underrätta uppdragsgivaren.

Uppdragsgivaren skall, senast vid inlagringen, meddela transportören till vilken adress meddelanden rörande godset skall sändas och varifrån instruktioner kan erhållas.

Om uppdragsgivaren själv har tillgång till lagret eller om han själv utför ompackning och/eller expediering av gods på lagret, ansvarar han själv för eventuell förlust, minskning eller skada. Uppdragsgivaren är i sådana fall skyldig att själv bokföra in- och uttag.

21. TRANSPORTÖRENS ANSVAR SOM LAGERHÅLLARE

Transportören ansvarar för skada till följd av att han inte iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande.

Har gods förlorats, minskats eller skadats i samband med lagring eller vid hantering i anslutning till lagring beräknas ersättningen efter godsets värde vid den troliga tidpunkten för skadan eller bristen eller om detta inte kan styrkas, marknadspriset för gods av samma slag vid denna tidpunkt, med de begränsningar som följer av punkt 27.

Vid förmedling av lagringsuppdrag ansvarar transportören endast för att han iakttagit tillbörlig omsorg vid valet av medhjälpare.

22. DRÖJSMAL

Lämnas inte godset ut inom avtalad tid, alternativt då tid för utlämnande inte avtalats, inom skälig tid, är transportören skyldig att ersätta direkta och skäliga kostnader till följd av dröjsmålet.

Transportörens ansvar för skada till följd av dröjsmål är begränsat till två månadshyror för det gods som faktiskt fördröjts.

Har godset inte utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid inte avtalats, inom 60 dagar efter det att godset begärdes utlämnat, har uppdragsgivaren rätt att begära ersättning som om godset gått förlorat.

23. UNDANTAG

Transportören ansvarar inte för indirekt skada. För pengar, värdepapper och särskilt värdefulla föremål (såsom smycken, äkta pärlor, ädla stenar, föremål av bearbetad eller obearbetad ädelmetall, konstverk, pälsverk m.m.) ansvarar transportören endast om särskilt avtal träffats.

Transportören ansvarar inte för skada, förlust eller kostnad som orsakats av:

- a) handhavande, lastning, stuvning eller lossning som utförts av uppdragsgivaren eller för dennes räkning,
- b) godsets egen beskaffenhet
- c) felande eller bristfällig förpackning (emballage)
- d) ofullständig eller felaktig märkning av godset
- e) godsets känslighet för värme, kyla eller fukt, om särskilt avtal inte träffats om förvaring på visst sätt
- f) uppdragsgivarens fel eller försummelse
- g) förhållanden som transportören inte har kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga

Ersättning utgår inte för förlorad handelsvinst eller annan indirekt förlust av vad slag det vara må, däri inberäknat affektionsvärde.

IV. ÖVRIGA TJÄNSTER

24. ANSVAR FÖR ÖVRIGA TJÄNSTER.

Ifråga om övriga tjänster, med eller utan användande av fordon, vilka inte har sin grund i en vägtransport eller ett lagringsuppdrag, svarar transportören för direkta skador till följd av att han inte iakttagit tillbörlig omsorg vid uppdragets utförande.

Vid förmedling av sådana tjänster ansvarar transportören endast för att han iakttagit tillbörlig omsorg vid valet av medhjälpare.

V. GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

25. INSTRUKTIONER TILL TRANSPORTÖREN

Instruktioner till transportören skall lämnas i god tid innan uppdraget påbörjas och direkt till denne. Upplysningar i faktura, följesedel etc. om att gods har sålts mot efterkrav, värdeuppgift i försändningsinstruktioner eller annan indirekt information i transportdokument medför sålunda inte någon skyldighet för transportören att efterkomma.

26. FÖRSÄKRING

Transportörens ansvar är begränsat. Uppdragsgivaren bör därför, när så bedöms erforderligt, på eget ansvar och kostnad teckna särskild försäkring avseende gods under transport- och/eller lagringstiden.

27. BELOPPSBEGRENSNING VID ANNAT UPPDRAG ÄN TRANSPORT

Transportörens ansvar enligt dessa bestämmelser för andra uppdrag än godsbefordran är begränsat till 8,33 SDR per kilo av det skadade eller felande godsets bruttovikt.

Ansvaret är vidare begränsat till 50 000 SDR per uppdragsgivare, dock maximalt 500 000 SDR för skador som inträffat

vid ett och samma skadetillfälle i förhållande till samtliga uppdragsgivare.

Har lagringsuppdrag uppkommit då gods i anslutning till en inrikes vägtransport inte kunnat utlämnas beroende på förhållanden på mottagarens sida är transportörens ansvar begränsat till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt

Skadat gods ersätts med högst det belopp som motsvarar värdeminskningen.

28. ÄGANDERÄTT TILL GODSET

Har transportören, i samband med skada eller förlust, till fullo ersatt det skadade eller förlorade godset övergår äganderätten till honom om han så begär.

29. PANTRÄTT

Transportören har panträtt i uppdragsgivarens tillhöriga gods, som är under transportörens kontroll, dels för alla å godset vilande kostnader - arvoden och lagerhyra däri inräknade - och dels för transportörens samtliga övriga fordringar hos uppdragsgivaren härrörande från uppdrag.

Om godset förkommer eller förstörs har transportören motsvarande rätt i ersättningsbelopp från försäkringsbolag eller annan.

Vid utebliven likvid för förfallen fordran äger transportören låta på betryggande sätt sälja så mycket av godset att, förutom kostnader, hans sammanlagda fordringar täcks. Transportören skall, i den mån det är möjligt, i god tid underrätta uppdragsgivaren om de åtgärder som han avser att vidta för godsets försäljning.

30. REKLAMATION

30.1. Transport

Vid inrikes transport skall anmärkning mot transportören framställas utan oskäligt uppehåll. Denna skall vid synlig minskning, skada eller dröjsmål framställas genast vid godsets mottagande och annars inom sju dagar från mottagandet. Om sådan anmärkning inte framställs går talerätten förlorad.

Vid internationell transport gäller bestämmelserna i artikel 30 CMR-konventionen.

