

Høringsnotat del 2 – Forslag til endringer i bruksforskriften som gir transportforetak en veilednings- og dokumentasjonsplikt ved lastsikring av gods

Trafikant og kjøretøy
Kjøretøy teknisk
10. mars 2022
Vår ref.: 21/92514-14

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
2. Bakgrunn	3
3. Gjeldende rett	4
3.1 Dagens hovedtrekk i bruksforskriften	4
3.2 Vegfraktloven	5
4. Nærmere om forslag til endringer i bruksforskriften	6
4.1. Forslag til ny § 3-2a	6
4.2 Generell veiledningsplikt	6
4.3 Dokumentasjonsplikt for transportere med høy transportrisiko.	7
4.4 Når skal dokumentasjonen gis og hva skal forevises ved kontroll?	8
5 Økonomiske og administrative konsekvenser	9

DEL 2 – FORSLAG TIL ENDRINGER I BRUKSFORSKRIFTEN

1. Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet den 17. oktober 2017 ble Statens vegvesen (SVV) anmodet om å følge opp «sikkerhetstilråding vei nr. 2017/09T» og i rapport «VEI RAP 2017/03» fra Statens havarikommisjon for transport (SHT).

Med bakgrunn i dette oppdraget foreslår Statens vegvesen i del 1 av høringen nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 23 som pålegger transportforetak et tilleggsansvar ved at de skal sette fører i stand til å oppfylle gjeldende krav til lastsikring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) kap. 3. Nytt andre punktum i samme bestemmelse åpner for at det i forskrift kan gis nærmere regler om transportforetakets plikter. Med bakgrunn i denne hjemmelen foreslår Statens vegvesen endringer i bruksforskriften ved å innta en ny bestemmelse som skal regulere transportforetakets veilednings- og dokumentasjonsplikt ved lastsikring.

Forslaget innebærer en generell veiledningsplikt for transportforetaket ved at de skal sørge for at fører kan gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte i henhold til bruksforskriftens bestemmelser. Det foreslås en dokumentasjonsplikt for transportforetaket ved transporter med høy risiko. Hvilke transporter som anses å ha høy transportrisiko er definert i andre ledd bokstav a til c. Et slikt krav vil legge større ansvar på avsender og transportør når det gjelder transport av spesielle typer gods. Eksempel på lastsikringsprotokoll som dokumenterer gjennomførte beregninger fremgår av vedlegg C i EN 12195 -1. Ved å pålegge at transportør/avsender stiller nødvendig transportutstyr og manualer/beregninger til rådighet for føreren vil det ifølge Statens havarikommisjon medføre betydelig økt sikkerhet i forbindelse med gjennomføring av transportene. Det kan nevnes at slikt utvidet ansvar er gitt avsender i forbindelse med transport av farlig gods jfr. Forskrift om landtransport av farlig gods.

Forslaget regulerer også hva dokumentasjonen skal bestå av og på hvilket tidspunkt den skal være tilgjengelig for føreren.

2. Bakgrunn

Det vises til del 1 for nærmere redegjørelser for bakgrunn, rettstilstand, og vurderinger knyttet til oppdraget for forslaget til lovendringen.

Statens Havarikommisjon anbefaler i sin tilråding 2017/08T at det gjøres endringer bruksforskriften ved at det stilles krav til at avsender/transportør utarbeider dokumentasjon/beregninger som

dokumenterer forsvarlig plassering og sikring av gods med store vekter og/eller dimensjoner. Utdrag fra Sikkerhetstilråding 2017/08T sier følgende¹:

Undersøkelsen har avdekket at det var mangler ved plassering og sikring av last både ved ulykken på Fv 770 ved Nakling og på E18 ved Tvedestrand. Det samme var tilfelle ved ulykken på Rv 44 ved Tengs i Rogaland i 2005. Etter ulykkene i 2005 tilrådte SHT at det ble satt krav til at avsender/transportør skulle utarbeide dokumentasjon/beregninger som dokumenterte forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter/dimensjoner. Denne tilrådingen ble lukket ved at Statens vegvesen skulle utrede dette nærmere når NS-EN 12195-1 forelå. Forslag til nye forskrifter om sikring av last inneholder ikke slike krav. SHT mener slik dokumentasjon er et viktig tiltak for å bedre transportsikkerheten, og vil derfor følge opp tilrådingen gitt i rapporten etter ulykkene i 2005 med en ny tilråding innenfor samme område.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at det i nye forskrifter om bruk av kjøretøy settes krav til at transportør/avsender skal framskaffe dokumentasjon/beregninger eller spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.

