

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att vägtrafiklagen ändras så, att ansvar för korrekt lastning av fordon och surrning av last samt för att körtiderna följs innehas förutom av föraren även av personer som deltar i lastningen eller bestämmer förarens tidtabell. Avsikten är att alla som fattar beslut ansvarar för sina handlingar. I fråga om lastning gäller propositionen endast kommersiella transporter. Ingrepp görs inte i bestämmelserna om lastning av andra transporter, inklusive transporter av farliga ämnen.

I propositionen föreslås också att de som sköter lastningen och transporten skall se till att personer i deras tjänst som deltar i lastning och transport känner till bestämmelserna om lastning. De som deltar i transporten är också skyldiga att se till att lastaren har riktiga uppgifter om fordonet och lasten. Transportören är ansvarig för att sedvanlig utrustning för surrande av lasten finns i fordonet.

Lagen avses träda i kraft hösten 2006.

## INNEHÅLL

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLL.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
1. Nuläge .....	3
1.1. Ansvar för korrekt lastning .....	3
1.2. Ansvar för att bestämmelserna om kör- och vilotider följs .....	4
1.3. Verknningar i fråga om trafiksäkerheten .....	4
2. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	4
2.1. Ansvar för lastning av fordon i kommersiell trafik.....	4
2.2. Ansvar för att bestämmelserna om körtider följs.....	5
2.3. Straffrättsligt ansvar .....	5
2.4. Inverkan på körrätt och trafikillstånd .....	5
3. Propositionens konsekvenser .....	6
4. Beredningen av propositionen .....	6
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>8</b>
1. Motivering .....	8
2. Ikraftträdande.....	9
3. Samband med andra propositioner.....	9
<b>LAGFÖRSLAG .....</b>	<b>10</b>
om ändring av vägtrafiklagen .....	10

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Ansvar för korrekt lastning

Enligt 3 § 1 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) skall ”vägtrafikant följa trafikreglerna samt även i övrigt iakttaga av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet till förekommande av fara och skada”. Enligt 87 § 1 mom. i samma lag skall ett fordon lastas så att lasten inte kan medföra fara för personer, skada egendom, släpa i marken, falla på vägen, damma så att det stör eller orsaka andra dylika men eller åstadkomma onödigt buller. I 87 § 3 mom. föreskrivs att bestämmelser om lastning av fordon utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessa bestämmelser finns i 37 och 45—49 § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). Närmare bestämmelser om lastbilar finns i trafikministeriets beslut om lastkorgar till fordon, lastning av fordon och fastgörande av last (940/1982). Det finns också en SFS-standard om surrning av last. Några gemensamma internationella regler om lastning finns inte. I Europeiska kommissionen bereds en rekommendation för medlemsländerna om bästa förfarande för säkring av last.

Det straffrättsliga ansvaret för underlåtenhet att följa de nämnda bestämmelserna framgår av 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen (545/1999) samt 103 § i vägtrafiklagen.

I 23 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen föreskrivs att en vägtrafikant som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen eller fordonslagen [...] på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet skall dömas för äventyrande av trafiksäkerheten. Enligt 12 § i samma kapitel avses med vägtrafikant var och en som befinner sig på en väg eller i ett fordon på en väg. Definitionen motsvarar definitionen i 2 § 10 punkten i vägtrafiklagen. Begränsningen till vägtrafikanter utesluter andra än föraren och personer som åker med i fordonet, t.ex. medhjälpare.

Bestämmelser om grov gärningsform av samma brott finns i 23 kap. 2 § 1 mom. i strafflagen. Enligt det är ansvaret uttryckli-

gen begränsat till föraren. Enligt bestämmelsen skall föraren av ett motordrivet fordon [...], om han vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet [...] 4) på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna, så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa, dömas för grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Till trafikförseelser som är lindrigare än ovan nämnda gärningar kan även andra än föraren göra sig skyldiga. Bestämmelser om sådana förseelser ingår i 103 § i vägtrafiklagen. Enligt 103 § skall den som [...] på annat sätt bryter mot denna lag [...] för trafikförseelse dömas till böter.

