



YRKESTRAFIKKFORBUNDET

www.ytf.no

Besøksadresse: Lakkegata 23, 0187 OSLO

Postadresse: Postboks 9175, 0134 OSLO

Telefon: 40 60 37 10

E-post: post@ytf.no

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Oslo 10. juni 2022

Deres ref.:
21-92514

Vår ref.:
PS:07009

Sak nr.:
07009

Høringsvar om forslag til endringer av vegtrafikkloven § 23 knyttet til tilleggsansvar for lastsikring samt ny bestemmelse i bruksforskriften § 3-2a

Yrkestrafikkforbundet (YTF) takker for invitasjonen til å avgi våre innspill til høringen om forslag til endring av vegtrafikkloven og bruksforskriften. Mangelfull sikring av last utgjør et stort skadepotensial, og årsakene kan være sammensatte og ansvarsforholdene kan til dels være uoversiktlige. YTF er derfor positive til at det tas sikte på å hjemle et tilleggsansvar for transportforetak når det gjelder lastsikring, samt tilhørende forslag til endringer av bruksforskriften.

Yrkestrafikkforbundet var i perioden 2020 til 2021 representert i en bredt sammensatt arbeidsgruppe som, foruten bransjens organisasjoner, bestod av Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. Arbeidsgruppa skulle vurdere tiltak for å øke ansvaret for trafikkikkerhet i bestillingskjeden av transportoppdrag, og vi er tilfredse med at dette arbeidet materialiserer seg blant annet i form av regelverksutvikling på området.

Arbeidsgruppa ble satt ned etter en sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) på bakgrunn av en temarapport SHT publiserte april 2020 og som tok for seg fire alvorlige ulykker med vogntog som skjedde vinteren 2019. SHT-rapporten vektla i hovedsak rammevilkår for transportbestillere framfor operative og tekniske faktorer som kan ha medvirket til ulykkene. Flere av innspillene som YTF fremmet i arbeidsgruppa den gangen vil også være relevante i herværende høring.

Sammensatt risikobilde

Det er mange risikomomenter som spiller inn når det gjelder sikring av last. Temaet vies mye oppmerksomhet både i den 140 timers grunnutdanningen for yrkessjåfører og den obligatoriske 35 timers etterutdanningen som er pålagt hvert femte år. Fra vår side finner vi liten grunn til å anta at hovedårsaken til at uønskede hendelser oppstår skyldes manglende kompetanse hos den enkelte sjåfør. Det synes oftere å dreie seg om et samspill mellom flere andre faktorer, slik som mangelfullt, utslitt eller ikke godkjent sikringsutstyr, manglende informasjon fra avsender om godset som skal fraktes, hvordan dette best mulig bør sikres, forhold ved hente- og leveringsstedet samt andre opplysninger om den planlagte transporten som er av vesentlig

betydning for at sjåføren skal kunne ivareta trafiksikkerheten.

Forhold knyttet til leverandørkjeden

Som det vises til i høringsnotatet, består en typisk transportkjede av til dels svært mange ledd fra et transportbehov har oppstått til varene er levert ute hos mottaker. Som YTF har påpekt i en rekke andre høringer er vi av den klare oppfatning at dette i seg selv ofte er et element som bidrar til å skape et uoversiktlig ansvarsbilde, og derigjennom økt risiko for uønskede hendelser.

Høringsnotatet tar til orde for å operasjonalisere ansvarsforholdet ved å knytte dette opp til transportforetakene, definert som det leddet som står nærmest sjåføren. I denne forbindelse vil vi imidlertid påpeke at i det daglige kan avsender, spesielt dersom denne er den samme over tid (typisk faste oppdragsgivere slik som ulike vareleverandører og -produsenter) i praksis oppleves å stå nærmere sjåføren i det daglige enn transportforetaket, enten det være seg en transportør/bileier eller en speditør. YTF mener derfor at transportforetaket, forstått som det leddet som oppleves å stå nærmest sjåføren, ikke må virke begrensende med henblikk på å oppnå formålet med den foreslåtte lovendringen.

