

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att vägtrafiklagen ändras. Det föreslås att det i lagen tas in de bestämmelser som krävs för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv gällande högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner för fordon. Dessa bestämmelser gäller ett system för fjärridentifiering av ett fordonets vikt och lämnande av uppgifter om containrars och växelflaks vikt till den trafikidkare som transporterar lasten och till tillsynsmyndigheterna.

I detta skede intas endast de minimibestämmelser om systemet för fjärridentifiering av ett fordonets vikt som direktivet förutsätter med tanke på införandet av ett övervakningssystem i vägbanan. Valet av system görs senare i varje medlemsstat. Det andra alternativ som direktivet tillåter är ett system som bygger på en obligatorisk anordning i fordonet.

Enligt förslaget ska det om lämnande av uppgifter om containrars och växelflaks vikt till föraren och tillsynsmyndigheterna föreskrivas på samma sätt som det i den gällande lagen föreskrivs om lämnande av andra uppgifter som inverkar på lastens säkerhet.

Lagen avses träda i kraft i enlighet med bestämmelserna i direktivet senast den 7 maj 2017.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
MOTIVERING	3
1 Nuläge och föreslagna ändringar	3
1.1 Nuläge	3
1.2 Befraktarens och trafikidkarens skyldighet att lämna uppgifter om fraktens vikt 4	4
1.3 System för fjärridentifiering av ett fordon's vikt.....	5
2 Propositionens konsekvenser	6
2.1 Kostnader för och fördelar med systemen för viktövervakning samt systemens konsekvenser.....	6
2.2 Konsekvenser för sanktionerna	7
3 Beredningen av propositionen och samband med andra propositioner.....	7
4 Ikraftträdande	8
5 Förhållande till grundlagen och Ålands behörighet	8
LAGFÖRSLAG	9
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	9
BILAGA	11
PARALLELLTEXT	11
Lag om ändring av vägtrafiklagen.....	11

MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

1.1 Nuläge

Den 29 april 2015 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, nedan ändringsdirektivet. Direktivet förutsätter automatisk övervakning av godstransportfordons vikter och obligatoriskt utbyte av information om containrars och växelflaks vikter.

Körning med överlast äventyrar trafiksäkerheten och ökar slitaget på vägar och vägkonstruktioner. För att förhindra detta finns det i 87 § i vägtrafiklagen (267/1981) och i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) bestämmelser om högsta tillåtna fordonsvikter och högsta tillåtna axel- och boggivikter på fordon. I lagen om överlastavgift (51/1982) föreskrivs det dessutom särskilt om en överlastavgift som påförs fordonets innehavare eller transportuppgdragsgivaren.

För närvarande övervakas ett fordonets vikt med hjälp av uppgifterna i lastdokumenten och med hjälp av stationära eller mobila övervakningsanordningar i vägbanan. Övervakningen förutsätter att fordonet stannas. Ansvaret för överlast ligger på föraren och med stöd av 87 a § i vägtrafiklagen på den som lastat fordonet eller släpvagnen.

Den automatiska övervakningen av vägtrafiken görs för närvarande med hastighetsövervakningskameror och, för övervakning av körtiderna, inom en snar framtid med ett system för kontroll av färdskrivare på distans.

För att möjliggöra automatisk övervakning av körtiderna tas det 2019 i bruk en ny färdskrivare i nya lastbilar och bussar. Bestämmelser om installation av utrustningen och skyldigheten att använda den finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Med hjälp av utrustningen kan polisen med sin egen övervakningsutrustning kontrollera passerande fordonets uppgifter om körtider och stanna och kontrollera sådana fordon där föraren misstänks ha låtit bli att följa föreskrivna maximikörtider.

Överhastigheter har övervakats med kameror i Finland ända sedan 1980-talet. De har underlättat övervakningen och även haft en förebyggande effekt på överhastigheterna.

Bestämmelser om utbyte av information om laster finns för närvarande i vägtrafiklagen. Syftet med bestämmelserna i lagens 87 a § är bl.a. att ge föraren sådana tillräckliga uppgifter om lasten som behövs för en trygg transport. Bestämmelsen innehåller dock inte något sådant system för deklaration av containrars och växelflaks vikt som förutsätts i ändringsdirektivet. Även i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) har transportens avsändare ålagts skyldigheter i anslutning till uppgifterna om farliga ämnen, men inte heller i den lagen finns det någon skyldighet att deklarera vikten på en container och ett växelflak som används för transport av farliga ämnen.