Föraren har sålunda i egenskap av vägtrafikant i regel straffansvar för surrning och korrekt placering av lasten och andra åtgärder som inverkar på trafiksäkerheten. Den som exempelvis har lastat gods i en container eller en släpvagn kan inte straffas med stöd av ovan nämnda punkter i strafflagen om han eller hon inte är vägtrafikant när en olycka inträffar. Eftersom uppsåt eller vållande är förutsättningar för straffbarhet är föraren i princip inte heller ansvarig om han eller hon inte har varit vårdslös. Andra personer än föraren kan i princip vara ansvariga med stöd av 103 § i vägtrafiklagen och dömas till böter. I praktiken har endast förare konstaterats vara ansvariga.

Närmare bestämmelser om förarens aktsamhetsplikt än i vägtrafiklagen finns i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). Enligt 10 § i lagen skall föraren innan färden börjar förvissa sig om att fordonet motsvarar transporten i fråga och att det är bemannat och lastat på behörigt sätt samt se till att transporten utförs enligt gällande stadganden och bestämmelser. Bestämmelser om skyldigheter i fråga om korrekt lastning för andra som deltar i transporten, såsom för avsändare, förpackare, lastare och transportörer, finns i 3 kap. i samma lag. Dessa skyldigheter har preciserats i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg (194/2002).

Förutom det straffrättsliga ansvar som beskrivs ovan finns bestämmelser om ska-

deståndsansvar vid leverans av skadat gods eller försenad leverans. Lagen om vägbefordringsavtal (345/1979) innehåller bestämmelser om skadeståndsskyldighet för godsets ägare. I lagen bestäms om ersättningens belopp och fördelningen av ansvaret mellan godstransportföretaget och andra aktörer i de olika skedena av transporten. Lagen följer konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR; FördrS 48—50/1973). Utgångspunkt för lagen och konventionen är att man kan avtala om skadeståndsansvar.

### **1.2. Ansvar för att bestämmelserna om kör- och vilotider följs**

Ansvaret för att bestämmelserna om kör- och vilotider följs ankommer enligt 105 a § i vägtrafiklagen på föraren eller, om förarens arbetsgivare har gjort upp en sådan tidtabell att körtiderna inte kan följas, på arbetsgivaren eller arbetsgivarens företrädare.

Problemet är här att ett transportföretag inte alltid inom ramen för ett transportavtal kan känna till hur lång tid en transport sammanlagt tar och att en anställd förarens rätt att vägra utföra ett arbete utan att äventyra sin arbetsplats är en problematisk fråga. Om transportföretaget inte följer avtalet kan följden bli avtalsvite eller skadestånd som överstiger de böter som ådöms för brott mot vägtrafiklagen. Detta kan leda till att man bryter mot bestämmelserna om körtider.

Enligt kommissionens förslag till ny förordning om körtider, vilket presenteras nedan, kan den som beställt en transport och vissa andra aktörer bli ansvariga för att körtiderna följs.

### **1.3. Verkningar i fråga om trafiksäkerheten**

Olyckor där lastbilar och bussar är inblandade är ofta storolyckor eller innebär åtminstone risk för storolyckor. Olyckorna är förödande på grund av den stora massan hos de kolliderande fordonen och i synnerhet vid skillnader i massan. Av vägtrafikens årliga fordonsprestation är lastbilarnas andel cirka sex procent och bussarnas drygt en procent. Lastbilar är inblandade, skyldiga eller oskyl-

diga parter i cirka 60 dödsollisioner årligen, dvs. ungefär var femte. Denna andel har ökat en aning under de senaste tio åren. Andelen lastbilar med släpvagn i olyckor som lett till döden är sex gånger större än deras andel i olyckor som lett till personskador.

