

Kontaktperson i detta ärende:

Justitiedepartementet

Petra Eklund Åhlström  
070-183 73 00  
[petra.ahlstrom@akeri.se](mailto:petra.ahlstrom@akeri.se)[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)**Sveriges Åkeriföretags remissvar på Ju 2018/04011/L3:  
SOU 2018:60; Betänkandet Tillträdet till Rotterdamreglerna**

Sveriges Åkeriföretag är med drygt 6 000 åkeriföretag och 36 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

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

**Sammanfattning**

Sveriges Åkeriföretag instämmer med utredningen att det finns ett behov av en enhetlig internationell reglering av godstransporter till sjöss. I likhet med utredningen finner Sveriges Åkeriföretag att det är positivt med användningen av digitala transportdokument och ökade möjligheter till avtal om s k dörr-till-dörr transporter. Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bedömning att om ett tillträde ska ske så bör det först stå klart att Rotterdamreglerna kommer få vidsträckt anslutning. Sveriges Åkeriföretag menar dock att det finns risk att ett antal tillämpningsfrågor uppstår till följd av att skilda konventioner alltför ofta kommer att reglera ett och samma transportavtal och som dessutom, i vissa fall, innefattar svåröverskådliga konsekvenser för de anknytande landtransporter. Vidare är det inte

helt klart om de nya regleringarna kommer att medföra kostnadsökningar för den svenska åkerinäringen. Även mindre ökningar riskerar att få stor påverkan på en näring som redan är hårt pressad av konkurrens och låga marginaler.

### Närmare om författningsförslagen i 13 kap sjölagen

Sverige Åkeriföretag lämnar nedan synpunkter på författningsförslagen och hur de kan tänkas påverka den svenska åkerinäringen.

#### *3 § Tillämpningsområde*

*Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av gods. I utrikes fart är kapitlet tillämpligt även på avtal om transport av gods där den avtalade transporten endast delvis avser sjötransport.*

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Det är viktigt att en anknyttande vägtransportören har ett förutsägbart och försäkringsbart ansvar. Det är dessutom angeläget att det inte genom ett införlivande av regelverket sker en utökning av ansvaret för vägtransportören. Sveriges Åkeriföretag instämmer med utredningen att när en internationell transport omfattas av regleringen i 13 kap måste utgångspunkten vara att också undertransportörens ansvar ska regleras på samma sätt. I utredningen anges att om tex en inrikes vägtransport i Sverige är ett led i en internationell sjötransport omfattas vägtransporten av reglerna i 13 kap.

#### *18 § Farligt gods*

*Transportör eller en utförande part får vägra att ta emot eller lasta godset och får vidta andra rimliga åtgärder, inbegripet att lossa, förstöra eller oskadliggöra godset, om godset är eller rimligen kan förväntas bli en fara för person, egendom eller miljön.*

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Det bör förtydligas vad som här avses för gods. I CMR anges, i motsvarande reglering, (artikel 22) gods av farlig beskaffenhet. I sjölagens nuvarande 13 kap 41§ användes båda benämningarna.

#### 20 § Transportörens underrättelskyldighet

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, ska transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren angivit samt 24 § Ansvar på grund av händelse under ansvarsperioden. Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset gått förlorat eller skadats samt för dröjsmål med utlämnande av godset.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Om möjligt bör det förtydligas för det fall gods gått förlorat även innefattar helt eller delvis, dvs motsvarande det som anges som minskning i CMR.

#### 42 § Transporter före och efter sjötransporten

Om skadan eller den händelse eller omständighet som orsakade dröjsmålet inträffade under transportörens ansvarsperiod, men uteslutande före det att godset lastades ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossades från fartyget, ska transportörens ansvar och preskriptionstiden för väckande av tal bestämmas enligt de bestämmelser som skulle ha tillämpats om transportavtalet inte innehöll någon sjötransport och som gäller som svensk lag en 1 § lagen(1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran.

Sveriges Åkeriföretag anser att:

Den komplicerade regleringen avseende anknytande landtransporter kan skapa oförutsebarhet vid tillämpningen. Beroende på hur paragrafen tolkas så kan den få stor betydelse för anknytande vägtransporter genom att sådan transportör riskerar att hamna i olika lagstiftning. Frågan är om ovan paragraf och utredningens skrivning på sid. 130 i SOU innebär att det skulle kunna uppstå situationer där CMR och Rotterdamreglerna ”definierar” en internationell vägtransport olika. Om flera fraktförare utför en transport, när orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, såsom angivits i avtalet, är beläget i skilda stater tillämpas i regel CMR. Frågan är om art 26 i Rotterdamreglerna kan ge en annan bedömning av vägtransportörens anknytande sträcka i dessa fall? Nationell eller internationell och vad får det för betydelse? Hanteringen kan bli komplicerad om den anslutande vägtransporten bedöms vara en inrikes transport. Kontraherande och utförande part kommer då att ansvara utifrån olika regelverk. Finns det risk att transportköpare eller dess försäkringsbolag ”regelverksshoppa” och söker kräva den felande

landtransportören direkt istället för att gå på kontraherande part i syfte att nå högre ersättning.? I de fall anslutande transport anses som internationell kommer kontraherande och utförande part att ansvara utifrån samma regelverk.

*57 § Transportdokument och utfärdande av transportdokument*

*När godset har avlämnats för transport till transportören eller en utförande part ska transportören på avsändarens begäran utfärda ett dokument som utgör bevis för eller innefattar ett transportavtal och visar att godset tagits emot (transportdokument)*

Sveriges Åkeriföretag anser att:

På vägtransportområdet väntas en proposition om ECMR, DS 2016:42 Elektroniska vägfraktsedlar, vilket förenklar och moderniserar godshanteringen. Inte minst arkiveringsfrågan. Sveriges Åkeriföretag tycker det är positivt om det finns en samsyn mellan de olika regelverken avseende utveckling kring elektronisk kommunikation och transportdokument.

Stockholm som ovan



Rickard Gegö