

Tillsändes:

**Andreas Carlsson**, Infrastruktur- och bostadsminister

**Jonas Bjelfvenstam**, Generaldirektör Transportstyrelsen

## Hög tid för ändrat ansvar för lastsäkring

**Den utveckling som sker på logistikområdet har föranlett våra grannländer att se över sina regler för ansvar för lastsäkring vid vägtransport och det är hög tid att detta arbete återupptas i Sverige. Inom samrådsforumet SAGIT (Säkring av Gods i Trafik) har en dialog kring frågan förts sedan slutet av 1990-talet, och nedan presenterar några av forumets medlemmar de insikter som erhållits och de fakta som insamlats genom organisationens arbete.**

Det finns tyvärr ingen sammanhängande statistik på hur utbrett problemet med bristande lastsäkring är eller hur många trafikolyckor som sker till följd av det, men statistik från Polismyndigheten och Kustbevakningen visar på att lasten i ungefär vart femte kontrollerat fordon inte uppfyller gällande krav på lastsäkring (se bilaga 1). Även om ingen myndighet för statistik över trafikolyckor orsakade av dåligt säkrad last, rapporteras mer dramatiska olyckor där större lastenheter har fallit ut bland andra trafikanter i media (se bilaga 2). Några av dessa olyckor har lett till dödsfall. Mest detaljerad statistik på området har erhållits från Arbetsmiljöverket. Från denna kan det konstateras att dödsolyckor är frekventa till följd av att dåligt förankrad last rasar ut vid lossning.

Ansvar för att lastsäkringen är korrekt utförd vid vägtransporter i Sverige regleras i första hand av Trafikförordningen, vilken anger att det är den som framför ett motordrivet fordon som vid kontroll kan dömas till penningböter. I händelse av en olycka som förorsakas av tappad last finns det andra regelverk som skulle kunna sprida ansvaret till andra aktörer i transportkedjan, t.ex. Arbetsmiljölagen och Brottsbalken. Det finns dock ännu inget fall i Sverige där åklagare har lyckats påvisa uppsåt eller oaktsamhet till den grad som krävs för att få någon annan än chauffören dömd för brott mot dessa regelverk. Riksdagen godtog år 2004 en proposition (2003/04:160) att Regeringskansliet ska arbeta vidare med Vägverkets förslag, enligt vilket ansvaret för lastsäkring ska fördelas mellan transportkedjans aktörer, så att var och en tar ansvar för sin del. Detta har dock ännu inte föranlett någon revision av Trafikförordningen.

Sedan nuvarande formulering i Trafikförordningen togs fram 1998 har utvecklingen inom transportområdet gått mot alltmer komplexa transportupplägg. Fler aktörer är involverade i enskilda transporter som i allt högre grad sker i form av intermodala upplägg där lastbärare, ibland plomberade, utan inspektion eller omlastning av godset i dem förmedlas i obrutna kedjor via flera

olika transportslag. Avståndet mellan beställare och utförare av transporter har ökat genom att tredjepartföretag anlitas för upphandling och att transportörer ofta anlitar underkonsulter för utförandet av själva transportarbetet.

Till följd av dessa förändringar uppstår mycket ofta situationer där föraren inte ensam har möjlighet att försäkra sig om att lastning och säkring av godset har blivit korrekt utförd, t.ex:

- I de fall en plomberad lastbärare hämtas på en järnvägsterminal eller i en hamn finns det sällan någon praktisk möjlighet för föraren att begära att plomben ska brytas och lasten inspekteras.
- Vid spetsbyten, där förare byter fordon med varandra, måste de förlita sig på att kollegan utfört jobbet ordentligt eftersom det, även i de fall där lastbäraren kan öppnas, är svårt att inspektera att alla delar av lasten är tillräckligt säkrade.

Det bör också nämnas att en förare inte alltid har kännedom om en lastbärarens fullständiga resväg från avsändare till mottagare vid intermodala transporter. Eftersom det är olika krav på lastsäkring i olika transportslag, måste metod och nivå för lastsäkringen bestämmas av någon som har information om hur hela transportkedjan ser ut. (Se vidare bilaga 4 för mer detaljerade beskrivningar av situationer där föraren har svårt att ensam säkerställa att lastsäkring är korrekt under hela resan.)

I enlighet med Transportstyrelsens övergripande vision och EU:s direktiv har de tekniska föreskrifterna för lastsäkring förändrats, från att ge detaljerade och handgripliga instruktioner för hur olika godsslag ska säkras till att enbart tillhandahålla funktionella krav som lastsäkring ska uppfylla genom tillämpande av ett dussin tekniska standarder. Ingen av dessa standarder riktar sig till de som rent praktiskt ska utföra lastning och säkring av gods, utan de är framtagna för tillverkare av fordon, lastsäkringsutrustning och emballage, provningsanstalter, konstruktörer och tekniska konsulter.

