



Legala hinder och möjligheter för obemannade off-peak leveranser

Kristina Andersson

RISE Rapport 2022:56



Legala hinder och möjligheter för obemannade off-peak leveranser

Kristina Andersson

Abstract

Legal barriers and opportunities for unmanned off-peak deliveries

In the project Sustainable & Integrated Urban Transport System - HITS2024, we have tested and demonstrated off-peak deliveries. Off-peak deliveries refer to deliveries that take place during the hours of the day when there is low-traffic e.g., at night. In the project, the carrier HAVI has delivered goods to a restaurant at night in Stockholm. This has also been demonstrated in a previous project called Eccentric. The difference between the two projects is that in the first project there were staff on site in the restaurant to receive the goods. In the HITS2024 project, there were no staff on site in the restaurant to receive the goods. Both projects show that it is practicable to deliver goods off-peak and that it contributes to increased transport efficiency.

Compared to delivering goods at rush hour, the time saving was about 30% for the carrier with off-peak deliveries in the Eccentric project. The Eccentric project also showed that the efficiency gains were unevenly distributed. The recipient (buyer) of the goods made marginal efficiencies. For the sender (seller) no efficiencies were reported at all. In the HITS2024 project, we asked ourselves the question - given the huge efficiency gains a carrier makes with off-peak deliveries - why isn't this done already on a large scale? Could there be something in the legislation that hinders the development of off-peak deliveries? Are there even opportunities in legislation that could be used to drive the trend towards more off-peak deliveries? The purpose of this report is thus to demonstrate legal barriers and opportunities with (partially) unmanned off-peak deliveries. The issue may become even more interesting in a future world of autonomous vehicles carrying out unmanned deliveries.

In the report, we have elaborated on three scenarios. The first scenario is what was demonstrated in the HITS2024 project i.e., a manned transport leaves goods to an unmanned receiver. The second scenario elaborates around the fact that the transport is unmanned, but that senders and receivers are manned, in terms of experiments with autonomous delivery robots. The third scenario is based on completely unmanned deliveries. In the future, it could be an automated crossdocking warehouse.

Why it is interesting to discuss the differences between a physical meeting and a non-physical meeting when delivering goods has to do with the fact that it affects the limit of the transition of risk and responsibility between different actors e.g., buyers, sellers and carriers in the logistics chain. Risk transition means the time when the risk of financial damage passes to someone else. At a personal meeting, the limit for risk transition is clear and sharp (e.g., delivery note with signature or handshake), but unless there is a personal meeting, the limit will be more blurred and more drawn out in time. For example, a driver can deliver goods to a location, but it will be a while before any person from the recipient side takes care of the goods. For example, the recipient can say, I am not at home, put the goods on the steps. In such cases, a gap arises when the goods are not physically disposed of by any person and who is responsible for the goods in the meantime. Why it is important to know who is responsible for a product has to do with,

for example, who is responsible for the costs incurred, who will take out insurance and when does the time for the complaint start to run.

When it comes to off-peak delivery of goods, there are several different regulations to consider. There is also a strong influence from international conventions in this area. The most important laws are the Sales of Goods Act (SFS 1990:931) and the Domestic Road Transport Act (SFS 1974:610), which are supplemented by contracts; purchase agreements and transport agreements. Traditionally, the starting point is that a buyer and seller agree on a purchase. In the purchase agreement, they agree, among other things, which of them will arrange the transport. If it is the seller who will arrange the transport (transport purchase), he then contacts a carrier and settles the transport in a transport agreement. In this way, a tripartite model is created, but there is no agreement between the carrier and the buyer.

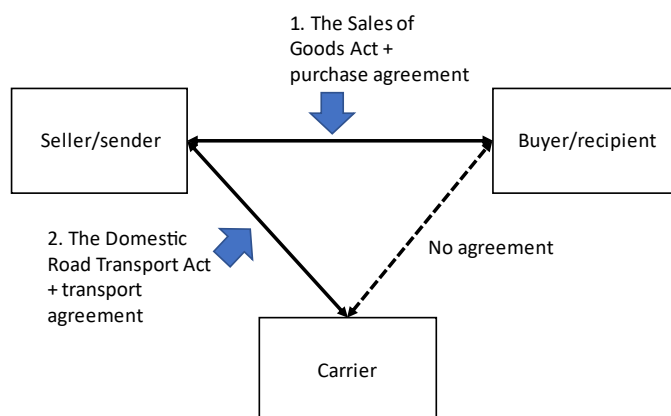


Fig: In this example, it is the seller who will take care of the transport (transport purchase) and the buyer thus has no agreement with the carrier.

Throughout the regulations we have studied in this report, they are flexible in that it is possible to agree on other things if the parties so wish. There is also no provision in the regulations that directly prohibits off-peak deliveries. To make things work more smoothly in the future, the rules for delivery notes need to be redesigned so that they can function in a cloud-based data sharing environment between the different actors in the logistics chain. It is possible today to not use delivery notes if the parties agree on that. Existing legislation can therefore be used as it is. The challenge lies instead in the fact that the agreements thus have a central importance to enable off-peak deliveries, which in turn means that it will take a lot of work in the individual cases to enable off-peak deliveries. There also needs to be a contractual relationship between the carrier and the buyer where the terms of the off-peak delivery are documented.

Another challenge in the contract negotiations is the time aspect and how the Sales of Goods Act relates to the Domestic Road Transport Act. Traditionally, a seller and buyer first decide on a transport purchase according to the rules of the Sales of Goods Act. Then the seller enters into an agreement with a carrier for the actual implementation of the transport under the Domestic Road Transport Act. Since the different regulations

are applicable in time after each other, this has consequences for the carrier. The carrier (which has the most to gain from off-peak deliveries) finds it difficult to get involved early in the discussions between sellers and buyers to highlight new ways of working. Instead, it is buyers and sellers who dictate the terms of the entire chain. It is also the buyer (the recipient) of the goods who decides how the delivery is to take place and not the carrier. One way forward to make an impact and arouse interest in off-peak deliveries could be to invest in sellers (goods owners) with their own haulage company and buyers who have a difficult traffic situation adjacent to their premises. In this way, the efficiency gains would be closer to buyers and sellers, and they should then be more interested in working on the issue of off-peak deliveries.

Finally, the project results point to a larger issue. Since the Sales of Goods Act and the Domestic Road Transport Act are applied after each other in time, the result is that buyers and sellers set the agenda in the logistics chain. It will therefore be difficult for a carrier to come up with new ideas about how transports can be carried out in a different way because the deal between the buyer and the seller is already complete when the carrier enters the stage. In the long run, this affects how we can achieve sustainable transports.

Key words: Transport law, off-peak delivery, domestic road transport

RISE Research Institutes of Sweden AB

RISE Rapport 2022:56

ISBN: 978-91-89561-96-0

Göteborg 2022

Innehåll

Abstract	2
Innehåll	5
Förord	6
Sammanfattning	7
1 Inledning	10
1.1 Bakgrund och syfte	10
1.2 Leverans och mottagande av varor	11
1.3 Vissa varor förutsätter ett fysiskt möte vid leverans och mottagande	12
1.4 Gränser för övergång av ansvar och risk	12
1.5 Avgränsning	13
1.6 Metod	13
2 Nuvarande regelverk som berör off-peak leveranser	14
2.1 Köplagen (1990:931).....	15
2.2 12 kap. handelsbalken (1736:0123 2) om deposition	18
2.3 Lag (1974:610) om inrikes vägtransport.....	18
2.4 Försäkringsavtalslagen (2005:104)	20
2.5 Standardavtal.....	21
3 Diskussion	21
3.1 Nuläge – förare men ingen bemanning hos köparen	21
3.1.1 Ledet köpare-säljare och köplagen	22
3.1.2 Ledet säljare-transportör och lagen om inrikes transporter.....	23
3.1.3 Ledet transportör-köpare	23
3.2 Framtid – ingen förare men bemanning hos säljaren och köparen	25
3.2.1 Ledet köpare-säljare och köplagen.....	26
3.2.2 Ledet säljare-transportör och lagen om inrikes transporter.....	26
3.2.3 Ledet transportör-köpare	26
3.3 Framtid – helt obemannade leveranser	27
4 Slutsats	28
5 Referenser	29

Förord

Den här rapporten är ett resultat av ett arbete som utförts i projektet *Hållbara & Integrerade urbana Transport System - HITS2024*. Projektet pågår under åren 2020–2024 och handlar om morgondagens citylogistik med fokus på bl.a. off-peak leveranser. I projektet finns 19 projektparter från myndighet, akademi och företag. Scania CV AB är projektledare.

Svenska staten genom VINNOVA, Energimyndigheten och Trafikverket samt den svenska fordonsindustrin genom AB Volvo, Volvo Personvagnar AB, Scania CV AB och Fordonskomponentgruppen/FKG har avtalat att inom temaområdena Klimat & Miljö samt Säkerhet samverka avseende fordonsstrategisk forskning, utveckling och innovation ("FFI"). Målet med satsningen är att minska vägtransporters miljöpåverkan och energianvändning, minska antalet dödade och skadade i trafiken samt öka svensk fordonsindustris förutsättningar att genom bland annat starka forsknings- och innovationsmiljöer, med ledande kunskaper inom dessa och andra områden, stärka sin konkurrenskraft. Inom ramen för samverkan har i stycket nämnda parter beslutat finansiera projektet HITS2024 (VINNOVA diarienummer 2020–00565). Läs mer om FFI på www.vinnova.se/ffi.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som medverkat under projektets gång och bidragit med sin tid, kompetens och åsikt.

Ståndpunkter och slutsatser är mina egna och överensstämmer inte med nödvändighet med någon annan projektpart eller annan medverkande vid denna rapports tillkomst.

Göteborg i januari 2022

Kristina Andersson

Sammanfattning

I projektet Hållbara & Integrerade urbana Transport System - HITS2024 har det bl.a. arbetats med att testa och demonstrera off-peak leveranser. Med off-peak leveranser avses förenklat leveranser som sker under de timmar på dygnet då det råder lågtrafik t.ex. nattetid. I projektet har HAVI levererat varor till en restaurang nattetid i Stockholm. Detta har även demonstrerats i ett tidigare projekt kallat Eccentric. Skillnaden mellan de olika projekten är att i det äldre projektet fanns personal på plats i restaurangen och tog emot varorna. I HITS2024 projektet fanns det inte någon personal på plats i restaurangen för att ta emot varorna. Båda projekten visar att det är praktiskt genomförbart att leverera varor off-peak och att det bidrar till en ökad transport-effektivitet.

