

RAPPORT

til

Samferdselsdepartementet

Statens havarikommisjon

Statens vegvesen

fra

Arbeidsgruppe som har vurdert tiltak for å øke ansvaret for trafikksikkerhet i bestillingskjeden av transportoppdrag

Oslo, 23.06. 2021

Bakgrunn for utvalgsarbeidet

Statens Havarikommisjon for transport, fra 1.juli 2020 Statens havarikommisjon (SHK), har undersøkt fire alvorlige veitrafikkulykker som involverte vogntog og skjedde vinteren 2019. Alle ble varslet til SHT.

Konklusjonene fra undersøkelsene ble offentliggjort i SHKs Temarapport om alvorlige ulykker med vogntog: Rammevilkår for bestilling av godstransport på vei. Rapporten ble publisert i april 2020.

SHK valgte i undersøkelsen å ikke vektlegge operative og tekniske faktorer som kan ha medvirket til de aktuelle veitrafikkulykkene, men derimot undersøke sikkerhetsmessige rammevilkår for bestilling av godstransport på vei.

Temarapporten innebar en gjennomgang av ulykker med vogntog der man så på leverandørkjeden og på hvordan ansvaret som ligger på transportbestiller ble fulgt opp i kjeden. Rapporten så på trafikksikkerhet, og om trafikksikkerhet var et fokusområde i bestillingskjeden.

Temaundersøkelsen tar utgangspunkt i fire alvorlige veitrafikkulykker som involverte vogntog som ble varslet til SHK vinteren 2019, og hvor andre trafikanter enn vogntogførerne ble påført personskade (en av disse fatalt). SHK har gjennomført undersøkelser av transportoppdragene som de respektive vogntogene hadde gjennomført eller utførte på ulykkestidspunktet, og kartlagt de ulike aktørene som var involvert i transportoppdragene.

Formålet med temaundersøkelsen har vært å kartlegge transportbestillernes holdninger til trafiksikkerhet i tilknytning til lov- og regelverk, leverandørvalg, kontraktsutarbeidelse, transportbestilling og leverandør oppfølging. Videre har SHK undersøkt rammevilkårene for bestilling av godstransport på vei, herunder næringsstruktur, politiske, samfunnsmessige og faglige føringer, gjeldende lov- og regelverk, tilsyn og håndheving, samt sikkerhetskrav til godstransport innenfor ulike transportsektorer i Norge.

Funn i temaundersøkelsen underbygger et stort forbedringspotensial knyttet til transportbestiller sin ivaretagelse av trafiksikkerheten i tilknytning til leverandørvalg, kontraktsutarbeidelse, transportbestilling og leverandør oppfølging.

Regjeringen slo sammen Statens havarikommisjon for Forsvaret (SHF) med Statens havarikommisjon for transport (SHT). Den nye havarikommisjonen har fått navnet Statens havarikommisjon (SHK) og er et faglig uavhengig forvaltningsorgan organisert under Samferdselsdepartementet. Sammenslåingen trådte i kraft 1. juli 2020.

Arbeidsgruppens mandat, sammensetning og arbeidsform

Mandat

Bakgrunnen for arbeidsgruppen er " Temarapport om alvorlige ulykker med vogntog: Rammevilkår for bestilling av godstransport på vei " fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) fra 2020, som viser at arbeidet med trafiksikkerhet bør systematiseres og styrkes i alle ledd av transportkjeden.

På bakgrunn av rapporten fremmet SHK en sikkerhetstilråding om at NHO Logistikk og Transport tok ansvar for å lede et påvirkningsarbeid for å øke ansvaret for trafiksikkerhet i bestillingskjeden av transportoppdrag. Med dette som utgangspunkt har det blitt nedsatt en arbeidsgruppe som har jobbet med problemstillingen.

Arbeidsgruppen har bestått av representanter fra flere ledd i transportkjeden, både fra transportbestillere (speditører, vareeiere og logistikkbedrifter), transportører og sjåførere, samt representanter fra myndighetene. Målet for arbeidet har vært å vurdere rapporten fra SHK og foreslå tiltak som sikrer økt fokus på trafiksikkerhet.

Arbeidsgruppen har gjennomgått gjeldende rammeverk for bestilling og utførelse av transportoppdrag og vurdert nye tiltak. Tiltak kan være knyttet regelverk, tilsyn og sikkerhetskrav eller bransjetiltak.