30.2. Lagring och övriga tjänster

Vid synlig minskning, skada eller dröjsmål som uppkommer vid lagring och övriga tjänster skall anmärkning framställas genast och annars inom sju dagar beräknat från och med den dag uppdragsgivaren fick kännedom om eller borde ha fått kännedom om den eller de omständigheter som grundar ansvar för transportören. Om sådan anmärkning inte framställs går talerätten förlorad.

31. PRESKRIPTION

31.1. Transport

Talan mot transportören skall, vid inrikes transport, väckas inom ett år.

Preskriptionstiden räknas:

- a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren,
- b) vid förlust från trettonde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnande eller annars från sextionde dagen efter det transportören mottog godset till befordran,
- c) i annat fall än nu nämnts från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Vid internationell transport gäller bestämmelserna i artikel 32 CMR-konventionen.

31.2. Lagring och övriga tjänster

Vid förlust, minskning, skada eller dröjsmål som uppkommer vid lagring och övriga tjänster skall talan väckas inom ett år beräknat från och med den dag uppdragsgivaren fick kännedom om eller borde ha fått kännedom om den eller de omständigheter som grundar ansvar för transportören, dock senast ett år efter det att uppdraget avslutades, såvida inte annat följer av en garanti eller liknande utfästelse.

31.3. Underlåtelse att väcka talan i tid

Om talan inte väckts inom den tid som anges ovan går talerätten förlorad.

31.4. Kvittningsförbud och genkärsmål

Har tiden för talan försutts får fordran inte göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

32. TVIST

Twist skall avgöras av svensk allmän domstol med tillämpning av svensk rätt, om inte parterna uttryckligen överenskommit om annat.



DG TREN
Head of Unit, Road Safety
Mr Stefan Tostmann
Rue Demot 28
1040 Brussels
Belgium

Assigning responsibility appropriately improves both road safety and the working environment

Sveriges Åkeriföretag (the Swedish Association of Road Haulage Companies) asks the EU to act as soon as possible to transfer legal responsibility to the party or parties in the transport chain who control the factors affecting road safety in terms of transporting cargo by road.

DG TREN has worked proactively to improve safety by adopting the Best Practice Guidelines for Cargo Securing. These guidelines help to increase awareness within the EU on how cargo should be secured on vehicles so that the vehicle can be driven safely, benefiting the driver, other road users and society as a whole. But awareness alone is not enough – this awareness needs to be used and applied to securing cargo for transportation. EU decision-makers therefore need to go further by transferring responsibility to those in a position of control within a transport chain, so that those involved have a legal responsibility and act responsibly from the outset.

Society relies on the safe transportation of cargo. The majority of cargo is transported by road. Some cargo is transported by rail, boat or air, but the chain usually begins and ends with transportation by road. It is becoming increasingly common for a party other than the driver or the owner of the vehicle to load the cargo for transportation. The owner and the driver of the vehicle therefore need to be able to have confidence that this has been carried out in a way which ensures road safety. Once control of the cargo within a freight chain has been handed over, road safety must be maintained. Responsibility must therefore be shared between those in control of the various links within the chain. There needs to be a motivation to act responsibly from the outset. Anyone found to be lacking in terms of safety should be dealt with directly by the sanctions of society, as with ADR transportation regulations. Current legislation for other forms of transportation does not achieve this. Current legislation allows an industry or a carrier to load a vehicle incorrectly, for example by overloading it and by failing to secure the cargo, with the driver or owner of the vehicle then facing sanctions in the event of a check being carried out, and therefore having to accept liability for the errors and omissions of others. Such principles are unreasonable in a quality-assured society.

There are a number of preventative measures which can be taken to improve road safety when transporting cargo. In Sweden, the *lagen om överlastavgift* act applies, whereby if a vehicle is overloaded the owner of the vehicle is fined even though he may not have been able to check the loading process, which is often carried out by a party other than the vehicle owner.



When a party other than the vehicle owner (such as a client) carries out the loading and thus has control over the process, the fine should be imposed directly on this party without the vehicle owner himself needing to take legal action against the other party. There is therefore a financial incentive to act responsibly from the outset.

As a minimum, any amended legislation and transfer of responsibility should include:

- securing cargo correctly
- correct laden weight
- a distribution of responsibility between the responsible parties within the freight chain

Belgium has implemented interesting changes based on the principle of shifting the responsibility within a number of road-safety areas to those parties within the transport chain who are responsible for orders, etc. Regardless of whether or not a party knows if the originator has acted intentionally, he may face legal consequences. There is, therefore, no need to prove intent in such a case.

The Belgian principles also involve the following:

- the client or carrier must verify that the haulier has an operating permit, which can be checked online
- the client may not give an assignment or issue documentation which involves:
 - * exceeding the maximum permitted dimensions and/or weight,
 - * failing to heed the regulations relating to loading and securing cargoes,
 - * failing to heed the regulations relating to driving and rest hours, or
 - * failing to heed speed limits
- a specific legal responsibility applies to a haulier or player within the transport chain who carries out transportation, or who permits transportation to be carried out, at too low a price which has demonstrably led to legislation being contravened.

Mårten Johansson
Director Technical
Affairs

Anna-Karin Neikter
Director Traffic Safety

Bertil Dahlin
Director International
Affairs

cc for reference:

