



## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende  
**John Woxström**  
070-936 07 99  
[john.woxstrom@akeri.se](mailto:john.woxstrom@akeri.se)

## Justitiedepartementet

[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS OM FÖRSLAG I ANSLUTNING TILL DEPARTEMENTSPROMEMORIAN ELEKTRONISKA VÄGFRAKTSEDLAR (DS 2016:42)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 6 000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

## Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag är fortsatt positiv till ett införande av möjligheten till att kunna använda elektroniska fraktsedlar vid inrikestransporter
- Sveriges Åkeriföretag anser att frågan om elektroniska fraktsedlar vid inrikes transporter har ett nära samband med cabotagetransporter då det för att de senare ska vara tillåtna, transportören måste styrkas dels den inkommande internationella transporten och varje därefter följande cabotagetransport, elektroniska fraktsedlar är därför värdefulla som bevis
- Sveriges Åkeriföretag anser att frågan om elektroniska fraktsedlar har ett för transportören nära samband med övergången av ansvaret för det transporterade godset



- Sveriges Åkeriföretag anser detta lagförslag kan komma att få försäkringsmässiga konsekvenser och försäkringsbranschen därför borde få yttra sig över de nu föreslagna förändringarna

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remisserna. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

## Närmare om förslaget

Övergång till elektroniska fraktsedlar ligger helt rätt i tiden. Sveriges Åkeriföretag har i tidigare remissyttrande, Ju2016/09198/L3, framfört att det är önskvärt att tillåta elektroniska fraktsedlar även vid inrikes transporter.

Det är mycket viktigt att utformningen av bestämmelserna kring elektroniska fraktsedlar inte bara underlättar för avsändare och fraktförare att komma överens om hur de ska användas utan också att det blir en tillförlitlig dokumentation, alltså tydliga bevis på att en internationell transport utförts av ett visst fordon eller fordonskombination så att också de elektroniska frakthandlingarna uppfyller kraven på tydliga bevis för att få utföra cabotagetransporter, se förordning (EG) nr 1072/2009/EG, artikel 8.3. I den uppräkningslista som finns i artikel 8.3 finns även punkten g), om att motorfordonet och släpvagnens registreringsnummer ska föras in i det bevismaterial som används för att kunna styrka rätten till att få utföra cabotage. I den elektroniska fraktsedeln måste det gå att föra in uppgiften enligt g). Det ska då observeras att den uppgiften i och för sig inte finns med i uppräkningslistan enligt CMR-konventionen eller lagen om inrikes vägtransport, men för att elektroniska fraktsedlar ska kunna få ett genombrott i användande, det är av väsentlig betydelse att det ska gå att föra in uppgiften. För att ett åkeri som inte är etablerat i Sverige ska få lov att utföra en cabotagetransport, så måste den transporten (det finns dock en alternativregel i artikel 8) bland annat ha föregåtts av en inkommande *internationell* transport, och därmed bör en eCMR-fraktsedel kunna användas som bevis för att styrka denna inkommande transport.

Denna eftersträvaransvärda tydlighet underlättar för myndigheter att kontrollera vilka aktörer inom fraktkedjan som är behöriga att utföra såväl internationella som nationella godstransporter. På så vis underlättas förutsättningarna för en sund konkurrens i transportnäringen.

Den föreslagna nya 8 a § i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport kan förtydligas, kanske bäst med påbyggnad av en ny 8 b §. Det skulle behöva tydliggöras *hur* en elektronisk fraktsedel på ett tillförlitligt sätt upprättas, detta för att försvåra upprättande av elektroniska handlingar för skens skull, samt kan det föreligga ett behov av att tydliggöra *när* upprättandet ska anses ha skett.

Det är viktigt att det går att spåra alla förändringar i en elektronisk vägfraktsedel, oavsett om den används för inrikes transport eller för internationell transport, för att kunna kontrollera så att den inte har "anpassats" i samband med t.ex. en vägkontroll för att på så sätt göra en egentligen otillåten cabotagettransport "tillåten" genom att ändra och kunna anpassa vissa uppgifter.

*Ansvarsövergången* gällande fraktförarens övertagande, och med befriande verkan utlämnande, av godset är också lämpligt att de nya reglerna förtydligar. Detta för att underlätta kostnadseffektiv skadehantering och tillhandahållande av ändamålsenliga försäkringsskydd.

Sveriges Åkeriföretag anser att bestämmelserna om godstransporter har en mycket nära koppling till godstransportförsäkringar. Det "skadestånd" kopplat till risken som alltid finns när det gäller just transporter har i vissa fall begränsats. Detta är principen i CMR med en begränsning av transportörens ansvar till 8,33 SDR per kilogram av förlorad bruttovikt, och vid inrikes transporter får ersättningen inte understiga 150 kr per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt. Av denna anledning är det mycket viktigt att bestämma tidpunkten för övertagande av godset. Är denna tidpunkt otydlig, så kan det innebära att försäkringsbolag som försäkrar transportören för det ansvar som denne har, kan komma att anse att risken som helhet är större än vad den hade varit vid en tydlig tidpunkt för ansvarsövergången. En för hög försäkringspremie skulle då möjligtvis komma belasta transportören. Sveriges Åkeriföretag anser därför att även försäkringsbranschen borde få yttra sig över detta förslag.

## Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Justitiedepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg  
Branschchef