Arbeidsgruppen har bestått av følgende deltakere:

- Thor Chr. Hansteen, NHO Logistikk og Transport (leder)
- Kjetil Mansåker Wigdel, Statens vegvesen
- Haakon Stubstad Henriksen, Statens vegvesen

- Morten Lien, Arbeidstilsynet
- Stian Johansen, Arbeidstilsynet
- Geir Kvam, Fellesforbundet
- Petter Sommervold, Yrkestrafikkforbundet
- Sindre Finnes, Norsk Industri
- Trond Davidsen, Sjømat Norge
- Jan-Terje Mentzoni, Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
- Silje Vhile Braaten, NHO Logistikk og Transport

Foruten arbeidsgruppens medlemmer har følgende vært invitert til å orientere i møtene:

- Carsten Horn-Hanssen, Samferdselsråd EU-delegasjonen Brussel
- Ivar Raugstad, Logistikkdirektør Mowi
- Siri Nanthia Leite, fortollingsmedarbeider, tillitsvalgt for HK, DHL Express
- Bent Jensen, befrakter, tillitsvalgt for Negotia, Kuehne + Nagel
- Olav G. Hermansen, Seniorrådgiver, NLF
- Eivind Karikoski, Prosjektleder Fair Transport, NLF
- Kjell Olafsrud, Markedsdirektør/ leder marked & informasjonsavdeling, NLF

Arbeidsform

Arbeidsgruppen har gjennomført sine møter som Teamsmøter.

Det har også vært arbeidet via e-post.

Møteplan har vært følgende:

Dato	Tema
14.09.2020	Oppstartsmøte
13.10.2020	Aktuelle lover og regler innen området
29.10.2020	EUs Mobilitetspakke
12.11.2020	Transportavtaler Incoterms NSAB 2015
09.12.2020	Orientering fra arbeidstaker Orientering fra bedrift Fair Transport
14.01.2021	Drøfte SHT-rapporten Drøfte mulige tiltak
28.01.2021	Sile tiltak som har blitt drøftet Diskutere opplegg for gruppens rapport
18.02.2021	Gjennomgå utkast til rapport

Arbeidsgruppens kommentarer til SHK-rapporten

Temarapporten fremstår som grundig og ryddig og setter fokus på en viktig problemstilling. Arbeidsgruppen finner grunn til å påpeke som positivt at antall ulykker viser en nedadgående trend.

Av rapporten fremgår antall drepte og hardt skadde i vogntogulykker i perioden 2003–2018. Tallene viser at antall skadde og drepte i vogntogulykker har blitt redusert i den gitte perioden. I 2003 ble 36 mennesker drept og 327 mennesker skadd i vogntogulykker. I 2018 ble 14 mennesker drept og 135 mennesker skadd i veitrafikkulykker i Norge hvor vogntog var involvert. Vogntog var innblandet i totalt 109 veitrafikkulykker i 2018. Antall vogntogulykker har blitt redusert i perioden 2003-2018, til tross for at antall vogntog på norske veier har økt de siste årene

I Arbeidsgruppen har det blitt påpekt at temarapportens verdi begrenses som en følge av at rapporten bare bygger på erfaringer med fire konkrete ulykker. Selv om det settes fokus på sentrale problemstillinger, og det ikke er tvilsomt at det finnes et potensiale for forbedring, så anses fire hendelser som å være et begrenset grunnlag for å trekke vidtgående slutninger.

Arbeidsgruppen påpeker rapporten ikke synes å ta høyde for spørsmål knyttet til hvor godset transporteres eller spørsmål knyttet til lastens art: Problemstillingene vil kunne variere alt ettersom det er snakk om innenriks transport eller internasjonal transport, og at det vil ha betydning om det er snakk om partilast med en kunde per bil/tur, eller samlast hvor flere transportbestillere er involvert.

Parallele pågående prosesser

Treparts bransjeprogram transport sin digitalisering av Veileder for transportbestillere

For tiden pågår et arbeid med digitalisering av Veileder for transportbestillere. Transportbestiller har en viktig rolle i arbeidet med å legge gode premisser for gjennomføringen av transportoppdrag, slik at både sjåfør og gods kommer trygt frem til avtalt tid. Sjekklistene i denne veilederen er nyttige verktøy i dette arbeidet. Alle som bestiller godstransport på veg, må ha kjennskap til relevante lover og regler. Veilederen gir en enkel oversikt, men har hittil kun vært tilgjengelig på nett i PDF-format, og i norskspråklig versjon.

Det pågående arbeid tilknyttet prosessen med EUs Mobilitetspakke

Mobilitetspakken er EUs store regelverkspakke for veitransport. Pakken har blitt lagt frem i tre deler og legger rammene for hvordan fremtidens europeiske veitransportsystem skal se ut.

Reglene om kabotasje og markedsadgang, kjøre- og hviletid og sosiale forhold for sjåførere, og utsending av sjåførere for å ta transportoppdrag i et annet land enn der de hører hjemme, ble vedtatt i EU 15. juli 2020. De nye reglene skal sikre bedre arbeidsforhold for sjåførene og fremme mer rettferdig konkurranse i veitransportnæringen.