DG TREN Commissioners Jacques Barrot and Charles Surmont,

IRU, Hubert Linssen, Liesbeth Geysels

The Swedish Ministry of Industry, Employment and Communications, Per Björklund

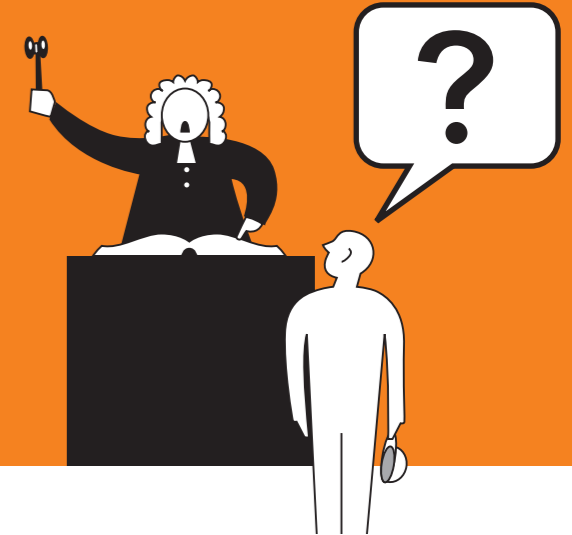
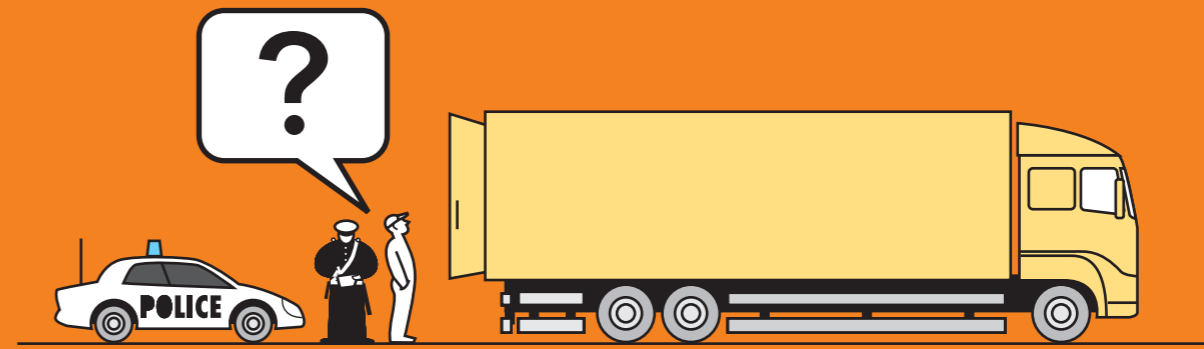
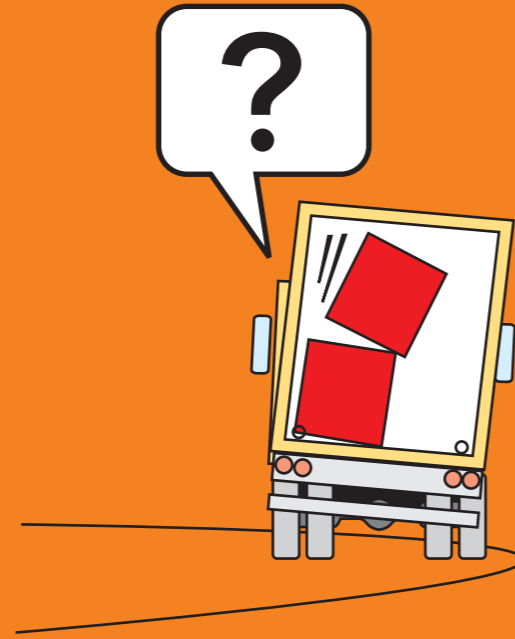
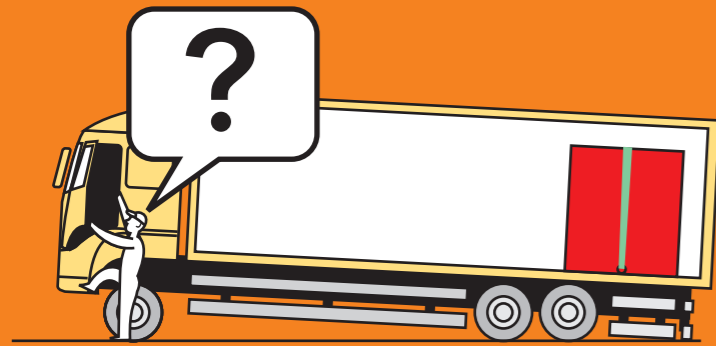
Encl. Put the responsibility in the right place!

Put the responsibility in the right place!



The Swedish Association of Road Haulage Companies is the trade association for haulage companies in Sweden. The organisation prioritises a high standard of road safety.

The party or parties within the transport chain who control the factors affecting road safety in terms of transporting cargo by road must also have legal responsibility.



It is becoming increasingly common for a party other than the driver or the owner of the vehicle to load the cargo onto the vehicle or container for transportation. Current legislation allows an industry or a carrier to load incorrectly, for example by overloading and by failing to secure the cargo. In the event of a check being carried out, it is the driver or owner of a vehicle who faces the sanctions and has to accept liability for the errors and omissions of others. This is unreasonable in a legal society.

The EU commission (DG TREN) has drawn up guidelines for improved safety: “*Best Practice Guidelines for Cargo Securing*”. These guidelines help to increase awareness within the EU on how cargo should be secured on vehicles. This can contribute towards the vehicle being driven safely, benefiting the driver, other road users and society as a whole.

But awareness alone is not enough. This awareness of securing cargo needs to be used and applied. In order for this to happen, the party controlling the loading process must have a clear legal responsibility for this to be done correctly.

Anyone found to be lacking in terms of safety should be dealt with directly by the sanctions of society, as with ADR (*Carriage of Dangerous Goods*) regulations. Current legislation for other forms of transportation does not achieve this. The EU commission therefore needs to go further by transferring responsibility to those in a position of control within a transport chain, so that those involved have a legal responsibility and act responsibly from the outset.

The owner and the driver of the vehicle need to be able to have confidence that loading has been carried out in a way which ensures that road safety can be maintained.