En förare kan endast begäras kontrollera att fordon, utrustning och gods är i synbart gott skick och korrekt märkta enligt de standarder som föreskriften hänvisar till. Det är upp till andra parter att se till att rätt utrustning införskaffats, periodiskt inspekteras samt att testning och märkning blivit korrekt utförd. Vidare bör det noteras att inte alla omnämnda standarder innehåller något krav på märkning och att för viss utrustning, som t.ex. A-bockar för betongtransporter, saknas helt en tillämplig standard.

Det är avsändaren som har störst kännedom om godsets egenskaper och bäst förutsättningar att ta fram instruktioner för hur det ska säkras. För vissa typer av laster med kända risker vid transport, tex. betonglaster, maskiner, tunga fordon och tunga utrustningar, är det inte självklart hur godset ska säkras utan det behövs i det närmaste ingenjörsmässiga kunskaper för att ta fram ett arrangemang som är säkert. I dessa fall kan det inte bedömas vara rimligt att chauffören ska ha hela ansvaret för att godset är säkrat på ett trafiksäkert sätt.

I samtliga av våra närmsta grannländer, Danmark undantaget, har de senaste decenniernas utveckling inom logistikområdet föranlett en översyn av hur ansvaret för lastsäkring regleras. Vissa länder, t.ex. Finland, Tyskland, Belgien och Österrike, har infört delat ansvar för lastsäkring mellan avsändare, utlastare, transportföretag och chaufför. Andra länder, inklusive Slovakien, Polen och Baltstaterna, har lagt ansvar på avsändaren att ta fram instruktioner för hur deras gods ska säkras och att tillse att dessa följs. I Norge pågår arbete med att införa krav på transportföretaget att hjälpa föraren genom att ta fram lastsäkringsinstruktioner för gods med kända risker och tillhandahålla erforderlig utrustning. (Se bilaga 3 för detaljerad beskrivning av ansvarsregler i andra länder.)

**Det är alltså hög tid att återuppta det arbete som riksdagen påbörjade år 2004 och införa en ansvarsfördelning även i den svenska Trafikförordningen som överensstämmer med moderna betingelser för vem som har möjlighet och tillräcklig kunskap för att se till att lastsäkringen blir korrekt utförd enligt gällande föreskrifter.**

**Vi uppmanar därför regeringen och Transportstyrelsen att skyndsamt se över och ändra ansvarsbestämmelserna för lastens säkring vid transport på fordon med totalvikt över 3,5 ton så att alla inblandade i en transportkedja ansvarar för sin del av lastningen och lastsäkringen. Det är inte vår avsikt att arbeta för att ta bort förarens ansvar för en säker transport, utan att i de fall föraren har att lita på att andra, t.ex. transportör, speditör, avsändare eller utlastare, har utfört sitt arbete korrekt att även de ska ha ett ansvar för sitt bidrag.**

#### **Höganäs 2023-08-16**

*Mikaela Tamm, Svensk Försäkring, Ordförande SAGIT*

*Sven Sökjer-Petersen, MariTerm AB, Sekreterare SAGIT*

*Marie Anderson, Volvo Logistics AB, Medlem SAGIT*

*Kajsa Asker, Gothenburg RoRo Terminal AB, Medlem SAGIT*

*Mårten Johansson, Sveriges Åkeriföretag, Medlem SAGIT*

*Jimmy Leijonfalk, Medlem SAGIT*

*Torbjörn Lewold, DHL Freight (Sweden) AB, Medlem SAGIT*

*Arne Lingårdsson, Volvo Logistics AB, Medlem SAGIT*

*Glenn Nilsson, Polismyndigheten, Operativa enheten, Trafiksektionen Stockholm, Medlem SAGIT*

*Håkan Nilsson, Transportindustriförbundet*

*Marcus Reilly, DFDS Seaways AB, Medlem SAGIT*

*Stefan Reimers, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA), Medlem SAGIT*

*Mats Staffas, Forankra AB, Medlem SAGIT*

*Oscar Tiberg, Chouette advokatbyrå, Medlem SAGIT*

## Bilagor

1. Sammanfattning av statistik - Lastsäkring
2. Exempel från media på olyckor med tappad last
3. Sammanfattning av ansvarsregler för lastsäkring i olika länder
4. Exempel på situationer där det är svårt för föraren att säkerställa korrekt lastsäkring