3. Gjeldende rett

3.1 Dagens hovedtrekk i bruksforskriften

Bruksforskriften kap. 3 omhandler regler knyttet til personer og gods ved bruk av kjøretøy. §§ 3-2 og 3-3 regulerer krav til plassering og sikring av gods. Bestemmelsene gjelder objektive krav til sikring av last og gods og inneholder ingen beskrivelse av hvem som plikter å plassere og sikre godset. Bruksforskriften kap. 3 inneholder heller ingen eksplisitte bestemmelser om dokumentasjon eller veiledning. Ansvar for kjøretøyets stand, herunder lasting av gods, er som kjent regulert i vegtrafikkloven § 23.

§§ 3-2 og 3-3 oppstiller konkrete krav til hvordan gods skal være plassert med tanke på utsyn for fører, fordeling av last etc. Bestemmelsen i § 3-3 inneholder mer spesifikke krav til sikring av gods og viser blant annet til en del europeiske standarder når det gjelder lastsikringsutstyr. § 3-4 regulerer merking av blant annet utstikkende gods og utstyr eller lang, bred og tung transport. Nedenfor er et utdrag av det mest sentrale i de nevnte bestemmelsene:

§ 3-2. Plassering og sikring av gods

§ 3-2 fastslår at gods skal være plassert slik at føreren har tilstrekkelig utsyn, og ikke hindres i å manøvrere forsvarlig. Påbudt lys og kjennemerker skal ikke være tildekket.

Vekten til godset skal være mest mulig jevnt fordelt på hjul på samme aksel og hensiktsmessig fordelt mellom akslene. Minst 20 % av kjøretøyets aktuelle totalvekt skal hvile på styrende hjul.

Gods skal være sikret slik at det ikke utgjør en trussel for helse, eiendom eller miljøet. Sikringen skal blant annet hindre at godset kan falle av kjøretøyet eller slepe på veien, eller virke forstyrrende på sikker kjøring.

¹ Rapport 2017/03 – Statens havarikommisjon

§ 3-3 Nærmere om sikring av gods

Under transport skal gods på kjøretøy være sikret slik at lasteenheter kun minimalt kan endre posisjon i forhold til hverandre, mot vegger eller mot andre flater i kjøretøyet, og ikke kan flytte seg utenfor lasterommet eller lasteflaten.

Ved sikring av last på kjøretøy i kategori M2, M3, N2, N3, O3, O4, traktor konstruert for hastighet over 30 km/t og tilhenger som trekkes av slik traktor og av motorredskap konstruert for hastighet over 30 km/t skal sikringen minst tåle følgende krefter:

- a) I kjøreretningen: 0,8 ganger godsets vekt
- b) Sideveis og mot kjøreretningen: 0,5 ganger godsets vekt

Sikringen skal også hindre at lasten kan helle eller velte.

Beregning av krefter skal utføres i henhold til siste versjon av EN 12195-1. Annen beregningsmetode kan godtas hvis det kan dokumenteres eller på annen måte godtgjøres at sikringen minst tåler de krefter som angis i tredje ledd.

Ved sikring av last på kjøretøy som ikke omfattes av nr. 2, skal sikringen minst tåle følgende krefter:

- a) I kjøreretningen: 1,0 ganger godsets vekt
- b) I kjøreretningen på tilhenger trukket av traktor eller motorredskap som er konstruert for fart ikke over 30 km/t: 0,5 ganger godsets vekt
- c) Sideveis og mot kjøreretningen: 0,5 ganger godsets vekt

Sikringen skal også hindre at lasten kan helle eller velte.

3.2 Vegfraktloven

Lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler (vegfraktloven) gjelder avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktavtalen skal skje mellom steder i riket (innenriks befordring) eller til eller fra riket eller mellom fremmede stater hvorav minst den ene har sluttet seg til Geneve-konvensjonen. Vegfraktloven benytter ikke begrepet transportforetak, men forholder seg til avsender.

Lovens §§ 7 til 11 regulerer fraktbrev, omfang og krav til innhold. Ved internasjonal befordring skal fraktavtalen bekreftes ved fraktbrev. Det samme gjelder ved innenriks befordring, med mindre avsender og fraktfører er enige om å unnlate det eller det medfører særlig ulempe eller ikke er vanlig ved den slags befordring det gjelder.

I lovens § 16 fremgår det krav om dokumenter som skal stilles til fraktrørens rådighet
«Til oppfyllelse av tollbestemmelser og andre offentlige forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset, skal avsenderen stille de nødvendige dokumenter til rådighet for fraktføreren og ellers skaffe ham de opplysninger som trengs.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som måtte følge av at slike dokumenter eller opplysninger mangler eller er ufullstendige eller uriktige, med mindre skaden skyldes fraktføreren feil eller forsømmelse. Fraktføreren plikter ikke å undersøke om dokumentene og opplysningene er riktige og fullstendige.