Jämfört med att leverera varor i rusningstid var tidsbesparingen ca 30 % för transportören med off-peak leveranser i Eccentric projektet. Eccentric projektet visade även att effektivitetsvinsterna var ojämnt fördelade. Mottagaren (köparen) av varorna gjorde marginella effektivitetsvinster. För avsändaren (säljaren) redovisades inga effektivitetsvinster alls. I HITS2024 projektet ställde vi oss frågan - givet de stora effektivitetsvinster en transportör gör med off-peak leveranser - varför görs inte detta redan i stor skala? Kan det finnas något inom juridiken som hindrar utvecklingen av off-peak leveranser? Finns det rent av möjligheter inom juridiken som skulle kunna användas för att driva på utvecklingen mot fler off-peak leveranser? Syftet med den här rapporten är således att visa på legala hinder och möjligheter med (delvis) obemannade off-peak leveranser. Frågan kan bli än mer aktuell i en framtida värld med autonoma fordon som utför obemannade leveranser.

Vi har i rapporten utgått ifrån tre scenarier. Det första scenariot är det som demonstrerat i HITS2024 projektet, dvs. en bemannad transport lämnar varor till en obemannad mottagare. Det andra scenariot bygger på att själva leveransen är obemannad, men att avsändare och mottagare är bemannade (jfr försök med autonoma leveransrobotar). Det tredje scenariot bygger på helt obemannade leveranser. I framtiden skulle det kunna vara ett automatiserat crossdocking lager.

Varför det är intressant att diskutera skillnaderna mellan ett fysiskt möte respektive ett inte fysiskt möte vid leverans av varor har att göra med att det påverkar gränsen för övergången av risk och ansvar mellan olika aktörer t.ex. köpare, säljare och transportör i logistikkedjan. Med riskövergång menas den tidpunkten då risken för ekonomisk skada går över på någon annan. Vid ett personligt möte är gränsen för riskövergång tydlig och skarp (jfr kvittens med underskrift eller handskakning), men om det inte finns ett personligt möte kommer gränsen att bli mer otydlig och mer utdragen i tid. En förare kan t.ex. leverera varor till en plats, men det kommer att dröja ett tag innan någon person från mottagarsidan tar hand om varorna. Mottagaren kan t.ex. säga, jag är inte hemma, ställ varorna på trappan. I sådana fall uppstår ett glapp när varorna inte fysiskt omhändertas av någon person och vem har då ansvaret för varorna under tiden. Varför det är viktigt att veta vem som är ansvarig för en vara har att göra med t.ex. vem som är ansvarig för uppkomna kostnader, vem som ska teckna försäkring och när börjar tiden för reklamation att löpa.

När det gäller off-peak leverans av varor finns det flera olika regelverk att ta hänsyn till. Det finns också en stark påverkan från internationella konventioner inom området. De viktigaste lagarna är köplagen (1990:931) respektive lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter som kompletteras med avtal; köpeavtal och transportavtal. Traditionellt är startpunkten att en köpare och säljare gör upp om ett köp. I köpeavtalet kommer de bl.a. överens om vem av dem som ska ordna med transporten; hämtköp respektive transportköp. Om det är säljaren som ska ordna med transporten (transportköp) tar denne därefter kontakt med en transportör och gör upp om transporten i ett transportavtal. På så sätt skapas en trepartsmodell, men det finns inte något avtal mellan transportören och köparen i modellen.

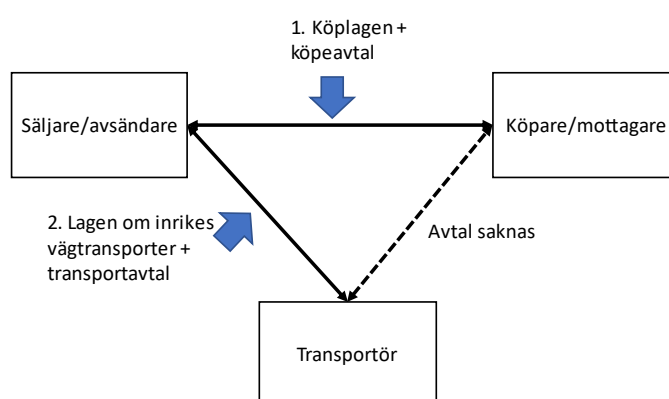


Fig: I det här exemplet är det säljaren som ska ombesörja transporten (transportköp) och köparen har således inget avtal med transportören.

Genomgående för de regelverk vi studerat i denna rapport är de är flexibla såtillvida att det går att avtala om annat om parterna så önskar. Det finns heller inte någon bestämmelse i regelverken som direkt förbjuder off-peak leveranser. För att få saker och ting att fungera smidigare framöver behöver framför allt reglerna för fraktsedlar göras om så att de fungerar i en molnbaserad datadelning mellan de olika aktörerna i logistikkedjan (idag går det att avtala bort användningen av fraktsedlar). Befintlig lagstiftning går således att använda som den är. Utmaningen ligger i stället i att avtalen därmed får en central betydelse för att möjliggöra off-peak leveranser, vilket i sin tur innebär att det kommer att krävas en hel del arbete i de enskilda fallen för att möjliggöra off-peak leveranser. Det behöver även skapas en avtalsrelation mellan transportören och köparen där villkoren för off-peak leveransen görs upp.

En annan utmaning i avtalsförhandlingarna är tidsaspekten och hur köplagen förhåller sig till lagen om inrikes vägtransporter. Traditionellt gör först en säljare och köpare upp om ett transportköp enligt köplagens regler. Sedan ingår säljaren ett avtal med en transportör för själva genomförandet av transporten enligt lagen om inrikes vägtransporter. Eftersom de olika regelverken i tid tillämpas efter varandra får det konsekvenser för transportören. Transportören (som har mest att vinna på off-peak leveranser) får svårt att tidigt komma med i diskussionerna mellan säljare och köpare för att

lyfta nya sätt att arbeta på. Det är i stället köpare och säljare som dikterar villkoren för hela logistikkedjan. Det är också köparen (mottagaren) av varorna som bestämmer över hur avlämnandet ska gå till. En väg framåt för att få genomslag och väcka intresse för off-peak leveranser skulle kunna vara att satsa på säljare (varuägare) med eget åkeri och köpare som har en svår trafiksituation i anslutning till sina lokaler. På så sätt skulle effektivitetsvinsterna hamna närmare köpare och säljare och de borde då vara mer intresserade av att arbeta med frågan om off-peak leveranser.

Projektresultatet pekar slutligen mot en större fråga. Eftersom köplagen och lagen om inrikes vägtransporter tillämpas efter varandra i tiden blir resultatet att köpare och säljare blir överordnade transportören i logistikkedjan. Det blir därför svårt för en transportören att komma med nya idéer om hur transporter kan genomföras eftersom affären mellan köparen och säljaren redan är klar när det blir dags för transportavtal. Köpeavtalet har satt ramarna för transporten. I förlängningen påverkar detta hur vi kan nå hållbarare transporter.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Hållbara & Integrerade urbana Transport System - HITS2024 (HITS2024) är ett projekt som pågår under åren 2020–2024. Fokus i projektet ligger på att utforska morgondagens logistiklösningar i en stad. Ett delprojekt inom HITS2024 arbetar med off-peak leveranser. Med off-peak leveranser avses förenklat leveranser som sker under de timmar på dygnet då det råder lågtrafik t.ex. nattetid. En fördel med att leverera varor off-peak är att trängseln från andra trafikanter är mycket mindre och att framkomligheten och tillgängligheten därmed blir bättre. Men att leverera varor nattetid är inte helt okomplicerat. Stockholm, Göteborg och Malmö har t.ex. trafikregler som på olika sätt begränsar eller förbjuder möjligheten för leveranser med tunga fordon under lågtrafik. En anledning till varför nattleveranser med tunga fordon är förbjudna är oro för ljudstörningar, som kan få negativ inverkan på boendes nattvila. En annan utmaning är att butiker, restauranger etc. vill gärna ha sina varor levererade innan de öppnar för dagen, vilket i sin tur innebär att deras leveranser behöver ske i morgonrusningen på de platser där off-peak leveranser inte är tillåtna. Dessa transporter bidrar i sin tur till att öka trängseln och minska tillgängligheten i staden. Att gå över till off-peak leveranser skulle innebära minskade störningar under rusningstid, men samtidigt får en sådan övergång inte innebära att nya störningar skapas för omgivningen på andra tider.

HAVI är en varuägare med eget åkeri. HAVI är specialiserade på att leverera varor till snabbmatsrestauranger t.ex. McDonalds. I ett tidigare projekt Eccentric¹ 2016–2020 genomförde HAVI försök med nattleveranser i Stockholms innerstad med elektrifierade tunga fordon, som därmed var tysta och utsläppsfria, till sex McDonalds restauranger. För att kunna genomföra nattleveranserna gav Stockholm stad dispens dvs. beviljade ett undantag från förbudet mot nattleveranser. Jämfört med att leverera i rusningstid var tidsbesparingen ca 30 % för transportören med off-peak leveranser. Under försöket var det inga boende som framförde klagomål på transportererna. Slutresultatet från försöket visar alltså att det är möjligt att genomföra tysta nattleveranser i Stockholms innerstad och att detta bidrar till en ökad transporteffektivitet.²

Under Eccentric projektet med off-peak leveranser överlämnade föraren varorna till personer anställda på McDonalds dvs. leveransen innebar ett personligt möte vid överlämnandet. En av de lärdomar som gjordes under Eccentric projektet med off-peak leveranser var att det inte alltid var så populärt bland de restauranganställda att vänta in leveranserna på natten. De upplevde t.ex. en otrygghet när de sedan skulle lämna arbetsplatsen sent på natten och resa hem. Däremot upplevde förarna att de utsattes för mindre stress och att det var bekvämare att köra nattetid. Utifrån de lärdomar som gjorts under det första projektet med off-peak leveranser har HITS2024-projektet arbetat vidare med hur själva överlämningen av varorna ska gå till. Går det att få till en leverans av varor nattetid med endast föraren på plats och ingen anställd närvarande

¹ EU-projektet Civitas Eccentric Stockholm

² Final Report Eccentric – new mobility for all beyond the urban centres, (2020) sid 33

från den mottagande sidan? Under hösten 2021 har nattleveranser utan någon person närvarande från den mottagande sidan testats praktiskt i projektet.