Som følge av at EU har vedtatt nye regler for veitransport, skal Norge i samarbeid med EØS- og EFTA-partnerne Island og Liechtenstein vurdere innlemmelse av reglene i EØS-avtalen. Det er vanskelig å anslå hvor lang tid denne prosessen vil ta, men målet er å innlemme de nye reglene fra EU i EØS-avtalen så raskt som mulig. Samferdselsdepartementet arbeider nå med norsk posisjon på de nye reglene, og det er en målsetning om at de nye reglene skal sendes ut på høring i løpet av første halvår 2021.

De nye reglene innebærer blant annet at:

- Sjåførere skal vende hjem hver 4. uke og kjøretøyet skal vende hjem hver 8. uke.
- Virksomhetene skal betale for sjåførenes innkvartering når sjåføren skal gjennomføre en ukehvil utenfor kjøretøyet.
- Reglene for postkasseselskaper strammes inn.
- Dagens kabotasje-regler strammes inn ved at det innføres en karanteneperiode på 4 dager for utenlandske kjøretøy som brukes i kabotasje-kjøring.
- Myndighetenes håndhevingsmuligheter blir utvidet.

SVVs arbeid med å utrede endring av vtrl. § 23 og SVVs gebyrprosjekt

Det er opprettet et prosjekt som ledes av Veg- og trafikkljurdisk i Vegdirektoratet. Prosjektet har som mandat å utrede behov for endring av vtrl. § 23 slik at transportør og avsender får et medansvar for at lasten er tilstrekkelig sikret.

Videre arbeider Statens vegvesen også med et gebyrprosjekt som gjelder brudd på vegtrafikkloven og yrkestransportloven. I denne forbindelse foreslås det at også nye overtredelser vil bli sanksjonert ved bruk av gebyr. Dersom forskriftene allerede er på plass, kan det raskere bli gjort endringer som også tar for seg brudd på medansvar for sikring av last.

De nevnte gebyrprosjektene vil, etter SVVs mening, i seg selv bidra til økt trafiksikkerhet selv om de på det nåværende tidspunktet ikke tar for seg transportbestilleransvaret.

NHO LTs arbeid med Leverandørregister

NHO LT arbeider med å etablere et felles leverandørregister for transportbransjen. Formålet med leverandørregisteret er å bidra til at aktørene i transportbransjen kan konkurrere på like vilkår. I tillegg vil en gjennom ordningen oppnå en effektiv og ressursparende informasjonsdeling av felles opplysninger.

Oppdragsgivere vil ved inngåelse av kontrakter benytte leverandører med gyldig registreringsbevis i registeret. Oppdragsgiver kan ved behov stille tilleggskrav til leverandører ved utvelgelsen for ulike oppdrag. Ved å forholde seg kun til firmaer som har vært gjennom en registreringsprosess, vil både oppdragsgiver og leverandører ha langt større grad av sikkerhet når avtalen inngås, og med større sannsynlighet vite at det er seriøse aktører som deltar i prosjektene.

Leverandørregisteret vil i tillegg fungere som en markedsportal for leverandører. Man kan gjennom databasen i et slikt leverandørregister identifisere leverandører basert på en rekke kriterier. Slik som geografisk beliggenhet, finansiell informasjon, kapasitetsinformasjon, forsikring, kvalitetssystemer, HMS, skatter og avgifter, varer og tjenester den enkelte leverandør kan tilby, referanser osv.

NLFs arbeid med Fair Transport

Arbeidet med Fair Transport ble startet opp av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i 2017. Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram og sertifiseringsordning med målsetning om å styrke trafikksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og sikre gode sosiale forhold for ansatte. Programmet har i dag 40 kriterier som bedriftene må oppfylle og dokumentere for å kunne bli sertifisert. Det er en ordning som forplikter, og som krever at det gjøres et vesentlig arbeid for å dokumentere kvalitetsarbeidet i bedriftene.

Transportkjøpere skal etterleve lover og forskrifter som omfattes av transportkjøpers ansvar, som forskrift om informasjons- og påseplikt og det generelle medvirkeransvaret. Transportkjøpere vil enklere kunne ivareta sitt ansvar ved å velge transportører som er sertifisert, da de kan dokumentere at de har systemer og rutiner rundt blant annet internkontroll og HMS, avvikshåndtering, kjøretøyteknisk, kjøre- hviletid- og arbeidstidsbestemmelsene, lønns- og arbeidsvilkår, oppfølging av kjørestil og at de har moderne kjøretøy med ny motorteknologi.