1.2 Befraktarens och trafikidkarens skyldighet att lämna uppgifter om fraktens vikt

För att det inte ska förekomma transport av överlast utan transportörens vetskap och för att trafikövervakarens ska kunna upptäcka viktöverskridningar på basis av handlingarna har det föreskrivits om utbyte av information i artikel 10f i ändringsdirektivet. Enligt artikeln ska medlemsstaterna vid transport av containrar och växelflak fastställa regler med krav på att avsändaren överlämnar en deklaration med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern eller växelflaket. Dessutom ska transportören ge tillgång till all relevant dokumentation som avsändaren tillhandahåller.

Enligt artikel 10f ska medlemsstaterna också fastställa regler om ansvar för både avsändaren och transportören beroende på vad som är lämpligt i fall när informationen saknas eller är felaktig och fordonet eller fordonskombinationen har överlastats.

I Finland finns det bestämmelser om transportuppdragsgivarens skyldighet att lämna uppgifter om lasten i vägtrafiklagen och lagen om transport av farliga ämnen.

I 8–10 § i lagen om transport av farliga ämnen föreskrivs det om avsändarens, transportföretagets och förarens skyldigheter att lämna uppgifter bl.a. om lastens vikt. Enligt 8 § 2 mom. ansvarar avsändaren samt vid fartygstransporter avlastaren och avsändaren för att ett farligt ämne som överlämnats för transport är klassificerat och förpackat och förpackningen märkt samt överlämnat för transport så som avses i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den. I paragrafens 3 mom. åläggs avsändaren samt vid fartygstransporter avlastaren och avsändaren att ansvara för att det farliga ämnets benämning och klassificering samt andra uppgifter som fordras blir korrekt antecknade i transportdokumenten och att de nödvändiga transportdokumenten tillställs transportören före transporten.

Enligt 11 c § i lagen om transport av farliga ämnen ska de uppgifter som krävs om det gods som transporteras finnas antecknade. Närmare bestämmelser om uppgifternas innehåll finns i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg (194/2002) och i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg (TRAFI/4541/03.04.03.00/2015). Enligt Trafiksäkerhetsverkets föreskrift är avsändaren skyldig att ge transportföretaget handlingarna om farliga ämnen. Vikten är en av de uppgifter som krävs. Det finns dock ingen skyldighet att deklarera den sammanlagda vikten på en container och ett växelflak som används för ett farligt ämne och transporten av det.

I 87 a § i vägtrafiklagen finns det inte några bestämmelser om utbyte av information om en containers och ett växelflaks vikt eller om tillgången till handlingar som gäller dessa vikter. Därför föreslås att 4 mom. ändras så att det även i det föreskrivs om det ansvar för lämnandet av uppgifter som avses i artikeln. Uppgiftslämnaren får besluta om hur uppgifterna lämnas.

Enligt artikel 2 a i direktivet avses med avsändare ”en rättslig enhet eller en fysisk eller juridisk person vars namn anges på konossementet eller motsvarande transporthandling, såsom ett genomgångskonossement, som avsändare och/eller i vars namn eller på vars vägnar ett transportavtal har ingåtts med transportföretaget”.

I 87 a § 4 mom. i vägtrafiklagen används i fråga om ansvaret att lämna uppgifter inte termen ”avsändare” utan termerna ”godsavsändaren och transportens uppdragsgivare”. Dessa termer täcker tillsammans även begreppet avsändare enligt definitionen i direktivet och därför föreslås det inte några ändringar av paragrafens terminologi.

Samtidigt slopas kravet i 4 mom. på att fordonsinnehavaren ska medföra registreringsintygets tekniska del, eftersom denna skyldighet har slopats genom statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om registrering av fordon (1265/2015).

Till 5 mom. fogas i enlighet med punkt 1 b en skyldighet för transportören att möjliggöra tillgång till de uppgifter om en containers och ett växelflaks vikt som avses i 4 mom.

1.3 System för fjärridentifiering av ett fordots vikt

Ändringsdirektivet förutsätter inte bara utbyte av information om godstransportfordonens vikt utan även ett nytt system för övervakning av fordonens högsta tillåtna vikt. Det måste gå att övervaka vikterna så att det i trafikflödet är möjligt att särskilja och närmare kontrollera de fordon som kan ha en högre vikt än den tillåtna. Detta effektiviserar övervakningen och gör trafiken smidigare. Systemet kan också hjälpa föraren att förhindra överlast.