Varens beskaffenhet

Til tross for at fraktbrevet skal inneholde informasjon om antall kolli, vekt og andre relevante opplysninger om lasten, kan det fortsatt være forhold ved godset som skal fraktes som nødvendigvis ikke alltid vil være kjent for sjåføren, og som kan medføre risikofaktorer. Dette kan knytte seg til tyngdepunkt inne i en beholder/kasse/tank, festestroppers bruddstyrke samt plassering av feste- og løftepunkter. I praksis vil riktignok ikke alle slike opplysninger heller være kjent for transportforetaket, men det er likevel vesentlig at foretaket, så langt det lar seg gjøre, innhenter disse opplysningene, enten det er fra produsent, vareeier eller den som ellers står som avsender av godset, for på denne måten å sette sjåføren bedre i stand til å sørge for en mest mulig forsvarlig transport.

For å begrense risikoen for skader og uhell og sørge for at varene leveres mer effektivt har transportbestiller i dag ansvar for andre enn egne ansatte når det gjelder å forsikre seg om at blant annet oppdragsgivers varemottak oppfyller kravet om et forsvarlig arbeidsmiljø for sjåførene. YTF skulle som en parallell til dette sett at tilleggsansvaret for lastsikring også hjemlet en aktivitetsplikt i form av solidarisk informasjonsplikt for transportbestiller og transportforetak om varens beskaffenhet overfor den som skal gjennomføre transporten, forstått som sjåføren. Dersom plikten ikke overholdes fra transportbestiller, må transportforetaket etterspørre den nødvendige informasjonen. Dersom den ikke inngis, så har transportforetaket og sjåføren således heller ingen forutsetninger for å påta seg frakten. Det må i denne forbindelse forventes et strengere krav til oppfyllelse av aktivitetsplikten fra juridiske framfor faktiske personer.

Andre risikofaktorer

I forslaget til endring av bruksforskriften er det foreslått å begrense medansvaret til de tilfellene der det dreier seg om gods med høy transportrisiko. Videre er det i bokstav b foreslått inntatt noen eksempler på hva som kan anses som transport med høy risiko, blant annet betinget av høyt tyngdepunkt, høy vekt, risiko for forskyvning, velt mv., i tillegg til det som følger av §§ 5-1 til 5-10 i gjeldende forskrift. YTF vil her understreke at en slik opplisting ikke må anses som utømmelig. Det er verdt å nevne at avrenningsvann fra fisketransport også er et eksempel på en kjent risikofaktor

som kan skape glatte veier og farlige situasjoner, og som også forutsetter informasjon om og bruk av hensiktsmessig utstyr.

Det er av avgjørende betydning at relevant informasjon om frakten som skal befordres kommer fram i tide og ellers på annet vis gjøres lett tilgjengelig for sjåføren gjennom fraktbrev eller lignende, slik at nødvendige tiltak kan planlegges og formålstjenlig utstyr medbringes. Det er en kjensgjerning at mange yrkessjåfører knytter en viss grad av prestisje i det å få godset trygt fram til mottaker og til riktig tid. En nærliggende konsekvens av manglende informasjon om godset og de praktiske forholdene knyttet til transporten vil typisk kunne være at det tas i bruk mer eller mindre oppfinnsomme løsninger (som i de fleste tilfeller fører til en problemfri framføring av godset), men der ulykke eller annen uønsket hendelse potensielt kunne vært unngått dersom transportforetaket og bestiller hadde hatt et tydeligere ansvar for lastsikring og informasjon om godset enn det som følger av gjeldende rett.

Sanksjoner

De senere årene har flere mindre alvorlige overtredelser av vegtrafikkloven blitt avkriminalisert gjennom Statens vegvesens gebyrprosjekt. YTF stiller seg positive til at dette vurderes som reaksjonsform ved brudd på tilleggsansvaret som foreslås innført i vtrl. § 23, men at ordinær foretaksstraff vurderes i de mer alvorlige tilfellene.

Med de foreslåtte tillegg fra vår side vurderer vi det dithen at innføring av et tilleggsansvar for sikring av last hjemlet i vtrl. § 23 vil kunne være et kraftfullt bidrag til å redusere omfanget av uforsvarlig transport av gods langs vei.

Med vennlig hilsen



Petter Sommervold
Forhandler

For
Jim Klungnes
Forbundsleder