Mange av transportørene i Norge er også transportkjøpere. Derfor vil Fair Transport få flere nye krav knyttet opp mot transportkjøpers ansvar, hvor bedriftene må dokumentere de rutiner den har etablert for å sikre etterlevelse av forskriftens bestemmelser overfor bedriftens underleverandører.

Etter halvannet år med sertifisering, kvalitetssikring og oppfølging, kan NLF markere at hele 200 bedrifter har oppnådd Fair Transport-status. Samtidig er kravene til sertifisering strammet ytterligere til.

I 2021 er det opprettet Brukerforum Fair Transport og Godkjenningutvalg Fair Transport for å utvikle sertifiseringsordningen videre. Brukerforumet består av en representant i Fair Transport-bedrifter fra alle landets regioner, og forumets mandat er blant annet å drøfte nye og evaluere eksisterende kriterier. Godkjenningutvalget består av personer utenfor NLF med lang erfaring fra bedriftsledelse, jus, arbeid med bærekraft, skadeforebyggende arbeid samt etablering, utvikling og revisjon av ledelsessystemer for kvalitet, miljø og HMS. Utvalget vil

jobbe blant annet med vurdering av bedriftenes søknader opp mot de krav som er satt, sertifisørenes innstilling til vedtak og Fair Transports formålsparagraf.

Arbeidsgruppens vurderinger

Arbeidsgruppen støtter konklusjonen om at arbeidet med trafiksikkerhet bør systematiseres og styrkes i alle ledd av transportkjeden. Det er viktig med en bred tilnærming, og økt kunnskap om lastesikring og godsets beskaffenhet kan være like viktig som kunnskap om kjøre- og hviletid, om farlig gods og om de krav som er knyttet til lønns- og arbeidsforhold.

SHT har gjort en grundig undersøkelse av ulykkene og de ulike leveringskjedene for transportoppdragene, samt gjennomgang av rammevilkårene for transportbestilling. Dette er et viktig arbeid. Arbeidsgruppen konstaterer at SHT ønsker flere hjemler og regler for å sikre et høyere nivå for trafiksikkerheten i Norge.

Arbeidsgruppen mener det er hensiktsmessig å iverksette tiltak som bidrar til å bedre situasjonen, men det er urealistisk å legge til grunn at man klarer å løse alle problemer. Arbeidsgruppen tror det er mest realistisk å satse på en kombinasjon av tiltak som knyttet til bruk av regelverk og tiltak knyttet til andre virkemidler.

Det viktige for involverte aktører å finne de tiltakene som er effektive og som er mulig å gjennomføre i praksis. Det er en balanse i å foreslå nye forpliktelser og imøtekomme et press om at transportbestillere må ta større ansvar for trafiksikkerhet. Arbeidsgruppen ser likevel noen fordeler ved et lovkrav. Det vil løfte alle aktører og heve standarden uten at man risikerer konkurransevridning.

Det er viktig å sikre at man ikke gjennomfører tiltak som i praksis medfører økte byrder for de seriøse aktører, mens useriøse aktører gis større spillerom på de seriøses aktørers bekostning. Videre er det også viktig at tiltak som iverksettes ikke medfører strengere krav dersom det bestilles transportoppdrag i Norge, mens bestilling av transporttjenester i utlandet ikke omfattes av de samme kravene. I så fall vil nye og strengere krav lett virke mot sin hensikt. Arbeidsgruppen har konkludert med at det ikke er hensiktsmessig å utvide virkeområdet i arbeidsmiljølovens § 2-2 til å gjelde for kjøp av transporttjenester.

Samtidig er det viktig at man ser disse problemstillingene opp mot den teknologiske utvikling som skjer. Eksempelvis vil teknologi kunne gjøre det mulig å knytte regelverk sammen og i tillegg gi transportbestillere oppdatert informasjon om hvilke regler som gjelder der hvor bilen befinner seg.

Partene som er engasjert i arbeidsgruppen avventer SHKs tilbakemelding på denne rapporten, men vil uavhengig av SHKs vurderinger og konklusjoner jobbe med de problemstillingene som fremkommer i SHK-rapporten. Partenes videre arbeid vil både skje i

forhold til egne medlemmer og i forhold til øvrige relevante samarbeidspartnere. SHK-rapporten har vært et godt utgangspunkt for å skape økt fokus på hensynet til trafikksikkerhet som et vesentlig moment ved bestilling av transporttjenester, og SHT-rapporten har vært et nyttig bidrag for å bidra til å systematisere dette arbeidet.