Genom att även andra än föraren påförs ansvar och skyldigheter försäkras man sig om att bestämmelserna om surring och placering av lasten följs. Då den som gör upp tidtabellen är delansvarig när det gäller iakttagandet av körtiderna ökar förarens möjligheter att följa bestämmelserna om körtider. De föreslagna åtgärderna har en förbättrande inverkan i fråga om iakttagandet av bestämmelserna och trafiksäkerheten.

Den undersökningskommission som utrett olyckan i Konginkangas rekommenderade att den som för förarens del fattar beslut om lastens mängd, planeringen av transporten, tidtabellen och rutten skall förpliktas att bära ett ansvar för eventuella förseelser eller påföljder. Kommissionen rekommenderade också att straff och påföljder skall bestämmas så att de har en faktisk betydelse för föraren, transportföretaget och de parter i transportkedjan som genom egna åtgärder, genom att ge bristfälliga eller felaktiga uppgifter eller genom att använda sin rätt till arbetsledning eller annan direkt styrning har bidragit till att en lagstridig situation uppkommit. Dessutom rekommenderade kommissionen bestämmelser om utbildning i placering, stödande och surring av last för lastbilsförare och lastningspersonal, som efter utbildningen skulle erhålla ett behörighetsintyg för lastningsarbete.

## **2. Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1. Ansvar för lastning av fordon i kommersiell trafik**

Avsikten med förslaget är att i fråga om kommersiella transporter uppnå en situation där den som lastar och surrar lasten i ett lastutrymme ansvarar för att detta görs korrekt. Å andra sidan hindras inte arbetet som medhjälpare till den ansvariga lastaren genom att ansvar också påförs dem som bär varor, truckförare eller andra personer som bara

flyttar varor till lastutrymmet. Det är viktigt att bibehålla friheten att avtala om lastningen eller ansvaret för den.

Det svåraste problemet är sådana situationer där föraren upplever sig tvingad att transportera en last utan att ordentligt kunna kontrollera att den är placerad och fastgjord på ett säkert sätt. Kravet på omsorg och försiktighet i 3 § i vägtrafiklagen förutsätter att föraren kontrollerar att lastningen har utförts i enlighet med 87 § i vägtrafiklagen.

Eftersom det i 87 § i vägtrafiklagen inte bestäms någonting om vem som bär ansvar, föreslås en ny paragraf med stöd av vilken även andra än föraren skall ansvara för vad de gjort i samband med lastningen. Förarens ansvar slopas inte, men preciseras att gälla de situationer som föraren har kunnat påverka.

Ansvarsfördelningen föreslås bli ändrad endast i fråga om kommersiella transporter. Man skulle inte ingripa i ansvaret vid icke-kommersiella transporter, t.ex. privata transporter som sker med personbilar, inte heller i transporter av farliga ämnen eftersom det i fråga om dem redan finns ett täckande system för ansvarsfördelningen.

Ansvaret för personalens utbildning i lastning utökas i enlighet med det förslag som den undersökningskommission som utrett olyckan i Konginkangas lagt fram, även om det behörighetsintyg som kommissionen föreslagit inte skulle tas i bruk.

## 2.2. Ansvar för att bestämmelserna om körtider följs

Avsikten med förslaget är att situationen skall förändras så, att uppdragsgivaren och andra parter i transportavtalet också skall vara ansvariga om bestämmelserna om körtider inte följs i sådana fall där det på förhand står klart att föraren inte kan följa dem. Helt och hållet kan transportföretaget inte befrias från ansvar eftersom det är på dess ansvar att reglera hur många förare som anlitas under en transport och hur mycket föraren kört före transporten i fråga. För dessa faktorer kan endast arbetsgivaren ansvara.

I kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets för-

ordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (statsrådets skrivelse U 80/2001 rd) har man också ingripit i beställarens ansvar. Enligt artikel 10 i förslaget skall bl.a. speditörer, förmedlare av transporter och företag som förmedlar förare se till att de avtalsmässiga transporttidsschemana är förenliga med bestämmelserna i förordningen. Förslaget behandlas som bäst i förlikning mellan parlamentet och rådet. Förlikningen avslutas sannolikt i december.

Riksdagens arbetslivs- och jämställdhetsutskott anser i sitt utlåtande om kommissionens förslag till övervakningsdirektiv avseende förarnas arbets- och körtider (statsrådets skrivelse U 11/2004 rd, AJU 4/2004 rd) att ”det är viktigt att man också i Finland vidtar åtgärder för att göra transportbeställare och förmedlare av transportavtal ansvariga för avtal som medvetet utformats på ett sådant sätt att deras efterlevnad leder till brott mot social lagstiftning”. Det förslag som den undersökningskommission som utrett olyckan i Konginkangas lagt fram motsvarar detta. Denna princip är sålunda avsedd att förverkligas.

Ansvaret för brott mot transportavtal kan fortfarande realiseras i form av skadestånd eller avtalsvite.

## 2.3. Straffrättsligt ansvar

Inga ändringar föreslås i straffbestämmelserna. På så sätt är andra än föraren ansvariga med stöd av 103 § i vägtrafiklagen och kan dömas till böter. De grövre gärningsformer som avses i strafflagen skall inte gälla andra än föraren.

Fel vid lastningen eller följderna av sådana fel kan också uppfylla rekvisitet för något annat brott, t.ex. rekvisitet för vållande av personskada eller dödsvållande. Straffen för dessa brott gäller även andra än föraren.

## 2.4. Inverkan på körrätt och trafikillstånd

Med stöd av 75 § 2 mom. i vägtrafiklagen gäller grunderna för körförbud i fråga om överträdelse av vägtrafiklagen den som har körrätt och som vid förande av ett motordrivet fordon gjort sig skyldig till överträdelse.

Då någon annan än föraren överträtt bestämmelserna om lastning blir följderna sålunda inte förverkad körrätt. Förslaget ändrar sålunda inte det nuvarande förfarings sättet.

Enligt 10 § i lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/1991) uppfyller en tillståndshavare eller den person som ansvarar för ett företags trafik inte det krav på gott anseende som förutsätts för tillståndet eller behörigheten hos den person som ansvarar för trafiken om personen i fråga under det föregående året dömts minst tre gånger för överträdelse av bl.a. bestämmelserna om trafik- eller fordonssäkerhet. Överträdelse av bestämmelserna i den nya 87 a § är en sådan gärning. Med stöd av 9 § 2 mom. (871/1999) i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) kan bestämmelsen i princip även tillämpas på persontrafik, men i praktiken tillämpas de föreslagna bestämmelserna om lastning av gods sällan på sådan trafik. Motsvarande bestämmelse finns i den regeringsproposition med förslag till revidering av lagstiftningen om kommersiella godstransporter och utbildning av vägtrafikföretagare som kommer att föreläggas riksdagen.

Med stöd av 21 § i det förslag till lag om kommersiella godstransporter som ingår i propositionen kan trafik tillstånd som gäller ett bestämt fordon återkallas för viss tid om den förare som tillståndshavaren anlitat har gjort sig skyldig till allvarliga och upprepade överträdelser av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Också detta lagrum skall kunna tillämpas med anledning av överträdelse av bestämmelserna i 87 a §.

### 3. Propositionens konsekvenser

Om andra än förarna påförs ett ökat ansvar för trafiksäkerheten kan detta förväntas påverka organiseringen av arbetet. Kraven på yrkeskompetens hos den personal som deltar i lastningen ökar. Detta föranleder indirekta tilläggskostnader för transporterna.