I detta arbete har en mindre grupp från projektparterna HAVI, LogTrade, Scania och RISE arbetat med de legala förutsättningarna kopplat till off-peak leveranser. Vi ställde oss frågan - givet de stora effektivitetsvinster en transportör gör med off-peak leveranser - varför görs inte detta redan? Kan det finnas något inom juridiken som hindrar utvecklingen av off-peak leveranser? Finns det rent av möjligheter inom juridiken som skulle kunna användas för att driva på utvecklingen mot fler off-peak leveranser? Syftet med den här rapporten är således att visa på legala hinder och möjligheter med (delvis) obemannade off-peak leveranser.

1.2 Leverans och mottagande av varor

Traditionellt har leverans av varor byggts på ett fysiskt möte mellan personer och det är också så lagstiftningen är uppbyggd t.ex. utifrån reglerna för följesedel (se nedan). Men det är inte alltid praktiskt möjligt för två personer att träffas vid överlämning av varor utan då krävs det andra lösningar. Exempelvis har vanliga brev sedan länge delats ut utan ett personligt möte medan däremot rekommenderade brev har förutsatt ett personligt möte vid överlämningen.

B2B		Den som tar emot en vara/mottagare/köpare	
Den som levererar en vara/avsändare/säljare		Fysiskt närvarande person	Ej fysiskt närvarande person
	Fysiskt närvarande person	<i>Överlämning</i> ”Handskakning” Exempel: Traditionell leverans med följesedel och paketombud	<i>Avlämning</i> ”Ställ på trappan” Exempel: Brevlåda, postbox och <u>Instabox</u>
	Ej fysiskt närvarande person	<i>Avlämning</i> Exempel: Försök pågår med autonoma leveransrobotar som kör ut varor till mottagare	<i>Avlämning</i> Exempel: Ett framtida automatiserat <u>crossdocking</u> lager där autonoma fordon levererar och hämtar varor

Fig. 1. En illustration över olika sätt att leverera varor med eller utan ett fysiskt möte.

Det som händer nu är en snabb teknikutveckling med automatisering i fokus. Det görs t.ex. försök med varuleveranser med autonoma fordon. Den svenskutvecklade leveransroboten Hugo är ett exempel på detta. Fler och fler varor blir också uppkopplade och går att följa i realtid, vilket i sin tur möjliggör nya sätt att kontrollera och leverera varor på. E-handeln och quick e-handel får också en allt starkare inverkan på logistiken och

varuleveranser, vilket i sin tur driver effektivitetsutvecklingen framåt. Så kallade bomkörningar, dvs. ingen person var på plats för att ta emot varan vid leverans, kostar tid och pengar och det kan därför finnas en fördel till att gå över till leveranser som inte förutsätter ett fysiskt möte. Covid-pandemin har också drivit på utvecklingen för att minimera behovet av fysiska möten. Det är t.ex. inte säkert att det längre finns personal på plats på kontoret för att ta emot en leverans. Sammanfattningsvis sker det alltså en förflyttning från ett fysiskt möte vid överlämnandet av varor mot helt eller delvis obemannad leverans på endera sida avsändare/mottagare.

1.3 Vissa varor förutsätter ett fysiskt möte vid leverans och mottagande

Vissa varor förutsätter dock ett fysiskt möte vid leverans. Det är sådana varor som antingen är personliga t.ex. receptbelagd medicin eller förutsätter en viss ålder t.ex. köp av alkohol och där lagstiftningen förutsätter att en identitetskontroll görs. Det finns också frivillig branschpraxis att ta hänsyn till t.ex. 15-årsgräns för köp av energidryck. Sedan finns det varor som utgör ett gränsfall. Lagstiftningen i sig reglerar inte frågan utan det handlar mer om vilka risker säljare och köpare är beredda att ta och det görs olika från gång till gång. I detta fall kan man tala om två olika sorters risker; risk för underprestation och risk för appropriation. Risk för underprestation handlar om att leveransen blir försenad, förstörd, skadad etc. När är det t.ex. okej att leverera en kyld/frost vara och hur om det inte finns en person på plats som tar emot varan? Risk för appropriation handlar om att någon tar varan utan lov. När blir t.ex. en vara så värdefull att den kräver ett fysiskt möte vid leverans eftersom risken för stöld annars blir för hög? Det finns ytterligare en typ av varor vars inneboende karaktär förutsätter ett personligt möte vid leverans t.ex. levande djur.

1.4 Gränser för övergång av ansvar och risk

Varför det är intressant att diskutera skillnaderna mellan ett fysiskt möte respektive ett inte fysiskt möte vid leverans av varor har att göra med att det påverkar gränsen för övergången av risk och ansvar mellan olika aktörer t.ex. köpare, säljare och transportör i logistikkedjan. Med riskövergång menas den tidpunkten då risken för ekonomisk skada går över på någon annan. Vid ett personligt möte är gränsen för riskövergång tydlig och skarp (jfr kvittens med underskrift eller handskakning), men om det inte finns ett personligt möte kommer gränsen att bli mer otydlig och mer utdragen i tid. En förare kan t.ex. leverera varor till en plats, men det kommer att dröja ett tag innan någon person från mottagarsidan tar hand om varorna. Mottagaren kan t.ex. säga, jag är inte hemma, ställ varorna på trappan. I sådana fall uppstår ett glapp när varorna inte fysiskt omhändertas av någon person och vem är då ansvarig för detta glapp. Vem kan påverka eller skydda varorna? Varför det är viktigt att veta vem som är ansvarig för en vara har att göra med t.ex. vem som är ansvarig för uppkomna kostnader, vem som ska teckna försäkring och när börjar tiden för reklamation att löpa.

Utgångspunkten är att så länge varan finns i tillverkarens vård är det hen som ska skydda varan och teckna egendomsförsäkring. Men varan kan finnas förvarad hos en tredje part logistiker (3PL) i dennes lager i väntan på att bli såld. 3PL har i så fall ett s k

depositareieansvar (12 kap. HB), dvs. ett presumptionsansvar för omhändertagen egendom. Köparen kan i sin tur ha en egen 3PL, med samma ansvar, dit varorna ska levereras. När ett företag lämnar sitt gods till en transportör inträder transportörens ansvar, men detta ansvar är begränsat. Transportören kan i standardavtal t.ex. frånskriva sig fri från ansvar eller bara betala ett mycket begränsat belopp som ersättning (se nedan). Transportören har också en transportansvarsförsäkring där ersättningen baseras på godsets vikt. Men ersättning baserat på godsets vikt kan bli felvisande. Exempelvis kan en vara ha ett högt ekonomiskt värde, men ha en låg vikt t.ex. en mobiltelefon. För att täcka upp skillnaden kan den som står risken för varan (säljaren eller köparen) teckna en varuförsäkring. När varan är framme hos köparen och denne tagit över ansvaret för varan, kan köparen teckna en egendomsförsäkring.

1.5 Avgränsning

Vi har i detta projekt endast studerat förutsättningarna för transporter på väg med fordon inom Sverige, dvs. ej internationella transporter. Regelverken skiljer sig delvis åt t.ex. när det gäller användandet av följesedel. Vi har också endast undersökt relationen mellan näringsidkare och ej relationen näringsidkare – konsument. Vi har också förutsett att projektet handlar om köp av lös egendom inom Sveriges gränser. Vi har inte tagit med hämtköp i projektet, dvs. att köparen åker och hämtar varan hos säljaren utan vi har förutsett i projektet att det är säljaren som ska ordna med transport av varan till köparen. Vidare har vi förutsett att leverans sker med förskottsbetalning eller betalning mot faktura. Vi har alltså inte analyserat leveranser som förutsätter att mottagaren ska betala kontant vid överlämnandet av varorna. Vi har heller inte gått in på sakrättens område. Slutligen har vi i projektet inte tagit med varor som inte är lämpliga för leveranser utan ett fysiskt möte t.ex. farligt gods. Det finns även annan lagstiftning än rent transporträttsliga som påverkas av off-peak leveranser som arbetsmiljöfrågor och regler för nattarbete. Dessa har vi heller inte gått in på i projektet.

1.6 Metod

Delprojektet med off-peak leveranser har genomförts i nära samverkan med nyckelparter inom projektet. I delprojektet har en praktisk demonstration ägt rum av off-peak leveranser i syfte för att vi ska förstå de olika ingående momenten (observation) under hösten 2021. Vi har genomfört intervjuer med experter inom området och bedrivit litteraturstudier och omvärldsbevakning. Vi har också genomfört workshops där vi diskuterat och analyserat olika lösningsförslag. Fokus har legat på en nulägesanalys för att förstå hur regelverk påverkar våra olika förslag för genomförande av off-peak leveranser. Vi har i analysen utgått ifrån tre scenarier i) bemannad transport-obemannad mottagare som demonstrerats i projektet, ii) bemannad avsändare och mottagare, men obemannad transport och iii) inga personer närvarande. Detta har att göra med att andra delprojekt inom HITS2024 arbetar med morgondagens autonoma fordon.

2 Nuvarande regelverk som berör off-peak leveranser

När det gäller off-peak leverans av varor finns det flera olika regelverk att ta hänsyn till. Det finns också en stark påverkan från internationella konventioner inom området.

En köpare och säljare kan komma överens om att någon av dem ska utföra transporten. Men det är vanligt att en transportör anlitas för transportuppdraget, vilket innebär att en trepartsmodell skapas med en avsändare (säljaren), en transportör och en mottagare (köparen). Relationen mellan köpare och säljare regleras av köplagen (1990:931) och det förmögenhetsrättsliga avtalet, medan relationen till transportören angående transporten regleras av lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter och transportavtalet. De olika regelverken inte är helt samstämmiga. Köplagen talar t.ex. om varor medan lagen om inrikes vägtransporter talar om gods, fast egentligen avses samma sak. Det kan också finnas standardavtal mellan parterna avseende transporten t.ex. NSAB 2015. Utmaningen ligger i att i trepartsmodellen har antingen köparen eller säljaren (beroende på vem som ska ordna med transporten) inte ett avtal med transportören. Vem som faktiskt ska transportera varorna behöver heller inte vara klarlagt när köpeavtal träffas.