This is what we want:

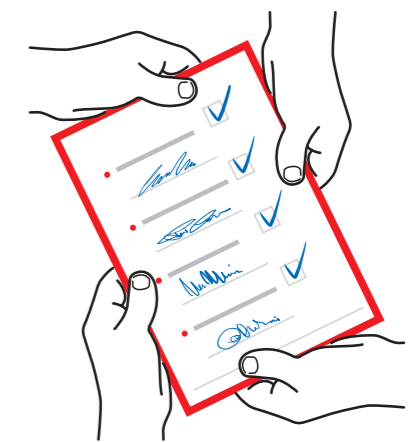
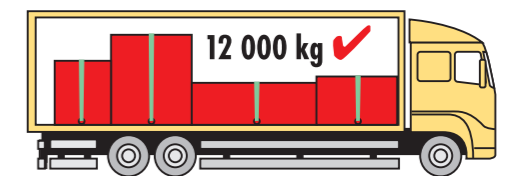
Legislation and responsibility which covers:

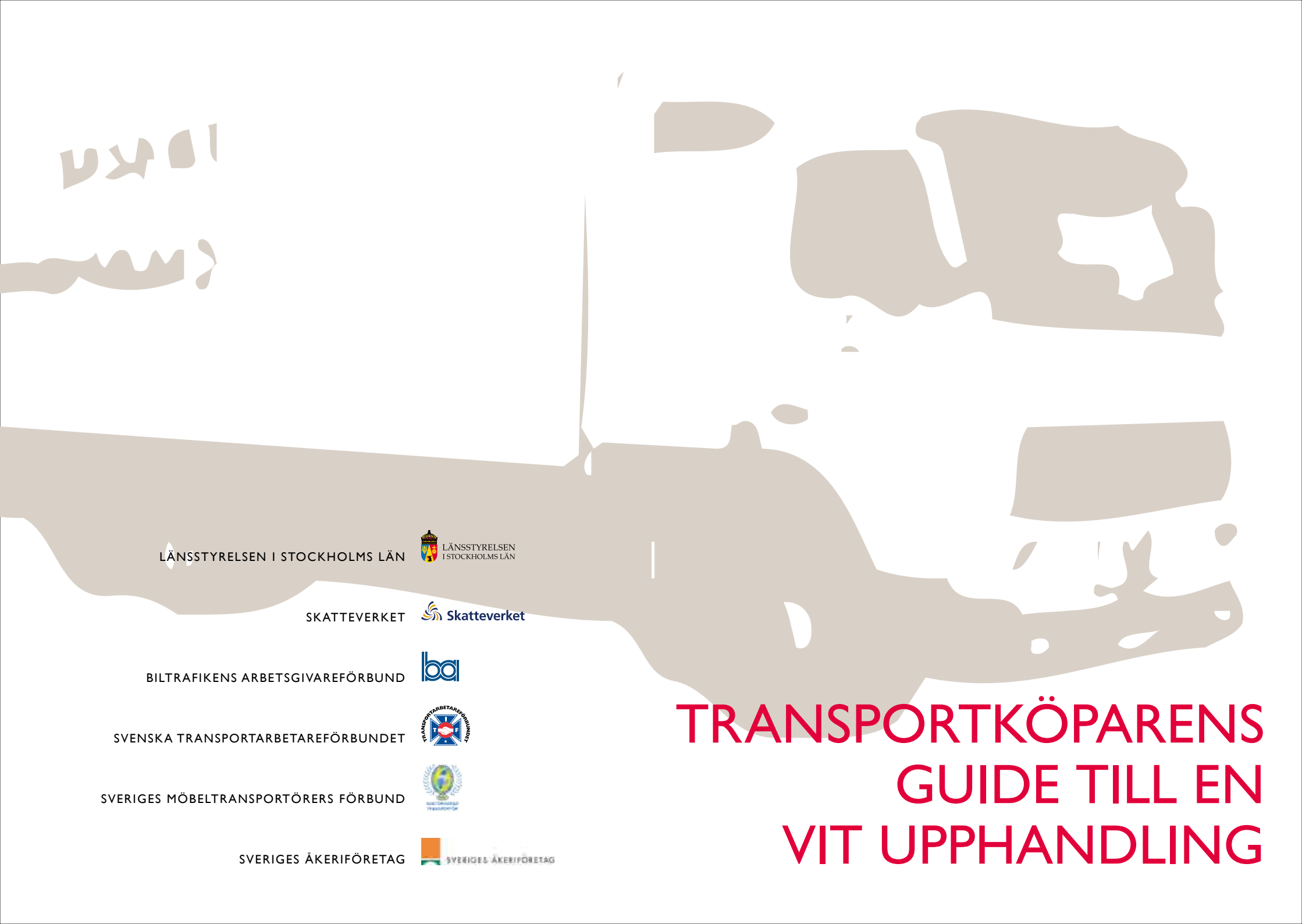
- correct loading and securing of cargo
- correct laden weight
- distribution of responsibility between the responsible parties within the freight chain.

The parties include:

- The shipper, who is responsible for the cargo description being correct.
- The loader, who is responsible for correct loading, for laden weight not being exceeded and for the cargo being secured in accordance with requirements.
- The driver, who is responsible for the vehicle being driven safely.
- The haulage company, which is responsible for ensuring that the vehicle is correctly equipped and that the driver is suitably qualified.

The loader may be the shipper, an industry, a carrier, the vehicle owner or the driver.





LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN



SKATTEVERKET



BILTRAFIKENS ARBETSGIVAREFÖRBUND



SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET



SVERIGES MÖBELTRANSPORTÖRERS FÖRBUND



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



TRANSPORTKÖPARENS GUIDE TILL EN VIT UPPHANDLING

Vill du verkligen vara en länk i det svarta arbetet inom transportbranschen?

Varje år försvinner stora skatteintäkter till staten på grund av svart arbetskraft. Som upphandlare och inköpare av transporter kan du med små insatser göra mycket för att förhindra den svarta arbetskraften inom transportbranschen.

Majoriteten av transportörerna är seriösa företag och utnyttjar inte svart arbetskraft. Men det finns trots det företagare som förstör för de seriösa på marknaden. För att vinna en upphandling följer kanske inte transportföretaget de lagar och avtal som gäller för branschen.

Tänk därför på följande när du upphandlar en transport:

❑ Använd Skatteverkets blankett SKV 4820

Med blanketten kan du t ex kontrollera hur mycket arbetsgivaravgift företaget betalat in de senaste tre månaderna. Förändringar kan ske fort inom ett företag varför kontrollen bör ske kontinuerligt och med så fårska uppgifter som möjligt. Kontrollera även ev. underentreprenörer. Ladda ner blanketten på www.skatteverket.se.

❑ Kräv uppgifter och redovisning om de eventuella underentreprenörer som transportören tänker anlita

För att kunna utföra ett uppdrag måste huvudtransportören i många fall anlita

underentreprenörer. Det är lika viktigt att du som transportköpare gör samma kontroll och ställer samma krav på underentreprenörerna som på huvudtransportören. Ställ även krav på att förändringar av underentreprenörer ska meddelas.