Forslag til tiltak fra arbeidsgruppen

På bakgrunn av det arbeid som er gjort, innspill under arbeidet, og de diskusjoner som har vært i arbeidsgruppen, så har arbeidsgruppen kommet frem til å anbefale følgende forslag som hver for seg og samlet kan bidra til et sterkere fokus på trafikksikkerhet i forbindelse med bestilling av transporttjenester:

- Arbeidsgruppen anbefaler å klargjøre de eksisterende lovverk for så vidt gjelder ansvar for bestilling av transporttjenester, og sikre at en samlet oversikt over slike bestemmelser er lett tilgjengelig.
- Arbeidsgruppen anbefaler at kontrollmyndighetene bør gis økte og tilstrekkelige ressurser
- Arbeidsgruppen anbefaler at Arbeidstilsynet må kunne publisere oversikt over stansede virksomheter
- Arbeidsgruppen anbefaler at relevante bransjeorganisasjoner bør oppfordres til å sette større fokus på transportbestillerenes ansvar.
- Arbeidsgruppen anbefaler at relevante bransjeorganisasjoner anmodes om å vurdere hvordan trafikksikkerhet ifm. bestilling av varetransport kan inntas som tema i aktuelle bransjeavtaler.
- Arbeidsgruppen anbefaler at ASD og SD bør anmode Treparts bransjeprogram for transport til å sette mere fokus på spørsmål knyttet til bestilling av transporttjenester.
- Arbeidsgruppen anbefaler at Arbeidstilsynet og Vegdirektoratet utreder om det er aktuelt og praktisk gjennomførbart med en ny felles forskrift som regulerer ansvar i tilknytning til bestilling av transporttjenester.

Thor Chr. Hansteen
(sign.)

Kjetil Mansåker Wigdel
(sign.)

Haakon Stubstad Henriksen
(sign.)

Morten Lien
(sign.)

Stian Johansen
(sign.)

Geir Kvam
(sign.)

Petter Sommervold
(sign.)

Sindre Finnes
(sign.)

Trond Davidsen
(sign.)

Jan-Terje Mentzoni
(sign.)

Silje Vhile Braaten
(sign.)

Vedlegg:

Innspill om forslag til tiltak som er fremsatt fra enkelte av arbeidsgruppens deltakere:

I forbindelse med arbeidet har

- 1) Arbeidstilsynet og Statens vegvesen,
- 2) Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet,
- 3) Sjømat Norge og
- 4) NHO Logistikk og Transport

kommet med innspill om mulige tiltak. Innspillene er i sin helhet inntatt i det følgende.

Felles innspill fra Arbeidstilsynet og Statens vegvesen:

1. Utredning av etablering av regelverk om medvirkningsansvar for trafiksikkerhet:

Arbeidstilsynet har kommet med forslag om at det utredes etablering (herunder omstrukturering) av regelverk, som fastsetter medvirkningsplikter for bestillere av transporttjenester. Statens vegvesen stiller seg bak forslaget. Vi foreslår at utredningen omfatter både medvirkningsplikter knyttet til trafiksikkerhet - og til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø hos transportørens arbeidstakere.

Videre kan det utredes om medvirkningsplikter kan fastsettes i en egen forskrift, med hjemmel i lover både Arbeidstilsynet og Statens Vegvesen håndhever. Arbeidstilsynet mener hjemmel for slik forskrift, vil kunne være blant annet arbeidsmiljøloven §§ 1-4, 3-1 og 4-1, sml. byggherreforskriften. For Statens vegvesen kan Vegtrafikklovens § 23 fungere som hjemmel (se punkt 3).

Arbeidstilsynet bemerker at eventuelle medvirkningsplikter for bestiller, bør søkes konkretiseres i så stor grad som mulig, gjennom at det som minimum oppstilles aktivitetsplikter med et nærmere innhold. Forskrift om informasjons- påseplikt og innsynsrett, har klare krav til aktivitet. Som Statens Havarikommisjon for transport påpeker, mener også Arbeidstilsynet at sistnevnte forskrift utgjør et viktig juridisk verktøy for å styrke profesjonaliseringen av veitransportnæringen, samt bidrar til å ansvarliggjøre transportbestillere.

Dette punktet bør ses i sammenheng med forslag om revidering av FATS og forslag om å tydeliggjøre/konkretisere FATS § 3 om bestillers medvirkningsplikt, herunder om bestemmelsen bør vurderes

Flyttet til eventuell felles forskrift om bestilleransvar for transporttjenester.

2. Revidere FATS. Tydeliggjøre bestillers ansvar.
3. Utredning av vegtrafikklovens § 23 (sikring av last) ligger hos Vegdirektoratet. Statens vegvesen foreslår følge opp utredningen når den foreligger. Arbeidet med en eventuell utredning av regelverk om medvirkningsansvar kan kreve endring i

vegtrafikklovens § 23 for å sikre tilstrekkelig hjemmel til å lage en forskrift som skal regulere området (se punkt 1).

4. Digitalisering, revidering og markedsføring av digital veileder for bestiller av godstransport. Treparts bransjeprogram jobber med dette, men det må avklares hvem som skal markedsføre transportbestilleren og sørge for at den får mer omtale.

5. Publisere oversikt over stansede virksomheter.

Arbeidstilsynet utreder nå muligheten for å offentliggjøre en oversikt over alle transportvirksomheter som er stanset etter arbeidsmiljøloven § 18-8 første punktum, og som ikke har gjort det de skal for å få stansen avsluttet, på våre nettsider.

Hovedhensikten med denne oversikten er at det skal være enklere for bestillere av transporttjenester å velge seriøse aktører når de bestiller oppdrag. En slik oversikt antas også å ha god effekt ovenfor virksomheter og bidra til at våre pålegg oppfylles innenfor frister som er satt. Oversikten vil videre være nyttig for samarbeidende tilsyns- og kontrolletater.

Informasjonen som skal vises i oversikten kan søkes opp ved bruk av e-innsyn.

Oversikten vil således samle og synliggjøre informasjon som allerede er offentlig om virksomheten.

6. Utrede forbud mot å kjøpe tjenester av virksomheter som er stanset etter arbeidsmiljøloven § 18-18 første punktum.

Dette tiltaket må ses i sammenheng med tiltaket om å offentliggjøre virksomheter som har "aktivt" stansingsvedtak fra Arbeidstilsynet. Et slikt forbud kan reguleres og organiseres tilnærmet likt som forbudet for private personer mot å kjøpe renholdstjenester fra virksomheter som ikke er godkjent.

7. Transportbestillers ansvar tas inn i avtaletekster.

8. Styrking av kontrolletatene, og samarbeidet disse. Dedikert og opplært personell er et bra utgangspunkt for gjennomføring av en bra kontroll. Fra Arbeidstilsynet tas det forbehold om at ressursbruk er avhengig av risikobildet.

Ressurser må prioriteres brukt i de bransjer som gir størst risiko for liv og helse.

Innspill fra Yrkestrafikkforbundet og Fellesforbundet

Behov for regelverkendringer knyttet til medvirkeransvar.

I transportsektoren er det i dag flere lover/forskrifter – EU forordninger og direktiver som omhandler medvirkeransvar. Som eksempler kan nevnes FATS (Forskrift om arbeidstid for sjåførere) Forordning om kjøre- og hviletid, yrkestransportloven osv.

Allikevel fremstår medvirkeransvaret som uklart, noe som også fremkommer i kontroller som Arbeidstilsynet har gjort.

Fra arbeidstakersida er vi opptatt av at det objektive medvirkeransvaret må tydeliggjøres enten i eksisterende eller nytt lovverk.

Når det gjelder AML §2-2 er vi kjent med at loven først og fremst baserer seg på stasjonære virksomheter i alminnelighet, og industri i særdeleshet.

Vi mener allikevel at intensjonen i denne paragrafen må kunne anvendes for å lage en ny bestemmelse som tar inn bestilleransvaret på en tydeligere måte enn hva som er tilfelle i dag, det være seg i AML eller f.eks. yrkestransportloven.

Gruppas mandat er i hovedsak å komme med tiltak knyttet til HMS-forhold. Vi kan altså – i hvert fall delvis - legge til side allmenngjøringsloven og lov om informasjons- og påseplikt, skjønt det er elementer her som altså bør innlemmes inn i nytt lovverk).

Vi har valgt å dele våre notat i to hovedpunkter.

Del 1 – behov for nytt regelverk.

Del 2 kontrolletatenes rolle – ytterligere styrking av samarbeidet

Del 1 – behov for nytt regelverk

Hva legger vi i dette? Medvirkeransvar finnes som tidligere nevnt i flere lover og forskrifter. Vi mener det er all grunn til å lage en egen bestemmelse som tydeliggjør medvirkeransvaret etter mønster av dagens § 2-2 i AML.

Her er noen punkter – kun ment for å synliggjøre noen få eksempler:

- Bestillers ansvar for å gi gode nok opplysninger om godset som skal transporteres (varens beskaffenhet)
- Bestillers ansvar for å orientere om spesielle forhold ved henting/levering av gods.
- Bestillers ansvar for å gjøre transportøren kjent med forhold knyttet til transporten som bestiller har kunnskap om (tidsbruk – ferje – osv.)
- Det må også være bestillers ansvar å ha samme kontakt med eventuelle underleverandører, hvilket betyr at det hovedtransportør pålegges å varsle bestiller dersom underleverandør benyttes og bestiller må da foreta nødvendige undersøkelser knyttet til dette
- Det bør også vurderes hvorvidt man skal arbeide for å begrense antall underleverandører slik man har gjort i enkelte andre bransjer

Når det gjelder utenlandske transportører kommer det som kjent nye regler i tilknytning til implementering av EUs mobilitetspakke, og vi vil derfor ikke fremme andre forslag knyttet til dette foreløpig.

Del 2 kontrolletatenes rolle – ytterligere styrking av samarbeidet

Det er som kjent opprettet formelle samarbeidsavtaler mellom kontrolletatene, herunder Statens vegvesen og Arbeidstilsynet.

Vi oppfatter det slik at dette stort sett fungerer bra. Vi er imidlertid opptatt av at kontroller rettet mot transportbransjen krever spesielle kunnskaper. Mange har denne kunnskapen,

men kanskje kunne det være en idé å bygge opp en egen seksjon innen arbeidstilsynet med inspektører som vil jobbe med denne bransjen. Tanken bak dette fra vår side er at man da kan ha et landsomfattende nettverk av inspektører som jobber opp mot transportbransjen. Da bygger man kunnskap over tid og knyttet verdifulle kontakter – også opp mot kontrollørene i Statens vegvesen.

Tilsynsmyndighetenes hjemmel for å ansvarliggjøre og evt. bøtelegge transportbestiller eller andre ledd i leverandørkjeden må også tydeliggjøres, for på denne måten å tydeliggjøre det strukturelle ansvaret for trafiksikkerheten, slik at dette ikke alene hviler på den enkelte sjåfør. Det er gjennomgående at yrkessjåfører ofte strekker seg svært langt for å levere varene til kunden, og finner ofte mange gode og tidvis kreative løsninger for å få varene helt fram, men dette ansvaret må i større grad enn i dag etter vårt syn ivaretas av den som bestiller transporten.

Innspill fra Sjømat Norge

Forslag til tekst i avtale eller ordrebekreftelse: Sjømat Norge har foreslått overfor sine medlemmer alternative tekster som kan inntas i salgavtale eller ordrebekreftelse. Formålet er å bedre sikkerhet og kvalitet / matvaretrygghet ved transport av sjømat.

Dersom det inngås avtale:

"Transportør og eventuell underleverandør, samt kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer som omfattes av denne avtalen, og fører av slike kjøretøy, skal oppfylle alle offentligrettslige krav, herunder krav gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven (LOV-1965-06-18-4), arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62) , allmenngjøringsloven (LOV-1993-06-04-58), næringsmiddelhygieneforskriften (FOR-2008-12-22-1623) og animaliehygieneforskriften (FOR-2008-12-22-1624).

Selger tar del i prosjektet Trygg Trailer i regi av Sjømat Norge og Statens Vegvesen. Hensikten med prosjektet er å sørge for tryggere transport av sjømat på norske veier. Partene enige om at selger rettmessig kan inpsisere vinterutrustning, herunder dekk og kjetting, på ethvert kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer fra selger i henhold til denne avtalen.

Transportør, eventuell underleverandør og fører av kjøretøy skal sikre at kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer som omfattes av denne avtalen er utrustet for og oppfyller alle krav til kjøling og temperaturkontroll. For å sikre at krav til kvalitet og mattrygghet overholdes og for å hindre avrenning fra lasten/kjøretøyet til omgivelsene, skal kjøretøyet lasterom være tilstrekkelig nedkjølt før lasting og varene skal holdes tilstrekkelig nedkjølt gjennom hele transporten.

For transporttjenester i Norge gjelder forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei (FOR-2018-10-12-1703). I tillegg gjelder forskrift om informasjons- og påseplikt mv. for områder med allmenngjorte tariffavtaler (FOR-2008-02-22-166).

For godstransport på vei, skal transportør og eventuell underleverandør gi sine ansatte lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn de lønns- og arbeidsvilkår som følger av den allmenngjorte tariffavtalen. Selger kan kreve at kjøper og dennes eller senere salgsledds transportør eller underleverandør, dokumenterer hvilke lønns- og arbeidsvilkår de ansatte har. Selger har rett til innsyn i relevante dokumenter, og har rett til å foreta andre undersøkelser for å kontrollere at krav til lønns- og arbeidsvilkår blir overholdt.

Dersom selger som ledd i inspeksjon, kontroll, eller på annen måte blir kjent med brudd på lov- eller forskriftskrav, og bruddet ikke avhjelpest før transporten starter, kan selger rettmessig tilbakeholde lasten uten at kjøper, senere salgsledd, transportør eller underleverandør kan rette krav mot selger av noen art. I slike tilfeller kan selger også varsle offentlige myndigheter om forholdet.