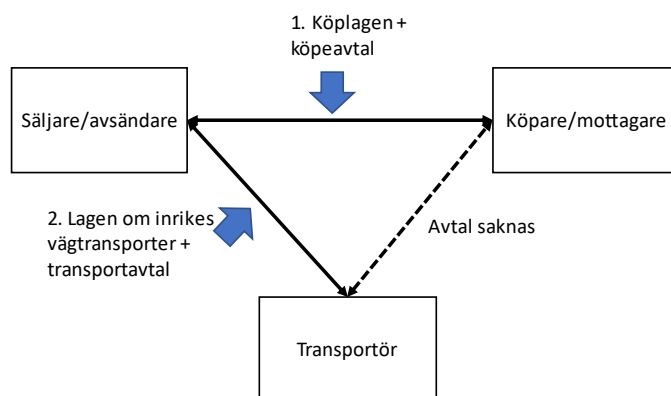


Fig. 2: I det här exemplet är det säljaren som ska ombesörja transporten och köparen har således inget avtal med transportören.

Exemplet ovan i figuren är en förenklad bild av verkligheten. I ett logistikflöde erbjuds det idag många olika typer av kringtjänster genom olika logistikavtal t.ex. paketering, märkning, informationsdelning, etiketter/identiteter och lagring av olika aktörer som alla på ett eller annat sätt har avtal med någon i logistikkedjan men inte nödvändigtvis med alla i logistikkedjan eller med köparen av varan för den delen. Samma aktör kan också ha olika roller i logistikkedjan. Det är dessutom vanligt med underleverantörer. Avtalsstrukturerna kan därmed snabbt bli komplexa.

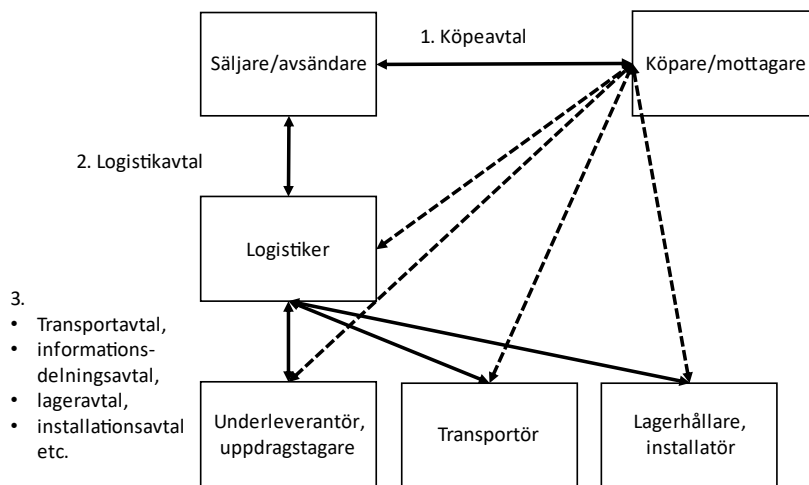


Fig. 3: Ett exempel på hur snabbt avtalsstrukturen kan växa i logistikkedjan.

Till skillnad från köp av varor, som regleras i köplagen, har köp av tjänst mellan näringsidkare ingen egen lagstiftning utan tvister får lösas utifrån allmänna rättsgrundsatser bl.a. genom rättsfall eller liknande lagstiftning t.ex. konsumenttjänstlagen (1985:716). De olika ingående kringtjänsterna regleras därför på olika sätt. Nedan följer ett antal exempel:

- Köp av tjänst reglerat genom avtal: utbildning, montering, paketering, etiketter och informationsdelning.
- Köp av tjänst reglerat genom standardavtal t.ex. NSAB 2015: märkning och lagring.
- Köp av tjänst reglerat genom lag om inrikes vägtransporter: lastning och transport.

Det innebär också att relationen mellan säljaren/avsändaren och logistikern kan ha många olika namn beroende på vad kringtjänsten avser t.ex. kommissionsavtal (någon i eget namn, men för huvudmannens räkning, säljer och köper lös egendom), agentavtal (någon säljer i leverantörens namn och för dennes räkning), fullmaktsförhållande (någon får rätt att vidta vissa handlingar för huvudmannens räkning via en fullmakt) eller ett bolagsförhållande (två eller flera avtalar gemensamt att utöva verksamhet tillsammans i ett bolag).

2.1 Köplagen (1990:931)

Köplagen (1990:931) gäller för köp av lös egendom (1 §).³ Köplagen reglerar endast säljaren och köparens inbördes rättigheter och skyldigheter och reglerar inte förhållandet till tredje man t.ex. en transportör. Lagen är inte tvingande utan parterna kan komma överens om annat genom t.ex. avtal (3 §) s k dispositiv lagstiftning. Många

³ Alla hänvisningar till paragrafer i detta avsnitt avser köplagen.

gångar kan köparen och säljaren vara överens om att säljaren både ska tillhandahålla en vara och utföra en tjänst som inte har med själva tillverkningen av varan att göra t.ex. installation, montering och utbildning. I sådana fall kan det vara frågan om två olika avtal; köp av vara och köp av tjänst. Det kan också vara frågan om ett och samma avtal där det är svårt att separera köpet från tjänsten (blandat avtal), men avtalet måste ändå klassificeras som antingen köp av vara eller köp av tjänst. Köplagen har löst det på följande vis. Om tjänsten utgör den övervägande delen av förpliktelsen är det inte köp av vara utan köp av tjänst (2 §). Vad som avses med den övervägande delen bestäms utifrån värdet på förpliktelsen, men även andra faktorer som skicklighet och fackkunskap avseende förpliktelsen har betydelse (prop. 1988/89:76 s 62 ff.).

Om det är frågan om ett internationellt köp ska det i stället regleras av lagen (1987:822) om internationella köp (5 §) som i sin tur bygger på FN-konventionen CISG (Convention on Contracts for the International Sales of Goods). CISG är dispositiv, varför parterna i regel brukar avtala om att tillämpa INCOTERMS 2020 (standardiserade handels- och leveransklausuler). INCOTERMS kan användas även vid nationella transporter om de hänvisas till i ett avtal (Stöth s 68 ff.). Vidare gäller lagen inte för konsumentköp (4 §).

Oftast går det en tid från det att ett avtal om köp har ingåtts till att varan är överlämnad till köparen. Under denna tid kan risker uppstå. Risker kan t.ex. handla om att varan förstörs, försämras eller försvinner. Risker kan antingen bäras av köparen eller av säljaren. Det innebär att köparen och säljaren behöver vara överens om när risken går över på köparen. Bär köparen risken för varan är hen skyldig att betala varan även om den har förstörts, kommit bort, försämrats eller minskat genom en händelse som inte beror på säljaren (12 §). Reglerna om riskens övergång styr också tidpunkten för när felbedömningen av en vara ska göras (21 §).

När köparen och säljaren gör upp om köpet behöver de vara överens om ett antal faktorer som i sin tur bestämmer tidpunkten för riskens övergång. Ska t.ex. varan hämtas av köparen hos säljaren s k hämtköp (6 §) eller ska varan transporteras till köparen av säljaren s k transportköp (7 §)? För det fall att säljaren ska ordna med transporten ska hen ingå avtal om transport med lämpliga transportmedel etc. och köparen ska lämna anvisningar till säljaren om hur varan ska avlämnas (8 §). Risker går över på köparen när varan faktiskt avlämnas enligt avtal alternativt, om inget bestämts, överlämnats enligt reglerna om hämtköp respektive transportköp (13 §). Det är inte nödvändigt att den avtalade tidpunkten för riskens övergång sammanfaller med det faktiska avlämnandet av varan utan här kan det uppstå ett glapp. Noteras kan också att det finns en annan grundläggande förutsättning i 14 § för att risken ska gå över på köparen. I bestämmelsen anges att risken går aldrig över på köparen förrän det genom märkning, anteckning i transportdokument eller på annat sätt har gjorts klart att varan är avsedd för köparen. Om en vara köps under transport går risken över på köparen vid köpet om ej annat avtalats (15 §). Vad som menas med att avlämna en vara är inte definierat utan får bestämmas från fall till fall genom avtal.

Vid transportköp finns det två olika sätt för leverans och som påverkar riskens övergång. I det första fallet ska säljaren ordna med transport inom en och samma ort eller inom säljarens närområde. Varan anses då avlämnad när den överlämnas till köparen (köparen kvitterar t.ex. mottagandet av varan) oberoende av vem som överlämnar varan. Säljaren bär således risken för den lokala transporten och ansvarar för fel och

kostnader som uppkommit under transporten oavsett om säljaren själv transporterar eller anlitar någon annan för transporten (prop. 1988/89:76 s 70 ff.) (11 §). Det ligger då i säljarens intresse att försäkra egendomen under transporten. Men om avlämnandet försenats pga. köparens agerande görs undantag för dessa kostnader. I det andra fallet ska säljaren transportera varan till annan ort. I sådana fall sker avlämnandet när varan överlämnats till den transportör som åtagit sig transportuppdraget från avsändningsorten. Köparen står då risken från och med lastning av varorna. Om säljaren själv utför transporten till annan ort är varan avlämnad först när den överlämnas till köparen. Det finns också regler som tillåter säljaren att efter påbörjad transport stoppa överlämningen t.ex. om säljaren inte har fått betalt för varan enligt avtalet (10 §). Vad som menas med ort är inte definierat i köplagen och kan därför behöva definieras i avtal.

En vara ska i fråga om art, mängd, kvalitet, andra egenskaper och förpackning stämma överens med vad som följer av avtalet (17 §). Om varan är skadad när den överlämnas till köparen föreligger fel i varan. Säljaren har då att leverera en ny felfri vara för att undvika att begå avtalsbrott. Om varan försvinner och inte kan överlämnas till köparen hamnar säljaren i dröjsmål. Köparen kan då kräva fullgörelse eller häva köpet samt kräva skadestånd (22, 23, 25 och 27 §§) och hålla inne med betalningen (42 §). Men om varan inte avlämnas i rätt tid och förseningen beror på köparens agerande går risken över på köparen när säljaren gjort vad som ankommer på hen för att ett avlämnande ska komma till stånd (13 §).