Enligt ändringsdirektivets ingress är syftet med direktivet att säkerställa att konkurrensen mellan operatörer inte snedvrids och göra det lättare att upptäcka överträdelser. Därför ska medlemsstaterna senast den 27 maj 2021 vidta särskilda åtgärder för att identifiera fordon eller fordonskombinationer i trafik som misstänks ha överskridit de relevanta viktbegränsningarna och som därför bör kontrolleras. Sådan identifiering kan utföras genom vägningsanordningar inbyggda i väginfrastrukturen eller genom mätare ombord på fordonen som fjärrkommunicerar uppgifter till de berörda myndigheterna. Uppgifter från sådana mätare bör göras tillgängliga även för föraren.

Varje medlemsstat bör årligen utföra ett ”lämpligt antal” kontroller av fordonsvikt. Antalet sådana kontroller bör stå i proportion till det totala antal fordon som årligen kontrolleras i den berörda medlemsstaten, men något exakt antal har inte angetts.

Enligt artikel 10d i ändringsdirektivet ska systemet identifiera de fordon som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt och som därför bör kontrolleras av de behöriga myndigheterna för att säkerställa att kraven i direktivet har uppfyllts. Åtgärderna får vidtas med hjälp av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon.

Enligt andra stycket i artikeln får en medlemsstat dock inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat. Enligt stycket ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser och för påförande av sanktioner vara certifierade. För fjärridentifiering krävs inte certifiering.

Enligt 5 punkten i artikeln var det meningen att kommissionen senast den 27 maj 2016 skulle anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reglerna för fordonsutrustningens driftskompatibilitet och förenlighet. Kommissionens genomförandebestämmelse har inte ännu antagits. Det finns alltså inte ännu några exakta bestämmelser om den utrustning som ska installeras i fordon.

I propositionen föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en ny 97 a § med bestämmelser om att anordningarna för viktövervakning ska överensstämma med artikel 10f i direktivet, om sådana tas i bruk.

Inom vägtrafiklagens tillämpningsområde gäller bestämmelsen övervakningen av fordon som transporterar containrar och växelflak samt deras förare. Bestämmelsen underlättar övervakningen av trafikreglerna om vikt i vägtrafiklagen och av de trafikmärken som begränsar vikten

i vägtrafikförordningen. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll bestämmelsen om uppsättande av trafikanordning i 51 § i vägtrafiklagen.

Den föreslagna nya 97 a § skiljer sig från 51 § i vägtrafiklagen på så sätt att uppgifter om att anordningen installerats ska lämnas till Trafikverket som med tanke på sina nuvarande uppgifter är den myndighet som lämpar sig bäst för att för kommissionen samla in de sammandragsuppgifter om antalet kontroller och upptäckta överlaster som förutsätts i artikel 10g i direktivet. De första uppgifterna ska dock lämnas först 2023 och gälla 2021–2022.

För installation av en anordning för viktövervakning behövs inte heller kommunens samtycke eller polisens utlåtande på samma sätt som i fråga om trafikanordningar. Däremot ska polisen informeras om anordningen för övervakningen. Polisen samt tullen och gränsbevakningen, som också utför trafikövervakning, ska ges rätt att installera en tillfällig övervakningsanordning.

Konsekvenserna av bestämmelsen begränsar sig för närvarande endast till ett eventuellt beslut om att skaffa anordningen.

2 Propositionens konsekvenser

2.1 Kostnader för och fördelar med systemen för viktövervakning samt systemens konsekvenser

Ett system för fjärridentifiering av ett fordonets vikt och bättre information till föraren om containrar och växelflaks vikter gör det lättare att undvika överlaster. Med mindre överlaster minskar kostnaderna för väghållningen. Det föreslagna systemet med fjärridentifiering gör trafiken smidigare i och med att vikterna övervakas i trafikflödet.

Ändringsdirektivet innehåller inte några bestämmelser om antalet övervakningsanordningar i vägbanan. I fråga om övervakningens omfattning konstateras i artikel 10d.2 att ett ”lämpligt antal” kontroller ska utföras i proportion till det fordonsbestånd som ska kontrolleras i medlemsstaten. Trafikverket har gjort en preliminär bedömning att det minst behövs några stationära anordningar på landsvägarna och ungefär 20 punkter med mobila s.k. B-WIM-anordningar. Årskostnaderna för dessa uppgår till sammanlagt ungefär 1 miljon euro.