❑ Tillåt endast ett kontrollerbart led av underentreprenörer

Det är inte ovanligt att underentreprenörer i sin tur anlitar ytterligare underentreprenörer för att utföra transporten. Ju längre detta led blir desto mindre betalt får underentreprenörerna och desto mindre kontroll har du som köper transporten. Sätt därför upp villkor som endast tillåter ett kontrollerbart led av underentreprenörer.

❑ Ställ krav på kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor

Ställ alltid krav på kollektivavtal då detta reglerar både löner och anställningsvillkor för personalen hos transportföretaget. Vid offentliga upphandlingar är det inte

tillåtet att kräva kollektivavtal men istället kan du kräva kollektivavtalsliknande villkor som att "löner och anställningsvillkor ska vara i nivå med branschens kollektivavtal". Är du osäker, kontakta Svenska Transportarbetareförbundet, www.transport.se eller Biltrafikens Arbetsgivareförbund, www.transportgruppen.se.

❑ Det krävs yrkestrafiktillstånd för att utföra godstransporter till andra mot betalning

Som transportköpare hålls du ansvarig enligt Yrkestrafiklagen (YTL) om du upphandlar en transporttjänst som inte utförs med yrkestrafiktillstånd. Skriv in i kontraktet att transportören garanterar att transporten utförs av ett åkeri som har tillstånd till godstrafik och där aktuellt fordon är anmält i yrkesmässig trafik.

Det är Länsstyrelsen i ditt län som utfärdar yrkestrafiktillstånd och har uppgifter om samtliga beviljade tillstånd.

❑ Kontrollera eventuella anmärkningar hos Kronofogdemyndigheten

Hos Kronofogdemyndigheten kan du som upphandlare kontrollera om transportören har obetalda skulder och ev. riskerar att försättas i konkurs. Läs mer på www.kronofogden.se.

❑ Betala inte för överlast, arbetstidsöverträdelser eller hastighetsförseelser

Se till att det i kontraktet anges att transportören inte får betalt för den vikt som överskrider max tillåtna vikt för fordonet samt att arbetstidsbestämmelser och hastighetsregler ska hållas.

❑ Fråga dig själv, är det pris som transportören anger rimligt i förhållande till uppdraget?

❑ Följ regelbundet upp din gjorda upphandling för att få kännedom om givna anbudsförutsättningar levs upp till!

Genom att tänka på ovan nämnda punkter hjälper du branschen att få bort oseriösa aktörer och minska svartarbetet och skattefusket. Det tjänar vi alla på!

PROJEKTREFERAT (insändes via e-post till anders.haggard@vv.se)

(Projektreferat ska endast innehålla uppgifter som kan offentliggöras. Referatet insändes i pappersoriginal samt via e-post till Vägverket, IVSS sekretariat, Box 8077, 402 78 Göteborg, anders.haggard@vv.se)

Diarienummer:	AL 80 A 2007: 3358
Projektnummer:	
Beslutsdatum:	22 februari 2007
Projekttitel:	Aktiv viktkontroll för transportfordon
Bidragsmottagare:	Volvo Technology Corporation
Organisationsnummer:	
Projektledare:	Jimmy Forsberg
Startdatum – Slutdatum:	1-SEP-07 till 31-DEC-09
IVSS bidrag totalt:	2 450 000 kr
IVSS handläggare:	Torbjörn Biding

Projektbeskrivningen är avsedd för publika ändamål

Projektreferat på svenska (max 150 ord)

Godstransport med lastbil är en mycket vanlig företeelse i dagens samhälle. Ofta är dessa fordon över- eller felaktigt lastade. Detta medför ett ökat vägslitage, vilket leder till ökat vägunderhåll, minskad trafiksäkerhet och en felaktig konkurrens fördel. Implementationen av ett integrerat system för aktiv viktkontroll kommer att minska detta problem. Problemet är för stort för att någon enskild aktör skall kunna lösa det. Därför har fyra stora svenska aktörer enats om att tillsammans implementera ett system för aktiv viktkontroll. Slutresultatet kommer att demonstreras på ITS World Congress 2009.

Project summary in English (maximum 150 words)

Today, the main distribution method within Europe is by trucks. These vehicles are often overloaded or the load has been incorrectly distributed. These problems results in an increased ware of the road system which lead to increased maintenance costs, is a traffic safety issue and an illegal competitive advantage.