I transportavtalen kan såsom tidigare avtalas att det är föraren som har ansvaret, varvid en person som t.ex. hör till lagerpersonalen och som endast handlar enligt förarens eller någon annans anvisningar inte är ansvarig och arbetet då inte behöver omorganiseras. Eftersom propositionen inte heller gäller ska-

destånd och de föreslagna principerna redan till stor del tillämpas för undvikande av godsskador ökar lastkostnaderna inte vid alla transporter.

Propositionen har inga konsekvenser med avseende på icke-kommersiella transporter. I fråga om icke-kommersiella transporter förblir de nu gällande bestämmelserna oförändrade. Det föreslås inte heller några ändringar i bestämmelserna om ansvar vid lastning för transport av farliga ämnen.

Vid verkställandet av propositionen kan tilläggskostnader beräknas uppkomma i någon mån, i synnerhet i lager och terminaler som hör till bestämmelsens tillämpningsområde, men ett förbättrat iakttagande av körtiderna och förbättrad lastningssäkerhet ökar trafiksäkerheten och minskar olyckskostnaderna.

### 4. Beredningen av propositionen

Kommunikationsministeriet tillsatte den i maj 2004 en arbetsgrupp som hade till uppgift att ur trafiksäkerhetens synvinkel utreda ansvarsfrågor med avseende på de olika parterna i transportkedjan och överväga möjliga åtgärder för att precisera dem. Arbetsgruppens ordförande och sekreterare var från kommunikationsministeriet. Till arbetsgruppen kallades representanter för transportnärings- och arbetsmarknadsorganisationerna samt justitieministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Arbetsgruppen gav sitt förslag våren 2005. Denna proposition följer i huvudsak arbetsgruppens förslag. Finlands Näringslivs representant uttalade en avvikande åsikt om förslaget. Enligt den borde föraren alltid ha det primära ansvaret vid lastningen och skulle man endast i vissa angivna situationer avvika från detta ansvar.

Utlåtande om arbetsgruppens betänkande begärdes hos justitieministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, arbetarskyddsavdelningen vid social- och hälsovårdsministeriet, Trafikskyddet, Forststyrelsen, Vägtrafikverket, Finlands Näringsliv, Skogsindustrin rf, Förbundet för Finsk Handel, Teknologia ja Teollisuus ry, Olje- och Gasbranschens Centralförbund, Autoliikenteen Työntekijäliitto – AKT ry (Bil- och Transportbranschens Arbetare-

förbund), Finlands Speditörförbund, Logistiikkayritysten liitto, Linja-autoliitto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Finlands Schaktentreprenörers Centralförbund. Flera handels- och industriorganisationer anslöt sig till Finlands Näringslivs representants avvikande åsikt. I övrigt understöddes förslaget, även om flera små preciseringar föreslogs.

Med anledning av utlåtandena har vissa

små ändringar gjorts i arbetsgruppens förslag. De viktigaste ändringarna är tillägg om att föraren är skyldig att innan transporten inleds kontrollera att bestämmelserna om lastning iakttagits och att personer som endast deltar som medhjälpare vid lastningen befrias från ansvar. Också begränsningen av tillämpningsområdet till endast kommersiella transporter har införts efter remissbehandlingen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Motivering

**87 a §.** *Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter.* Föraren skall alltid kontrollera att det inte finns tydliga brister i placeringen och fastgörandet av lasten. Regeln är för närvarande i kraft med stöd av bestämmelsen gällande allmän aktsamhetsplikt i 3 § i vägtrafiklagen och bestämmelserna om lastning i 87 § i samma lag. Som en precisering till bestämmelsen om aktsamhetsplikt föreskrivs att föraren innan transporten inleds i mån av möjlighet skall förvissa sig om att bestämmelserna om lastning har följts. En sådan möjlighet saknas i praktiken om föraren t.ex. tar med en förseglad släpvagn eller container eller en släpvagn där man inte kan se hur varorna är placerade och fastgjorda utan att lossa lasten. Förutom den sistnämnda begränsningen motsvarar förslaget skyldigheten enligt 10 § i lagen om transport av farliga ämnen.