Fraktføreren er ansvarlig for følgene av tap eller misbruk av de dokumenter som er stilt til hans rådighet, med mindre han godtgjør at tapet eller misbruket ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløp som skulle betales om godset var gått tapt»

4. Nærmere om forslag til endringer i bruksforskriften

4.1. Forslag til ny § 3-2a

§ 3-2a Transportforetakets veilednings- og dokumentasjonsplikt ved sikring og plassering av gods

Transportforetaket skal sørge for at fører skal gjennomføre transporten i henhold til §§ 3-2 og 3-3. Med transportforetak menes her det foretaket som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transporten. Bestemmelsen gjelder transport av gods med kjøretøy over 3500 kg.

Ved gods med høy transportrisiko skal transportforetaket sørge for at dokumentasjon om hvordan lasten forskriftsmessig skal sikres er tilgjengelig for fører. Dokumentasjonen skal inneholde en beskrivelse av hvordan godset skal sikres og hva slags sikringsutstyr som skal benyttes. Med høy transportrisiko menes:

- a) transport gods med høyde-/breddeforhold over 3*
- b) transport med betongelementer, stålcoiler og annet stålmateriale, kabeltromler, pappkomprimatorer, stående papirruller, krokløftcontainer og lignende*
- c) transporter som skjer i henhold til §§ 5-7 til 5-10.*

Dokumentasjon med veiledning bør være tilgjengelig for føreren samtidig med transportordren og skal senest være tilgjengelig i forkant av lasting. Dokumentasjonen skal medbringes under transporten og kunne forevises ved kontroll. Statens vegvesen kan fastsette nærmere krav til utforming og innhold av dokumentasjonen.

4.2 Generell veiledningsplikt

Forslaget gir i bestemmelsens første ledd et generelt ansvar for transportforetaket til å sette fører i stand til å gjennomføre transporten i tråd med kravene i BR §§ 3-2 og 3-3.

«Transportforetaket skal sørge for at fører kan gjennomføre transporten i henhold til §§ 3-2 og 3-3. Med transportforetak menes her det foretaket som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transporten. Bestemmelsen gjelder transport av gods med kjøretøy over 3500 kg»

Forslaget innebærer at transportforetaket skal sørge for at fører har nok informasjon om transporten slik at vedkommende kan gjennomføre lastingen i tråd med BR §§ 3-2 og 3-3. Slik informasjon vil typisk være opplysninger om godsets vekt, antall kolli og informasjon om materiale på kolli slik at korrekt lastsikringsutstyr benyttes. Veiledningsplikten skal tydeliggjøre at transportforetaket har en plikt i tillegg til fører for å følge opp at lastsikringskravene oppfylles. Dette skal gi et klart signal til transportforetakene og bransjen for øvrig om at fører ikke lenger skal bære ansvaret for lastsikringen alene, men at transportforetaket skal bidra til at fører er i stand til å oppfylle kravene til lastsikringen. Transportforetaket bør derfor være bevisst over sin rolle og bistå fører til å oppfylle lastsikringen, herunder ved gode sikkerhetsrutiner og veiledninger ved sikring av last før og under transport, samt sørge for at fører har korrekt tilgjengelig sikringsutstyr. Det vil bidra til at fører har de beste forutsetninger for å kunne utføre korrekt lastsikring. Veiledningsplikten vil imidlertid ikke frita eller innskrenke førers hovedansvar.

Statens vegvesen foreslår å innta en definisjon av begrepet «transportforetak» i bestemmelsens første ledd. Definisjonen er i tråd med det som redegjøres for i lovforslagets begrunnelse. Transportforetak skal forstås som det foretaket som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transporten enten det skjer i henhold til kontrakt eller ikke. Disposisjonsrett omfatter for eksempel at man eier kjøretøy, disponerer kjøretøy gjennom leie- eller leasingavtale

eller har lånt kjøretøy. Angående enkeltpersonforetak vil dette kunne bestå av én person, eieren av foretaket eller ha flere ansatte. I de tilfellene der foretaket og fører er samme person, vil et ansvar for lastsikringen da ligge hos føreren. Det vil da ikke være nødvendig å sanksjonere mot foretaket.

Det er gjort en avgrensning til lettere kjøretøy under 3500 kg hvor behovet for en veilednings- og dokumentasjonsplikt ikke vil gjøre seg gjeldende på samme måte (ulykkene som tilrådingene tar utgangspunkt i var alle med tunge kjøretøy). I de tilfeller hvor kjøretøy i næringsvirksomhet er under 3500 kg, er lasteevnen og risiko for alvorlige ulykker begrenset.