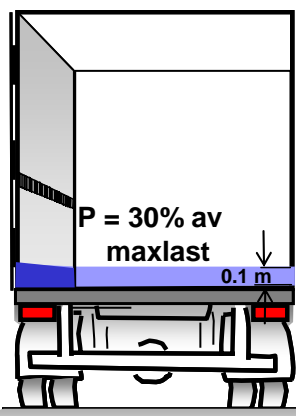
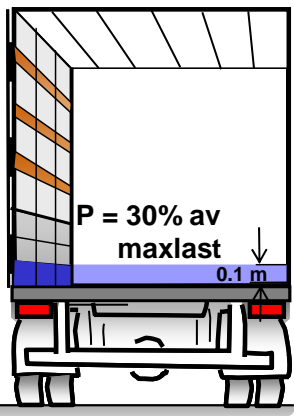
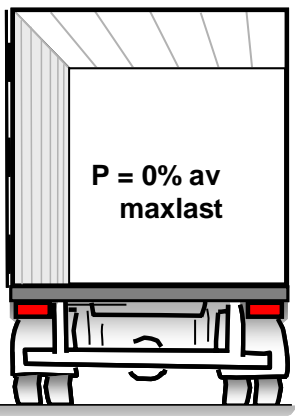
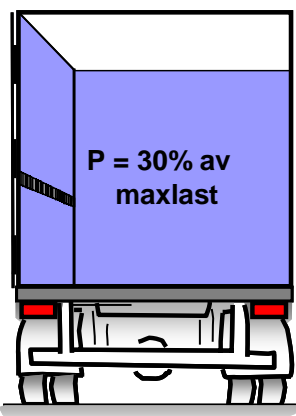
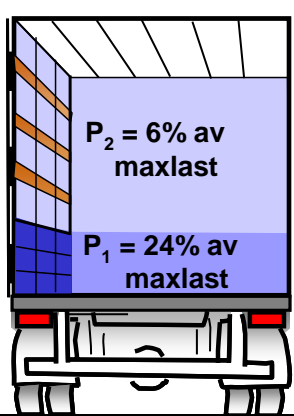
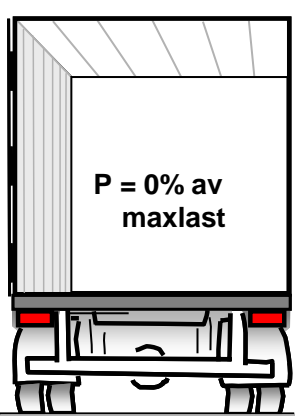
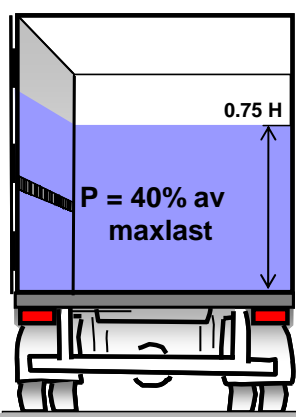
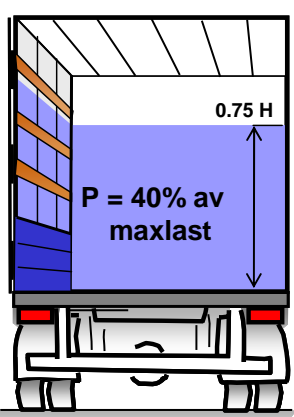
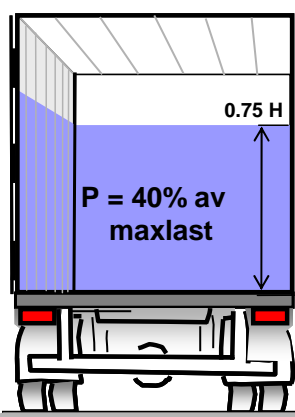
The development of an integrated system for active cargo weight control will diminish this problem. The task is too great to be handled by a single partner. Four Swedish companies have therefore agreed to develop such a weight control system together. The result will be presented at the ITS World Congress 2009.

Fylls i av IVSS sekretariat

Datum

Godkännes

Jämförelse av kraven på styrkan i fordonssidor

	SKÅPFORDON	LÄMFORDON	GARDINFORDON
			
TSVFS 1978:9			
SS-EN 12642 L			
SS-EN 12642 XL			

Bilaga I Vi är överens: Lagar och avtal ska efterlevas av alla

Vi lever med en av Sveriges viktigaste näringar. Utan fungerande åkerier stannar nästan all verksamhet i landet. Men för att transportsystemen ska fungera krävs det att alla företag kan utvecklas och verka på lika villkor.

Konkurrensen måste ske mellan seriösa företag som följer lagar och avtal.

Sveriges Åkeriföretag har i kongressbeslut antagit etiska regler som klart och tydligt kräver av sina medlemmar att de måste leva upp till högt ställda krav på ansvar gentemot samhället, sina kunder och sina anställda. Transport och Biltrafikens Arbetsgivareförbund, (BA), är helt överens om att gällande regler måste tillämpas och respekteras av alla aktörer inom transportsektorn.

Vi är överens om att åkeribranschen är för viktig för att få undermineras av åkare och anställda chaufförer som medvetet och konsekvent fuskar med allt från skatter och miljökrav till trafikregler och kollektivavtal.

Sådana företag utesluts numera av såväl BA som Sveriges Åkeriföretag. Transports medlemmar har en stadgeenlig skyldighet att leva upp till avtalens krav.

Vi ser alltså mycket allvarligt på dem som tillskansar sig fördelar via illojal konkurrens. Därför uppmanar vi våra lokalorganisationer och medlemmar att samarbeta mot dem som konsekvent och vanemässigt vägrar att följa de spelregler som vi gemensamt har satt upp. Vi uppmanar våra medlemmar att diskutera hur fusket ska kunna trängas tillbaka och hur man bygger nätverk för seriösa transportsystem tillsammans med ansvariga myndigheter.

Allt syftar till att säkra en sund och väl fungerande åkerinäring. I det arbetet har vi alla ett ansvar.

Göran Forssén, vd
Sveriges Åkeriföretag

Peter Jeppsson, vd
Biltrafikens
Arbetsgivareförbund

Per Winberg, ordförande
Svenska Transportarbetare-
förbundet

Bilaga J Gemensamma riktlinjer för trafiksäkra vägtransporter

Vi, som representerar köpare och utförare av vägtransporter, tar trafiksäkerhetsarbetet på stort allvar.

Vi bidrar därigenom till minskade personskador och räddade liv. Samtidigt bidrar vi också till en långsiktigt hållbar utveckling eftersom trafiksäkrare transporter och medverkar till minskad miljöbelastning och god arbetsmiljö.

Transportörerna och varuägarna har i dagsläget högt ställda krav på kvalitet, punktlighet och miljö. Dessa krav måste naturligen kunna kombineras med kravet på trafiksäkra transporter.

Vid upphandling av vägtransporter ska trafiksäkerhetskrav ställas och vid genomförande av transporter ska kontroll och uppföljning av kraven ske.

Transportören bör ha en fastställd trafiksäkerhetspolicy. Vi avser att på olika sätt arbeta för och stimulera en utveckling där trafiksäkerhetsfrågorna prioriteras av de olika aktörerna.

Därutöver bör följande krav enligt vår mening ställas och uppfyllas vid genomförande av vägtransportuppdrag.

Transportören ska:

- uppträda som föredöme i trafiken
- tillse att föraren använder säkerhetsbälte
- tillse att gällande lagar och regelsystem ska vara den lägsta ambitionsnivån för arbetet
- tillse att tidskrav och körscheman utformas på ett sätt som inte äventyrar trafiksäkerheten
- låta rådande väglag, klimat- och väderförhållanden styra verksamheten
- välja trafiksäker utrustning på nya fordon.

För att uppnå målet med trafiksäkra transporter är det viktigt att alla berörda parter tillser att ingångna avtal och överenskommelser efterlevs genom hela transportkedjan.

Undertecknarna av detta dokument kommer att samverka i syfte att förbättra trafiksäkerheten och ta de eventuella ytterligare initiativ som krävs för en fortsatt positiv utveckling.

Som ett nästa steg i detta arbete ska diskussioner föras mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet om hur utbildningsinsatser på trafiksäkerhetsområdet ska lösas. Likaså ska problemen med förekomsten av överskridande av axellaster och bruttovikter på vägnätet aktualiseras i syfte att få bort dessa. Därutöver ska överenskommas om hur det gemensamma arbetet ska följas upp och hur utvärdering ska ske.

Stockholm 2003-12-15

Jan Sandberg
Svenska Åkeriförbundet

Ebba Lindsö
Svenskt Näringsliv

Stefan Back
Sveriges
Transportindustriförbund

Peter Jeppsson
Biltrafikens
Arbetsgivareförbund

Per Winberg
Svenska
Transportarbetareförbundet



**Svenska
Åkeriförbundet**
AB Åkerikonsult

Medlem av/Member of International Road Transport Union, **IRU**

Mobilfn 070-555 47 18
Telefax 070-615 47 18
E-mail bengt.waldersten@akeri.se

Klientmedel
Bankgiro konto nr 5033-2402

Vår beteckning
Juridik/BWn
Ärende nr

Datum
1997-04-01

Er beteckning

Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

BEFRAKTARANSVAR; SÄKRING AV GODS SAMT ANSVAR FÖR ÖVERLAST

Fråga har uppkommit angående eventuell lagstiftning för befraftare avseende säkring av gods samt ansvar för överlast i de fall befraftaren ensam ombesörjt lastning och säkring av gods som skall transporteras på väg eller lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter om gods, som transportören inte kunnat förutse.

Nuvarande lagstiftning bygger till stor del på principen att fraktföraren ombesörjer lastning, transport och lossning. Med införande av bland annat enhetslastprincipen har dessa rutiner förskjutits innebärande att industrin idag i stor utsträckning ombesörjer och har den faktiska kontrollen av lastning av gods. Det är numera vanligt att befraftare ombesörjer lastning av trailers, containers m.m. och fraktföraren träder in i transportkedjan först därefter.

Fraktföraren har då ringa eller ingen praktisk möjlighet att kontrollera säkring av last. Normalt finns ingen möjlighet att kontrollera vikten eller lastens tyngdpunktslinje.

C:\WP\MN60\DKUMENT\EXTERN\TSJÖF1.BRV

	Org.nr	Telefon/Phone	Telefax	Telegramadress	Postgiro
Svenska åkeriförbundet	802001-9983				60 16 90-1
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	VAT No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01		Bankgiro
S-182 15 DANDERYD	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	Åkeriforbund	657-0717



Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

Sammanfattningsvis kan slås fast att det är industrin, i egenskap av avsändare, som dels i stor utsträckning har den faktiska kontrollen över säkring av lasten, dels är den som innehar korrekta uppgifter om godset såsom viktuppgifter m.m. som fraktföraren måste kunna förlita sig på.

Svenska åkeriförbundet anser att tiden nu är mogen för lags-
tiftaren att mer ingående reglera befraktarens ansvar genom
den offentlighetsrättsliga lagstiftningen så att industrin och
avsändare som yrkesmässigt omhänderhar lastning av gods också
genom lagstiftningen erhåller ett incitament att lasta lag-
ligt.

Inom ADR och ADR-S' regelverk finns bestämmelser avseende
avsändarintyg (godsdeklaration m.m.) som skall upprättas av
Avsändaren åläggs även att skriftligen lämna information till
transportören.

Om vi i framtiden, på ett effektivt sätt, skall kunna förebygga
undermålig säkring av last och överlast bör regler införas som
tar sikte mot den aktör i transportkedjan som har de bästa
förutsättningarna att förhindra densamma, nämligen den befrak-
tare som yrkesmässigt lastar gods och som är den part som har
bästa kännedomen om godset och dess egenskaper.

Det är mot denna bakgrund Svenska åkeriförbundet härmed
föreslår förändrad lagstiftning enligt följande.



Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

SÄKRING AV LAST

Nuvarande lagstiftning

Det huvudsakliga regelverket avseende säkring av last återfinns i 102 § samt 164 1 st 5 p § vägtrafikkungörelsen (1972:603) samt Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter TSVFS 1978:10

I 102 § sägs att:

"Last skall vara anbringad så, att den ej kan utgöra fara för person, medföra skada på egendom, släpa eller falla på vägen, åstadkomma störande dammbildning eller liknande olägenhet, försvåra förandet av fordonet eller framkalla onödigt buller.

När det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet, skall lasten vara fastgjord. Om det behövs skall den vara övertäckt. Kedja, rep, presenning eller annan anordning som tjänar till att hålla fast eller skydda lasten skall vara säkert angjord och får ej hänga lös utanför fordonet eller släpa på marken."

Regeln är knuten till ett straffrättsligt ansvar. Enligt 164 § p 5. sägs att till penningböter döms den som bryter mot bland annat 102-104 §.

ÖVERLAST

I VTK finns särskilda regler om maximilast för fordonet, högsta tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck, fordons bruttovikt eller i fråga om fordonståg den sammanlagda bruttovikten.

Bestämmelser om axel-, boggi- eller trippelaxeltrycket, fordons bruttovikt m.m. återfinns i 106 VTK.



Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

Det straffrättsliga ansvaret återfinns i 164 § p 6. som stipulerar att ägare av fordon som brukas i strid mot 106 §, döms till penningböter, om han ej visar att förseelsen berott på omständighet som han ej kunnat råda över.

I fall som avses enligt punkt 6 döms även föraren till penningböter, om han kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som i sådant fall brukar annans fordon utan lov döms i ägarens ställe.

För medverkan till gärning som avses bland annat punkt 6 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

ÖVERLASTAVGIFT

Enligt 7 § lag (1972:435) om överlastavgift (ÖVL) gäller att överlastavgift påförs, för motordrivet fordon, ägaren, och för släpvagn, ägaren av det fordon som släpvagnen dras av.