Exakta uppgifter om de tekniska krav som ställs på en anordning för viktövervakning som installeras i ett fordon kommer att finnas först när den förordning av kommissionen som gäller detta blir klar. På basis av priset för färdskrivare och andra övervakningsanordningar i fordon blir det inte särskilt dyrt att installera och underhålla en anordning för viktövervakning i ett nytt fordon med luftfjädring. Anskaffningen och installationen uppgår kanske till högst några hundra euro per fordon. I äldre fordon med mekanisk fjädring blir installationen dyrare, men det är svårt att ge en bedömning innan man känner till vilka tekniska krav kommissionen ställer. Polisens övervakningsutrustning, som inte heller ännu finns, kostar mera, men alla bilpatruller behöver nödvändigtvis inte ha sådan utrustning.

Om man går in för ett system med övervakningsanordningar i fordonet, ska man notera att sådana anordningar inte kan krävas av utländska fordon som är registrerade i en stat där anordningarna inte är obligatoriska. För att effektivisera övervakningen av vikterna kan det därför vara nödvändigt att också då ha anordningar i vägbanan.

Kostnaderna för övervakningsanordningarna kan på lång sikt bedömas vara lägre än besparingarna i kostnaderna för väghållningen vid en effektiviserad viktövervakning, oberoende av

om ett av systemen eller båda systemen införs. Under de första åren fram till 2021 kan de årliga kostnaderna stiga i någon mån till följd av kostnaderna för utveckling av systemen och investeringar.

Valet av system bör göras senast 2019 så att systemet är klart vid den tidpunkt som direktivet föreskriver, dvs. i maj 2021.

2.2 Konsekvenser för sanktionerna

I artikel 10 e föreskrivs på sedvanligt sätt att medlemsstaterna ska föreskriva om ändamålsenliga straff för brott mot direktivet.

Enligt 87 § 3 mom. i vägtrafiklagen får ett fordon inte transportera en större last än vad som föreskrivs i bestämmelserna om mått eller massa i vägtrafik. Med stöd av 87 § 4 mom. i vägtrafiklagen finns i förordningen om användning av fordon på väg bestämmelser om fordons största mått och massa.

Enligt 103 § i vägtrafiklagen ska den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bl.a. 87 § eller den föreslagna 87 a § för trafikförseelse dömas till böter. Om gärningen dock uppfyller det rekvisit i 23 kap. 1 eller 2 § i strafflagen som gäller äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten ska straffet fastställas enligt dessa bestämmelser.

Till straff för försummelse av att utbyta information eller överskridande av tillåten vikt döms med stöd av ovannämnda bestämmelser. Underlåtelse att lämna de viktuppgifter som krävs ska med stöd av tillägget till 87 a § ge samma straff.

Dessutom finns det särskilda bestämmelser om en överlastavgift som påförs fordonets innehavare eller transportuppdragsgivaren. Avgiften fastställs med stöd av lagen om överlastavgift. Detta ändras inte.

Inga ändringar föreslås i bestämmelserna om transport av farliga ämnen. Enligt förslaget till nytt 87 a § 4 mom. ska skyldigheten att deklarerera vikten även gälla transporter av farliga ämnen och i fråga om försummelse av skyldigheten att lämna uppgifter döms alltså till straff på samma sätt som i fråga om annat gods.

3 Beredningen av propositionen och samband med andra propositioner

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket.

Förslaget till proposition sändes på remiss till Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Polisstyrelsen, Tullen, närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland, Finlands kommunförbund, Vägföreningen i Finland rf, Finlands näringsliv, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Suomen logistiikkayritysten liitto, Bilimportörerna rf och Teknologiindustrin rf.

Remissinstanserna hade inget att anmärka på eller förordade förslaget till proposition. Efter remissbehandlingen gjordes vissa små ändringar av förslaget.

Vid kommunikationsministeriet pågår ett projekt som syftar till att ersätta den gällande vägtrafiklagen med en ny lag. Lagförslaget har varit på remiss och överlämnas till riksdagen senare i år. De bestämmelser som föreslås i denna proposition ska också tas in i den nya lagen.

Ändringsdirektivet förutsätter också att förordningen om användningen av fordon på väg (1257/1992) ändras. Dessa ändringar som gäller fordons vikter och mått gäller dock inte de förslag som behandlas i denna proposition.

4 Ikraftträdande

Enligt artikel 2.1 i direktivet ska medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 7 maj 2017. De särskilda åtgärder som gäller vikter ska dock enligt artikel 10d.1 genomföras senast den 27 maj 2021. Lagen föreslås träda i kraft senast den 7 maj 2017.