Köparen har alltid rätt till ersättning om dröjsmålet eller förlusten beror på att säljaren varit försumlig. Om säljaren kan visa att orsaken till dröjsmålet låg utanför hens kontroll och inte heller kunde förutse eller undvika detta behöver hen inte betala skadestånd till köparen (kontrollansvar). Beror dröjsmålet på någon som säljaren har anlitat för att helt eller delvis fullgöra köpet t.ex. en transportör, är säljaren fri från skadeståndsskyldighet under förutsättning att den som hen anlidade i sin tur inte kunde kontrollera orsaken till dröjsmålet t.ex. extremväder (27 §). Köparen kan få ersättning för direkta skador (67 §). Om säljaren inser att hen inte kommer att kunna fullgöra köpet i rätt tid ska hen underrätta köparen om dröjsmålet (28 §).

Om varan har levererats för sent behöver säljaren meddela köparen om att hen vill häva köpet och/eller kräva skadestånd inom skälig tid från den tidpunkt då köparen fått kännedom om avlämnandet. Reklamationsfristen löper alltså inte från själva avlämnandet. Vad som är skälig tid får avgöras från fall till fall t.ex. utifrån varans beskaffenhet (29 §).

För det fall att varan är felaktig får köparen (och felet inte beror på köparen) kräva avhjälpande, omleverans, prisavdrag eller häva köpet samt dessutom kräva skadestånd (30 §). När varan har avlämnats eller kommit fram till köparens hemvist ska köparen så snart som omständigheterna medger det undersöka varan utifrån god affärssed (31 §). Vad som är god affärssed avgörs från fall till fall. För det fall att köpare vill göra gällande att det föreligger fel i varan måste hen reklamera inom skälig tid efter att hen märkt felet eller borde ha märkt felet (32 §).

Säljaren har rätt att häva köpet om köparen inte medverkar till köpet genom att låta bli att hämta eller ta emot varan i tid utifrån vad som skäligen kan förväntas av hen (50, 51 och 55 §§). En förutsättning för detta är om det är av särskild vikt för säljaren att bli av

med varan. En köpare som inte medverkar till att varan hämtas eller tas emot i tid har ansvar för sådant som hen kan påverka (kontrollansvar) och är skadeståndsansvarig för detta enligt 57 §. Säljaren skyddas även av andra regler som ger rätt till ersättning för vård av varan, rätt att placera varan hos tredje man eller rätt att sälja varan för köparens räkning (72–78 §§).

Om säljaren har varan i sin besittning är hen alltid skyldig att vidta åtgärder för att vårda den. I andra fall är vårdplikten beroende av om säljaren har möjlighet att ta hand om varan. Om varan finns på annan ort än säljarens, kan denne oftast ha möjlighet att ta hand om varan genom en anlita representant t.ex. en transportör (prop. 1988/89:90 s 208).

2.2 12 kap. handelsbalken (1736:0123 2) om deposition

En tjänst i logistikkedjan kan vara att lagerhålla varorna genom 3:e part. Denna tjänst regleras i 12 kap. handelsbalken om inlagsfä eller nedsatt och förtrott gods. Det innebär att någon (deponenten) anförtror en depositarie gods och att depositarien har tagit på sig att vårda egendomen (12 kap. 2 § HB). Depositarien ska se till så att egendomen inte skadas eller försvinner under förvaringstiden. Om egendomen försvinner är depositarien skyldig att ersätta skadan, såvida inte depositarien kan visa att skadan inte har orsakats genom hens oaktsamhet (presumptionsansvar). Hur långt vårdplikten sträcker sig bestäms genom avtal. Depositarien ska också säkerställa att varorna återlämnas till rätt person (12 kap. 5 § HB).

2.3 Lag (1974:610) om inrikes vägtransport

Lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter har till stora delar den internationella ”Konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg” från 1956 som förebild (även kallad CMR-konventionen). Lagen gäller för fraktavtal om transport av gods på väg med hjälp av fordon mot betalning inom Sverige (1 §)⁴ och reglerar bl.a. relationerna mellan avsändare/mottagare av gods (transportkund) och fraktföraren (transportör). Fraktföraren är den som ingått ett avtal om transport och fraktar godset. Genom fraktavtalet blir fraktföraren skyldig att transportera godset samt vårda det. Lagen gäller inte för brevbefordran, begravningstransporter eller transport av flyttsaker (2 §).

Lagen är tvingande i den bemärkelsen att dess bestämmelser i princip inte får åsidosättas genom avtal som är till nackdel för transportkunden med vissa undantag. Där- emot kan transportören ta på sig förpliktelser som går utöver lagen (5 §).

Avsändaren har förfoganderätt över godset till dess att godset ankommit till bestämmelseorten (17 §). Det innebär att avsändaren kan stoppa transporten eller bestämma att godset ska lämnas ut till någon annan. När godset ankommit till bestämmelseorten kan mottagaren begära att godset lämnas ut till hen. Vid den tidpunkten inträder mottagaren i fraktavtalet och kan ge anvisningar om hur godset ska

⁴ Alla hänvisningar till paragrafer i detta avsnitt hör till lagen om inrikes vägtransporter.

lämnas ut och avsändaren kan inte längre bestämma att t.ex. leveransen ska stoppas (20 §). Fraktföraren måste kontrollera så att det är rätt mottagare som lämnar anvisningarna. Avsändare och mottagare kan också formlöst komma överens om något annat. Men fraktföraren kan t.ex. vägra att ändra på transportuppdraget om det innebär att godset delas upp på olika transporter. Vid fraktavtalets tillkomst är det avsändaren och transportören som får skyldigheter gentemot varandra. Enbart den omständigheten att transportören påtagit sig att transportera gods till mottagaren förpliktar inte mottagaren att ta emot godset. Men mottagaren kan själv ta initiativ och inträda i fraktavtalet.

I lagen finns det bestämmelser om skriftliga fraktsedlar, som numera kan vara digitala och vilket innehåll de ska ha (7–12 §§). Det är frivilligt att använda sig av fraktsedlar, men en sådan ska upprättas om någon part begär det. När det gäller digitala fraktsedlar får parterna komma överens om hur de ska upprättas och överlämnas (prop. 2018/19:141 s 71). Att användandet av fraktsedlar bygger på frivillighet har att göra med att avtalslagen accepterar både muntliga och skriftliga avtal. En fraktsedel används i lagstiftningen som ett bevismedel för vad fraktavtalet innehåller och för hur fraktföraren ska utföra sitt uppdrag (13 §). Genom fraktsedel går det också t.ex. att räkna ut leveransfrist och preskriptionstid. Uppgifter på fraktsedeln t.ex. ort och datum ligger också till grund för att beräkna ett skadestånds storlek. En fraktsedel kan upprättas för varje fordonslast, varje godsslag eller varje parti (7 §). En fraktsedel ska undertecknas (digitalt) av fraktföraren (8 §). En fraktsedel följer med godset från det att avsändaren lämnar godset för transport tills att mottagaren tar emot det. På fraktsedel kan vidare t.ex. transportören anteckna att ett gods var skadat när denne tog emot godset för transport och på så sätt dokumentera skadan och friskriva sig från ansvar. Fraktsedel blir också bevis (kvitto) för att avsändaren lämnat över godset till transportören.

Inom transporträtten finns ett presumptionsansvar hos transportören, vilket innebär ett förmodat ansvar för transportören att ta hand om godset (vårdplikt). Fraktföraren är således ansvarig för om godset går förlorat, minskas eller skadas (sakskada) sedan det mottagits för befordran, men innan det lämnats ut till mottagaren. Fraktföraren är också ansvarig för dröjsmål (27 §). Ansvaret inträder när fraktföraren har mottagit godset för befordran, vilket innebär att fraktföraren måste kontrollera godset från utsidan när denne tar emot varorna. Om godset är skadat vid upphämtningen behöver fraktföraren meddela avsändaren detta, vilket går att göra utan fraktsedel (12 §). Om fraktföraren inte gör något förbehåll anses godset vara fritt från skador eller bristfälligheter om inte annat går att bevisas (13 §). Avsändaren har emellertid att säkra bevisning för att antalet kollin, märkning och nummer var korrekta när varorna lämnades ut till fraktföraren. Om avsändaren uttryckligen godkänner fraktförarens förbehåll om att t.ex. godset var skadat kan hen inte komma i efterhand och påstå att godset var felfritt vid utlämnandet. Fraktförarens ansvar upphör när godset utlämnats till rätt mottagare och avslutas vid den tidpunkten då fraktförarens personal inte längre deltar i hanteringen av godset. Fraktföraren är vidare ansvarig för vad dennes anställda eller anlidade personer för transportuppdraget gör under transporten (6 §).

Ansvarsbestämmelsen för skada innebär att den skadelidande bara behöver visa att det gods som fraktföraren tagit emot för befordran inte kommit fram. Alternativt att det minskats eller skadats efter det att fraktföraren mottagit det för befordran, men innan

det lämnats ut eller att utlämnandet ägt rum för sent. Kan den skadelidande visa detta ska fraktföraren anses skadeståndsskyldig såvida inte fraktföraren i sin tur kan visa att någon av de fyra ansvarsfrihetsgrunder föreligger. Fraktföraren är fri från ansvar om skadan orsakats (28 §):

- av fel eller försummelse av avsändare eller mottagare,
- genom sådan anvisning av avsändaren eller mottagaren som inte föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida,
- av godsets bristfälliga beskaffenhet eller
- av förhållanden som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder hen ej kunnat förebygga.

Fraktföraren har bevisbördan för att någon av ansvarsfrihetsgrunderna föreligger. I 29 § finns även några andra typexempel på när fraktföraren går fri från ansvar.