Enligt 8 § 2 st (ÖVL) gäller att överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos länsstyrelsen.

Eftersom fordonsvågar ofta saknas hos industrin är det många gånger förknippat med stora svårigheter att i efterhand bestämma lastvikten eller att få en jämn fördelning av denna vikt på fordonets axlar. Svårigheterna kan, förutom lastens beskaffenhet, vara att godsavsändaren lämnar oriktig viktuppgift, vilket inte är ovanligt.



Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

Svenska åkeriförbundet anser att straffrättsliga regler kombinerat med avgift för överlast för befraktaren skulle medföra en kraftig nedgång av antalet förseelser mot lastsäkringsbestämmelserna samt lagen om överlast.

Frågan om överlast, som orsakats av oriktiga uppgifter från godsavsändaren, bör enligt förbundet lösas genom att det ekonomiska ansvaret för överlastavgiften flyttas över på avsändaren/befraktaren i de fall denne haft den faktiska kontrollen över lastning och/eller säkring av lasten eller lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter till fraktföraren.

I Svenska åkeriförbundet allmänna leveransbestämmelser ALLÅK 86 finns regler om vikten att avsändarens uppgifter är riktiga. Med den konkurrens som finns på marknaden torde emellertid inget åkeriföretag, som ser fram emot fortsatta uppdrag, riskera att störa förbindelsen med kunden genom att framställa krav eller anhängiggöra talan gentemot sin uppdragsgivare. Nämda omständigheter är sålunda inte ägnade att nedbringa antalet överträdelser av belastningsbestämmelserna.

Enligt förbundets uppfattning bör således ett särskilt befraktansvar införas där överträdelser, som kan härledas till avsändaren och där denne de facto innehaft den faktiska kontrollen av lastningen och säkringen av lasten eller lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter till fraktföraren, även innefattar såväl straffrättsligt som ekonomiskt ansvar. Det är den som lastar, säkrar eller lämnar oriktiga eller ofullständiga uppgifter om godset som bör träffas av eventuella straffrättsliga påföljder och ekonomiska sanktioner/avgifter.



Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

Det är därför angeläget att ifrågavarande bestämmelse utformas på sådant sätt att lagen om överlastavgift även i fortsättningen effektivt kan fylla sin uppgift att motverka överträdelser i fråga om tillåtna laster.

Förslag

Svenska åkeriförbundet föreslår att lagstiftningen ändras och anpassas till de nya förhållanden enligt följande.

Vägtrafikkungörelse

164 § VTK bör kompletteras och uttryckligen ange ett befraktansvar innebärande, när befraktaren åtagit sig eller ombesörjt lastning och/eller säkring av gods eller lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter om godset, att befraktaren skall ha ett självständigt straffrättslig ansvar för

att godset säkrats enligt 102 VTK samt

att axel-, boggi- eller trippelaxeltrycket samt fordonets bruttovikt icke överskrider tillåtna viktgränser enligt 106 VTK.

Lag om överlastavgift

Vidare föreslås att ändringar sker i lagen om överlastavgift där befraktaren, på motsvarande sätt som angetts ovan, får ett självständigt ansvar för lastvikter m.m.

Skäl för förslaget

Svenska åkeriförbundet föreslår en lagstiftning som, i de fall befraktaren lastar och har den fysiska kontrollen över lastning eller lämnar oriktiga eller ofullständiga uppgifter, ger



Svenska
Åkeriförbundet
AB Åkerikonsult
AB Åkeriradio

1997-04-01

BWn

7

Sjöfartsverket
Johan Fransson
601 78 NORRKÖPING

befraktaren ett reellt ansvar och incitament att lasthantering sker i överensstämmelse med gällande lagstiftning.

Vägtransportlagen

Vägtransportlagen reglerar ansvarsfrågor eller rättigheter och skyldigheter mellan avsändare, transportör och mottagare.

Svenska åkeriförbundets synpunkter

Lagstiftaren bör se över denna lagstiftning och eventuellt föreslå kompletterande regler som uttryckligen reglerar ansvar för säkring av last samt överlast m.m.

Dag som ovan

SVENSKA ÅKERIFÖRBUNDET

Bengt Waldersten

Mårten Johansson

XTB, vi oxå!



Kundnytta!

Allt fler av transportföretagens kunder, t.ex. Vägverket, prioriterar trafiksäkerhet i sin upphandling av transporter, och ställer därför krav på att fordonen skall genomföra en årlig extra test av bromsarna. Med XTB är du förberedd att utföra uppdrag åt en kundkrets som har höga krav på säkra transporter.

Glöm inte att ta betalt för den högre kvalitet på transporter som ditt företag erbjuder!

XTB ger

- bättre bromsekonomi
- ökad trafiksäkerhet
- kundnytta
- tidsvinster

Mer om XTB finns på

www.akeri.se

(klicka på XTB-loggan)



Ett samarbete mellan:

Sveriges Åkeriföretag, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Bilprovningen, Scania, Volvo Lastvagnar, Vägverket, Trygg-Hansa, Almi i Västernorrland, WABCO, Fordonsmateriel, Briab - Kilafors, Parator och Autoverktyg

XTB, vi oxå!



Trafiksäkerhet!

Att hålla ett fordon i tekniskt fullgott skick, ger ökad trygghet och säkerhet i trafiken. Vid normal körning, med mjuka inbromsningar, nyttjas bara en liten del av tillgänglig bromskapacitet i ett fordon. Därför kan det vara svårt att upptäcka gradvisa försämringar. Med XTB har du gjort en extra kontroll av att fordonet har fullgod kapacitet att bromsa säkert i en mer kritisk situation.

XTB ger

- bättre bromsekonomi
- ökad trafiksäkerhet
- kundnytta
- tidsvinster

Mer om XTB finns på

www.akeri.se

(klicka på XTB-loggan)



Ett samarbete mellan:

Sveriges Åkeriföretag, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Bilprovningen, Scania, Volvo Lastvagnar, Vägverket, Trygg-Hansa, Almi i Västernorrland, WABCO, Fordonsmateriel, Briab - Kilafors, Parator och Autoverktyg