Kjøper, senere salgsledd og transportør skal sørge for at tilsvarende bestemmelser blir videreført til senere salgsledd og i kontrakter med transportør og eventuell underleverandør, og skal gjennomføre nødvendig kontroll for å påse at pliktene overholdes. Kjøper skal holde selger skadesløs dersom bestemmelsene ikke videreføres og det rettes krav eller sanksjoner mot selger."

Dersom selger kun utsteder ordrebekreftelse:

"Transportør og eventuell underleverandør, samt kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer som omfattes av denne ordrebekreftelsen, og fører av slike kjøretøy, skal oppfylle alle offentligrettslige krav, herunder krav gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven (LOV-1965-06-18-4) og arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62), allmenngjøringsloven (LOV-1993-06-04-58), næringsmiddelhygieneforskriften (FOR-2008-12-22-1623) og animaliehygiene-forskriften (FOR-2008-12-22-1624).

Selger tar del i prosjektet Trygg Trailer i regi av Sjømat Norge og Statens Vegvesen. Hensikten med prosjektet er å sørge for tryggere transport av sjømat på norske veier. Selgers leveringsplikt er betinget av at selger rettmessig kan inspisere vinterutrustning, herunder dekk og kjetting, på ethvert kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer fra selger i samsvar med denne ordrebekreftelsen.

Transportør, eventuell underleverandør og fører av kjøretøy skal sikre at kjøretøy som transporterer eller skal transportere varer som omfattes av denne avtalen er utrustet for og oppfyller alle krav til kjøling og temperaturkontroll. For å sikre at krav til kvalitet og mattrygghet overholdes og for å hindre avrenning fra lasten/kjøretøyet til omgivelsene, skal kjøretøyet lasterom være tilstrekkelig nedkjølt før lasting og varene skal holdes tilstrekkelig nedkjølt gjennom hele transporten.

For transporttjenester i Norge gjelder forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei (FOR-2018-10-12-1703). I tillegg gjelder forskrift om informasjons- og påseplikt mv. for områder med allmenngjorte tariffavtaler (FOR-2008-02-22-166).

For godstransport på vei, skal transportør og eventuell underleverandør gi sine ansatte lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn de lønns- og arbeidsvilkår som følger av den allmenngjorte tariffavtalen. Selger kan kreve at kjøper og dennes eller senere salgsledds transportør eller underleverandør, dokumenterer hvilke lønns- og arbeidsvilkår de ansatte har. Selger har rett til innsyn i relevante dokumenter, og har rett til å foreta andre undersøkelser for å kontrollere at krav til lønns- og arbeidsvilkår blir overholdt.

Dersom selger som ledd i inspeksjon, kontroll, eller på annen måte blir kjent med brudd på lov- eller forskriftskrav, og bruddet ikke avhjelpes før transporten starter, kan selger rettmessig tilbakeholde lasten uten at kjøper, senere salgsledd, transportør eller underleverandør kan rette krav mot selger av noen art. I slike tilfeller kan selger også varsle offentlige myndigheter om forholdet.

Kjøper, senere salgsledd og transportør skal sørge for at tilsvarende bestemmelser blir videreført til senere salgsledd og i kontrakter med transportør og eventuell underleverandør, og skal gjennomføre nødvendig kontroll for å påse at pliktene overholdes. Kjøper skal holde selger skadesløs dersom bestemmelsene ikke videreføres og det rettes krav eller sanksjoner mot selger."

Innspill fra NHO Logistikk og Transport

Som mulige tiltak kan følgende tre tiltak foreslås:

1. Styrke oppfølging av eksisterende lovverk, og sikre midler og mulighet til å gjennomføre målrettede kontroller som fokuserer mot bestilleransvar.
2. Iverksette tiltak som bidrar til at Veileder for bestilling av transporttjenester blir bedre kjent og anvendes i større omfang enn nå.
Dette omfatter for det første den digitalisering av veilederen som nå gjennomføres, og som ikke var påbegynt da SHT-rapporten ble offentliggjort.
Videre omfatter dette mer aktiv markedsføring av veilederen, og sikring av midler til å gjennomføre nødvendig markedsføring. Det bør utarbeides en markedsplan som konkretiserer målgrupper, og markedsstrategi for å nå frem til målgruppene på en effektiv måte. Det er også viktig å sikre at markedsføring skjer over tid, og ikke skjer som et "engangsstunt" som raskt går i glemmeboken.
3. Anmode relevante bransjeorganisasjoner om å vurdere hvordan trafikksikkerhet ifm. bestilling av varetransport kan inntas som tema i aktuelle bransjeavtaler.

Ettersom det ikke er mulig å pålegge bransjeorganisasjoner å endre bransjeavtaler / standardavtaler, må dette skje som en anmodning om bistand gjennom tilpasning av relevante bransjeavtaler når de skal revideres.