5 Förhållande till grundlagen och Ålands behörighet

Lagförslaget kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning. Propositionen har inga direkta kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna. Syftet med ändringen av 87 a § är att förbättra trafiksäkerheten och på samma sätt som främjandet av annan personlig säkerhet främjar detta rätten till liv och integritet enligt 7 § i grundlagen.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och vägtrafik. De föreslagna bestämmelserna hör alltså till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 87 a § 1, 4 och 5 mom., sådana de lyder i lag 441/2006,
och
fogas till lagen en ny 97 a § som följer:

87 a §

Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter

Denna paragraf tillämpas endast på kommersiella transporter, med undantag för transporter av farliga ämnen. Det som i 4 mom. föreskrivs om skyldigheten att deklarerera en containers och ett växelflaks vikt och i 5 mom. om skyldigheten att sörja för tillsynsmyndighetens tillgång till uppgifter tillämpas dock även på transporter av farliga ämnen.

Transportören ansvarar för att den som lastar godset har korrekta och tillräckliga uppgifter om fordonet. Godsavsändaren och transportens uppdragsgivare ansvarar för att den som lastar godset förfogar över tillräckliga och korrekta uppgifter om det gods som ska transporteras och att det till transportören överlämnats en deklaration med uppgift om vikten för varje container och växelflak som 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 och andra redan lastade lastutrymmens lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen eller lastutrymmet i bruk eller avtalat om ibruktagandet. Transportören ska se till att tillsynsmyndigheten har tillgång till uppgifterna i den i 4 mom. avsedda deklaration som gäller en containers eller ett växelflaks vikt.

7 kap.

Trafikövervakning

97 a §

Uppsättande av anordning för viktövervakning i trafiken

En sådan anordning för viktövervakning som avses i artikel 10d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen uppsätts

- 1) på landsvägar av väghållningsmyndigheten,
- 2) på gator, torg och andra motsvarande trafikområden av kommunen,

3) på andra än i 1 eller 2 punkten avsedda vägar av väghållaren,

4) för tillfälligt bruk av polisen, en gränsbevakningsman eller en tullman.

De väghållare som avses i 1 mom. 1—3 punkten ska underrätta polisen och Trafikverket om anordningen. Trafikverket ska också förse med uppgifter om de övervakningsvolymerna och överlasterna som anordningen registrerat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 16 mars 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 87 a § 1, 4 och 5 mom., sådana de lyder i lag 441/2006,
och
fogas till lagen en ny 97 a § som följer:

Gällande lydelse

87 a §

Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter

Denna paragraf gäller andra kommersiella transporter än transporter av farliga ämnen.

Föreslagen lydelse

87 a §

Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter

Denna paragraf tillämpas endast på kommersiella transporter, med undantag för transporter av farliga ämnen. Det som i 4 mom. föreskrivs om skyldigheten att deklarerera en containers och ett växelflaks vikt och i 5 mom. om skyldigheten att sörja för tillsynsmyndighetens tillgång till uppgifter tillämpas dock även på transporter av farliga ämnen.

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 ibruktage.

Transportören ansvarar för att den som lastar godset har korrekta och tillräckliga uppgifter om fordonet. Godsavsändaren och transportens uppdragsgivare ansvarar för att den som lastar godset förfogar över tillräckliga och korrekta uppgifter om det gods som ska transporteras *och att det till transportören överlämnats en deklaration med uppgift om vikten för varje container och växelflak som 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 och andra redan lastade lastutrymmens lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen eller lastutrymmet i bruk eller avtalat om ibruktage. *Transportören ska se till att tillsyns-*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

myndigheten har tillgång till uppgifterna i den i 4 mom. avsedda deklaration som gäller en containers eller ett växelflaks vikt.

7 kap.

Trafikövervakning

97 a §

Uppsättande av anordning för viktövervakning i trafiken

En sådan anordning för viktövervakning som avses i artikel 10d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen uppsätts

1) på landsvägar av väghållningsmyndigheten,

2) på gator, torg och andra motsvarande trafikområden av kommunen,

3) på andra än i 1 eller 2 punkten avsedda vägar av väghållaren,

4) för tillfälligt bruk av polisen, en gränsbevakningsman eller en tullman.

De väghållare som avses i 1 mom. 1—3 punkten ska underrätta polisen och Trafikverket om anordningen. Trafikverket ska också förse med uppgifter om de övervakningsvolymen och överlasten som anordningen registrerat.

Denna lag träder i kraft den 20 .