4.3 Dokumentasjonsplikt for transporter med høy transportrisiko.

I andre ledd fastsettes en dokumentasjonsplikt for transportforetaket ved såkalte «høyrisikotransporter»:

«Ved gods med høy transportrisiko skal transportforetaket sørge for at dokumentasjon om hvordan lasten forskriftsmessig skal sikres er tilgjengelig for fører»

Sikkerhetstilrådingen anbefaler at det stilles krav til at avsender/transportør utarbeider dokumentasjon/beregninger som dokumenterer forsvarlig plassering og sikring av gods med store vekter og/eller dimensjoner. For de fleste typer gods er det mulig for førere å få informasjon om hvordan godset skal sikres i henhold til EN 12195-1 gjennom etablerte veiledere og offentlig tilgjengelig informasjon. Når det gjelder gods med store vekter og dimensjoner er det derimot vanskelig å finne slik informasjon, da det for hver enkelt transport må gjøres en individuell vurdering av hvordan godset skal plasseres og sikres på kjøretøyet. Vi har valgt å bruke begrepet høy transportrisiko for å beskrive de transportene med store vekter og/eller dimensjoner og som en samlebetegnelse for transporter vi mener har behov for dokumentasjonskrav for transportforetaket. Hva som anses som transporter med høy risiko er nærmere beskrevet i bokstav a), b) og c).

Andre ledd beskriver også hva dokumentasjonen skal inneholde:

«Dokumentasjonen skal inneholde en beskrivelse av hvordan godset skal sikres og hva slags sikringsutstyr som skal benyttes»

Dokumentasjonen skal inneholde en beskrivelse av lastens plassering på lastbærer, oversikt over surrekroker som skal benyttes, beskrivelse av sikringsmateriell, herunder antall, lengde og styrke.

Dokumentasjonen skal inneholde en beskrivelse av hvordan godset skal sikres (innfestinger på godset, vinker for surremateriell m.m.) og hva slags sikringsutstyr skal benyttes/ikke benyttes (stroppe, kjetting, surrestyrke på stropper/kjettinger m.m.). Det bør være så informativt at sjåføren ikke er i tvil om hvordan han skal være sikker på godset skal sikres på en forskriftsmessig måte. Fører har et ansvar for å ikke gjennomføre transporten dersom han/hun opplever det som usikkert om godset er sikret og lastet forskriftsmessig.

Gods med høy transportrisiko

I annet ledd fremgår det at *Med høy transportrisiko menes:*

- a) transport av gods med høyde-/breddeforhold over 3
- b) transport med betongelementer, stålcoiler og annet stålmateriale, kabeltromler, pappkomprimatorer, stående papirruller, krokløftcontainer og lignende
- c) transporter som skjer i henhold til §§ 5-7 til 5-10.

Alternativet i bokstav a omfatter transporter hvor godset har et høyde/breddforhold over 3 som ofte gir et høyt tyngdepunkt og derfor en veltefare. Med høyde/breddeforhold menes per kolli. Det vil derfor ikke gjelde for paller stablet oppå hverandre hvor høyde/breddeforholdet til sammen vil være over 3. Transport av paller og/eller kasser til for eksempel matvarebransjen vil derfor falle utenfor. At transportforetakene må dokumentere beregninger for gods med et slik bestemt angitt høyde/breddeforhold er i tråd med Statens havarikommisjons veirapport 2017/03.

Tilgjengelige veiledere gir i de fleste tilfeller anbefaling om sikring av kolli med høyde/breddeforhold opptil 3,2. For kolli med høyde/breddeforhold større enn dette må det i de fleste tilfellene gjennomføres individuelle beregninger, eller det må utarbeides egne veiledninger for transport av slikt gods. Eksempel på dette er transport av stående betongelementer. At det må gjøres individuelle beregninger forsterker behovet for at transportforetaket sørger for at fører kan laste forskriftsmessig og legger til rette for at fører har nødvendig veiledning. Statens vegvesen mener derfor at det bør innføres krav til transportforetak om det skal utarbeides dokumentasjon/beregninger eller spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med høyde/breddeforhold høyere enn 3.

I høringsrunden ber vi spesielt om tilbakemelding på om regelen om høyde-bredde forhold vil fange opp slike tilfeller med tanke på veltefare eller om det vil ramme transporter som ikke anses som høyrisiko.