I begränsningen av tillämpningsområdet i 1 mom. konstateras också att bestämmelserna i paragrafen gäller kommersiella transporter med undantag av transporter av farliga ämnen. Bestämmelser om transport av farliga ämnen finns i lagen om detta (719/1994).

Begreppet "kommersiell transport" används i Europeiska gemenskapens lagstiftning. I rådets förordning nr 3820/1985 (EEG) om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, en förordning som gäller körtider, har icke-kommersiella godstransporter enligt artikel 4.2 ställts utanför förordningens tillämpningsområde. Enligt artikel 2 f) i Europaparlamentets och rådets direktiv nr 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport har transporter som inte är kommersiella person- och godstransporter med fordon i privat användning likaså ställts utanför direktivets tillämpningsområde. Inom tillämpningen av körtider har alla transporter som hänför sig till näringsverksamhet blivit vedertagna som kommersiella godstransporter. Det har inte gjorts någon åtskillnad mellan transporter som kräver trafikillstånd och andra transporter som

hänför sig till näringsverksamhet. Samma princip lämpar sig också för ansvar vid lastning.

Med avseende på trafiksäkerheten är det viktigt vid lastningen att lasten placeras på rätt sätt i lastutrymmet, att t.ex. den axelbelastning som tillåts i fordonet och lastens jämvikt beaktas samt hur lasten fastgörs. Förare och lagerarbetare utför i praktiken ofta lastningen och lossningen tillsammans. Den egentliga lastningen och medhjälp vid lastning bör åtskiljas. Enligt 3 mom. är även den ansvarig som på grund av sin ställning har givit anvisningar vid lastningen. Man har till exempel i transportavtalet kunnat avtala om att den som överlämnar lasten skall ge råd om hur lasten skall fastgöras. Den som placerat och fastgjort lasten i lastutrymmet är ansvarig för placerandet och fastgörandet, medan den som bara har bistått arbetet, t.ex. förflyttat lasten med truck till den plats föraren anvisat, inte räknas som en person som placerat lasten och därmed inte är ansvarig för lastens placering.

Det kan avtalas om vem som har ansvaret för placerandet och fastgörandet av lasten, men den som de facto gör det tar enligt 3 mom. ansvar för trafiksäkerheten. Skadeståndsansvar för varor som transporteras bestäms med stöd av lagen om vägbefordringsavtal och genom avtal, och är inte nödvändigtvis samma sak som ansvar för trafiksäkerheten.

När lasten minskas eller ökas efter att transporten inletts är lastaren enligt 3 mom. ansvarig för att lasten som helhet förblir korrekt placerad och fastgjord. Om det händer något under transporten som kan förändra säkerhetssituationen i fråga om lasten och som föraren har möjlighet att påverka, t.ex. genom att spänna fastsättningen, ansvarar föraren för detta. Föraren kan vara ansvarig med stöd av 2 mom. också om han eller hon har underlåtit att vidta någon åtgärd trots att en sådan aktör som nämns i 4 mom. har informerats honom eller henne om åtgärdens nödvändighet.

Om föraren eller en annan lastare har fått anvisningar för lastningen och har kunnat



förlita sig på att den som givit anvisningarna är sakkunnig, men det visar sig att lasten på grund av anvisningarna har fastgjorts på fel sätt, är föraren eller lastaren endast skyldig till lindrigt vållande.

Det företag som utför en transport är skyldigt att se till att man för transporten använder ett fordon som med avseende på bärkraften och rymligheten är tillräckligt för transportuppdraget. Med fordon avses enligt 3 § i fordonslagen (1090/2002) bl.a. lastbilar och släpvagnar. En transportör som bara tar en färdigt lastad släpvagn från ett lagerutrymme eller en motsvarande plats för transport och som inte är släpvagnens innehavare kan inte ansvara för att släpvagnen är lämplig för uppdraget. Ansvar måste ligga hos den transportör som tagit släpvagnen i bruk innan transportuppdraget inleddes, eftersom det är då som ett lämpligt fordon väljs. Transportören kan vara ett transportföretag eller någon annan aktör som transporterar gods. Exempelvis i 9 § i lagen om transport av farliga ämnen gör man skillnad mellan transportör och förare.

Enligt 9 § i fordonslagen är ett fordonets ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordonets förare ansvariga för att fordonet är trafikdugligt och besiktigat. Innehavare av ett fordon är den som använder fordonet som ägare eller registrerad innehavare eller som hyr fordonet för en kort tid. Innehavaren av ett fordon är skyldig att i fordonet ha med sig registreringsintygets tekniska del, där bl.a. bärkraften uppges. Bestämmelser om detta finns i 31 § i förordningen om registrering av fordon (340/2004).

**105 a §.** *Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter.* Momentet befriar inte föraren eller hans eller hennes arbetsgivare från ansvar enligt 1 mom., men uppdragsgivaren och förmedlarens handlande kan inverka lindrande på deras straff. Gärningarna utgör på basis av 75 § 2 mom. 5 punkten grund för körförbud. Påföljden förverkande av förarens kör rätt kan lindras till varning enligt 80 § i

vägtrafiklagen om föraren har meddelat om saken och gärningen inte anses tyda på nonchalans. Tillämpande av en ny varning för nya gärningar inom ett år är emellertid möjligt endast av särskilda skäl.

Straffansvaret för den som gör upp tidtabellen förutsätter uppsåt. Förhållandena för realisering av straffansvar är klara till exempel när samma förare fortgående kör samma uppdragsgivares transporter och uppdragsgivaren känner till förarens körtider och att de vid nästa transport kommer att överskrida den tillåtna gränsen. Endast det att avtalsvite följer om en transport inte genomförs är inte ett krav gällande genomförande av transporten. Bestämmelsen gäller också resor med bussar i beställningstrafik.

## 2. Ikraftträdande

Ett smidigt ikraftträdande av lagen förutsätter i viss mån förberedelser hos företagen inom branschen, främst ny prövning av transportavtalen samt information till personalen om de nya bestämmelserna. Lagen föreslås träda i kraft hösten 2006, förutsatt att riksdagen godkänner propositionen före sommaren 2006.

## 3. Samband med andra propositioner

De förslag från kommissionen som avses i statsrådets ovannämnda skrivelse U 80/2001 rd innehåller en bestämmelse om beställarens och vissa andra parter ansvar i fråga om iakttagandet av körtider. I 2.2 redogörs för förslaget. Ett godkännande av det sistnämnda förslaget har inga andra konsekvenser i fråga om denna proposition än att man i det föreslagna nya 105 a § 2 mom. föreskriver om på vilket sätt det ansvar som beskrivs i 2.2 skall förverkligas i Finland.

Med stöd av vad som anförts ovan förelägs Riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut fogas till vägtrafiklagen (267/1981) en ny 87 a §, i stället för den 87 a § som upphävts genom lag 401/2005, och till 105 a §, sådan den lyder i nämnda lag 401/2005, ett nytt 4 mom. som följer:

#### 87 a §

##### *Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter*

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

Föraren skall före färden försäkra sig om att fordonet är lastat i enlighet med bestämmelserna, om inte detta på grund av förseglingen av lastutrymmet eller lossning av lasten eller av någon annan motsvarande orsak föranleder oskäligen olägenhet och försening av 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 surring av lasten och som även annars med tanke på säkerheten lämpar sig för uppgiften. För en redan lastad släpvagns lämplighet ansvarar dock den som före lastningen har tagit släpvagnen i bruk eller avtalat om att den skall tas i bruk.

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 gäller 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 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 iaktas, 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.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 200 .

Helsingfors den 22 december 2005

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*