Fraktföraren har ett begränsat ansvar för godsets värde vid minskning, skada eller förlust. Det finns även ett begränsat ansvar när det gäller dröjsmål. Har godset förkommit, minskats eller skadats ska värdet bestämmas utifrån börspris/marknadspris, men fraktförarens ansvar är begränsat till 150 kr per kg av det förlorade eller felande godsets bruttovikt (32 och 34 §§). Varför ersättningen bestäms utifrån godsets vikt har att göra med att transportören i sin tur bestämmer transportens pris utifrån vikt och volym. Ersättning för skada vid dröjsmål uppgår till fraktens belopp (35 §). Vill t.ex. mottagaren ha ett bättre skydd går det att teckna försäkring.

Den som vill begära ersättning av fraktföraren för att gods minskats, skadats eller för dröjsmål med utlämnande ska utan oskäligt dröjsmål meddela fraktföraren detta (reklamera). Enligt förarbetena (prop. 1974:33 s 125) innebär detta att reklamation ska göras genast i samband med att godset utlämnas (om skadan var uppenbar) och senast inom 7 dagar om skadan var dold. Det finns också regler för preskription (40 §).

Om en transport genomförs av flera fraktförare efter varandra i rad genom ett och samma fraktavtal ska genomgångstransporter ansvarar de solidariskt gentemot varuhavaren för hela transporten under förutsättning att fraktsedel utfärdats och överlämnas till transportör samt att fraktsedeln följer godset (43 §).

2.4 Försäkringsavtalslagen (2005:104)

I grunden finns det två olika regelverk för försäkringsverksamhet i Sverige. En del handlar om spelreglerna för försäkringsbranschen som sådan (försäkringsrörelselagen (2010:2043)) och en del handlar om relationen försäkringsbolag – försäkringstagare (försäkringsavtalslagen (2005:104)). Den sistnämnda lagen reglerar försäkringars utformning och innehåll. Det kan handla om när och hur premien ska betalas, hur försäkringsersättning ska beräknas, vilken information som ska lämnas om försäkringen och vem som har rätt till försäkringsersättning. Utgångspunkten är att försäkringsavtalslagen är tvingande så till vida att det inte går att avtala om sämre villkor för försäkringstagaren än vad som framgår av lagen (1 kap. 6 §). Men de tvingande bestämmelserna gäller inte för transportförsäkring i näringsverksamhet (1 kap. 7 §) utan parterna är här fria att avtala om annat då detta område till stora delar styrs utifrån internationella förhållanden (prop. 2003/04:150 s 141). Det finns således möjlighet att skapa och använda egna regler för transportförsäkringar.

2.5 Standardavtal

Internationella Handelskammaren har utformat Incoterms 2020 och som kan användas av köpare och säljare som leveransvillkor i köpeavtal även vid nationella köp. I Incoterms 2020 finns olika exempel på typfall på riskövergångar för att förenkla tolkningen av riskövergångar samt tydliggöra säljaren och köparens försäkringsansvar. Exempelvis enligt leveransklausulerna ”CIP” och ”DAP” är det säljaren som ska välja transportör, ordna alla papper för transporten och teckna försäkring.

Inrikes vägtransporter regleras i stor utsträckning genom standardavtal och kompletterar lagen om inrikes vägtransporter. Standardavtal för vägtransporter används i relationen mellan den som ordnar med transporten och utföraren av transporten. Generellt använder speditörer NSAB 2015 och åkerier använder Alltrans 2007. Förutom standardavtalen kan transportören ha egna transportvillkor och ett enskilt avtal gällande en specifik transport.

NSAB står för Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser och reglerar rättigheter och skyldigheter för speditören och uppdragsgivaren. NSAB omfattar olika trafikslag och inte bara fordon på väg. Avtalet är framförhandlat mellan branschorganisationer (speditörer och transportköpare). NSAB 2015 syftar till att reglera speditörsavtal, dvs. i huvudsak tjänsterna transport och lagerhållning och har därmed ett bredare innehåll än lagen om inrikes vägtransporter. NSAB hänvisar också till tvingande internationella transporträttsliga konventioner.

Genom standardavtalen NSAB och Alltrans begränsas transportörens ansvar ytterligare för ersättning vid skada eller förlust till 8,33 SDR av det skadade eller felande godsets bruttovikt. SDR (särskild dragningsrätt) är en enhet som tagits fram av internationella valutafonden för att stödja internationell handel och som utgör en global reservvaluta. SDR bygger på att länder sinsemellan växlar SDR mot olika valutor. 8,33 SDR motsvarade i februari 2022 ca 11 000 SEK.

För försäkringar finns ”Allmänna villkor för transportförsäkring av varor” framtagna av Sjöassuradörernas Förening. Exempelvis ska den försäkrade omedelbart underrätta försäkringsgivaren om skada (art 11).

3 Diskussion

3.1 Nuläge – förare men ingen bemanning hos köparen

Det första projektet med off-peak leveranser (Civitas Eccentric Stockholm 2016–2020) visade att effektivitetsvinsterna var ojämnt fördelade vid transportköp. Transportören kunde räkna hem stora effektivitetsvinster medan varumottagaren (köparen) gjorde mer marginella sådana. För säljaren redovisades inga effektivitetsvinster alls. Drivkraften för förändring ur effektivitetssynpunkt blir därmed ojämnt fördelade hos de inblandade aktörerna i logistikkedjan. Hur ser då de legala drivkrafterna för förändring mot off-peak leveranser ut? Vi utgår ifrån den enkla triangelformen (se fig. 2) med

köpare – säljare – transportör utifrån ett transportköp. I nulägesanalysen förutsätts också att en förare följer med transporten, men att köparen (mottagaren) inte har personal på plats vid avlämnandet, vilket demonstreras i HITS2024 projektet under hösten 2021.

3.1.1 Ledet köpare-säljare och köplagen

Startpunkten är att ett avtal om köp träffas mellan en säljare och en köpare som i sin tur innebär att varor behöver flyttas från säljaren till köparen. Detta led regleras av köplagen. Vem som i praktiken ska flytta varorna mellan säljaren och köparen och hur det faktiskt ska gå till behöver inte vara klarlagt när köpeavtalet träffas utan det är en senare fråga. Ur köplagens synvinkel spelar det således ingen roll vem som utför transporten utan det har en underordnad betydelse i köpeavtalet. Säljaren har att lösa transporten på bästa sätt för att uppfylla åtagandena enligt köpeavtalet och behöver enligt köplagens regler inte involvera köparen om hur det ska gå till praktiskt. I relationen köpare – säljare blir det således en utmaning för transportören att lyfta frågan om det är intressant med off-peak leveranser då varken köpare eller säljare har så mycket att vinna på att gå över till detta vid transportköp. Många gånger känner transportören inte ens till att köpare och säljare träffar ett köpeavtal, vilket i sin tur också gör det svårt för transportören att få upp frågan om off-peak leveranser på dagordningen utan transportören ställs inför fullbordat faktum.

Alla köp ska emellertid inte utföras som transport- eller hämtköp av en fristående transportör. Det finns säljare (varuägare) som har ett eget åkeri och som i köpeavtalet påtar sig att på egen hand ombesörja transporten till köparen inom och utom orten. Säljare och transportör blir då en och samma person. I sådana fall hamnar effektivitetsvinsten för att gå över till off-peak leveranser hos säljaren, men även till viss del hos köparen, vilket borde innebära att det skulle kunna vara intressant för båda att redan under diskussionerna om köp diskutera förutsättningarna för off-peak leveranser.

Köplagen är ett regelverk som ska användas för många olika typer av köp. Den är dessutom dispositiv. Det gör att köplagen till sin natur är en anpassningsbar lagstiftning. Enligt min analys finns det inga bestämmelser i köplagen som i och för sig hindrar off-peak leveranser. Å andra sidan finns det heller inga bestämmelser som främjar off-peak leveranser. För att gå över till off-peak leveranser kommer det att behövas ske anpassningar i avtal. Exempelvis kan säljare och köpare behöva komma överens om när riskövergången sker vid off-peak leveranser. Om riskövergången i avtalet tidigare var ”vid första låsta dörr” kan det i stället bli ”när varorna ställs ner på golvet på anvisad plats i kylrummet”. Säljare och köpare kan också t.ex. behöva komma överens om ny tidpunkt för reklamation, vem det är som ska teckna försäkring och hur kvittens ska gå till. Köparen kommer vidare att behöva ge detaljerade anvisningar till säljaren om hur avlämnandet ska gå till när personal inte finns på plats t.ex. hur ska låsta dörrar öppnas, hur ska transportören få tillgång till truck om det behövs, hur ska transportören få tillgång till kylrum, finns det hygienkrav som måste uppfyllas, var ska varor ställas och hur?

3.1.2 Ledet säljare-transportör och lagen om inrikes transporter

Vid transportköp är det säljaren som anlitar en transportör och köparen är inte en del i transportavtalet när det ingås. I detta led är det inte relevant för transportören att diskutera off-peak leveranser med säljaren eftersom det inte är en fråga för säljaren. Säljaren bestämmer inte över hur avlämnandet ska gå till utan det bestäms av köparen.

3.1.3 Ledet transportör-köpare

Vid transportköp saknas det en avtalsrelation mellan transportören och köparen, men både köplagen och lagen om inrikes vägtransporter påverkar ändå denna relation. Det finns även en möjlighet för mottagaren att på vissa villkor och till viss del inträda i transportavtalet. Lagstiftningen är uppbyggd utifrån att transportören ska utföra transportuppdraget samt följa köparens (mottagarens) anvisningar om hur leveransen ska avlämnas. I detta ligger underförstått att transportören inte förutsätts ha några egna mer långtgående idéer om hur avlämnandet ska gå till. Samtidigt finns det inte någon regel i sig som förbjuder att transportör – köpare vid avlämnandet kommer överens om olika saker och ting samt ingår avtal om detta. Det kan t.ex. handla om att transportören erbjuder köparen en tjänst avseende montering eller bortforsling av en ersatt vara och att de båda ingår ett avtal om detta. Lagstiftningen i sig hindrar alltså inte att transportören och köparen kommer överens om off-peak leveranser och där köparens personal inte finns på plats vid avlämnandet.

Civitas Eccentric projektet visade att effektivitetsvinsterna var ojämnt fördelade vid transportköp. Transportören kunde räkna hem stora effektivitetsvinster medan varumottagaren (köparen) gjorde mer marginella sådana. I detta ligger en utmaning för transportören att få köparen att gå med på off-peak leveranser. Alla köpare är antagligen inte motiverade att gå över till off-peak leveranser givet den investering som behövs. Däremot kan det finnas enskilda köpare som har högre kostnader relaterat till mottagande av varor och som skulle vilja få ner kostnaden för detta. Det skulle t.ex. kunna vara en köpare som har en lokal med en anslutande ansträngd trafiksituation, vilket i sin tur orsakar störningar i köparens verksamhet eftersom t.ex. en lastbil med varor inte kan stanna och lossa utanför lokalen under rusningstrafik. Finns det då återkommande transporter mellan en viss transportör och köparen skulle det kunna vara intressant för köparen att ta kostnaden för att gå över till off-peak leveranser.

Säljaren (avsändaren) är ansvarig för hur varorna packas. Det innebär att säljaren också är mest lämpad att avgöra varans ömtålighet. Att gå över till off-peak leveranser (utan köparens personal på plats vid avlämnandet) kan innebära att varan utsätts för nya påfrestningar t.ex. fukt, värme eller kyla under en längre tid som säljaren inte förutsåg när hen packade varan. Transportören behöver därför kontrollera vilka påfrestningar varan kan drabbas av med off-peak leveranser och stämna av med säljaren om varan är rätt förpackad för detta.

I lagen om inrikes vägtransporter finns bestämmelser om fraktsedlar. Fraktsedlar förutsätter att det finns någon på mottagarsidan som signerar mottagandet vid avlämnandet. Men om det inte finns någon person fysiskt närvarande vid avlämnandet från mottagarsidan blir det svårt att signera en fraktsedel. Det finns inte något obligatoriskt

krav på att fraktsedlar ska användas, men om säljaren (avsändaren) eller transportören begär det ska de finnas. Transportören behöver således först göra upp med säljaren om att inte använda fraktsedlar för transporten. Detta får i sin tur konsekvenser för transportavtalet. Om en vara transporteras av flera transportörer efter varandra behöver dessutom frågan om solidariskt ansvar för transporten lösas.

Enligt lagen om inrikes vägtransporter har fraktföraren bevisbördan för att gods inte har skadats under dennes vård. Traditionellt har fraktsedeln använts som bevismedel för att transporten har utförts till allas belåtenhet. Fraktsedel är emellertid bara ett sätt att bevisa hur transporten utförts. Fraktföraren kan åberopa annan bevisning. Frågan blir då vilken typ av bevisning som kommer att finnas tillgänglig och som är relevant för off-peak leveranser? I HITS2024 projektet har försök gjorts med olika uppkopplade sensorer för att samla in data kopplat till transporten. Sensorerna kan sitta på ett paket, på en lastbil, i en fastighet, på en person etc. Data från sensorerna kan i sin tur utvisa om transportören har följt transportavtalet eller inte. Transportören behöver således ta ställning till vilken data som behöver samlas in för att kunna bevisa att transporten skett i enlighet med transportavtalet t.ex. en kamera som tar ett fotografi på en viss företeelse vid avlämnandet.

Det är köparen (mottagaren) som bestämmer över hur avlämnandet ska gå till och får därmed även ta ansvar för detta. Om transportören följer köparens anvisningar (och kan bevisa detta) går transportören fri. Exempelvis ger köparen till transportören anvisningen att varorna ska lämnas obebakade utanför en låst dörr på gatan mitt i natten, vilket transportören gör. Senare på natten passerar en tjuv och stjälar varorna. I sådana fall kan inte köparen ställa några krav varken på säljaren eller transportören eftersom varornas avlämnande har skett i enlighet med köparens anvisningar. Köparen behöver således fundera över hur avlämnandet ska gå till och vilka risker köparen är beredd att acceptera i samband med detta samt rådgöra med sitt försäkringsbolag. Hur avlämnandet ska gå till behöver regleras i ett utlämningsavtal med transportören. En fråga att fundera över i detta sammanhang är också om (digitala) kvitton på något sätt går att användas för att tydliggöra punkten för ansvarsövergång och att transportören lämnat ut rätt varor till rätt köpare i rätt tid kopplat till olika sensorer. Exempelvis kan uppkopplade varor i framtiden kommunicera med en uppkopplad dörr och på så sätt kan det registreras vilka varor som kommit in i lokalen.

Saker och ting kan emellertid även gå fel hos den bäste av transportörer. Exempelvis ska transportören enligt köparens anvisningarna ställa ner varorna i kylrummet (varorna är avlämnade). På vägen ut stänger inte föraren dörren till kylrummet varpå det blir för varmt och alla varorna i kylrummet måste kasseras. Detta kan bero på att föraren glömde stänga dörren (oaktsamhet) alternativt föraren lämnade dörren öppen med vilje (uppsåt). En fråga i detta sammanhang är om köparens risker ökar med off-peak leveranser och vilka risker i så fall köparen är beredd att acceptera. Enligt lagen om inrikes vägtransporter är transportörens ansvar när det gäller ekonomisk ersättning begränsat för oaktsamhet, så köparen kan inte alltid räkna med att få full kompensation från transportören, även om denne orsakat skadan. I sådana fall behöver köparen fundera på om det behövs en försäkringslösning. Om föraren uppsåtligt skadat varorna gäller inte de begränsade skadeståndsbeloppen. Å andra sidan är det köparen som har bevisbördan för att föraren uppsåtligt inte stängde dörren. Om transporten emellertid sker inom samma ort för säljaren och köparen ansvarar emellertid köparen för trans-

porten oavsett vem som transporterar enligt köplagen eftersom det anses ligga inom säljarens kontrollfär. Det innebär att transportören i detta fall behöver stämma av med säljaren om off-peak leveranser är godtagbart och hur.

Transportören behöver vidare rådgöra med sitt försäkringsbolag om t.ex. inbärning av varor i mottagarens lokaler omfattas av transportansvarsförsäkringen.

En förutsättning för att köparen ska släppa in en transportör i sina obemannade lokaler nattetid är förtroende. Hur byggs då förtroende? Ett sätt kan vara genom ett långvarigt välfungerande samarbete (beprovad erfarenhet). Samtidigt lever vi i en föränderlig värld. En förare kan förändra sitt beteende (börja stjäla) pga. en livskris. I denna föränderliga värld ser vi att datainsamling och utbyte av information kan vara ett komplement för ett fungerande samarbete. Detta behöver i så fall regleras genom avtal.

Även om fraktsedlar inte används för transporten kan det fortfarande finnas ett behov av kvitto. Anser t.ex. köparen att rätt mängd varor levererats i rätt tid? Vill avsändaren ha kontroll över att varorna faktiskt avlämnats? Här behöver alla parter vara överens om hur (digital) kvittering ska gå till.

Parterna behöver också vara överens om när undersökningsplikten inträffar och när reklamationsfristen börjar löpa ställt i relation till när köparen faktiskt är på plats och kan undersöka varorna. Parterna behöver således vara överens om hur reklamation ska ske, men det kan också handla om att transportören behöver informera köparen att godset redan är skadat vid leverans och hur det ska gå till.

3.2 Framtid – ingen förare men bemanning hos säljaren och köparen

I nulägesanalysen har vi undersökt fallet med att en förare följer med transporten och att avlämnandet av varorna har skett utan att någon från köparens sida varit närvarande. Det görs försök med autonoma fordon t.ex. lastbilar och mindre leveransrobotar. Än så länge kräver lagstiftningen att autonoma fordon har en förare⁵ så i dagsläget är det inte aktuellt med leveranser utan förare. I framtiden kan det dock bli aktuellt att genomföra leveranser med fordon som inte har en förare. Så frågan handlar egentligen om vilka arbetsuppgifter utförs av föraren idag och som behöver ersättas på annat sätt i framtiden. Avsändarens/mottagarens grundintresse i detta avseende är att varan hämtas och lämnas

- i rätt tid,
- till rätt plats och
- av rätt beskaffenhet.

Det ansvaret har hittills legat på föraren att kontrollera och utföra. Dessa arbetsuppgifter behöver alltså hitta nya lösningar i framtiden. I de försök som har gjorts i Sverige fram till nu med autonoma fordon förutsätts att säljaren (avsändaren) finns fysiskt på plats och lyfter på varorna på det autonoma fordonet och att köparen (mottagaren) finns på plats fysiskt vid avlämnandet och lyfter av varorna från fordonet. Det

⁵ 7 § förordning (2017:309) om försöksverksamhet med autonoma fordon

finns idéer om att tippa av varorna vid leverans eller ha en kran på det autonoma fordonet som lyfter av varorna. Om det inte finns någon förare blir det även intressant att klargöra vem som ansvarar för lastsäkring under transport ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, men vi går inte in på den diskussionen i denna rapport.

3.2.1 Ledet köpare-säljare och köplagen

Precis som i föregående avsnitt är det svårt för en transportör med autonoma fordon att tidigt komma in i förhandlingen mellan köpare och säljare. Det är lättare för en säljare med egna autonoma fordon att väcka frågan om transporten kan utföras med autonoma fordon. Köparen och säljaren behöver vara överens om ett antal faktorer som hur avlastningen ska gå till, när går risken över på köparen, hur ska kvittering ske, hur säkerställa att varorna lämnas ut till rätt köpare, hur lång tid har köparen på sig att lasta ur varorna och när börjar reklamationsfristen att löpa. Enligt vår mening förutsätter svaren på dessa frågor långtgående digitalisering och datautbyte som behöver regleras i avtal.

3.2.2 Ledet säljare-transportör och lagen om inrikes transporter

Utgångspunkten är att transportören har vårdplikt för gods från det att godset mottagits till att det lämnats ut. I omhändertagandet av godset har föraren en viktig roll att fylla eftersom det är hen som faktiskt hanterar godset och samlar in uppgifter om det. I informationsinsamlandet har fraktsedlar en stor betydelse, men dagens fraktsedlar förutsätter att en förare gör kontrollerna vid mottagande och avlämnande. Dagens fraktsedlar är egentligen endast en digital version av en fraktsedel i pappersformat där olika anteckningar kan göras och är inte särskilt ”smarta”. I fraktsedelssammanhang är också uppgifter om fordonet, som utför transporten, idag helt irrelevant.

Att samla in bevis om hur transporten har genomförts kommer att vara intressant både för transportören, och för avsändaren, vid förarlösa transporter. Här ser vi att teknikutvecklingen kan ta olika vägar. En teknikutveckling bygger på att det är varan som samlar in data om transporten t.ex. genom smarta uppkopplade etiketter eller uppkopplade pallar. En annan teknikutveckling bygger på att det är fordonet som samlar in data om transporten. I framtiden kan dessa informationsströmmar kombineras eller hållas åtskilda, allt efter behov. Det blir också intressant att följa vilken aktör som kommer att ha tillgång till vilken information och vilken data olika aktörer är intresserad av att dela med sig av t.ex. för att bygga redundanta system med olika informationskällor. Vid en eventuell konflikt kommer det emellertid att uppstå ett motsattsförhållande. Det kan bli så i framtiden att den data som transportören har tillgång till för att bevisa att vårdplikten iakttagits kommer från fordonet och den motbevisning som avsändaren kommer att ha tillgång till kommer från varorna. Oavsett vilket kommer insamling av data och datadelning bli viktiga komponenter i ett transportavtal.

3.2.3 Ledet transportör-köpare

Det är möjligt för transportören att erbjuda köparen (mottagaren) en förarlös transport vid avlämnandet. I detta led behöver transportör och köpare vara överens om hur av-

lämnandet ska gå till. Hur länge kan t.ex. det autonoma fordonet stå på mottagarens adress utan att mottagaren hämtar varorna (när blir leveransen en bom-körning)? Transportören behöver även säkerställa att varorna avlämnas till rätt mottagare i rätt mängd. Detta kan t.ex. ske genom digitala lås på fordonet.

3.3 Framtid – helt obemannade leveranser

I nulägesanalysen har vi undersökt fallet med att en förare följer med transporten och att avlämnandet av varorna har skett utan att någon från köparens sida varit närvarande. Den framtida utvecklingen skulle kunna gå mot att transporter blir alltmer automatiserade och att en förare inte följer med transporten och att det heller finns personal närvarande från avsändaren eller mottagaren vid lastning och lossning. Utförandet av transporten blir då helt automatiserat. Detta förutsätter att lastning och lossning går att automatisera, vilket det finns idéer om hur det skulle kunna gå till rent tekniskt t.ex. med autonoma truckar. I en värld med helt obemannade transporter behöver framför allt tre olika områden utvecklas.

- Hur ska transportören ta emot varorna t.ex. utifrån rätt mängd oskadat gods?
- Hur ska transportören avlämna varorna t.ex. utifrån rätt tid, rätt mängd oskadat gods och till rätt mottagare?
- Hur, när och vilken information ska delas mellan olika aktörer om t.ex. transportavtalets innehåll?

Hittills i detta kapitel har vi utgått ifrån att det finns tre aktörer (säljare – köpare-transportör), men verklighetens logistikkedja är mer komplicerad än så och består av noder och länkar. En transport kan vara uppdelad i flera led. Exempelvis kan ett mellanlager utgöra ett led eller flera olika transportörer kan transportera varorna efter varandra i en kedja. Alla dessa aktörer har också vårdplikt för hanteringen av godset och behöver kunna bevisa att de iakttagit vårdplikten. De behöver också dela information om varor och transporter mellan sig. Här kan utvecklingen gå åt lite olika håll, vilket i sin tur styrs av lagstiftning. Inom livsmedelsbranschen delas data t.ex. med den som är före och efter i kedjan och inom läkemedelsdistribution delas t.ex. data med en central aktör (jfr ett hjul med ekrar). Samtidigt kan det finnas behov av ett generellt regelverk i botten för datadelning och transporter oavsett vad som transporteras.

Dagens fraktsedlar kommer inte att fungera i en värld med obemannade transporter då de egentligen bara är en digital representation av en pappersfraktsedel som i sin tur bygger på bemannade leveranser. Konceptet fraktsedel behöver utvecklas och förändras för att fortsätta vara relevant i logistikkedjan, vilket i sin tur kommer att kräva en förändrad lagstiftning. En möjlig väg framåt är att fraktsedlar, i stället för ett pappersformat, bygger på en molnlösning och databaser. Alternativet är att i stället utveckla ett nytt system där fraktsedlar inte längre behövs som bevismedel utan ersätts med något annat som exempelvis kan utgå ifrån det faktiska fysiska förflyttandet av godset och digitala kontrollpunkter. Det kan också bli så att personer fortfarande finns med i systemet någonstans (redundanta system) och sitter på kontrollpunkter som ska signeras digitalt.

4 Slutsats

Genomgående för de regelverk vi studerat i denna rapport är de är flexibla såtillvida att det går att avtala om annat om parterna så önskar. Det finns inte någon bestämmelse i regelverken som direkt förbjuder off-peak leveranser. Men det finns heller inte någon bestämmelse som främjar off-peak leveranser. Befintlig lagstiftning går således att använda som den är för off-peak leveranser. Utmaningen för att möjliggöra off-peak leveranser ligger i stället i att avtalen därmed får en central betydelse. Det kommer att krävas en hel del arbete i de enskilda fallen eftersom det mesta behöver regleras genom avtal för att få till off-peak leveranser. Vilket ansvar har respektive part (rättigheter och skyldigheter) och var går gränssnitten? Var och en behöver således tänka igenom sin egen roll. Vi ser också att det finns komplexa beroende mellan olika aktörer i logistikkedjan, vilket i sin tur kommer att få konsekvenser för avtalsförhandlingarna. Parterna behöver t.ex. vara överens om fraktsedlar ska användas eller inte. För att på sikt få till helt obemannade leveranser behöver ett antal olika aktörer med olika intressen involveras i processen, vilket i sin tur kommer att kräva en hel del förarbete. Det kommer att bli viktigt att samordna köpeavtalet med transport/logistikavtalet t.ex. vad gäller riskövergångar och ansvarsbestämmelser så att avtalen fungerar tillsammans. Datadelningsfrågan kommer t.ex. att bli viktig att reglera i avtal.

För att få saker och ting att fungera smidigare framöver behöver framför allt reglerna för fraktsedlar göras om så att de fungerar i en molnbaserad datadelning mellan de olika aktörerna i logistikkedjan. I denna process kan t.ex. helt nya datakällor tas med från fordon. Samtidigt behöver det finnas en samsyn inom branschen för hur detta ska gå till för att uppnå effektivitetsvinster (harmonisering). Motsvarande arbete behöver även ske på internationell nivå.

För att tidigt komma i gång med off-peak leveranser för att väcka intresse för frågan kan det vara en fördel att endast utgå ifrån köpare och säljare eftersom avtalsförhandlingarna då endast slutar i ett köpeavtal. Det skulle kunna vara en säljare (varuägare) med eget åkeri och en köpare som har en svår trafiksituation i anslutning till sina lokaler. I en sådan partskonstellation hamnar effektivitetsvinsterna med off-peak leveranser direkt hos avtalsparterna, vilket borde göra det mer intressant att arbeta med frågan.

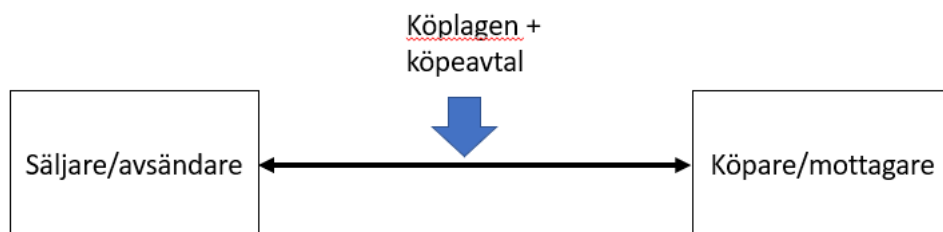


Fig. 4: En väg framåt är att arbeta endast med säljare och köpare för att få fart på off-peak leveranser.

Varför off-peak leveranser inte redan genomförs i stor skala har således inte så mycket med enskilda bestämmelser i sig att göra utan mer med hur olika regelverk förhåller sig till varandra. Först gör en säljare och köpare upp om ett transportköp enligt köplagens regler. Sedan ingår säljaren ett avtal med en transportör för själva genomförandet av transporten enligt lagen om inrikes vägtransporter. Eftersom de olika regelverken i tid tillämpas efter varandra får det konsekvenser för transportören. Transportören (som har den stora effektivitetsvinsten med off-peak leveranser) får svårt att tidigt komma med i diskussionerna mellan säljare och köpare för att lyfta nya sätt att arbeta på. Det är i stället köpare och säljare som dikterar villkoren för hela kedjan. Det är också köparen (mottagaren) av varorna som bestämmer över hur avlämnandet ska gå till.

Projektresultatet pekar slutligen mot en större fråga. Eftersom köplagen och lagen om inrikes vägtransporter tillämpas efter varandra i tiden blir resultatet att köpare och säljare blir överordnade transportören i logistikkedjan. Det blir därför svårt för en transportören att komma med nya idéer om hur transporter kan utföras på eftersom affären mellan köparen och säljaren redan är klar när det blir dags för transportavtal. Köpeavtalet har satt ramarna för transporten. I förlängningen påverkar detta hur vi kan nå hållbarare transporter.

5 Referenser

Offentligt tryck:

Propositioner

Prop. 1974:33

Prop. 1988/89:76

Prop. 2003/04:150

Prop. 2018/19:141

Litteratur:

Civitas Eccentric (2020) Final Report Eccentric – new mobility for all beyond the urban centres

Stöth, G. (2021). Logistikrätt – grunder och tillämpning (upplaga 3 ed). Stockholm Liber

Through our international collaboration programmes with academia, industry, and the public sector, we ensure the competitiveness of the Swedish business community on an international level and contribute to a sustainable society. Our 2,800 employees support and promote all manner of innovative processes, and our roughly 100 testbeds and demonstration facilities are instrumental in developing the future-proofing of products, technologies, and services. RISE Research Institutes of Sweden is fully owned by the Swedish state.

I internationell samverkan med akademi, näringsliv och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. RISE 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser. Vi erbjuder ett 100-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra produkter, tekniker och tjänster. RISE Research Institutes of Sweden ägs av svenska staten.



RISE Research Institutes of Sweden AB Box 857, 501 15 BORÅS Telefon: 010-516 50 00 E-post: info@ri.se , Internet: www.ri.se

Mobilitet och system RISE Rapport 2022:56 ISBN: 978-91-89561-96-0