Alternativet i bokstav b er ment å gi en slags uttømmende liste over type transporter som innebærer høyrisiko og som ikke nødvendigvis vil bli fanget opp av bokstav a eller c. Listen er et resultat av spørsmål stilt til bransjen om hvilke transporter der risikoen er høy, og fører kunne hatt nytte av mer dokumentasjon/veiledning knyttet til sikring av gods.

Alternativ c) viser til transporter som har last utover gjeldende masser og dimensjoner jf. bruksforskriften § 5-4. Bestemmelsene i §§ 5-7 til 5-10 omhandler ulike typer «spesialtransporter» som er tillatt med eller uten dispensasjon på offentlig veg.

4.4 Når skal dokumentasjonen gis og hva skal forevises ved kontroll?

Nærmere om Statens vegvesen sin kontroll av lastsikring finnes i høringsnotatet del 1. kap. 4. I tillegg til hovedpunktene i en kontroll i dag vil dokumentasjonskravet som foreslås inntatt i bruksforskriften medføre at kontrollørene i tillegg vil måtte vurdere om transporten omfattes av foreslått § 3-2a, deretter om fører har mottatt tilstrekkelig og riktig dokumentasjon hva gjelder sikring av lasten.

Vi foreslår følgende tekst i bestemmelsens tredje ledd:

Dokumentasjon med veiledning bør være tilgjengelig for føreren samtidig med transportordren og skal senest være tilgjengelig i forkant av lasting. Dokumentasjonen skal medbringes under transporten og kunne forevises ved kontroll. Statens vegvesen kan fastsette nærmere krav til utforming og innhold av dokumentasjonen.

Dokumentene er først og fremst et verktøy for å sikre at fører får sikret lasten tilstrekkelig og at transporten foregår på en trafiksikker måte. Ved kontroll må Statens Vegvesen ta stilling til om fører har sikret i henhold til dokumentasjonen. Det må som i dag også vurderes om lasten er tilstrekkelig sikret uavhengig av dokumentasjonen, men dokumentasjonen vil være avgjørende for om det skal sanksjoneres mot fører og/eller foretak.

Dokumentasjon bør overlates til føreren i forbindelse med transportordre og senest samtidig med at lasting starter. Dette for at føreren kan ivareta de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger og ha nødvendig utstyr for å kunne gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte.

Med «senest samtidig» menes i de tilfeller hvor lastingen utføres av andre, og overvåkes av føreren. Dersom føreren er den som laster må dokumentasjonen overlates i tilstrekkelig tid før lastingen skal påbegynnes, slik at føreren har anledning til å sette seg inn i denne dokumentasjonen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget innebærer at det må gjøres endringer i Statens vegvesens interne utekontrollinstruks. Endringer i denne sammen med oppdatering av tilhørende systemer oppdateres fortløpende og inngår som en del av forvaltningen. Det vil derfor ikke påløpe ekstra kostnader for Statens vegvesen ved endringer i instruksen.

I sammenheng med endringer av instruksen, vil det også være nødvendig med noe tilleggsopplæring og rutineoppdateringer for Statens vegvesens kontrollører. For nye kontrollører vil dette bli tatt inn i Statens vegvesen sitt trafikant- og kjøretøystudie. For etablerte kontrollører vil det være nødvendig med et infoskriv om endringene. Det vil påløpe ubetydelige kostnader knyttet til dette.

I tillegg vil det påløpe noen administrative kostnader i forbindelse med å forvalte regelverket, herunder utvikling og veiledning til bransjen.

Forslaget innebærer et tydeligere ansvar for transportforetakene ved krav om dokumentasjon til fører ved transporter med høy risiko.. Transportforetaket er den part som har påtatt seg transportoppdraget og som skal følge transporten hele veien. Det antas at det i dag er mekanismer og rutiner som skal sørge for at fører kan gjennomføre transporten i henhold til bruksforskriften §§ 3-2 og 3-3. Forslaget tydeliggjør transportforetakets veiledningsplikt ovenfor fører og stiller krav til dokumentasjon ved transporter med høy risiko. Transportforetakene antas derfor å måtte bruke begrensede økonomiske midler på å implementere forskriftsendringen i sine rutiner. Tryggheten til fører og økt trafikksikkerhet vil veie opp for disse kostnadene.

Forslaget åpner opp for at Statens vegvesen kan fastsette nærmere krav til utformingen av dokumentasjonen. I første omgang vil det være kontrollørene sitt ansvar å vurdere om den dokumentasjonen som fører har tilgjengelig under transporten beskriver det som er nødvendig for å tilfredsstille transportforetakenes dokumentasjonsplikt. Erfaring vil vise om det er hensiktsmessig å innføre ytterligere formelle krav til hvordan dokumentasjonen skal utformes.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag