



Bacheloroppgave

SCM600 Logistikk

**Fair Transport - Nytten av å ha en
sertifiseringsordning innen veitransportbransjen**

Karen Kvam

Kine Tillung Fredriksen

Totalt antall sider inkludert forsiden: 71

Molde, 02.06.20



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å betrakte som fusk og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§14 og 15.	<input type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i URKUND, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver	<input type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk	<input type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input type="checkbox"/>

Personvern

Personopplysningsloven

Forskningsprosjekt som innebærer behandling av personopplysninger iht.

Personopplysningsloven skal meldes til Norsk senter for forskningsdata, NSD, for vurdering.

Har oppgaven vært vurdert av NSD?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

- Hvis nei:

Jeg/vi erklærer at oppgaven ikke omfattes av Personopplysningsloven:

Helseforskningsloven

Dersom prosjektet faller inn under Helseforskningsloven, skal det også søkes om forhåndsgodkjenning fra Regionale komiteer for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk, REK, i din region.

Har oppgaven vært til behandling hos REK?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Harald Martin Hjelle

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Dato: 02.06.20

Antall ord: 12 359

Forord

Bacheloroppgaven er skrevet som et avsluttende arbeid på bachelorgraden Logistikk og Supply Chain Management ved Høgskolen i Molde – Vitenskapelig Høgskole i Logistikk våren 2020.

Vi har valgt å fordype oss i temaet sertifisering og bærekraft, for å finne hvilken nytte det kan ha for bedrifter og samfunnet. Herunder hvordan en ny sertifiseringsordning innen veitransportbransje kan bidra til mer seriøsitet, ansvar og bærekraft.

Videre må vi nevne at situasjonen rundt Covid-19 våren 2020 har vært krevende for bransjen og norske transportører har jobbet hardt for å holde samfunnet i gang. Bedrifter i bransjen har måttet være løsningsorienterte når fremtidige oppdrag kanskje ble kansellert som har ført til utfordrende uker under koronakrisen. For oss og vår oppgave har det skapt vanskeligheter for innsamling av data fra respondenter og omgjørelse av måten undersøkelsen ble foretatt med hensyn til situasjonen. Undersøkelsen som var planlagt å være et intervju, men grunnet omstendighetene lot det seg ikke gjennomføre. Vi ber om at det blir tatt i betraktning under vurdering av oppgaven.

Vi vil takke alle respondenter som har satt av tid til å svare på spørsmål og gitt viktig informasjon som har bidratt for kvalitet i besvarelsen. Det har vært til stor nytte for å kunne svare på problemstillingen. Vi må også rette en stor takk til prosjektleder av Fair Transport, Eivind Karikoski, som har vært til stor hjelp med god informasjon om sertifiseringsordningen, svart på eventuelle spørsmål og hjelp med å finne respondenter til våre spørsmål. I tillegg ønsker vi å takke veileder Harald Hjelle ved Høgskolen i Molde, som har gitt oss gode svar og veiledning videre i oppgaven.

Molde, 02.06.2020

Karen Kvam, Kine Tillung Fredriksen

Sammendrag

Innledningsvis beskriver oppgaven hva Fair Transport er og beskrivelse av bransjen.

Deretter presenterte vi Vi startet med å gi en liten innføring i hva Fair Transport er og en beskrivelse av bransjen, før vi fulgte opp med vår problemstilling og de forskningsspørsmål som vi har benyttet til å belyse vårt tema.

En sammenligning av Fair Transport mot andre eksisterende ordninger, henholdsvis ISO og Miljøfyrtårn ble gjort for å se hvordan Fair Transport er i forhold til disse, det vi så fra vår analyse er at Fair Transport er en mer bransjelåst ordning, og dermed få et mindre nedslagsfelt enn de vi sammenlignet med. Etter dette analyserte vi tallene rundt antall medlemmer i NLF og antall sertifiserte, som sa oss at det er de store og veldig store bedrifter som har tatt til seg ordningen i forhold til små

Videre foretok vi en analyserte av omfanget rundt Fair Transport sertifiseringen mot antall NLF-medlemmer, dette ga oss tall på at det er forholdsvis flest store bedrifter per i dag som er sertifisert. Flertallet av respondentene i undersøkelsen hadde en mening om at Fair Transport dekker med sine kriterier det samfunnsansvaret bedrifter og næringen bør ta i tråd med bærekraftsmål.

Generelt kan vi si fra undersøkelsen at respondentene mener at sertifiseringsordningen kan være med å bidra til en mer seriøs bransje og i tillegg utjevne konkurransevilkårene, slik at pris kanskje blir mindre fremtredende som den viktigste faktoren ved kjøp av transporttjenester. Selv om pris kan bli et mindre fremtredende konkurransevilkår, så vil det i vår oppfatning basert på undersøkelsen og svarene fra respondentene, fortsatt være det viktigste kriteriet for de som kjøper transporttjenester en god stund fremover. Krav fra transportkjøpere er i dag i større grad mer fleksible og forespørsel om miljøprofil er ikke lengre uvanlig, dette kan også vise at slike sertifikater har en salgseffekt fordi den profilerer innehaver som bærekraftig.

Trafikksikkerheten er også en faktor som respondentene nevnte som en faktor som kunne komme til å bedre seg med denne sertifiseringen, dette på bakgrunn med at det vil bli lettere å rekruttere kompetent personell som hever kompetansenivået i den enkelte bedrift. I tillegg mente de at trafikksikkerheten også kunne ende opp å bli bedre fordi denne sertifiseringen kunne åpne opp mot et bedre samarbeid med myndighetene, som kan bidra til at flere useriøse aktører blir stoppet.

På grunnlag av denne oppsummeringen av våre funn vil vi konkludere med at Fair Transport er nyttig for samfunnet i den sammenheng at den kan bidra til bedret trafiksikkerhet, mer fokus på sosial dumping og kabotasje. Ordningen kan også betraktes nyttig for miljøet, fordi den fungerer som en miljøprofil. Samtidig belyser denne sertifiseringen flere aspekter ved bærekraft enn bare miljø.

Innhold

1.0	Innledning	1
1.1	Bakgrunn for oppgaven	1
1.2	Problemstilling og forskningsspørsmål	2
1.3	Fair Transport	3
1.4	Avgrensninger	3
2.0	Metode.....	5
2.1	Valg av metode.....	5
2.2	Innsamling av data.....	6
3.0	Teori	7
3.1	Bærekraft	7
3.1.1	FNs bærekraftmål.....	7
3.1.2	Grønt skifte	9
3.2	Transportbransjen	10
3.3	Nasjonal transportplan og Norges klimamål	11
3.3.1	<i>Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet</i>	<i>12</i>
3.3.2	<i>Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen</i>	<i>12</i>
3.3.3	<i>Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser</i>	<i>12</i>
3.3.4	Transport og bærekraft.....	14
3.4	Samfunnsansvar i transport	14
3.5	Ansaret til transportkjøpere	15
3.6	Styringssystemer	16
3.7	Nasjonale og internasjonale standardiseringer	17
3.7.1	ISO- International Organization for Standardization	18
3.7.2	Miljøfyrtårn	19
3.7.3	Fairtrade	19
4.0	Analyse og omfang	20
4.1.1	Miljøfyrtårn vs. ISO-14001 vs. Fair Transport	20
4.1.2	Omfanget av sertifiseringsordningene	20
4.1.3	Miljø og klima kriterier	22
4.1.4	Sertifiseringsordning som styringsverktøy	23
4.2	Analyse- Hvem sertifiserer seg?.....	25
5.0	Resultat	29

5.1	Resultat fra kvantitativ analyse	29
5.2	Funn i spørreundersøkelsen	30
6.0	Diskusjon.....	32
7.0	Konklusjon.....	41
	Referanser.....	43
	Vedlegg 1 - Datasett for antall NLF medlemmer	
	Vedlegg 2 - Sertifiserte NLF medlemmer	
	Vedlegg 3 - Grunnlaget for grafer	
	Vedlegg 4 - Intervjuguide	
	Vedlegg 5 - Respondent 1	
	Vedlegg 6 - Respondent 2	
	Vedlegg 7 - Respondent 3	
	Vedlegg 8 - Respondent 4	
	Vedlegg 9 - Respondent 5	
	Vedlegg 10 - Respondent 6	
	Vedlegg 11 - Respondent 7	
	Vedlegg 12 - Respondent 8	

1.0 Innledning

I dagens globaliserte samfunn har økt bruk av menneskelige aktiviteter ført til store klimabelastninger i verden. Transport er en sentral del av klimaproblemer, grunnet dens miljøbelastning, men likevel er transport en sentral del av samfunnet. Alle vil bli påvirket av transportnæringen på en direkte eller indirekte måte i hverdagen. Dette gjør at transport er og blir en sentral forutsetning for næringsdrift, handel og verdiskapning. Bransjen er også i stadig utvikling og press for å bli grønnere. Det grønne skiftet og omstillingen dette medfører, har fått et stadig sterkere fokus i takt med økt klimaproblematikken. Dette fordi det er en av de største postene i utslippsregnskapet til Norge, med omtrent en tredjedel av utslippene av klimagasser (Regjeringen 2017). Samtidig som presset for å redusere utslipp stadig øker, vil også behovet og etterspørselen etter transport øke, noe som gjør at dette er veldig utfordrende.

Det handler ikke om å slutte å transportere. Det handler om å transportere smartere» (Norsk Lastebileier-Forbund 2019)

Norsk Lastebileier-Forbund er en interesseorganisasjon for lastebileiere som driver med godstransport både i Norge og utlandet yrkesmessig. Denne organisasjonen har som formål å utvikle bransjen på en måte som ivaretar både samfunns ansvar og bærekraft og i tillegg ivaretar sine medlemmers interesser (Norges Lastebileier-Forbund 2020a). Et tiltak de har innført for å prøve å gjøre dette er Fair Transport, som er et sertifiseringsprogram som skal sikre at de sertifiserte yter den kvalitet, har den trygghet, tar sitt samfunns ansvar og gjør ting på en bærekraftig måte, slik at bransjen og medlemmene kan gå fremtiden trygt i møte og har det som skal til for å fortsette å utvikle seg til det bedre for samfunnet.

1.1 Bakgrunn for oppgaven

Transportaktiviteten påvirker det nasjonale miljøregnskapet negativt og krever at aktiviteten og de som utøver aktiviteten må tenke nye veier. Dette fører til at en omstilling av bransjen er nødvendig selv om det innebærer store investeringskostnader, som ikke er pålagt av norske myndigheter å gjøre, men som kan bidra til en mer bærekraftig bransje. Transport er en blitt en mer nødvendig aktivitet som skaper verdi, ikke bare i sin egen bransje, men også i andre bransjer. Etterspørselen etter transport har ført til at det er mange

tilbydere i bransjen, som igjen gjør at bransjen blir hardt konkurransepreget med pris som en viktig faktor. Når pris blir en viktig faktor åpner dette for at noen aktører vil prøve å utnytte andre for å tjene penger, dette kalles for sosial dumping. En faktor som skaper useriøse aktører i bransjen er nettopp sosial dumping. I stedet for å bekjempe dette direkte har Norges Lastebileier-Forbund etablert Fair Transport, en nasjonal sertifisering som jobber for å bedre vilkårene til seriøse aktører i markedet.

Formålet med oppgaven er derfor å kunne avdekke og belyse hva slags virkninger sertifiseringsordningen Fair Transport kan ha for bransjen, bedrifter og samfunnet. Den handler også om hvilken nytte en ny nasjonal sertifiseringsordning har for samfunnet og bransjen, hvor nytten blir sett ut fra de positive effektene en slik implementering kan få. Gjennom sammenligninger av andre ordninger, eksisterende litteratur og analyser om omfanget, belyser vi temaet rundt transportnæringen gjennom oppgavens gang.

1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

I dagens samfunn er det stort fokus på bærekraft og miljøvennlige løsninger for alle bransjer samtidig som at det er forekommet økt forbruk av transporttjenester som følge av lettere tilgjengelighet for handel, både nasjonalt og internasjonalt. Av den grunn er det kommet flere aktører i veitransportbransjen som skaper økt konkurranse.

Problemstillingen for oppgaven ble formulert for å kunne finne ut hvilken nytte en ny sertifiseringsordning kan ha for bransjen i lys hard konkurranse og miljøaspekter;

Hvilken nytte kan sertifiseringsordninger ha for transportbedrifter og samfunnet i form av miljø, trafikk og sosialt ansvar?

For å kunne besvare og underbygge problemstillingen har vi utarbeidet noen forskningsspørsmål:

- Hva sier forskningslitteraturen om nytten om av sertifiseringsordninger?
- Hvilke bedrifter er Fair Transport sertifiserte i dag?
- Hvilke faktorer påvirker transportbedrifters motivasjon til å sertifisere seg som Fair Transport bedrift?

- Er det grunn til å tro at sertifiseringsordninger utgjør en forskjell for bedriften internt eller eksternt?
- Kan en oppnå konkurransefortrinn ved implementering av sertifiseringsordninger?

1.3 Fair Transport

Fair Transport er utviklet av Norsk Lastebileier-Forbund (NLF) og relansert i Norge våren 2017. Norges Lastebileier-Forbund var allerede i 2011 med som en del av prosjektet «Grønn godstransport» utført av SINTEF (Norvik, Levin, Sund et al. 2011), hvor de bisto med informasjon om hvilke effekter sertifiseringen hadde for transportnæringen med tanke på deres medlemmer.

Ved en senere anledning inngikk Norges Lastebileier-Forbund et samarbeid med sitt søsterselskap i Sverige «Sveriges Åkeriföretag (SÅ)» om å utvikle en mulig sertifiseringsordning med søsterselskapet i Sverige. Sveriges Åkeriföretag startet arbeidet med Fair Transport i allerede i 2012, men fikk ikke nok oppslutning blant brukere før 2018 (fairtransport.se 2020). Sertifiseringen som Fair Transport er og gir, defineres og forklares som dette på deres nettsider:

Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram med målsetning om å styrke trafiksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og sikre gode sosiale forhold for de ansatte. (Norges Lastebileier-Forbund 2020b)

Målet for prosjektet er å skape et kvalitetsprogram som fungerer som et verktøy for transportører og samtidig som et kvalitetsmerke for transportkjøpere (Eivind Karikoski, Personlig kommunikasjon i e-post mai 2020). Tematikken er blitt ansett som viktig for en hardt konkurransepreget bransje med små marginer. Med prosjektet Fair Transport får man en mulighet til å orientere transportkjøpere, transportører og privatpersoner om hvilke lover og regler som forekommer og om de er overholdt av aktørene.

1.4 Avgrensninger

Grunnet oppgavens størrelse, omfang og tilgjengelig tid har vi avgrenset oppgavens hovedfokus, slik at det ligger på veitransportbransjen, herav Norsk Lastebileiers Forbund

(NLF). Deres medlemmer har mulighet for å bli sertifisert, men ikke utenforstående bedrifter, da dette er et krav til sertifisering. Avgrensningene for analysene gjort i oppgaven er basert på NLFs register over medlemsbedrifter, dette følger av foregående avgrensning.

2.0 Metode

Metode handler om å kunne bruke ulike fremgangsmåter for å samle informasjon og kunnskap om virkeligheten, og hvordan anvender informasjonen på systematisk måte for å kartlegge virkeligheten (Hjelseth 1998). Det finnes ulike metoder for innhenting og bearbeiding av informasjon. I hovedsak skilles det mellom to metoder: kvalitativ og kvantitativ metode.

Kvalitativ metode handler om dybden på et felt og for å finne mer rundt et tema man ikke har mye forhåndskunnskaper om (Jacobsen 2016). Da kan man følge opp det som eventuelt blir nevnt i intervju. Dataene som brukes når man velger kvalitativ metode er data innsamlet via intervju, observasjoner eller dokumenter som blir analysert.

Kvantitativ metode omhandler omfanget og hyppigheten av standpunktene for å gi et representativt bilde over generelle forhold (Grønmo 2020). Her er det gjerne mange informanter som blir brukt. Det som er enklest for å samle inn kvantitativ informasjon er å bruke et spørreskjema. Det stilles gjerne relativt få spørsmål ved en spørreundersøkelse hvor det også ikke er mange svaralternativer (Andersen 2019).

2.1 Valg av metode

Ved valg av metode, ønsket vi å finne omfanget av sertifiseringsordningen i tillegg underbygge med transportørers egen oppfatning. I oppgaven vil vi derfor ta i bruk begge metodene, både kvalitativ og kvantitativ metode. Denne sertifiseringsordningen en nokså ny ordning og av den grunn er der heller ikke mye forskning akkurat denne ordningen fra før. Kvantitativ metode er brukt for å finne omslutningen rundt ordningen, basert på bedrifters størrelse. Videre har vi brukt kvalitativ metode for å få et mer helhetlig inntrykk av bedriftenes holdninger, opplevelser og erfaringer av Fair Transport. Med å bruke en kombinasjon av kvantitativ og kvalitativ metode har vi fått mer informasjon angående prosjektet, både fra sertifiserte og ikke-sertifiserte bedrifter. Vi har brukt spørreundersøkelse med tilfeldig utvalg av bedrifter og med åpne svaralternativ.

2.2 Innsamling av data

Innsamling av data handler om hvilke kilder man benytter seg av for anskaffelse av informasjon. Det finnes i hovedsak to former for data: primærdata og sekundærdata. Primærdata er en førstehåndkilde, som innebærer direkte informasjonsutveksling mellom kilden og forsker. Sekundærdata innebærer den informasjonen som blir innhentet, men som ikke kommer direkte fra kilden (Jacobsen 2016). For å besvare problemstillingen er det benyttet begge typer data for å underbygge hverandre.

For innhenting av informasjon har vi brukt flere former for sekundærdata som støtte til problemstillingen. Herav litteratursøk på søkenettstedet Google Scholar, for å se til eventuell tidligere forskning på området, pensumlitteratur og relevante nettsider. Ettersom Fair Transport ordningen er relativ ny, ble det brukt eksisterende data av erfaringer knyttet til andre ordninger. Videre brukte vi primærdata i form av intervju for å gå i dybden i forhold transportbransjens egne tanker.

I følge (Jacobsen 2016) finnes det flere måter å utforme et intervju på, Ustrukturert, semistrukturert eller strukturert. Strukturerte intervjuer er utformet med fastsatte alternativer. Ved bruk av et strukturert intervju er det lettere å analysere og sammenligne responsen. Ustrukturert intervju brukes åpne spørsmål uten svar alternativer. Det gjør at respondenten kan snakke fritt rundt spørsmålet og kan bidra til å få mer informasjon rundt temaet. Semistrukturert intervju er en kombinasjon av intervjuformene og består av en guide man følger, men gir mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål og informanten får mulighet til å utdype hva som er ment.

Vi valgte tidlig å foreta et semistrukturert intervju per telefon for å høre hva transportbransjens tanker rundt ordningen er. Omstendighetene gjorde intervjumåten ble revurdert og lagt om til et åpent spørreskjema per e-post, som ga en svakhet rundt mulighetene for eventuelle oppfølgingsspørsmål.

3.0 Teori

Kommende kapittel redegjør for teorien som blir benyttet videre i diskusjonsprosessen for å besvare problemstillingen og konkludere ut fra flere aspekter av området. Først i kapittelet blir det presentert overordnede bakgrunn for tematikken i trafikkbransjen rundt økende politisk agenda for miljø og forhold politikk rundt miljø og bærekraft. Videre blir det redegjort for transportbransjen og samarbeid med myndigheter.

3.1 Bærekraft

Bærekraft handler om å imøtekomme dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke deres behov (Brundtland et al 1987).

3.1.1 FNs bærekraftmål

De Forente Nasjoners (FN) medlemsland vedtok i år 2000 «FNs tusenårsmål» med en målsetting om å bekjempe fattigdom ved økonomiske og sosiale forbedringer innen år 2015. Selv om alle målene ikke ble nådd, har det globale samarbeidet vist en stor felles innsats for mot fattigdom og utvikling. Gjennom arbeidet førte tusenårsmålene stor framgang på flere områder som la til grunn av videreutviklingen av en ny felles plan for FNs bærekraftmål i år 2015.

FNs bærekraftmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. (FN-sambandet 2017a)

Begrepet bærekraftig utvikling ble introdusert av Brundtland-kommisjonen og ble først brukt i rapporten «Vår felles framtid» 1987. Rapporten la til grunn for utviklingen av FNs tusenårsmål og bærekraftmål i tillegg til å fremme begrepet til å bli brukt i mange deler av samfunnet. FNs bærekraftmål består av 17 mål og 169 delmål som skal sørge for en felles arbeidsretning for land, næringsliv og samfunn. Målene og delmålene kan derfor anvendes i større format og appellere til flere som kan ta del i arbeidet mot utrydding av fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030.

Figur 1 illustrerer og definerer alle FNs 17 bærekraftmål.



Figur 1 FNs bærekraftsmål (FN-sambandet 2017a)

Generelt i samfunnet har bærekraftmålene preget ulike bransjer og bedrifter i Norge. Det har resultert i mer bruk av målene og delmålene som en pekepinn å gå etter når det kommer til bedrifters samfunnsansvar og fokus. Vi vil her trekke ut tre bærekraftsmål som vi mener er i samsvar med Fair Transports mål for ordningen: Miljø, trafikksikkerhet og sosialt ansvar.

Bærekraftsmål nummer åtte: Anstendig arbeid og økonomisk vekst. *Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle* (FN-sambandet 2017a) Det innebærer å kunne skape arbeidsplasser med god kvalitet og sørge for fast og trygt arbeidsliv og redusere uformelt og sort arbeid. Dette menes å kunne bidra til utryddelse av fattigdom og fjerne ulikheter i verden ved arbeid for alle. Delmål 8.8 handler om å beskytte arbeidsrettigheter og fremme et sikkert arbeidsmiljø for arbeidstakere. Slike mål med presisjon i hva det innebærer kan ligge til grunn for bedre arbeidsmarked i flere bransjer og økt samfunnsansvar.

Bærekraftsmål nummer ni: Innovasjon og infrastruktur. *Bygge solid infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon* (FN-sambandet 2017a). Infrastruktur er en underliggende faktor som må være på plass for at samfunnet skal fungere. Derfor er det viktig å bruke potensialet til et land for utvikling og hvordan du kan utnytte sine ressurser og industrien på en mest effektiv måte.

Bærekraftmålet nummer 13: Stoppe klimaendringene. *Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem* (FN-sambandet 2017). Klimaendringene som forekommer fra utslipp fra forskjellige sektorer, hvor den internasjonale summen av utslippene fører til store klimaendringer i verden. Gjennomsnittstemperaturen øker som gjør at global oppvarming skjer raskt, og bidrar til ismelting som igjen fører til stigende hav-nivå. Hyppigere ekstremvær (Jortveit 2017) gjør det vanskeligere for alle, store ødeleggelser og økonomiske konsekvenser gjør at arbeidet med å stoppe klimaendringene har blitt og er et viktig prioritert mål. Et av delmålene for bærekraftmålet 13, er å innarbeide tiltak og politikk ved strategier og planlegging på nasjonalt og internasjonalt nivå. Det innebærer at belønner ordninger som bidrar til å fremme planlegging og forvaltning tilknyttet til klimaendringer.

Det kan gjenspeiles i Parisavtalen som ble vedtatt desember 2015, samme år som FNs bærekraftmål. Parisavtalen er en internasjonal klimaavtale som gjelder for alle verdens land og deres forpliktelser med begrensinger av klimaendringer (FN-sambandet 2017b) Norges klimamål er utarbeidet i tråd med Paris-avtalen som grunnlag, som setter krav til utarbeidelsen av en nasjonal plan for utslippsmål som bidrar til samarbeidet mot redusert klimagassutslipp (Regjeringen.no 2020a).

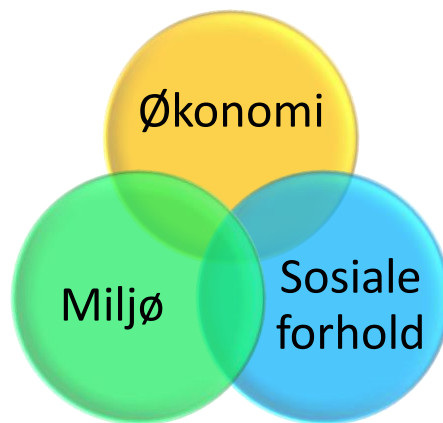
Norges klimapolitikk inngår forskjellige innsatsområder blant annet å redusere utslipp fra transportsektoren, utvikling av lavutslippsteknologi, ren produksjonsteknologi i tillegg å styrke Norges posisjon som leverandør av fornybar energi (Statistisk sentralbyrå 2019). Satsningen vil derfor være med å bidra til det grønne skiftet i Norge. Det grønne skiftet er en endringsprosess som handler om å øke verdiskapningen med mindre samlet miljøpåvirkning og utslipp» (nho.no).

3.1.2 Grønt skifte

For å sikre det grønne skiftet ble det etablert et ekspertutvalg som skulle redegjøre for grønn konkurransekraft i 2016. Rapporten «Grønn konkurransekraft» handler om grønn strategiutvikling hos næringsliv som sikre utviklingen av norske bedrifter konkurransekraft og sikre verdiskapning (Hedegaard & Kreutzer 2016).

Med mer klarere retningslinjer innenfor klimapolitikk, er det flere bedrifter som i dag ser til bærekraftmålene når de utreder deres satsningsområder og interesser. Konseptet bærekraftig utvikling baseres på tre hoveddimensjoner, hvor samhandlingen mellom

faktorene skal gjøre noe med årsakene til fattigdom, ulikheter og klimaendringene. Hoveddimensjonene blir også ifølge (McKinnon et al. 2015) referert som «Trippel bunnlinje» på bedriftsnivå. Med trippel bunnlinje menes en utvikling av tradisjonelt sett økonomiske fortjenester, til å inkludere fokus for bedre prestasjoner innen miljø og det sosiale ansvaret (Elkington 2004). Figur 2 skal representere en illustrasjon om alle forholdene og deres sammenheng som er hovedfaktorene for en videre bærekraftig utvikling.



Figur 2 Forhold og deres sammenheng for videre bærekraftig utvikling (Selv laget)

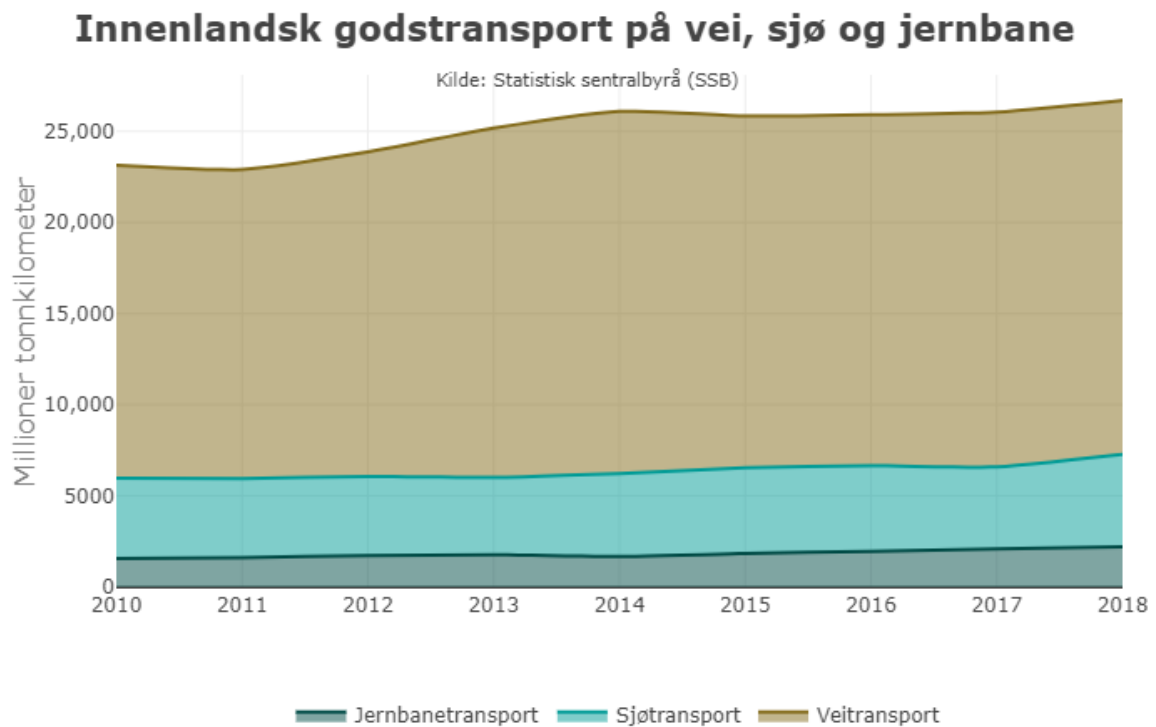
I en artikkel om konkurransefordeler gjennom bærekraftige verdikjeder, beskriver Markley og Davis (2007) hvordan fokuset på hovedfaktorene kan bidra til økt inntekt for bedrifter i tillegg til folk/arbeidere tenker mer på miljøvennlige løsninger og bedre arbeidsvilkår ved klarere etiske retningslinjer. Dimensjonene menes derfor å kunne bidra til en mer bærekraftig strategi for bedrifter samt mulighet for å opparbeide seg konkurransefortrinn i markedet. Ansvar for bærekraftig utvikling blir fordelt hierarkisk. Internasjonale avtaler blir inngått og videreført i nasjonale handlingsplaner, som skal bidra til gode rammebetingelser for at bedrifter og næringsliv kan bli styrt i riktig retning med konkurransedyktige vilkår. (Hedegaard & Kreutzer 2017)

3.2 Transportbransjen

Rundt en tredjedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren (Regjeringen 2017), likevel er sektoren viktig på grunn av dens mobilitet og er grunnleggende for mye av nasjonal og internasjonal verdiskapning. Ifølge rapporten Grønn konkurransekraft av Hedegaard og Kreutzer (2017) henger transportutviklingen sammen med samfunnsutviklingen, som vil det føre til økt bruk av transportsystemet. Det gjør at fokuset

på grønnere transport står sentralt i sektoren som gjør at bedrifter må se til hvilke tiltak som finnes for å redusere utslipp. Kjøretøyene blir imidlertid mer miljøeffektive, men det er fortsatt flere som har forbedringspotensialet (Rodrigue, Comtois & Slack 2017).

Under følger en illustrasjon som viser hvor stor andel av innlands godstransport som foregår på veg, sjø eller jernbane, ut fra denne kan man også få en anelse av utslippsnivået til de ulike transportmetodene, men dette er ikke fokus for oppgave og vil ikke bli forklart videre.



Figur 3 Innenlandsk godstransport på vei, sjø og jernbane (Miljødirektoratet 2019)

3.3 Nasjonal transportplan og Norges klimamål

I lys av figur 3 kan vi se at den mest miljøvennlige transportmåten er ved bruk av jernbane og sjøtransport. I Nasjonal Transport 2018-2029 (Regjeringen 2017) viser det at godsoverføring fra vei til sjø og bane er et økt satsningsområdet for å redusere klimagassutslipp og bedre fremkommelighet. Veitransport er fortsatt den mest fleksible transportmåten stiller det fortsatt krav til vedlikehold og utarbeidelse av et sikkert transportsystem. Regjeringen ønsker å ha et pålitelig og tilgjengelig transportsystem, hvor det gjøres prioriteringer og investeringer mot tre hovedmål: (Regjeringen 2017)

3.3.1 Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet

Regjeringen ønsker å bedre fremkommeligheten ved å gjøre gode investeringer for et langsiktig og godt infrastruktursystem. Statens vegvesen har gjennom systematisk satsning utbedret ulykkes utsatte steder på vegstrekninger i vegnettet. Investeringene til målrettede sikkerhetstiltak har vist seg å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

3.3.2 Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

Nullvisjonen er et langsiktig trafiksikkerhetsarbeid som legger til grunn for etiske vegvisere og retningslinjer for å sikre transportsystemet, transportmidler og trafikkregler. Forbedret transportsikkerhet i form av nyere teknologi, sikre veger, bedre risikoatferd i trafikken og rette innsats mot tunge kjøretøytiltak som skal bidra til å redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen:

Det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken.

Utformingen av nullvisjonen er etter samarbeid mellom Statens vegvesen og Norske myndigheter for å medvirke til minst mulig feilhandlinger som kan ha konsekvenser for skader eller død (Vegvesen.no 2018)

Arbeidet mot nullvisjonen har forbedret trafiksikkerheten, men må fortsette arbeidet mot hovedmålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken til 350 innen 2030 og forhåpentligvis nå nullvisjonen innen en rimelig tidsramme.

3.3.3 Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Som nevnt er det en tredjedel av Norges klimagassutslipp fra transportsektoren, som er i strid med Norges klimamål i dagens samfunn. Av den grunn er det en politisk agenda som sier at det skal lønne seg for transportører, transportkjøpere og leverandører å velge og eller investere i nullutslipps alternativer.

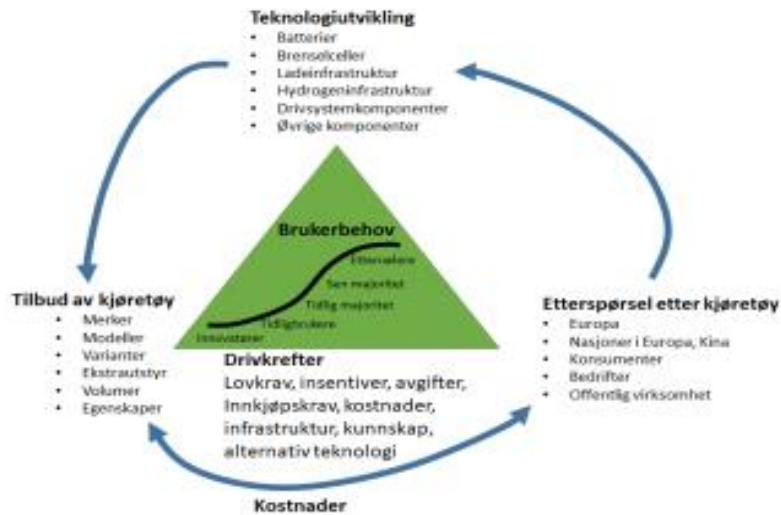
Norges klimamål som tar sikte på å redusere utslipp og økt bruk av teknologiske vinninger innen nullutslippsløsninger som mer rimelige alternativer enn tidligere. Målet er å kunne

levere samme transporttjenestene som er etterspurt, samtidig som klimagass og lokal luftforurensning reduseres. Det innebærer at innen 2030 skal:

Alle tyngre varebiler og halvparten av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy (Regjeringen 2017).

En analyse foretatt av Transportøkonomisk institutt, belyser tematikken innenfor nullutslippskjøretøy og hvilke drivkrefter og virkemidler som må til for å nå Nasjonal Transportplans nullutslippsmål for kjøretøy (Figenhamm et al. 2019).

Figur 4 nedenfor viser til hvilke elementer som blir tatt med som viktige faktorer for å nå målene.



Figur 4 Faktorer for å nå mål for nullutslippsmål (Figenhamm et al. 2019)

TØI konkluderte med at de største drivkreftene for nullutslippsmålene ved transportsektoren handler om det internasjonale klima og miljøfokus som etter Paris-avtalen 2015 fikk større oppmerksomhet. Det har ført til andre internasjonale og nasjonale vedtak som setter strengere krav til bilers gjennomsnittlige CO2 utslipp. Investering i nyere teknologi har gjort at elektrifiserte kjøretøy har blitt mer konkurransedyktige. Grunnet begrenset bruk i dag av elektrifiserte lastebiler og kostnadsomfanget gjør at det er for tidlig å si om en industrialisering av el- og hydrogenlastebiler. Dette i tråd med politiske incentiver som gjør at målene kan nås, til tross for ny teknologi og produktutvikling i de kommende årene (Figenhamm et al. 2019).

3.3.4 Transport og bærekraft

Ettersom transport er en kjernefaktor for å bidra til utviklingen av samfunnsøkonomiske systemer, har det blitt stilt spørsmål på grunn av bærekraftighet. Transport bidrar sterkt til skadelig utslipp, støy og klimaendringer, og er derfor hatt et stort fokus på grønnere transport og tiltak som kan føre til reduksjon av klimagass utslipp. Definisjonen på bærekraftig transport kan være kapasiteten til å støtte mobilitetsbehovene til gods, mennesker og informasjon på en måte som gjør at det vil gjøre minst mulig skade for miljøet. Det viser en sammenheng mellom mer miljøeffektiv transport, logistikk og infrastruktur.

Bærekraftig transport skal komme samfunnet til gode. Hensikten med det er at det skal være trygt for alle og at det ikke skal svekke menneskets helse eller ha noen form for forstyrrelser for lokalsamfunnet. Noen viktige prinsipper for samfunnet og for at transporten skal få gjort sin nytte, er egenkapital og tilgang. Dette fordi transporten bør gjøre det lettere for flest mulig å ha tilgang til varer og tjenester. (Rodrigue, Comtois, Slack 2017)

3.4 Samfunnsansvar i transport

Bedrifters samfunnsansvar eller Corporate Social Responsibility (CSR) er et konsept som omhandler hvilket ansvar virksomheter har ovenfor deres innvirkning på samfunnet og miljøet. Herunder gjelder virksomheters ansvar ovenfor arbeidsforhold, menneskerettigheter, helse, miljø, innovasjon, utdanning og opplæring. Det er derfor viktig at bedrifter er klar over alle ringvirkninger rundt aktiviteten, inkludert eventuelt deres globale verdikjede. Europakommisjonen vedtok i 2011 (Europakommisjonen 2019) en strategi som fremmer samfunnsansvar i EU, i tråd med andre internasjonale retningslinjer og prinsipper for å styrke den globale tilnærmingen til samfunnsansvar. Regjeringen har definert hva ansvarlig forretningsdrift er for å gjøre virksomheter kjent med deres samfunnsansvar rundt miljø, arbeidsforhold og sosiale forhold:

Med ansvarlig forretningsdrift menes hvilket ansvar selskaper forventes å påta seg for mennesker, samfunn og miljø som påvirkes av virksomheten, dvs. ivareta hensyn ut over det som er pålagt ved lov.

(Regjeringen.no 2020b)

For å kunne finne bedre og enklere løsninger på utfordringer med arbeidsforhold og arbeidsmiljø i transportbransjen, ble det i 2016 utarbeidet av regjeringen et treparts bransjeprogram. Det inneholder et samarbeid mellom tre parter: transportbransjen myndigheter og Statens vegvesen. Med et treparts bransjeprogram er målet å ta ansvar rundt problematikken for å skape bedre en sunnere konkurranse og unngå sosial dumping som en eventuell konsekvens (Regjeringen 2016).

3.5 Ansvar til transportkjøpere

Transportnæringen er en risikoutsatt bransje. Transportkjøpere har plikter og ansvar som de må forholde seg til når det kommer til kjøp av transport. Blant annet en del lovpålagte krav som kjøperen er nødt til å ha kjennskap til.

Det er aktører som bevisst omgår arbeidsmiljø- og allmenngjøringsregelverket og derfor, over lengre tid oppnår konkurransefortrinn som kan føre til problemer med arbeidsmiljø i næringen. Det finnes også useriøse aktører i transportbransjen som ikke tar nok hensyn til like arbeidsvilkår i form av lover, regler og kriterier. Problematikken i transportbransjen handler om ulik konkurranse som i utgangspunktet har like vilkår, som kan føre til sosial dumping. Sosial dumping er et begrep som blir brukt for å beskrive arbeidstakeres lønns og arbeidsvilkår, som er ansett dårligere enn det normalt er for samme type arbeid (Alsos 2019). Konsekvensene ved sosial dumping er alvorlig for bransjen og arbeidstakerne som rammes skaper konkurranseskjevhet i markedet (Regjeringen 2018).

Norske myndigheter i form av Statens vegvesen og Arbeidstilsynet foretok tilsyn av transportbransjen for brudd på regelverket. Hvorav 74 % av utenlandske godstransportører, hadde lavere lønn enn det som er allmenngjort minstelønn (NTB 2019). Stortinget vedtok 28.mai 2020 en lovendring som skal kunne lede til likere konkurransevilkår i transportnæringen. Vedtaket endret allmenngjøringsloven og gjorde fritak til taushetsplikten som vegvesenet tidligere har hatt. Det gjør at arbeidstilsynet kan få delt de opplysningene som trengs for tilsyn. Bestemmelsene gjelder for alle som driver innlandstransport i Norge hvor målet er å kunne luke ut useriøse aktører (Anlegg & Transport 2020).

3.6 Styringsystemer

Med styringssystemer eller styringsverktøy menes det systemer som håndterer informasjon som blir brukt av beslutningstaker. Det handler om å utvikle og systematisere måten å jobbe på for å få en mer effektivitet i arbeidet. (Bjørnland, Persson & Virum 2001).

Arbeidet med styringssystemer er i utgangspunktet et frivillig arbeid. Samfunnets endrede og økte fokus på miljøbevissthet, og flere strengere retningslinjer og restriksjoner fra det politiske miljøet, kan arbeidet bli sett på som «mild tvang». Ettersom det er politisk førende å gjennomføre dokumentasjon på miljøstatus og bedriftens arbeid mot begrensninger av klimautslipp og mindre miljøbelastning, kan det fremstå som obligatorisk del av virksomheten. Dette kan være med å gjøre at motivene bak etablering av styringssystemene kan variere. SINTEF (Norvik, Levin, Sund et al. 2011) definerte tre bakenforliggende motiver som sees på som vanlige;

- Konkurranseshensyn- miljøstyring gjennom miljøstandarder, sertifiserings- og merkeordninger er ferd med å få økt betydning som konkurransefaktor i markedet.
- Mer ressurseffektiv produksjon og sparte kostnader
- Utvikling av lønnsomme styringsprinsipper innen næringslivsledelse

Ved å integrere alle aktører i miljøarbeidet kan utvikling og bruk av internasjonale og nasjonale standarder være viktig.

«Hensikten med standarder som dekker miljøstyring, er å gi organisasjoner elementene i et miljøstyringssystem som virker, og som kan integreres med andre krav til styring og bidra til at organisasjoner oppnår miljømessige og økonomiske mål.» (Verify.no 2017).

Miljøledelsessystemer blir i boken “Logistikk - et lederansvar” definert som *standarder som skal hjelpe bedriftene til å bli bedre på miljø* (Bjørnland, Persson & Virum 2001). Slike standarder blir utformet og vedlikeholdt i virksomhetenes miljøpolicy for å sikre høy miljøstandard gjennom rutiner og prosedyrer. Det innebærer at man inkluderer dokumentasjon, vedtak og dataverktøy i et system for å sikre kvalitet i praksis og evaluering av miljøprestasjonene i bedriften. For å sikre utvikling og kontinuerlig forbedring er det viktig at systemet har en handlingsplan. Miljøstyringssystemet trenger å inneholde en handlingsplan med årlig miljørapport for å samle data om prestasjoner og arbeidet som er gjort, for å utvikle kontinuerlig forbedring av systemet (Miljødirektoratet

2020). Videre finnes det andre styringssystemer som fokuserer på andre områder, eksempelvis kvalitetsledelses system.

Et tenkesett som kan benyttes til å sørge for at en sertifisering kan fungere som tiltenkt er Lean. Dette er en filosofi og et styringssystem som handler om kontinuerlig forbedring og videreutvikling av prinsipper, verdier, mål og metoder som skal gjøre arbeidet effektivt og hindre sløsing med ressurser. Igjen vil vi kunne få miljøgevinster og reduserte kostnader. En av hovedtankene med Lean er standardisering, som går ut på at det skal benyttes så like enheter som mulig i produksjonen. Med dette kan det oppnås utvikling av krav til deres leverandører, prosedyrer i produksjonen og prosesser som gjør at måling av prestasjoner og avvik blir mulig, og dermed sikre kontinuerlig forbedring (Wig 2014).

3.7 Nasjonale og internasjonale standardiseringer

Det finnes mange ulike sertifiseringsordninger som brukes som kvalitetsstempel for arbeid innen et tema og eller i en bransje. Sertifiseringsordninger kan brukes på alle måter, eksempelvis om et produkt er forhandlet på en rettferdig måte ovenfor de tidlige leverandører i verdikjeden (Fairtrade), til et mer generelt stempel på at en virksomhet overholder en gitt standard (ISO). Videre har vi noen eksempler på internasjonale og nasjonale etablerte sertifiseringsordninger knyttet til forskjellige bransjer. Bedre regulering gjennom bruk av frivillige standarder gir en innføring i bruken av markedsbaserte standarder i gjennomføringen av regelverk og offentlig politikk. Ut fra litteraturen nevnt over tilsier det at det er positive effekter rundt styringssystemer og ordninger for bedrifter. RTMS er et styringssystem med et sett av standarder som skal bidra til samsvar mellom veitrafikkforskrifter og å bevare og vedlikeholde infrastruktur for å forbedre trafikksikkerheten. En studie fra Sør-Afrika viser at implementeringen av prosjektet «The Road Transport Management System (RMTS)» fra 2003, har skapt økt verdi for bedrifter som følge av økt trafikksikkerhet og effektivitet (Nordengen & Naidoo 2014).

Til tross for at oppgaven i utgangspunktet tar for seg norsk veitransportbransje, er det flere bransjer som har implementert kjente sertifiseringsordninger som kan bidra til å belyse problemstillingen rundt effektene for sertifikater.

Merke som konkurransestrategi

Før sertifiseringsordninger presenterer er det viktig å si noe om hvilke markedsføringskrefter som er og hvordan et varemerke kan fungere som konkurransestrategi. Ved bruk av en sertifisering og dets merke som en konkurransestrategi, kan det som en spesifikk strategi rettet mot å vinne kjøpsbeslutninger hos eventuelle kunder, skape en konkurransefordel. (Wig 2019). Varemerke er et konkurransefortrinn i den forstand at det kan gi assosiasjoner til ord som blir forbundet med produkter eller en gjenstand. Dersom markedsføring rundt et sertifikat viser til gode resultater eller bedre kvalitet, kan det gi positive virkninger videre. Det kan derfor bidra som et konkurransefortrinn å gi gode assosiasjoner for å oppnå bedre resultater.

3.7.1 ISO- International Organization for Standardization

Forkortelsen «ISO» står for den Internasjonale standardiseringsorganisasjonen, International Organization for Standardization, som ble opprettet i 1947 (Standard Norge 2018). Organisasjonen er en uavhengig organisasjon med verdensomfattende standardiseringsorganer. Her jobbes det med å utarbeide standarder for styringssystemer, produkter, prosesser og mer. Det fungerer derfor som en internasjonal mal, «beste måten å gjennomføre en aktivitet på», for bedrifter, organisasjoner og eller myndigheter for å bidra til effektivisering og redusere ulike barrierer som kan forekomme med internasjonal handel (Den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen 2020b). Utarbeidningen av de ulike standardiseringene er utført av ulike faggrupper, som med hjelp og innspill fra eksperter innenfor forskjellige felt bidrar, til utformingen av en standard. Prosessen om standarder er mer omfattende, og må bli vedtatt ved avstemning blant medlemsorganisasjonene før den kan bli publisert. En mulig definisjon av sertifiseringsordning er ifølge Den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen (ISO) (2020a):

Sertifisering er en godkjenning av en organisasjon et produkt eller en person etter fastlagte kriterier (standarder) utført av en ekstern myndighet eller et eksternt organ (Den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen 2020a).

De sertifiseringene som er mest kjent og utbredt er ifølge Standard Norge (2018) ISO-14001 og ISO-9000. Standard Norge er en organisasjon av ti organisasjoner og selskaper som jobber for å utvikle generelle standarder innen sitt fagfelt. Her er det Standard Norge som er ansvarlige for alle standardoppgaver bortsett fra post- og telestandardisering og elektro, som har sine egne organisasjoner (Standard Norge 2020)

3.7.2 Miljøfyrtårn

Stiftelsen Miljøfyrtårn ble etablert i 2003 og er et nasjonalt sertifikat som kan hjelpe offentlige og private virksomheter ved bruk av standarder som verktøy for miljøledelse og tilpasse seg det grønne skifte. Sertifikatet er Norges mest brukte, og er for alle virksomheter i forskjellige bransjer som ønsker å dokumentere sin miljøinnsats og vise samfunnsansvar. (Miljøfyrtårn 2020)

3.7.3 Fairtrade

Fairtrade er en internasjonal standardiseringsordning innen matvarebransjen og er den mest kjente i hele verden når det kommer til rettferdig handel. Målet med ordningen er å legge til rette for bærekraftig produksjon og en rettferdig handel. Standardene innen fairtrade omfatter miljømessige, økonomiske og sosiale krav og er med på å bidra til en mer bærekraftig hverdag for bonden. Blant annet jordbruket, ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter. Økonomisk og sosial utvikling er også en viktig del for bøndene og arbeidere. Fairtrade-standardene skal bidra til produksjon og handel gjennom krav til råvarebetaling, tryggere arbeidsforhold og beskyttelse av miljøet (Fairtrade.no 2020).

4.0 Analyse og omfang

I dette kapitlet tar vi for oss analyse av omfanget av sertifiseringsordningen Fair Transport. Først presenteres en sammenligningstabell for å eventuelt se på differensieringen av Fair Transport kontra andre ordninger som kan bli brukt i bransjen. Videre har vi foretatt en analyse av sertifiserte bedrifters størrelse om det er videre systematikk i deltakelsen.

4.1.1 Miljøfyrtårn vs. ISO-14001 vs. Fair Transport

Stiftelsen Miljøfyrtårn utarbeidet en rapport i år 2017 rundt sammenligning mellom sertifiseringsordningene Miljøfyrtårn og ISO14001. Tabellene nedenfor sammenligner ulike kriteriene ved sertifiseringsordningene for å kunne enklere se likheter og ulikheter. På grunn av lengde om litt manglende struktur rundt temaer, valgte vi å dele opp tabellen i tre deler for å gi en bedre oversikt:

Tabell 1: Omfanget av sertifiseringsordningene.

Tabell 2: Miljø og klima kriterier.

Tabell 3: Styringsverktøy

Fair Transports kriterier inkluderte vi i en egen kolonne i den eksisterende rapporten for å redegjøre for hva som er spesielt med ordningen sammenlignet med andre.

For å finne ut hva som skiller nevnte sertifiseringsordninger, ønsker vi å analysere tabellene og trekke de viktigste forskjellene nedenfor.

4.1.2 Omfanget av sertifiseringsordningene

Sammenlikning	Miljøfyrtårn	ISO-14001	Fair Transport
hovedforskjeller			
Hvilke bransjer	Tilrettelagt for ca. 84 definerte bransjer, og fungerer både for små organisasjoner og konsern/kjeder	Uavhengig av bransje, passer spesielt godt til komplekse organisasjoner og industrien	Transportbransjen.
Internasjonalt bruk	Nasjonal ordning	Internasjonalt akkreditert	Nasjonal ordning. Strategisk samarbeid med søsterorganisasjon i Sverige

Omfang	Indre og ytre miljø	Ytre miljø (egen standard for arbeidsmiljø)	Indre og ytre miljø
Omfang av sertifiseringen	Sertifiseringen og sertifikatet er knyttet til den fysiske lokasjonen. Hele lokasjonen må tilfredsstill alle relevante bransjekriterier.	Omfanget av sertifiseringen må klart avgrenses og defineres (en del av en virksomhet kan sertifiseres.)	Sertifiseringen er knyttet til bedriften og må tilfredsstill kriteriene som er satt.
Omdømme	Muligheter for ombygging knyttet til miljøfyrtårn-merket	ISO 14001 logo/merke	Muligheter for å opparbeide seg et omdømme som seriøse aktører i markedet
Pris/ kostnadsbærere	Konsulent (intern eller ekstern), internressurser, sertifiser og lisens/medlemsavgift til stiftelsen miljøfyrtårn.	Internkostnader, ekstern revisor, eventuelt konsulent. Ingen lisens, men man må kjøpe ISO 14001 standarden	Medlemsavgift til NLF, internressurser i bedriften
Kontinuerlig forbedring	Ja, vise til forbedringer i årlig klima og miljørapport.	Ja, virksomheten må vise til forbedringer i sitt miljøarbeid i henhold til egne handlingsplaner og målsetninger	Ja, vise til dokumentert arbeidet for kriteriene som er satt.

Tabell 1: Omfanget av sertifiseringsordning (Miljøfyrtårn 2017, Norges Lastebileier Forbund 2019 og Eivind Karikoski ved personlig kommunikasjon i e-post mai 2020)

Ut fra tabell 1 kan man se at ISO14001 er en internasjonalt overordnet sertifisering som ikke har bransjespesifikke kriterier, men er en internasjonalt kreditert ordning med et kjent omdømme. Herunder må man avklare hvilken del av virksomheten som skal sertifiseres. Siden ISO utarbeider forskjellige standardprogram for ulike områder, tar ISO14001 fokus på miljø og omfanget av sertifiseringen hvordan det vil påvirke ytre miljø. I motsetning til både Miljøfyrtårn og Fair Transport som har kriterier som tar hensyn til ytre og indre miljø i en virksomhet. I tillegg er begge ordningene innenfor nasjonal bruk og er knyttet til den bedriften/lokasjonen som har tilfredsstillt gitte krav.

Kostnadene ved sertifiseringsordningene er forskjellige. ISO14001 er en standard man må kjøpe og bli revidert for eksternt. Her kommer det også noen ekstra kostnader, internkostnadene som forekommer for å møte kriterier. Ved miljøfyrtårn-sertifiseringen vil det forekomme kostnader i form av konsulentkostnader. I dette tilfelle er det en ekstern part som sertifiserer og medlemsavgiften kommer i tillegg til alle internkostnader. Ved

Fair Transport er det ingen kostand på selve sertifiseringen annet enn den årlige medlemsavgiften til NLF og interne kostnader.

4.1.3 Miljø og klima kriterier

Sammenlikning hovedforskjeller	Miljøfyrtårn	ISO-14001	Fair Transport
Miljøkriterier/ Miljøaspekter	Ferdig definerte i bransjekriteriene.	Definerer selv. Egen kartlegging av egne miljøaspekter med tilhørende miljøpåvirkning. Ingen definert metode, mest benyttet til analyse av produkter og tjenester.	Bedriften har en miljøpolicy som viser et sammenhengende fokus på miljø og utslipp. Stor andel av nyere kjøretøy Euro6 motor, utskiftningsplan eldre kjøretøy.
Utarbeidelse av årlig Miljørapport	Årlig klima og miljørapport må leveres hvert år. Samt opp i ledelsen vedrørende status på miljøarbeidet. Prestasjon på indre og ytre miljø samt målsetting og handlingsplan er en del av dette. Samt informere internt.	Ikke krav om egen miljørapport, men må gjennomføre årlig gjennomgang med ledelsen vedrørende status for miljøarbeid. Vesentlige miljøaspekt, mål og handlingsplan er en vesentlig del av ledelsens gjennomgang.	Bedriften har en miljørapport med dokumentasjon av spillolje, filtre, dekk, batterier, vask av kjøretøy, miljømål, miljøopplæring mv.
Miljøkriterier	Stiftelsen Miljøfyrtårn forvalter et kriteriesett som alle virksomheter må oppfylle felleskriteriet i tillegg til 84 bransje spesifikke kriterier.	Kravene er ikke bransjespesifikke. Avgrensing og omfang defineres i løpet av prosessen.	Fair Transport forvalter kriteriet om miljøpolicy som innebærer fokus på miljø og utslipp, samt flere kriterier miljø tiltak
Miljøaspekter	Virksomheten oppfyller definert og spesifikke bransjekriterier som utformes og revideres av stiftelsen Miljøfyrtårn.	Virksomheten analyserer selv sine vesentlige miljøaspekter (basert på modell for risikokartlegging), setter seg mål og lager handlingsplaner basert på kartleggingen.	Bedriften oppfyller definerte og spesifikke kriterier som er utformet av Fair Transport
Miljøkriterier	Stiller kriterier på ytre miljø også utover lover og forskrifter. En blanding av prestasjonskriterier, prosesskriterier.	Det stilles ikke krav utover lover eller forskrifter som har med ytre miljø å gjøre. Det skal utarbeides prosedyrer og rutiner for å	Stiller kriterier til miljø, trafiksikkerhet og arbeidsmiljø (ansvarlig arbeidsgiver)

	Predefinere rutiner for å opprettholde et miljøstyringssystem og et sett med ytre miljørutiner innenfor	gjennomføre og opprette miljøstyring i praksis	Dokumentere sammenhengende fokus på miljø og utslipp
--	---	--	--

Tabell 2: Miljø og klimakriterier (Miljøfyrtårn 2017, Norges Lastebileier Forbund 2019 & Eivind Karikoski ved personlig kommunikasjon i e-post mai 2020)

Tabell 2 viser til de ulike kriteriene rundt miljø fra sertifiseringsordningene. Fair Transport og Miljøfyrtårn har ferdig definerte kriterier for bransjen og et kriteriesett med fokus på miljøtiltak, i tillegg til utarbeiding av en årlig miljørapport. ISO-14001 ordningen litt mer vag når det kommer til bransje. Det medfører at bedrifter kartlegger sine egne miljøaspekter for å kunne definere kriterier tilpasset sin bransje/bedrift ut ifra ISO sine overordnede krav. ISO-14001 stiller ikke krav om egne miljørapporter, men må årlig gå gjennom med ledelsen status for miljøarbeidet og utarbeidelse av handlingsplan.

4.1.4 Sertifiseringsordning som styringsverktøy

Sammenlikning hovedforskjeller	Miljøfyrtårn	ISO-14001	Fair Transport
Styringssystem	Eksisterende HMS system samt nettbasert verktøy for ferdig definerte indikatorer (klima- og miljørapporten)	Baseres på virksomhetens egne systemer/verktøy. Har ikke krav om klima- og miljørapport.	Eksisterende HMS-system hos bedriften. Den har bekreftet at alle ansatte har hatt den nødvendige innføringen i systemet.
Tilrettelegging/verktøy	Miljøfyrtårn portal som støtter sertifiseringsprosessen fra start til sertifisering. Miljøkartlegging med maler og veiledere basert på bransjekristokere. Årlig klima og miljørapport. Samt veiledere til virksomheter, konsulenter og sertifisører.	Egen standard, NS-EN ISO 14001 med veiledning i pdf format. Ingen spesielle digitale verktøy for å finne frem vesentlige miljøaspekter.	Fair Transport har en egen portal som støtter sertifiseringsprosessen.
Sertifikat	Per lokasjon	Et for hele organisasjonen	Per bedrift, 1 års gyldighet
Sertifisører	Sertifiseringsmyndighet hviler hos kommunen (evt. Fylkeskommunen) der	Sertifisør jobber for akkreditert selskap	NLF sertifiserer bedriften ved første gangs søknad. Deretter årlig revisjon, som utføres av uhildet tredjepart.

	virksomheten befinner seg.		
Sertifiseringsprosessen	Krav om ekstern eller intern konsulent som er kurset av stiftelsen miljøfyrtårn ved førstegangssertifisering. Tredjepartssertifisering hvert tredje år. Men årlig internrevisjon (HMS/system) og innlevering av klima og miljørapport. Årlig besøk av HS i hovedkontormodellen.	Ikke krav til ekstern konsulent. Årlig revisjon	NLF- må være NLF medlem for å kunne bli sertifisert og oppfylle kriteriene Omfattende søknadsprosess med dokumentasjon og redegjørelse av arbeidet som gjøres. Årlig revisjon.

Tabell 3: Sertifiseringsordning som styringsverktøy (Miljøfyrtårn 2017, Norges Lastebileier Forbund 2019 & Eivind Karikoski ved personlig kommunikasjon i e-post mai 2020)

Når det kommer til styringssystemer, stiller alle ordningene krav til et eksisterende HMS-system i bedriften. For å bli sertifisert, må man gjennom en sertifiseringsprosess. Både Miljøfyrtårn og Fair Transport har mer omfattende søknadsprosess som tar i bruk digitaliserte portaler for sertifisering. Hvem som utsteder sertifikater for virksomheten er forskjellig for ordningene. Første gang en bedrift blir Fair Transport sertifisert er det NLF som er utsteder sertifikatet for ordningen, før det senere blir i likhet med ISO14001 og Miljøfyrtårn foretatt av en tredjepart.

Sammenligning resultat

Vi ser ut fra sammenligningen at sertifiseringen ISO14001 handler mer om overordnede standarder som ikke er bransjetilpasset, men som skal fungere som et hjelpemiddel for bedrifter å utvikle sitt eget system som dekker de kriterier som ISO14001 har satt. Utover lover og regler vil det ikke stilles mer krav rundt miljøkriterier for ytre miljø, men krav til utarbeidelse av miljøstyringssystem og vise til kontinuerlig forbedring i miljøarbeidet. Både Miljøfyrtårn og Fair Transport er nasjonale sertifiseringsordninger som har egne digitaliserte portaler som bidrar enklere sertifiseringsprosess.

4.2 Analyse- Hvem sertifiserer seg?

Denne analysen benytter i sin helhet to kilder for alle informasjon og data, Norges Lastebileierforbund sine hjemmesider, Lastebil.no og Fair Transport sine hjemmesider, Fairtransport.no (Norges Lastebileier Forbund 2020c). For å bli en Fair Transport sertifisert bedrift, er man som tidligere nevnt nødt å være NLF-medlem. Etersom sertifiseringsordningen er relativt ny ønsker vi å se hvem som sertifiserer seg som Fair Transport bedrift. Via en kvantitativ analyse vil vi kunne se hvilken type bedrifter som er sertifisert, ut ifra forutsetningen av at de også er NLF-medlem. Per 14.april 2020 var det totalt registrert 2590 NLF-medlemsbedrifter og 130 av de har gjennomført sertifiseringsprosessen som Fair Transport bedrifter. Vår analyse baserer seg derfor ut fra hvor mange bedrifter som har deltatt i sertifiseringsordningen i forhold til alle NLF-medlemmer, hvor framstillingen viser til hvilken spredning det er i fordelingen av de kategoriserte bedriftene. Vi delte de derfor inn i følgende kategorier:

Veldig liten	1-6 ansatte
Liten	7-15 ansatte
Mellomstor	16-30 ansatte
Stor	31-60 ansatte
Veldig stor	61 eller flere ansatte
Totalt	Hvor mange bedrifter totalt i undersøkelsen
Totalt eksklusiv «ingen data»	Hvor mange bedrifter totalt i undersøkelsen sett bort fra de bedriftene hvor det ikke finnes data.

Tabell 4 Kategorisering bedriftsstørrelser

Formålet med analysen

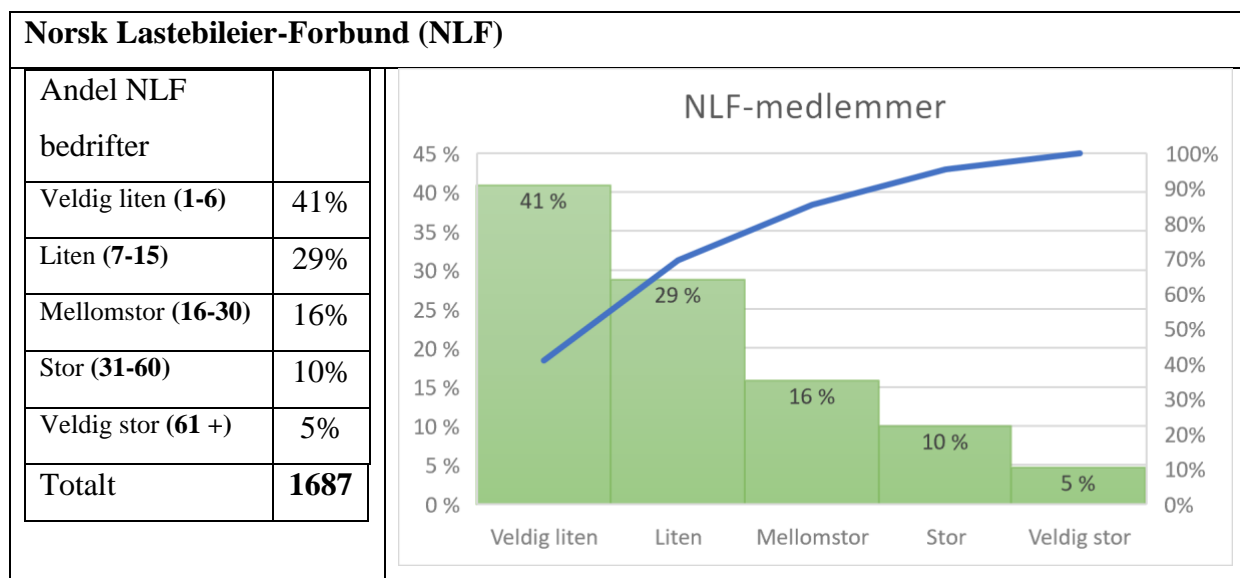
Hensikten med analysen er å få en fremstilling over hvem som tar i bruk sertifiseringsordningen og se om det er noe systematikk/korrelasjon angående størrelse av bedrifter og deres holdninger til ordningen. I denne kvantitative analysen vil vi derfor kunne utrede om det er systematisk små eller store bedrifter som foretar sertifiseringsprosessen.

Avgrensninger i analysen

Tallene er basert på antall ansatte i bedriftene for å gi en indikasjon om bedrifters størrelse. Dette er fordi det var den kategorien som inneholdt mest mulig informasjon om bedrifters størrelse. Vi tror at det gir et representativt bilde på fordelingen og gir nok gyldighet til

sammenligning. Viktig å presisere at alle NLF-medlemsbedrifter ikke nødvendigvis driver som transportører, og derfor er ikke sertifiseringsordningen like relevant med tanke på ordningen, i tillegg til at det kan utgjøre noe feil i populasjonen vi har tatt utgangspunkt i. Metoden som er brukt for å finne størrelsen på bedrifter- antall ansatte, er gjennom proff.no for informasjon om NLF-bedrifter, hvorav noen bedrifter ikke har tilgjengelig data. På Fair Transport sine hjemmesider, Fairtransport.no, har de en liste som oppdateres kontinuerlig som viser alle de sertifiserte bedrifter, og som samtidig oppdaterer informasjonen om de sertifiserte virksomhetene slik at transportkjøpere hele tiden kan finne den nyeste informasjonen og være sikker på at bedriftene som er på listen er seriøse aktører.

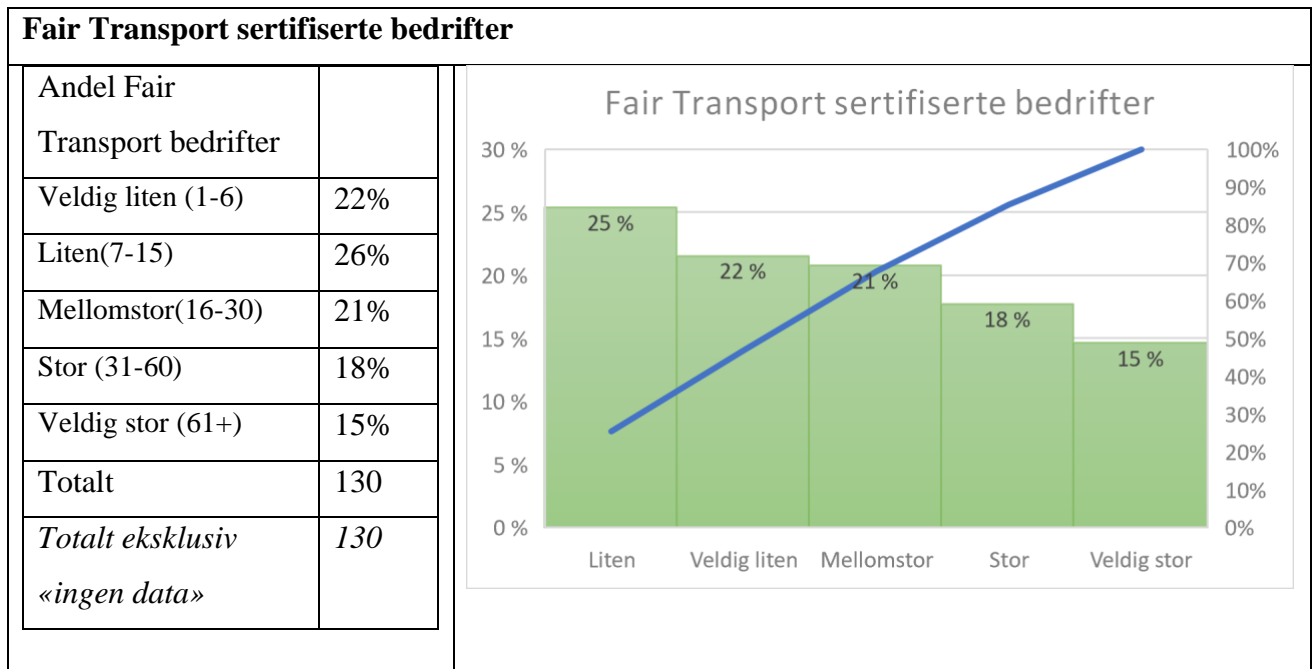
Figur 5 representerer en fordeling av størrelse av alle NLF-medlemsbedrifter. Det utgjør populasjonen for analysen.



Figur 5: Fordeling av NLF-medlemsbedrifter

Diagrammet viser til størrelsen av bedriftene som er medlemmer i Norges Lastebileier-Forbund, ser vi at de fleste (76%) er bedrifter som kategoriseres innen veldig liten, liten og mellomstor. 15% kategoriseres som stor eller veldig stor, og de resterende 9% er ikke-kategoriserte på grunnlag av manglende data.

Figur 6 representerer fordelingen av størrelse på alle Fair Transport sertifiserte bedrifter.

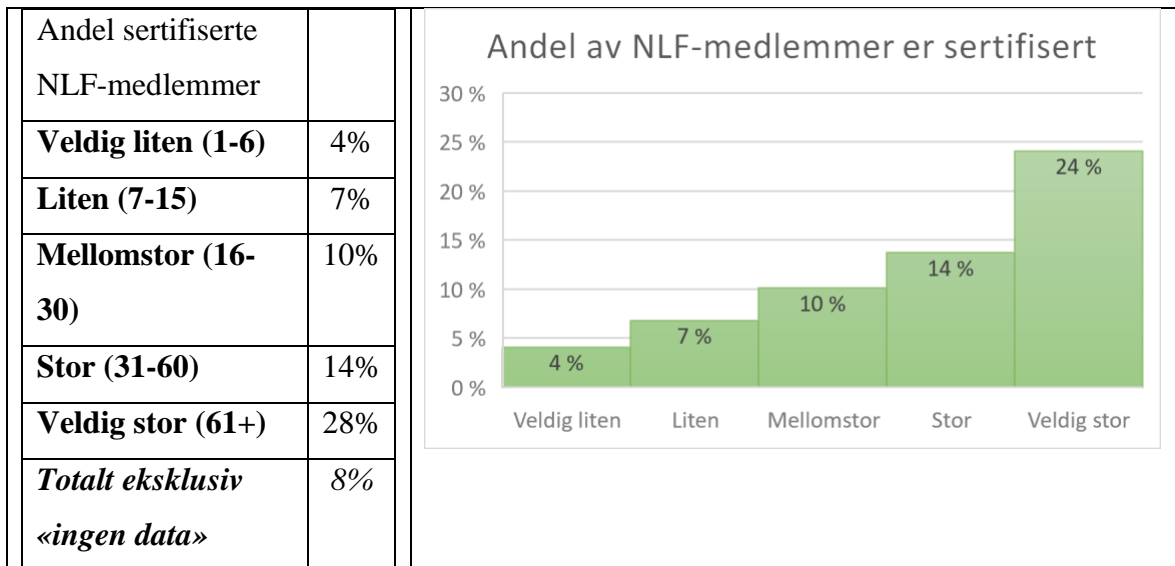


Figur 6: Fordeling av Fair Transport sertifiserte bedrifter

Ved bruk av Pareto-diagram, se Figur 5 og Figur 6, er fordelingen vist fra høyest til lavest ut ifra, i dette tilfellet, den prosentvise andelen av bedriftene. Her er det derfor viktig å påpeke at den største andelen av Fair Transport bedrifter er kategorisert som 25 % «Liten». Fordelingen av størrelsen på Fair Transport bedrifter er mer utjevnet, som kan indikere på at sertifiseringen appellerer til alle NLF-medlemmer.

Ved å gjøre en sammenligning kan man se hvor stor andel av NLF-medlemmer som er sertifisert og dermed se om det er noe systematikk eller korrelasjon mellom størrelse på bedriften og ordningen. Figur 7 er ment for å gi en illustrasjon rundt fordelingen:

Andel av NLF-medlemmer som er Fair Transport sertifisert



Figur 7: Andel sertifiserte NLF bedrifter

Den store forskjellen er blant annet, selv om det ikke er mange store og veldig store bedrifter som er NLF-medlem, er det fortsatt en stor andel av dem prosentvis som har valgt å sertifisere seg. I diagrammet kan man trekke ut at kategoriene «Stor» og «Veldig stor» står nå for den største andelen av sertifiserte bedrifter, dette til tross at de er den laveste andelen av NLF-medlemmer.

5.0 Resultat

I dette kapitlet presenteres våre funn i observasjonsanalysen som foretatt og resultater fra spørreundersøkelsen. Herunder ønsker vi å presentere viktige faktorer rundt sertifiseringsordningen Fair Transport.

Kvantitativ analyse

En kvantitativ analyse ble foretatt og presentert i kapittel 4, videre vil vi presentere våre funn ut fra diagrammene presentert i kapittel 4.

5.1 Resultat fra kvantitativ analyse

Resultatet av diagrammet «Norsk Lastebileier- Forbund (NLF)» er at vi kan se at bedrifter kategorisert som «Veldig liten» utgjør 41% av alle Norges Lastebileier-Forbunds medlemmer, «Liten» utgjør 29%, «mellomstor» utgjør 16%, «Stor» utgjør 10%, og «Veldig stor» utgjør minst andel med 5% av NLF-medlemmene. Siden det ikke var alle bedriftene som hadde data til å kunne bli med i analysen, er dette ut ifra den totale sum av 1687 antall bedrifter.

Når vi ser på diagrammet «Fair Transport sertifiserte bedrifter» kan vi se at ut ifra de som har valgt å sertifisere seg er det 22% som kategoriseres som «Veldig liten», «Liten» utgjør 26%, «Mellomstor» utgjør 21%, «Stor» utgjør 18%, og «Veldig stor» utgjør 15%. Sertifiserte Fair Transport har en total på 130. Her hadde vi alle data på de sertifiserte bedriftene.

Til slutt har vi laget et diagram med «Andel av NLF-medlemmer som er Fair Transport sertifisert». Her kan vi se at resultatene viker fra antallet medlemmer totalt, for det er større andel av de store og veldig store medlemmene i Norges Lastebileier-Forbund som også er sertifisert.

Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen ble gjennomført per E-post på grunn av omstendighetene. Formålet var å få en dyper forståelse av hva transportbedrifter anser å være viktige faktorer for å bli

med på en sertifiseringsordning som Fair Transport. Spørreundersøkelsen ble utsendt til to hovedgrupper: Sertifisert bedrifter og ikke sertifiserte bedrifter.

5.2 Funn i spørreundersøkelsen

Vi ønsket å finne hovedargumentet til bedrifter som er Fair Transport sertifisert og ikke-sertifiserte bedrifter. Her svarte en av to respondenter svarer at grunnen for at de ikke er sertifisert er fordi de ikke har fått det med seg før for kort tid tilbake. Den andre respondenten kan fortelle at grunnen til at de ikke er sertifisert er fordi de ikke har sett nødvendigheten med det. For allerede sertifiserte bedrifter svarer fire av seks respondenter at de valgte tidlig å bli medlem innen fair transport. For transportnæringen nevner alle respondenter, både ikke-sertifiserte respondentene og sertifiserte respondenter, at kvalitet og seriøse aktører er viktig for næringen. Undersøkelsen viser også at en av to ikke-sertifiserte bedrifter, nevner at en sertifiseringsordning kan være med å gjøre det lettere for de seriøse aktørene i bransjen. Den andre ikke-sertifiserte bedriften mener at omsetningen kanskje kan økes dersom kjøper foretrekker en «usunn» transportbransje. Fire av seks sertifiserte respondenter stiller seg positiv til at det trengs en sertifiseringsordning i bransjen. To av seks sertifiserte respondenter sier at kunder setter sertifiseringsordningen som er krav eller etterspør en slik sertifisering. En av seks respondenter mener det er ordningen er bra for næringen, i tillegg opplevd kundekrav om sertifisering eller at det blir etterspurt. Når det kommer til om miljø som faktor, er det kun en av to ikke-sertifiserte respondenter som nevner det i svaret. Tre av seks sertifiserte respondenter trekker frem miljø som en stor betydning i deres virksomhet.

Pris er en viktig faktor for transportkjøpere. Pris er en gjennomgående faktor for alle respondenter, både sertifiserte og ikke-sertifisert respondenter beskriver at den viktigste faktoren som transportkjøperen velger er pris.

Etter utbruddet av COVID-19, endret vi spørreskjema for å inkludere et dagsaktuelt tema og dets påvirkning for bedriften. To respondenter av de sertifiserte bedriftene svarer til at COVID-19 ikke har hatt noen innvirkning på bedriften. To andre respondenter svarer til at det har påvirket bedriften litt. En av respondentene forteller at covid-19 har påvirket bedriften i stor grad.

Avgrensning i forløp til diskusjon

Spørreskjema ble gjennomført med åpne spørsmål, av den grunn har vi kategorisert og samlet viktige faktorer fra respondentene. Etter slik situasjonen var ønsket vi å finne ut om COVID-19 har påvirket dem som bedrift. Derfor inkluderte vi et spørsmål rundt situasjonen i spørreskjemaet. Baktanken var å se om det utgjorde noen forskjell på å være en Fair Transport bedrift eller ikke. Ut ifra svarene til respondentene var det ingen som påpekte at det utgjorde noen forskjell, derfor har vi valgt å ikke drøfte dette videre i oppgaven.

6.0 Diskusjon

I diskusjonskapitlet vil vi drøfte funn fra resultatene og analysen opp mot litteraturen som er presentert i kapittel 2 for å kunne besvare forskningsspørsmålene og vår problemstilling. Diskusjonen vil bidra til å bygge oppunder funn og påstander, for deretter å gi et grunnlag til en konklusjon av oppgaven. Vi ønsket gjennom oppgaven å se hva en sertifisering kan bety for næringen og bedriftene som omfattes av denne sertifiseringen. Gjennom litteratur i tillegg til våre analyser og undersøkelser er det flere ting som kan trekkes ut. Det kan også bidra til å besvare hvilken nytte sertifiseringsordningen har for veitransportbransjen som næring.

Er det grunn til å tro at sertifiseringer utgjør en forskjell internt eller eksternt?

Norge ønsker å være en foregangsorganisasjon innen klimavennlig politikk. Det som gjenspeiles i utredete handlingsplaner er hvor deres satsningsområde tilfalles. Klimapolitikken har sin bakgrunn. FNs bærekraftsmål og internasjonale intensjonsavtaler, eksempelvis Parisavtalen, som viser at det har rettet et stort fokus mot mulige tiltak for å redusere belastningen for miljøet. Veitransporten står som nevnt for store deler av utslippene Norge har. Dette gjør at bransjen må reformeres for å ta sitt ansvar og for å nå de målene myndighetene har satt. Ettersom transportbransjen er uerstattelig i form av verdiskapning for flere næringer og er betraktet som verstinger for klimagassutslipp, viser det et paradoks som må forbedres. Gjennom nasjonal transportplan viser det at norske myndigheter satser stort på mer klimavennlige og effektive måter å transportere på. Blant annet ved å ha en målsetting om å få flyttet gods fra vei til sjø og bane. Problematikken for veitransport er at det er den mest brukte måten for transport og har en eksisterende infrastruktur som er en mer fleksibel metode for transport, i tillegg til at den betjener alle marked og kunder. Det gjør at veitransport er prioritert foran transport via sjø eller bane, til tross for at mest klimagassutslipp. Det ligger mange muligheter for mer bruk av sjøtransport og bane for lengre godstransport i Norge, for eksempel havbruksnæringen som har beliggenhet ved sjøen har kunnet benyttet mer sjøtransport, men likevel er veitransport dominerende. Det er grunnet fleksibilitet i infrastrukturen og rask responstid, med viktigheten av veitransport i bakhodet ble fokuset derfor satt på transportnæringen med førende politisk mål om nullutslipp. Det er derfor kommet mange nye restriksjoner og krav fra myndighetene ikke bare ovenfor transportører, men også ovenfor til transportkjøpere.

En av de største utfordringene rundt Norges storsatsning for nullutslippsvisjonen er de omstillingskostnadene som staten mildt sagt tvinger på transportnæring, men som næringen virker positiv til å bidra for å kompensere deres klimautslipp. Samtidig kan slike nasjonale mål som denne påtvungne omstillingen skape insentiver til sertifiseringer som Fair Transport som kan gi gulerøtter i form av et bedre renommé som, vi kan hente fra svarene vi fikk i spørreundersøkelsen «*det vil løfte bransjens rykte og renommé*» og «*godt renommé/omdømme*», er noe som kan anses som positivt for bedrifter. Svar fra undersøkelsen vi gjennomførte, viser til at noen av respondentene sier at mange transportkjøpere stiller krav til mer miljøvennlig transport, men at pris fortsatt er en viktig, om ikke den viktigste faktor.

Vurderingsgrunnlaget rundt sertifiseringsordninger for bedrifter og virksomheter baseres på hva en ønsker å oppnå. Her er det ofte snakk om det økonomiske aspektet rundt fortjenesten på en handling som en underliggende faktor. Fordi dette er en relativ enkel måling, og bedrifter vil gjerne at sine investeringer gir avkastning. Som nevnt er bærekraft i form av miljøhensyn veldig aktuelt for alle i samfunnet, dermed kan dette bidra til dokumentasjon eller et sertifikat som tilsier at virksomheten har miljøfokus, fungere som et konkurransemiddel. Når miljøpolitikken i Norge og verden handler om å fremme bærekraftige aktiviteter, kan dokumentert miljøarbeid skape et konkurransefortrinn for næringer og deres verdikjede. Om store deler av næringslivet innfører en eller flere miljøpolicyer i deres bedrift, vil det kunne skape videre krav til leverandører og eventuelt kunder om å innføre samme kriterier. Dette slik at deres miljøimage ikke kan ta skade fordi en annen part i verdikjeden gjør noe som går imot dette imaget, og dermed vil det fremstå som at bedriften selv ikke tar det på alvor. Det kan skape en dominoeffekt i verdikjeden som kan bidra til det grønne skiftet. Av den grunn kan det tenkes at en miljøsertifisert bedrift som oppfyller miljøkriterier og har dokumentasjon for deres arbeid, lettere kan få oppdrag.

En videre påstand er at miljøsertifisering appellerer mer til en transportkjøper enn en ordning som kun omhandler ansvar. Grunnen til det er fordi, for transportkjøper får de et image som tilsier at de tar sitt miljøansvar på alvor og dette synes ovenfor deres kunder. En kan videre si at transportkjøperen i et bredere perspektiv at de ser sitt ansvar for å videre fremme bærekraftig utvikling i bransjen.

Som vi har nevnt tidligere i oppgaven blir begrepet bærekraft blitt brukt i alle sammenhenger, både internasjonalt, nasjonalt og generelt i samfunnet. Det kan knyttes inn i sammenhenger og reflekteres tilbake til økende fokus for bærekraft i verden.

Eksempelvis blir de tre hoveddimensjonen for bærekraft; miljø, økonomi og sosiale forhold, brukt mer i bedrifter og virksomheters visjoner og mål. Fair Transport bruker blant annet i deres målsetning med kvalitetsprogrammet «velge bærekraftige, trafikksikre og sosialt ansvarlige alternativer når du skal kjøpe transport» (Norsk Lastebileierforbund, 2019).

Flere av respondentene sier at det å bli oppfattet som en trygg og seriøs aktør, har høy trafikksikkerhet, leverer god kvalitet og tar sitt sosiale ansvar på alvor. Det er en forskjell fra det som en eksternt kan oppfatte bedrifter i denne bransjen. På grunn av at aktører som ikke har oppført seg i forhold til lovverket, for eksempel Vlantana- saken som gikk nå i år, kan gi bransjen et dårlig image. Her kan grunnene til det være i form av sosial dumping eller kabotasje-oppdrag, hvor sjåførene blir utnyttet og ikke har allmenngjort minstelønn. Det vil skape forskjeller i konkurransevilkårene som flere respondenter nevner i sine svar. Med en slik sertifisering kan dette endres og ut ifra spørreundersøkelsen kan vi se at det er håp om at Fair Transport kan bidra til å redusere slike tilfeller, og dermed sørge for at utviklingen i bransjen kan foregå på en bærekraftig måte. Fokus på bærekraft fremstår som et konkurransefortrinn i alle bransjer og næringer, ikke kun for transportnæringen, det viser engasjementet rundt tematikken.

Behovet for en ny sertifiseringsordning

For å kunne svare på problemstillingen ønsket vi å finne ut av hvilken nytte eller hvilket behov transportbransjen har for Fair Transport sertifisering. Ut fra sammenligningstabellen mellom Miljøfyrtårn, ISO14001 og Fair Transport, kan man se at det forekom ulikheter mellom kriteriene for ordningene. ISO-ordningene er mer overordnede standarder som kan tilpasses alle bransjer og virksomheter i forhold til Miljøfyrtårn og Fair Transport. Selv om Miljøfyrtårn er i utgangspunktet en bransjeuavhengig sertifisering. Miljøfyrtårn og Fair Transport hadde mange like kriterier for miljø. Fair Transport er mer tilrettelagt for en spesifikk bransje og deres virksomheter. Selv om det er likheter er det overordnede fokuset for Miljøfyrtårn og Fair Transport er forskjellig for begge ordningene. Fair Transport har kriterier innen miljø, transport og ansvar, hvor hovedfokuset ligger på trafikksikkerhet og

det å være ansvarlige arbeidsgivere. Miljøfyrtårn har også kriterier for interne effekter, men det virker som om det overordnede målet handler om å sikre bærekraft gjennom miljøvennlige aktiviteter. Dette gjør at en kan si at sertifiseringsordningene kan utfylle hverandre på en god måte for transportbransjen, med en sertifisering for hvert fokus område.

For å kunne få en forståelse av hva transportørers tanker og meninger rundt Fair Transport er, forespurte vi respondenter om nødvendigheten for den spesifikke bransjesertifiseringen og bakgrunnen for prosjektet. Noen svarte at det er en ordning transportbransjen trenger for å kunne styrke utviklingen ved dokumentasjon på arbeidet og for å styrke næringens rykte. Flere mener det er en bra sertifisering som kan bidra til å utjevne transportnæringens konkurransevilkår ved strengere krav til aktører. Selv om respondentene var positive til sertifiseringen var det noen som hadde tanker om selve prosessen bak og at det er samme instans som utsteder sertifikatet, legger kriterier og er respondentenes felles organisasjon. Disse sa at de helst hadde sett at det var en nøytral tredjepart som tar for seg bedømmelsen hver gang og ikke bare ved fornyelse av sertifikatet, som det nå er i dag (Eivind Karikoski, personlig kommunikasjon i e-post, Mai 2020), for å sikre en rettferdig bedømmelse. Det fremkommer også meninger i undersøkelsen angående om det skulle vise seg at en eller flere bedrifter som er sertifisert ikke tilfredsstillt kravene på tidspunktet for revisjon må sertifiseringen inndras. Hvis dette er tilfelle burde man dermed måtte gå gjennom hele prosessen på nytt. Dette er eksempler på hva som kan føre til at det stilles spørsmålsteget ved validiteten rundt ordningen, og at dette kan bidra til at ikke flere velger å sertifisere seg. Samtidig var det en respondent som svarte at det er viktig at integriteten opprettholdes ved at *«ordningen ikke blir vannet ut, slik at terskelen for å bli med i programmet ikke blir for lav»*.

Sett bort fra mangel på ekstern revisor for førstegangssøkere og de bekymringene som vi har bragt frem, vil Fair Transport fremstå som et nyttig verktøy for transportbedrifter. I tillegg er dette en ordning som de ønsker velkommen da majoriteten av respondentene uttrykte en positivitet ovenfor ordningen. En av årsakene til dette er som en av respondentene nevner *«ønsket å bli en Fair Transport bedrift for å bli sett på som en seriøs aktør»*. Noe annet som dukker opp i undersøkelsen er at denne sertifiseringen stiller krav til at det er ordnede forhold. Det vil føre til at dette blir en måte å kunne dokumentere deres arbeid med miljøutslipp, og at de overholder de lover og regler som arbeidsgivere.

Spørsmålsteget ved Fair Transport

Som nevnt er det noen respondenter som stiller spørsmålsteget ved enkelte aspekter til Fair Transport, eksempelvis revisjon av eksternt part. Videre ut fra observasjonsanalysen viser det seg at størst andel av de som er sertifiserte bedrifter er kategorisert som store bedrifter i henhold til vårt skjema, dette til tross at mindre bedrifter utgjør om lag 60% av alle NLF-medlemmer. Det kan være forskjellige grunner til at fordelingen er slik. Eivind Karikoski-prosjektleder for Fair Transport forklarte at det kunne ha en sammenheng med antall ansatte i bedriften og tidsaspektet til å gjennomføre sertifiseringsprosessen kan ha stor betydning. Større bedrifter vil som regel ha mer tilgjengelig personell i administrasjonen, enn mindre bedrifter som i transportbransjen ofte er enkeltmannsforetak hvor administrasjonen også er ute på veien eller generelt har få ansatte til administrative oppgaver. Av den grunn vil det ofte for mindre bedrifter kunne ta lengre tid å bli sertifisert, men det betyr ikke dermed at interessen ikke er der, fordi de mindre bedriftene vil gjerne også bli sett på og oppfattes som seriøse aktører. I tillegg til at de også vil å få de mulige konkurransefordelene som følger med. Observasjonsanalysen viser ikke nødvendigvis at NLF har vært flinkere til å markedsføre sertifiseringsordningen til de større bedriftene enn de mindre, men som nevnt så kan dette gå mye på de mindre virksomhetenes interne kapasitet. Markedsføringen har etter vår oppfatning gått frem som generell og det er også målet med sertifiseringen, den skal treffe alle medlemmene til NLF. En konsekvens av markedsføringen av denne sertifiseringen, kan faktisk være at NLF selv får flere medlemmer fordi det er et krav om å være medlem for å kunne sertifiseres, derfor kan det også det sies at markedsføring for Fair Transport også er markedsføring for NLF. Ved markedsføring av Fair Transport vil dette sertifikatet kunne utvikle seg til et varemerke som i sinnet til transportkjøpere vil forbindes med kvalitet, trafiksikkerhet og sosialt ansvar. Dette vil også føre med seg en fare dersom en av bekymringene til respondentene oppfylles, med at ordningen blir utvannet. Fairtrade er et slikt varemerke som det er stilt spørsmålsteget ved gjennom en artikkel av Peter Griffiths (2011), ved at han påstår at det ofte forekommer at de pengene en betaler ekstra for Fairtrade ikke havner der de sies å skulle havne.

Fairtrade er et sertifikat som skal gjennom standarder bidra til at de som er med å skape produktene du handler i butikken. Her er hensikten å kunne få en kompensasjon som er stor nok til at de skal kunne leve et bedre liv enn om de fremdeles hadde blitt utnyttet av

store selskaper og måtte ha levd i fattigdom. Dette for at de skal kunne unngå å fortsatt måtte jobbe for ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter. I tillegg til dette skal Fairtrade bidra til å beskytte miljøet rundt og bidra til utvikling av et bærekraftig jordbruk i Asia, Afrika og Latin-Amerika. På grunn av sin globale fremtreden kan det sies at Fairtrade er den mest kjente sertifiseringsordningen innen rettferdig handel (Fairtrade.no 2020).

Spørsmålstegnene som Griffiths stiller er kritiske mot Fairtrade-bevegelsen som mener de handler etisk. Han nevner blant annet at det ikke alltid hender at alle pengene som forbrukerne betaler ekstra for Fairtrademerket når frem til bøndene, og at det av og til ikke er noe som når frem i det hele tatt. Noe av det han argumenterer med er at Fairtrade-industrien ikke har publisert noen form for fakta om hva som skjer med pengene, som han også hevder at er grunnen til at Fairtradesystemet kan eksistere. Dersom det faktisk avdekkes at det har forekommet urettferdig handel ved bruk av Fairtrademerket kan det gå hardt utover omdømmet og troverdigheten til organisasjonen.

Det kan trekkes likhetstegn mot de spørsmålstegn som stilles fra respondentene mot Fair Transport. Det trenger ikke å skje, men risikoen ligger der for at troverdighet og omdømmet kan skades for eksempel dersom at tilgangen blir for enkel og at reaksjonene på at kravene ikke er strenge nok.

Kan en oppnå konkurransefortrinn ved implementering av sertifiseringsordninger?

Det finnes studier som referer til sertifiseringer, eksempelvis NINA rapport 144 *sertifisering av reiseliv – miljøtiltak eller markedsføring?* Likevel er det få, eller ingen som kan si om sertifiseringene faktisk har en korrelasjon med minkende utslipp og andre miljøeffekter. Siden det da ikke er noen tydelig sammenheng mellom en slik ordning og effektene, kan dette tyde på at verktøyet som setter retningslinjene ikke har en virkelig effekt. Dersom en ser ordningene i et større bilde og ikke isolert kan det tenkes at ordninger som dette kan bidra som et miljøstyringsverktøy og være en positiv bidragsyter til de totale effektene.

Dette kan føre til at denne sertifiseringen, med rette markedsføringen, kan bli sett på som et kvalitetsstempel for de sertifiserte. Videre kan det igjen kunne føre til at de sertifiserte kan forsterke og gjøre sin kundemasse større med at de har dette stemplet. Dermed kan de

øke sin inntjening, og i tillegg kan en sertifisering som viser kvaliteten på den sertifiserte, gjøre at bedriften blir attraktiv for folk med den kompetansen de har behov for og kanskje til og med bedre kompetanse enn behovet tilsier. På denne måten kan de oppnå en kompetanseforhøyelse. Dette kan kalles mulige indre effekt, ytre effekter derimot kan komme i form av at det blir større klarhet i hvem som er seriøse aktører og hvem som er useriøse aktører. Dette er likt med den indre effekten, men med et annet synspunkt. Med en større klarhet over de useriøse aktørene vil aktører i en annen del av verdikjeden, som for eksempel Schenker, kunne velge en aktør som er sertifisert. Dette kan dermed skape et insentiv for en ikke- sertifisert bedrift til å arbeide med å oppfylle de krav som skal til for å bli sertifisert. En slik ringvirkning vil kunne skape en tryggere hverdag på veiene siden de sertifiserte må opprettholde en viss standard for trafiksikkerhet.

Politikk er en nokså klar ytre effekt som både kan påvirke og bli påvirket av transportselskapene. Politisk legges det mye føringer som skal gjøre at en når de målsettinger som settes på det nasjonale nivået, spesielt miljøeffekter, men føringene kan også gjenspeile samfunnets fokus. Transportselskapenes påvirkningsmulighet ligger i å være mange slik at det politiske organ må ta hensyn til deres synspunkter, dette kan skapes av en slik sertifisering, fordi med mange nok som er sertifisert og derfor oppfyller kravene på en slik måte at myndigheten kan se seriøsiteten i bransjen. Dette kan føre til et tettere samarbeid mellom næring og stat som kan sikre bransjen fremover i tid. En sikring av bransjen med godt samarbeid kan gi et konkurransefortrinn til de seriøse aktørene i form av gulerøtter, eksempelvis lavere avgifter som kan føre til lavere kostnader, som igjen kan utarbeides dersom bransjen viser den seriøsiteten som trengs.

Trukket frem av en respondent finner vi at de synes at om en har et godt helse, miljø og sikkerhets-system, følger lover og regler er dette nok til å komme godt ut av hverdagen i en miljømessig situasjon. Samtidig påpeker de at det kan bli vanskelig å dokumentere dette i en konkurransesituasjon, med bakgrunn i at det etter hvert vil bli etterspurt dokumentasjon for slike kriterier fra transportkjøpere. Det at denne respondenten nevner dette er interessant fordi, på et tidspunkt i fremtiden vil det mest sannsynlig ikke være mulig å konkurrere på pris. En vil da måtte gi et anbud med tap, derfor vil andre kriterier vektlegges mer, noe som gjør at dokumentasjon av eventuelle kriterier er nødvendig. Dette vil da gjøre at et sertifiseringssystem som Fair Transport vil få en viktig rolle for å forenkle

denne dokumentasjonsprosessen. Det vil da gi de som er sertifisert som Fair Transport et konkurransefortrinn mot de som ikke er sertifisert.

Fair transport mot FNs bærekraftsmål

Som nevnt er det for en tid siden utarbeidet 17 bærekraftsmål som skal bidra til at menneskene på jorden skal kunne leve godt nå og i fremtiden. Disse målene er velkjente og har fått økt fokus i næringslivet, i form av at de drar inn målsettinger og visjoner inn i virksomhetene når de utarbeider strategier. Dette gjelder også for Fair Transport, da det kan påstås at de har benyttet bærekraftmålene til å utforme de krav og kriterier som må oppfylles for å kunne få sertifikatet. Spesielt har vi lagt merke til bærekraftsmål åtte, ni og tretten som skilte seg ut som mål som er benyttet.

Bærekraftsmål åtte er “Anstendig arbeid og økonomisk vekst”, dette sier at folk skal ha en arbeidsplass om ikke kan virke som slavedrift og at det skal arbeides for at verdens økonomi skal vokse. Den delen vi anser på som interessant her er anstendig arbeid, da dette også inneholder sosial dumping som er et godt belyst tema innen transportbransjen på grunn av useriøse aktører som driver sine ansatte omtrent som slaver for å tjene penger. Økonomisk vekst er også et tema som en respondent drar frem, at en kan med Fair Transport bidra til å sikre norske arbeidsplasser gjennom at transportselskapene benytter norske leverandører for alt de trenger av utstyr, service, etc.

Det niende bærekraftmålet “innovasjon og infrastruktur”, føler vi også er tatt med fordi det legges vekt på trafiksikkerhet, opplæring i optimal kjøring, opplæring om bilbrann i tunnel og opplæring i lastsikring. Derfor viser disse mot dette bærekraftmålet. Grunnen til at alle disse påvirker infrastrukturen til denne bransjen på daglig basis, benyttes det for å levere sine tjenester. Dersom en for eksempel får for dårlig opplæring i lastsikring kan konsekvensen være at lasten faller av og dette hindrer trafikken i å flyte og kan dermed skade veidekket om det er større objekter som fraktes. Derfor kan dette knyttes til infrastruktur, selv om en vil tro at det i hovedsak går på å sikre en god infrastruktur nasjonalt for sine innbyggere og næringsliv.

Det siste bærekraftmålet som vi har valgt å trekke frem er nummer tretten “stoppe klimaendringene”, som en av de mest forurensende sektorene vi har i Norge har denne bransjen et ansvar for å kutte sine utslipp og bidra til utviklingen av nye mer

fremtidsrettede transportmetoder, slik som eksempelvis ASKO Midt-Norge gjør med at de tar i bruk en lastebil som benytter hydrogen som drivstoff. Dette ansvaret har Fair Transport tatt inn gjennom kriterier som optimal kjøring, miljøpolicy, utskiftningsplan for kjøretøy og miljørapport hvor det kreves at de sertifiserte må tenke miljø gjennom hele bedriften sin. En utskiftningsplan er et grep som gjør at bilparken til en bedrift skiftes ut regelmessig slik at det en nesten hele tiden har de mest miljøvennlige motorene, euro 6 eller alternative drivstoff, og har med en nyere bilpark også en mer driftssikre biler som gjør at risikoen for forurensning gjennom defekte deler har mindre sannsynlighet for å oppstå. Optimal kjøring er en obligatorisk del av yrkessjåførkompetansekurs (YSK), som er et lovpålagt kurs som alle sjåførere som skal tjene penger på å kjøre et tyngre kjøretøy dermed må ha. Dette kurset har til formål å øke kompetansen til sjåførene ved å tilføre ny kunnskap jevnlig i forhold til endringer i regel- og lovverk, samfunnet for øvrig og den teknologiske utviklingen (Statens Vegvesen 2020). Dette gjøres ved at de som ikke har YSK fra før må ta et grunnkurs før de da må ta oppfriskningskurs hvert femte år frem til at de enten ikke trenger det lengre eller velger å slutte som yrkessjåfør. Med dette kurset som et krav sikrer en ikke bare at sjåførene får en kompetanseøkning, men også at de er oppdaterte og derfor kan kjøre bedre, som tilsier at utslippene for en tur vil gå ned i takt med et redusert forbruk av drivstoff som kommer med optimal kjøring.

7.0 Konklusjon

I oppgaven har vi sett på hvilke utfordringer som transportbransjen står ovenfor og hvilke muligheter det vil være for at sertifisering kan bidra til en mer bærekraftig næring.

Problemstillingen som ble presentert: *Hvilken nytte kan sertifiseringsordninger ha for transportbedrifter og samfunnet i form av miljø, trafikk og sosialt ansvar?*

Ut fra sammenligningen av Fair Transport opp mot andre sertifiseringsordninger, tilsa resultatet at Fair Transport var en mer bransjespesifikk ordning enn forholdsvis Miljøfyrtårn og ISO14001. Videre foretok vi en analyse av omfanget rundt Fair Transport opp mot NLF-medlemmer, som viste at store bedrifter var de største andel per i dag.

Videre viser resultatene fra undersøkelsen at respondentene mener at Fair Transport sertifiseringens kriterier og krav bidrar til økt seriøsitet og samfunnsansvar i næringen, i tråd med bærekraftmålene. Ettersom pris er den største fremtredende faktoren ved valg av transportør, vil sertifisering bidra til økt seriøsitet og dokumentert sitt arbeid for å vise til myndigheter. Rundt temaet trafikksikkerhet kan det med bakgrunn i et sertifiseringsmerke gi assosiasjoner med kvalitet for en sertifisert bedrift. Det bidrar til rekruttering og økt kompetansenivå, som igjen er viktig med hensyn til nullvisjonen. Miljø er en veldig viktig faktor for alle bransjer og det gjenspeiles fra Norges miljøpolitikk. Det gjør at de fleste kundebedrifter stiller krav til miljødokumentasjon. Siden miljø er så viktig og dags aktuelt tema, vil en bedrift uten fokus på miljø, tape markedsandel. Et kjent sertifiseringsmerket kan bidra til transportkjøper velger transportør ut fra rykte til merket.

På grunnlag av denne oppsummeringen av våre funn vil vi konkludere med at Fair Transport er nyttig for samfunnet i den sammenheng at den kan bidra til bedret trafikksikkerhet og mer fokus på å få stanset sosial dumping og kabotasje. Ordningen er også nyttig for miljøet. Det fordi den fungerer som en miljøprofil. Samtidig belyser denne sertifiseringen flere aspekter ved bærekraft enn bare miljø.

7.1 Videre forskning

Temaet rundt hvilke effekter sertifiseringer faktisk har, kontra hva som blir sagt, er en mangelfull studie når det kommer til direkte eksterne effekter av ordningen innen miljø. Siden dette er et forskningsfelt som ikke er sett på i noen særlig grad og er relativt nytt, vil vi anbefale at det sees videre på dette med sertifiseringens påvirkning på forskjellige aspekter som berører den næringen sertifiseringen gjelder for.

Referanser

- Andersen, Gisle. 2019. *Valg av forskningsmetode*. NDLA.no. Lest.13.05.20
<https://ndla.no/nb/subjects/subject:19/topic:1:195989/topic:1:195829/resource:1:56937>
- Alsos, Kristin. 2019. *Sosial dumping*. Store Norske Leksikon. Oppdatert 19.12.2019.
https://snl.no/sosial_dumping
- Anlegg & Transport. 2020. *Tøffere for useriøse aktører på veien*. AT.no. 29.05.2020.
<https://www.at.no/artikler/toffere-for-useriose-aktorer-pa-veien/493103>
- Bjørnland, Dag. Göran Persson & Helge Virum. 2001. *Logistikk – et lederansvar*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag A
- Brundtland, Gro Harlem. Mansour Khalid. Susanna Agnelli. Saleh A. Al-Athel. Bernard T. G. Chidzero. Lamine Mohamed Fadika. Volker Hauff et al. 1987. *Vår felles fremtid*. Oversatt av Oddvar Dahl, Fritz Hansen, Bjørg Helle, Bente Herstad, Ottar Odland og Knut Røe. Oslo: Tiden Norsk Forlag. https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2007080601018?page=0
- Chaudhary, Manju. 2019. *Grønt skifte og andre endringer*. Statistisk sentralbyrå. 01.08.2019. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/gront-skifte-og-andre-endoringer>
- Den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen. 2020a. *Certification*. ISO.org. Dato: Ingen. <https://www.iso.org/certification.html>
- Den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen. 2020b. *Benefits of standards*. ISO.org. Dato: Ingen. <https://www.iso.org/benefits-of-standards.html>
- Elkington, John. 2004. *Enter the triple bottom line*. Uni-bge.hu. <https://uni-bge.hu/szervezetiegysegek/KANCELLARIA/PALYAZATIIRODA/dokumentumok/ISSUE/TBL-elkington-chapter.pdf>
- Europakommisjonen. 2019. *Samfunnsansvar og forsvarlig forretningsadferd*. Europa.eu. https://ec.europa.eu/growth/industry/sustainability/corporate-social-responsibility_en
- Fairtrade. 2020. *Fairtrade-standardene – Rammeverk for bærekraftig jordbruk og handel*. Dato: Ingen oppgitt. <https://www.fairtrade.no/om-fairtrade/fairtrade-standardene.html>
- Figenhamm, Erik. Inga M. Ydersbond, Astrid H. Amundsen, Daniel R. Pinchasik, Rebecca J. Thorne, Lasse Fridstrøm og Marika Kolbenstvedt. 2019. *360 graders analyse av potensialet for nullutslippskjøretøy*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. https://www.toi.no/getfile.php/1352311/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2019/1744-2019/1744-2019_Sammendrag.pdf

FN-sambandet. 2017a. *FNs bærekraftsmål*. Oppdatert 26.05.2020. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

FN-sambandet. 2017b. *Parisavtalen*. Oppdatert 20.02.2020. <https://www.fn.no/om-fn/avtaler/Miljoe-og-klima/Parisavtalen>

Griffiths, Peter. 2011. *Ethical objections to Fairtrade*. Journal of Business ethics. UK: SpringerNature <https://link.springer.com/article/10.1007/s10551-011-0972-0#citeas>

Grønmo, Sigmund. 2020. *Kvantitativ metode*. Store Norske Leksikon. Lest. 21.05.20 https://snl.no/kvantitativ_metode

Hedegaard, Connie & Idar Kreutzer. 2016. *Grønn konkurransekraft*. Grønkonkurransekraft.no. Lest. 16.05.20 <https://www.gronkonkurransekraft.no/files/2016/10/Strategi-for-gronn-konkurransekraft.pdf>

Hjelseth, Arve. 1998. *Samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: GCS-gruppen https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2009030304139?page=15

Jacobsen, Dag Ingvar. 2016. *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* 3. utgave. Oslo: Cappelen Damm AS

Jortveit, Anne. 2017. «- mer og dyrere ekstremvær, sier professor». *Energi og klima*. 04.04.2017. <http://energiogklima.no/nyhet/mer-og-dyrere-ekstremvaer-sier-professor/>

McKinnon, Alan. Michael Browne, Maja Piecyk & Anthony Whiteing. 2015. *Green logistics: Improving the enviromental sustainability of logistics*. 3. Utgave. London: Kogan Page Limited

Miljødirektoratet. 2019. *Klimautslipp fra transport*. Miljostatus.miljodirektoratet.no. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/>

Miljødirektoratet. 2020. *Miljøstyring og miljøsertifisering*. Miljodirektoratet.no. Dato: Ingen oppgitt. <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/miljostyring-miljosertifisering/>

Miljøfyrtårn. 2017. *Miljøfyrtårn Vs. ISO14001*. Miljøfyrtårn.no. Dato: Juni 2017 <http://www.miljofyrtarn.no/wp-content/uploads/2017/06/MFTvsISO14001.pdf>

Miljøfyrtårn. 2020. *Om stiftelsen Miljøfyrtårn*. Miljøfyrtårn.no. Dato: Sist oppdatert etter 2017. <https://www.miljofyrtarn.no/om-oss/>

Markley, Melissa J. & Lenita Davis. 2007. *Exploring future competitive advantage through sustainable supply chains*. International journal of physical distribution and

logistics management. Vol. 37. Nummer 9. Side 763-774.

<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/09600030710840859/full/html>

NHO.no. *Grønt skifte: 10 begreper du må kunne*. Næringslivets hovedorganisasjon.

<https://www.nho.no/tema/energi-miljo-og-klima/artikler/gront-skifte-10-begreper-du-ma-kunne/>

Nordengen, Paul A. & OJ Naidoo. 2014. *Evaluation of the road transport management system, a self-regulation initiative in heavy vehicle transport in South Africa*. Rapport.

Transport Research Arena. <http://researchspace.csir.co.za/dspace/handle/10204/7514>

Norges Lastebileier Forbund. 2019. *Fair transport – et forpliktende kvalitetsprogram*.

Fairtransport.no. <https://fairtransport.no/For-transportkjopere3/Infobox-Section/OM-FAIR-TRANSPORT-PROGRAMMET/Fair-Transport-et-forpliktende-kvalitetsprogram>

Norges Lastebileier-Forbund. 2020a. *Om NLF*. Lastebil.no. <https://lastebil.no/Om-NLF>

Norges Lastebileier-Forbund. 2020b. *Finn din transportør*. Fairtransport.no.

<https://fairtransport.no/For-transportkjopere3>

Norges Lastebileier-Forbund. 2020b. *Fair transport*. Fairtransport.no

<https://fairtransport.no/Om-Fair-Transport>

Norvik, Roar, Thomas Levin, Astrid Bjørgen Sund, Hanne Marie Gabriel, Tor Nicolaisen & Heine Andreas Toftegaard. 2011. *Grønn godstransport*. Trondheim: SINTEF

https://www.sintef.no/globalassets/upload/teknologi_samfunn/6060/rapporter-2011/a18830_gronn-godstransport_resultatet-fra-forskningsprosjektet-gronn-godstransport.pdf

NTB (Norsk Telegram Byrå). 2019. *Hauglie vil stanse useriøse aktører i transportbransjen*. Finansavisen. 04.11.2019.

<https://finansavisen.no/nyheter/transport/2019/11/04/7469400/hauglie-vil-stanse-useriose-aktorer-i-transportbransjen>

Regjeringen. 2016. *Treparts bransjeprogram*. Regjeringen.no. Oppdatert 07.09.2016.

https://www.regjeringen.no/no/tema/arbeidsliv/arbeidsmiljo-og-sikkerhet/innsikt/sosial_dumping/treparts-bransjeprogram/id2339870/

Regjeringen. 2017. *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Regjeringen.no. 05.04.2017.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/?ch=1>

Regjeringen. 2018. *Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet*. Regjeringen.no. Oppdatert

14.06.2018. https://www.regjeringen.no/no/tema/arbeidsliv/arbeidsmiljo-og-sikkerhet/innsikt/sosial_dumping/id9381/

- Regjeringen. 2020a. *Klimaendringer og norsk klimapolitikk*. Regjeringen.no. Oppdatert 13.03.2020. <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/klimaendringer-og-norsk-klimapolitikk/id2636812/>
- Regjeringen. 2020b. *Ansvarlig forretningsdrift*. Regjeringen.no. Oppdatert 25.02.2020. <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/internasjonalt-narings samarbeid-og-eksport/samfunnsansvar/id603511/>
- Rodrigue, Jean-Paul. Claude Comtois & Brian Slack. 2017. *The geography of transportsystems*. 4. Utgave. Oxford: Routledge.
- Standard Norge. 2018. *ISO-standarder*. Standard.no. Oppdatert 07.12.2018. <https://www.standard.no/standardisering/iso-standarder/>
- Standard Norge. 2020. *Om oss*. Standard.no. Oppdatert 02.03.2020. <https://www.standard.no/toppvalg/om-oss/>
- Statens Vegvesen. 2018. *Nullvisjonen*. Vegvesen.no. Oppdatert 12.12.2018. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen>
- Statens Vegvesen. 2020. *Yrkessjåførkompetanse*. Vegvesen.no. Oppdatert 12.05.2020 <https://www.vegvesen.no/forerkort/yrkessjafor/yrkessjaforkompetanse>
- Verify. 2017. *Standard for miljøstyring (ISO/14001)*. Verify.no <https://verify.no/iso-14001-miljosikring/>
- Wig, Bjarne Berg. 2014. *LEAN: Ledelse for lærende bedrifter*. 2. Utgave. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Wig, Ketil. 2019. *Om strategi, konkurransekraft og konkurransefortrinn*. Oslo: Remis AS https://remis.no/documents/FN16-Strategi_konkurransekraft_konkurransestrategier-v2.pdf

Vedlegg 1 – Datasett for antall NLF bedrifter

Andel		
Veldig liten	22 %	28
Liten	25 %	33
Mellomstor	21 %	27
Stor	18 %	23
Veldig stor	15 %	19
Totalt	130	
Totalt eksklusiv ingen data	130	

Vedlegg 2 – Sertifiserte NLF medlemmer

Antall bi	Antall ans	Antall Eu	Antall kvin	Etablering	Omsetnin	Driftsresult	Fylke	Kategori
1	1	1	0				Buskerud	Veldig liten
1	1	1	0	2018	482 000	2 898 000	Hedmark/Opplar	Veldig liten
1	1	1	0	2018	-32 000	1 238 000	Nordland	Veldig liten
1	1	1	0				Rogaland	Veldig liten
1	1	1	0	2015	21 000	1 111 000	Rogaland	Veldig liten
1	1	1	0	2016	319 000	2 582 000	Rogaland	Veldig liten
1	1	1	0	2014	-16 000	4 124 000	Finnmark	Veldig liten
1	1	0	0	2008	871 000	4 717 000	Hedmark/Opplar	Veldig liten
1	1	0	0				Møre og Romsd	Veldig liten
2	1	1	0	2012	103 000	2 405 000	Hedmark/Opplar	Veldig liten
12	1	6	0	1992	-312 000	27 190 000	Finnmark	Veldig liten
1	2	1	0				Nordland	Veldig liten
2	2	2	0	2014	221 000	3 641 000	Hedmark/Opplar	Veldig liten
2	2	2	0	2006	-55 000	70 587 000	Finnmark	Veldig liten
3	2	3	0	2012	138 000	6 760 000	Finnmark	Veldig liten
5	2	3	0	2004	64 000	5 058 000	Agder	Veldig liten
1	3	1	1	2003	355 000	11 261 000	Vestfold	Veldig liten
1	4	1	1	1995	-1 704 000	6 104 000	Agder	Veldig liten
4	4	2	0				Rogaland	Veldig liten
5	4	5	0				Troms	Veldig liten
3	5	2	1	2015	-145 000	6 751 000	Vestfold	Veldig liten
4	5	3	0				Sogn og Fjordan	Veldig liten
4	6	2	0	1996	1 739 000	42 582 000	Hedmark/Opplar	Veldig liten
6	6	4	1	1997	631 000	10 647 000	Rogaland	Veldig liten
6	6	3	2	1998	136 000	7 676 000	Trøndelag	Veldig liten
6	6	5	0	2008	-31 700	6 152 000	Buskerud	Veldig liten
7	6	4	1	1990	-26 000	10 201 000	Møre og Romsd	Veldig liten
33	6	33	3	1992	5 636 000	210 515 000	Telemark	Veldig liten
2	7	2	1	2001	648 000	8 319 000	Oslo/Akershus	Liten
4	7	4	0	1992	-542 000	8 990 000	Vestland	Liten
5	7	4	2	1980	1 558 000	10 142 000	Hedmark/Opplar	Liten
6	7	5	0				Troms	Liten
7	7	6	2	2014	611 000	8 764 000	Hedmark/Opplar	Liten
7	7	2	1	1994	842 000	11 320 000	Vestfold	Liten
4	8	3	1	2007	-367 000	8 502 000	Vestland	Liten
4	8	3	1	2009	1 427 000	19 706 000	Rogaland	Liten
5	8	3	1	2018	-163 000	13 748 000	Agder	Liten
7	8	6	1	1998	-220 000	14 108 000	Vestfold	Liten
8	8	3	1	1988	1 487 000	10 493 000	Rogaland	Liten
7	9	3	2	2011	506 000	9 024 000	Oslo/Akershus	Liten
7	9	3	2	2014	506 000	9 024 000	Oslo/Akershus	Liten
8	10	3	1	2001	461 000	16 712 000	Troms	Liten
9	10	8	0	2003	2 336 000	19 072 000	Rogaland	Liten
12	10	12	1	2004	446 000	17 922 000	Østfold	Liten
8	11	6	0	1979	211 000	14 119 000	Nordland	Liten
12	11	8	1	2004	353 000	18 851 000	Vestfold	Liten
13	11	8	1	2016	990 000	17 925 000	Vestland	Liten
13	11	7	4	2012	-1 439 000	16 119 000	Rogaland	Liten
8	12	6	1	2013	15 000	9 613 000	Vestfold	Liten
9	12	6	2	1992	2 614 000	30 477	Trøndelag	Liten
10	12	9	2	2003	610 000	13 321 000	Trøndelag	Liten
10	12	9	1	1998	15 000	18 586 000	Vestfold	Liten
11	12	6	0	2009	1 106 000	17 682 000	Nordland	Liten
11	12	9	1	2016	142 000	19 339 000	Møre og Romsd	Liten
8	13	8	1	2013	-365 000	10 976 000	Trøndelag	Liten
10	13	7	1	2010	-512 000	15 350 000	Oslo/Akershus	Liten
11	14	8	0	1986	2 081 000	25 512 000	Hedmark/Opplar	Liten
12	14	10	1	1984	2 480 000	30 016 000	Trøndelag	Liten
8	15	6	2	2005	664 000	6 934 000	Agder	Liten
9	15	8	3	1998	981 000	18 635 000	Trøndelag	Liten
13	15	8	3	2000	180 000	11 118 000	Agder	Liten
13	15	8	1	2016	205 000	1 180 000	Vestland	Liten
5	16	3	3	2001	195 000	20 231 000	Nordland	Mellomstor
6	16	4	1	1989	-440 000	16 245 000	Finnmark	Mellomstor
11	16	10	0	1997	2 127 000	31 421 000	Hedmark/Opplar	Mellomstor
10	17	10	0	2012	4 414 000	29 852 000	Rogaland	Mellomstor
10	17	10	2	2002	-167 000	19 211 000	Troms	Mellomstor
12	17	11	3	2012	1 398 000	33 797 000	Rogaland	Mellomstor
7	18	5	0	2012	184 000	15 801 000	Rogaland	Mellomstor
14	18	5	4				Rogaland	Mellomstor
8	20	8	1	2012	3 276 000	45 344 000	Vestland	Mellomstor
12	20	7	3	2017	1 862 000	19 574 000	Østfold	Mellomstor
15	20	13	0	1969	3 845 000	43 677 000	Oslo/Akershus	Mellomstor
18	20	9	1	2006	109 000	23 789 000	Nordland	Mellomstor
18	20	9	1	1987	1 202 000	12 103 000	Oslo/Akershus	Mellomstor
14	21	13	3	2001	620 000	27 313 000	Hedmark/Opplar	Mellomstor
16	21	12	0	2005	-317 000	17 707 000	Vestfold	Mellomstor
13	22	11	2	2007	-2 000	22 576 000	Hordaland	Mellomstor
9	23	9	1	2016	692 000	27 769 000	Møre og Romsd	Mellomstor
10	23	7	1	2011	814 000	36 708 000	Vestfold	Mellomstor

20	23	18	1	2002	-1645 000	44 820 000	Rogaland	Mellomstor
17	26	12	2	1999	952 000	44 585 000	Finnmark	Mellomstor
38	26	24	2	1997	676 000	52 723 000	Østfold	Mellomstor
18	27	10	4	1981	2 245 000	51 699 000	Rogaland	Mellomstor
8	28	6	4	1969	715 000	10 829 000	Oslo/Akershus	Mellomstor
9	28	8	2	2003	2 276 000	32 972 000	Oslo/Akershus	Mellomstor
14	28	9	3	1995	-944 000	47 606 000	Nordland	Mellomstor
22	29	17	5	1996	2 588 000	43 981 000	Vestfold	Mellomstor
45	30	25	1	1976	-668 000	72 572 000	Trøndelag	Mellomstor
23	32	18	0	2009	117 000	38 746 000	Vestland	Stor
20	33	14	2	1988	238 000	45 304 000	Buskerud	Stor
29	33	18	4	1976	-2 056 000	48 210 000	Troms	Stor
28	34	27	4	1988	1 685 000	46 988 000	Vestfold	Stor
36	36	30	4	2002	688 000	52 679 000	Møre og Romsdøl	Stor
30	37	14	1	1976	369 000	37 526 000	Telemark	Stor
42	37	24	5	2005	3 810 000	67 708 000	Hedmark/Oppland	Stor
25	38	25	3	2007	232 000	77 510 000	Vestland	Stor
39	39	28	1	2001	-3 768 000	48 148 000	Troms	Stor
39	41	25	1	1996	-141 000	54 450 000	Trøndelag	Stor
26	42	26	1	1981	411 000	58 089 000	Vestfold	Stor
40	45	38	2	2004	4 828 000	86 879 000	Rogaland	Stor
16	48	16	12	1985	-1 002 000	67 636 000	Rogaland	Stor
17	49	14	5	1990	-851 000	97 410 000	Troms	Stor
16	51	16	12	1985	-1 002 000	67 636 000	Rogaland	Stor
33	51	31	8	2009	6 065 000	73 563 000	Hedmark/Oppland	Stor
39	52	27	5	1976	1 769 000	63 994 000	Agder	Stor
31	56	30	10	2016	-895 000	28 008 000	Vestfold	Stor
43	58	29	6	1992	5 024 000	113 064 000	Oslo/Akershus	Stor
49	58	27	5	2002	-623 000	73 853 000	Vestland	Stor
54	58	40	2	2008	3 782 000	149 655 000	Trøndelag	Stor
58	59	36	6	1994	202 000	86 280 000	Trøndelag	Stor
39	60	31	2	1998	1 438 000	48 400 000	Møre og Romsdøl	Stor
57	62	19	5	1987	2 692 000	102 705 000	Møre og Romsdøl	Veldig stor
34	65	31	3	2019	2 838 000	52 727 000	Telemark	Veldig stor
40	65	39	1	1991	485 000	3 156 000	Trøndelag	Veldig stor
47	70	26	6	1994	2 776 000	79 938 000	Hedmark/Oppland	Veldig stor
42	71	35	7	1994	-1 578 000	133 386 000	Rogaland	Veldig stor
83	72	46	0				Nordland	Veldig stor
39	77	23	4	2013	1 435 000	49 438 000	Vestland	Veldig stor
24	80	24	0	1995	921 000	72 186 000	Nordland	Veldig stor
49	81	41	7				Agder	Veldig stor
37	85	28	4	2003	186 000	65 115 000	Nordland	Veldig stor
94	97	94	1	1995	-7 933 000	115 444 000	Oslo/Akershus	Veldig stor
46	118	28	21	1994	18 369 000	479 636 000	Rogaland	Veldig stor
74	126	64	6	1997	16 557 000	203 827 000	Telemark	Veldig stor
84	128	69	2	1994	2 093 000	51 059 000	Møre og Romsdøl	Veldig stor
85	130	65	4	1981	3 661 000	218 030 000	Trøndelag	Veldig stor
74	131	58	11	1999	1 585 000	164 825 000	Vestland	Veldig stor
92	145	56	13	2002	1 916 000	84 267	Rogaland	Veldig stor
142	179	105	19	1996	1 785 000	213 694 000	Rogaland	Veldig stor
131	297	114	1	1995	16 102 000	328 101 000	Rogaland	Veldig stor

Vedlegg 3 – Grunnlaget for grafer

Andel NLF-medlemmer			Sertifisert			Andel av NLF-medlemmer som er sertifisert		
Veldig liten	41 %	689	Veldig liten	22 %	28	Veldig liten	4 %	
Liten	29 %	485	Liten	25 %	33	Liten	7 %	
Mellomstor	16 %	267	Mellomstor	21 %	27	Mellomstor	10 %	
Stor	10 %	168	Stor	18 %	23	Stor	14 %	
Veldig stor	5 %	79	Veldig stor	15 %	19	Veldig stor	24 %	
Totalt	2590		Totalt	130		Totalt eksklusiv	8 %	
Totalt eksklusiv in	1687		Totalt eksklusiv inger	130				

Vedlegg 4 – Intervjuguide

Intervjuguide for undersøkelsesintervju

Introduksjon og bakgrunn

Høsten 2019 lanserte Norsk Lastebil Forbund (NLF) en ny sertifiseringsordning som er kalt «Fair Transport». Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram med målsetning om å styrke trafikksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og sikre gode sosiale forhold for de ansatte. Det omhandler at de NLF-medlems transportfirmaene som tilfredsstiller kravene som blir stilt, vil få godkjent sertifisering.

Bakgrunnen for intervjuet

Intervjuet er et intervju med fokus på bedrifters holdninger til Fair Transport sitt sertifiseringsordning. Bedrifters input og egne meninger rundt prosjektet vil kunne gi en pekepinn på hvilke faktorer som har betydning for bransjen. Dette vil også bidra til å se hva verdien av en sertifiseringsordning har for miljø og sosiale forhold. Vi setter stor pris på at dere ønsker å delta i vår undersøkelse.

Prosedyre og anonymitet

Nå under nye omstendigheter som gjør det vanskelig for å gjøre det på en påkrevd sikker måte, ønsker vi å sende ut det originale spørreskjemaet, som respondenten kan fylle ut så godt som mulig. Dette vil deretter bli brukt i bachelor-prosjektet om «Fair Transport» som input for å underbygge litteratur. Vi kommer ikke til å bruke navn eller firma på respondenten, men generell bakgrunnsinformasjon kan bli brukt. Dette er vil da også være under respondentens godkjenning.

Åpne spørsmål

Under har vi listet opp noen spørsmål som vi mener vil være utfyllende for å besvare vår oppgave. Dette er åpne spørsmål som respondenten kan besvare så godt det lar seg gjøre, og det er opp til respondenten selv hvor mye man ønsker å skrive og hvor utdypende man ønsker å være. Under enkelte spørsmål har vi prøvd å utdype litt hva vi mener med selve spørsmålet.

- Kan du gi en kort beskrivelse av firmaet ditt og om dere har valgt å bli med eller ikke i «Fair Transport» prosjektet.
- Hva er hovedargumentet deres for å bli med eller ikke?
- Trenger transportbransjen en slik sertifiseringsordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Fra deres perspektiv, trenger transportbransjen en slik ordning for å bli mer miljøvennlig og ha mer sikker transport? Eller kan det holde at myndighetene kommer med retningslinjer?
- Sett i et lengre perspektiv, hvilken nytte tror dere en sertifiseringsordning kan tilføre transportbransjen?
I form av mindre kostnader, kvalitet og sikkerhet og bærekraftig transport.
- Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold, i form av mer eller mindre etterspørsel, tap/vinn av anbud og eller lignende?
- Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør?
Med hensyn til egne erfaringer. Er pris en faktor? Kvalitet?
- Covid-19 har skapt mye usikkerhet for alle i mange bransjer, hvordan merker dere effekten av dette? Hvordan det har påvirket dere?

Vedlegg 5 – Respondent 1

1. Kan du gi en kort beskrivelse av firmaet ditt og om dere har valgt å bli med eller ikke i «Fair Transport» prosjektet.
SR Group AS er transportør og medlem av NLF og valgte tidlig å bli med i Fair Transport prosjektet. Mer informasjon om SR Group på vår hjemmeside eller via Fair transport https://fairtransport.no/company/view/sr_group_as eller <https://sr-group.no>
2. Hva er hovedargumentet deres for å bli med eller ikke?
SR Group AS er både transportør og speditør, hvor vi eier rundt 50 biler og leier inn ca. 30 biler. De fleste av våre oppdrag er for olje og gassindustrien, og har i lengre tid ved sertifisert etter ISO 9001:2015 standard, og arbeider etter ISO 14001:2015 og har stort fokus på trafikksikkerhet og jobber kontinuerlig med skadeforebyggende arbeid. Vi tror FAIR Transport vil være med å synliggjør ansvar til transportkjøper, og ved å benyttet bedrifter som er godkjent for FAIR Transport vil transportkjøper være tryggere nå de skal gå til innkjøp av slike tjenester. Mange store logistikkaktører, eier ikke materiell selv, og benytter seg derfor av utenlandske transportører som utfører kabotasjeoppdrag i Norge, ofte med sjåførere som ikke har allmengjort minstelønn. Dette håper vi at FAIR Transport kan være med å redusere, slik at Norsk transport kan være levedyktig i fremtiden.
3. Trenger transportbransjen en slik sertifiseringordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Bransjen trenger en sertifiseringsordning som dette, men det er da også viktig at det gjennomføres årlige revisjoner hos bedrifter som er godkjent, slik som blir gjennomført ved bedrifter som har ISO godkjenning. Revisor må være utenforstående og være rettferdig og konkret, og dersom det viser seg at bedrifter ikke tilfredsstillt krav, skal godkjenning inndras. Det kan være for enkelt å få en godkjenning. Ved en slik godkjenning vil også bilparken blir fornyet etter de strengeste krav, og skadeforebyggende arbeid hos sjåførere vil redusere sannsynligheten for alvorlige ulykker på Norske veier. Det er samtidig viktig at myndighetene har økt fokus på kontroller langs vei og ved bedrifter. Det er også viktig at det reageres kraftig mot transportkjøper som ikke følger de krav som gjelder for disse.
Fra deres perspektiv, trenger transportbransjen en slik ordning for å bli mer miljøvennlig og ha mer sikker transport? Eller kan det holde at myndighetene kommer med retningslinjer?
4. Sett i et lengre perspektiv, hvilken nytte tror dere en sertifiseringsordning kan tilføye transportbransjen?
Dette vil kunne øke status til yrkessjåføren, som vil gjøre det enklere å rekruttere nye sjåførere. Trafikksikkerheten vil øke, ettersom bedrifter som er tilknyttet Fair transport må ha en plan for oppfølging av sjåførere, drivstofforbruk, og brudd på bestemmelser for kjøre og hviletid, arbeidstid for sjåførere, ADR regelverket med mer. Bærekraftig transport blir dette når sjåføren betaler skatt, transportforetaket betaler moms og skatter, drivstoff som benyttes er kjøpt i Norge med Norske avgifter. Samme gjelder transportmateriell, driftsmateriell som dekke, reparasjoner, service etc. blir utført av Norske firma. Som bidrar til sysselsetting rundt om i Norges land og skatteinntekter til den Norske stat, noe som ikke kommer fra dem som benytter utenlandske lavpristransportører til å utføre sine transportoppdrag.

I form av mindre kostnader, kvalitet og sikkerhet og bærekraftig transport.

5. Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold, i form av mer eller mindre etterspørsel, tap/vinn av anbud og eller lignende?

De fleste transportkjøpere er kun opptatt av pris, og bryr seg lite om prisen er lavere enn hva det koster å gjennomføre transportoppdraget. Det er få transportkjøpere som har kjennskap til hva det virkelig koster å kjøre en strekning. Desto større behov en transportkjøper har for transporttjenester, jo lavere blir prisen. Det er ofte tenkt årlig omsetning som bestemmer hvor lav pris som skal tilbys. Slike store anbud prises ofte langt under kostpris for gjeldende strekning. I den senere tid har vi en formening om at Kvalitet, Miljø og HMS vektlegges mer, men er ennå langt nede på rangeringslisten.

6. Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør?
Med hensyn til egne erfaringer. Er pris en faktor? Kvalitet?

Pris er viktigste faktor. De fleste anbud fra transportkjøper har et skjem som skal besvares for å bli kvalifisert til å gi priser. I disse skjem kan det se ut som transportkjøper forsøker å komme seg forbi sitt ansvar ved å få en bekreftelse for at transportøren tilfredsstiller alle relevante krav. Dette blir sjelden og aldri kontrollert.

7. Covid-19 har skapt mye usikkerhet for alle i mange bransjer, hvordan merker dere effekten av dette? Hvordan det har påvirket dere?

Så langt har ikke Covid-19 påvirket oss negativt, men vi begynner å merke aktiviteten på utlandet går noe ned ettersom flere land stenger produksjonsbedrifter. Vi kjører hyppige statusmøter og har sendt ut permitteringsvarsel til alle ansatte.

Vedlegg 6 – Respondent 2

1. Gundersen Transport AS blei etablert i 1988. Har opp gjennom åra drive med litt av kvart innan transport, men i dag går det stort sett i transport og utleige av avfallscontainerar. Har omlag 6 til 7 tilsette. Vi er ikkje med i "Fair Transport" prosjektet.
2. Grunnen til at vi ikkje er med er litt dela. Vi hadde ikkje fått med oss at prosjektet eksistera før for kort tid sidan. Økonomi har sitt å sei, det har blant anna blitt mange ekstra kostnader pålagt av det offentlege dei siste åra, som kan vera svært vanskeleg å hente inn att. Sist men ikkje minst, i eit lite firma som vårt må dagleg leiar/eigar påta seg veldig mange oppgåver. Det kan vera alt frå anbud, fakturering, HMS-ansvarleg, mekaniker og vaktmester til vikarsjåfør og reinhald av kontor/verkstad. Døgnet har bare 24 timar.
3. Dersom ein har eit godt og oppegående HMS-system og følger lover og reglar trur eg det er bra nok miljømessig sett. Dette kan nok allikevel vera vanskeleg å dokumentere i ein konkurransesituasjon. Det blir også etterkvart fleire transportkjøparar som etterspør sertifisering.
4. Ser vel ikkje at kostnadane kan gå ned, det er vel ein årleg pris på sertifiseringa? Omsetning/inntjening kan nok derimot kanskje aukast dersom kjøpar favoriserar ein "sunn" transportbransje.
5. Har tydeleg merka at offentlege innkjøp av transport har endra seg, i dag vektar pris mykje mindre enn før. I mange tilfelle så lite som 40% og HMS, miljø og kvalitetskrav står for 60% tilsammen.
6. Dette er veldig varierende. Nokon er bare ute etter pris, særleg eingongstilfeller. Andre kan vera opptatt av lokalmiljøet og handlar derfor av lokale bedrifter. Andre, (særleg faste kundar), kan vera opptatt av kvalitet, sikkerhet og responstid på leveransen.
7. Det er klart vi har merka Korona. Ein del av våre faste kundar på nærings sida har stengt, så bilen som går i rute har for lite arbeid. Alt av arrangement for vår og sommar er avlyst, så høgsesongen vår blir skrin. Vi har orientert dei tilsette om moglege permisjonar, men ingen er permittert så langt. Vi har også solgt unna bilar som har vært bruka til høgsesong/toppar.

Vedlegg 8 – Respondent 3

1. Kan du gi en kort beskrivelse av firmaet ditt og om dere har valgt å bli med eller ikke i «Fair Transport» prosjektet. Nordisk Gastransport AS er et firma som distribuerer LPG (Propan) for FloGas AS på Østlandet. Vi frakter også Bitumen (flytende asfalt) for Martinsen AS om sommeren, med to biler. Vi har 11 biler, og 26 sjåførere medtatt alle deltidsansatte, som samlet utgjør 18 årsverk.
2. Vi er den første bedriften som ble sertifisert etter den gamle standarden, og vi er fortsatt med på den nye.
3. Hva er hovedargumentet deres for å bli med eller ikke?
(eksempelvis; om dere har blitt sertifisert pga det fair transport tilsier er godene av å være sertifisert, eller om det er for mye kostnader rundt å bli sertifisert, eller ikke hørt om prosjektet, eller annet) Vi er ISO sertifisert 39001, og seer dette i sammenheng. Hjelper oss å holde høyere kvalitet.
4. Trenger transportbransjen en slik sertifiseringordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Fra deres perspektiv, trenger transportbransjen en slik ordning for å bli mer miljøvennlig og ha mer sikker transport? Eller kan det holde at myndighetene kommer med retningslinjer? Vi må være med å styre utviklingen, og kunne dokumenteres våre utslipp, for å ha gode argumenter ovenfor myndighetene som legger på avgifter på vår næring.
5. Sett i et lengre perspektiv, hvilken nytte tror dere en sertifiseringsordning kan tilføre transportbransjen?
I form av mindre kostnader, kvalitet og sikkerhet og bærekraftig transport. Får løftet bransjens rykte/renomme.
6. Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold, i form av mer eller mindre etterspørsel, tap/vinn av anbud og eller lignende? Nei!
7. Virker som de tar det forgitt!
8. Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør?
Med hensyn til egne erfaringer. Er pris en faktor? Kvalitet? PRIS. Så skal de ha alt i tillegg.
Alt for mange useriøse transportkjøpere
9. Covid-19 har skapt mye usikkerhet for alle i mange bransjer, hvordan merker dere effekten av dette? Hvordan det har påvirket dere? VI har mye mindre å gjøre. Vi leverer gass til alle restauranter i Oslo. Disse er borte. Hotellene er borte. De som vasker tøy til hotellene er borte.
10. Vi har en bile som har kjørt til Gardermoen ned Jet Fuel om sommeren. Dette er borte.

Vedlegg 9 – Respondent 4

1. Kan du gi en beskrivelse av firmaet ditt og hvorfor dere valgte å bli med/eller ikke i «Fair Transport» prosjektet. Hva er hovedargumentet deres?
Suldal Transport AS ønsket å bli en Fair Transport bedrift for å bli sett på som en seriøs aktør i markedet som har som mål å ha god trafikkssikkerhet, lave utslipp av miljø- og klimagasser og gode sosiale forhold for våre ansatte. Dette er i samsvar med våre verdier «Positiv, Effektiv og Profesjonell»
2. Trenger transportbransjen en slik sertifiseringsordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Ja, bransjen har ofte blitt fremstilt som litt useriøs med ulike konkurransevilkår, det være seg norske eller utenlandske selskaper som opererer i Norge. Det er spådd en enorm vekst i transportbransjen fremover, og vi ønsker å være med på denne utviklingen. Dette krever endringer. Ved å ha en slik sertifisering, kan ansvarsbevisste transportkjøpere raskt og enkelt finne transportører som kan levere dokumentert kvalitet.
3. Sett i et lengre perspektiv, hvilken verdi tror dere en sertifiseringsordning kan tilføye transportbransjen?
 - Mest mulig like vilkår i bransjen
 - Bli en foretrukket samarbeidspartner
 - Godt renommé/omdømme
 - Tilgang til de beste sjåførene (gode holdninger), ved å være en seriøs aktør
4. Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold?
Ja, dette merker vi i stor grad, krav til lav pris, høy leveringspresisjon og nyeste teknologi på materiell.
5. Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør? Med hensyn til egne erfaringer.
Vår erfaring er at pris fremdeles er den viktigste faktoren når transportkjøpere skal velge transportør. En liten endring merker vi fra at det tidligere kun var fokus på pris, er også leveringskvalitet, miljø og sosiale forhold for arbeidstaker faktorer som blir viktigere for transportkjøper
6. Med større opplysning blant transportkjøpere om bransjeforhold, kan en slik sertifisering være med å skape større kvalitet?
Ja, vi er sikre på at en Fair Transport sertifisering, er med på å skape større kvalitet på sikt. Og bevisstgjøre kjøperne på at kvalitet samsvarer med miljø, presisjon og lovlige arbeidsforhold

Vedlegg 10 – Respondent 5

1: Leiv Sand Transport AS er med i Fair Transport, vi er ett 45 år gammelt transportselskap som har ca 50 biler og vi er ca 70 ansatte. Se www.leivsand.no eller vedlagte presentasjon.

2: Hovedargumentet er vel for å få ett kvalitetsstempel, heve standarden litt i næringen men vi er vel litt kritiske til ei sertifiseringsordning der de som har ordningen (NLF) også er sertifisør. Tror kvalitetsstemplet hadde vært bedre med en tredjepart som hadde sertifisert oss.

3: Transportnæringen trenger en slik ordning, men som sagt i svar 2, men vi har ikke noe bruk for en sånn ordning så lenge transportkjøperen(offentlig og private) bruker de som er billigst uansett. Myndigheten må bli bedre til å kontrollere påseplikten til transportkundene.

4: Ja, hvis de tar tak i svar 2 og 3

5: Nei

6: Pr i dag er det 90% pris.

7: Litt roligere, permittert ca 10 ansatte.

Håper dette ga deg litt, bare ta kontakt hvis du vil ha mere info

Vedlegg 11 – Respondent 6

1. Kan du gi en kort beskrivelse av firmaet ditt og om dere har valgt å bli med eller ikke i «Fair Transport» prosjektet. **Børstads transport er et familieeid foretak stiftet i 1942, ca 120 ansatte totalt, 230 mill omsetning i 2019. opererer fra Sutterø industriområde i Stjørdal. Transporterer dyrefor, drivstoff, gass, alle typer farlig avfall i bulk og stykkgoods, langtransport, distribusjon for bla NAV, transport av radioaktive objekter. Vi bestemte oss tidlig for å delta i Fair transport, ble også en av de første sertifiserte.**
2. Hva er hovedargumentet deres for å bli med eller ikke?
(eksempelvis; om dere har blitt sertifisert pga det fair transport tilsier er godene av å være sertifisert, eller om det er for mye kostnader rundt å bli sertifisert, eller ikke hørt om prosjektet, eller annet) **Hovedgrunnen er å løfte anseelse til yrket, belyse transportkjøperes ansvar i transportkjeden, støtte opp en av de få som setter fokus på transportnæringen.**
3. Trenger transportbransjen en slik sertifiseringordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Fra deres perspektiv, trenger transportbransjen en slik ordning for å bli mer miljøvennlig og ha mer sikker transport? Eller kan det holde at myndighetene kommer med retningslinjer?
Bransjen trenger dette for å forbedre sitt omdømme, det er også et verktøy for egen bevisstgjøring rundt miljømessige aspekter, som henger direkte sammen med økonomiske fordeler for bedrifter som velger å bruke de verktøy som Fair Transport gir.
4. Sett i et lengre perspektiv, hvilken nytte tror dere en sertifiseringsordning kan tilføye transportbransjen?
I form av mindre kostnader, kvalitet og sikkerhet og bærekraftig transport. **For at en sertifisering skal være effektiv må transportkjøpere delta mere enn de gjør i dag, når vi ser at stat/fylke/kommuner er sterkt delaktig i kjøp av transport fra utenlandske/useriøse aktører skjønner vi at veien blir lang, NLF har startet løpet. Om dette kan utløse stordriftsfordeler med hensyn til innkjøp ville det være et godt insitament for transportfirmaer.. Være seg forsikring, dekk, drivstoff. Som eksempel. For å «jumpstarte» en bærekraftig norsk transportnæring må slike avtaler som innkjøp/Fair o.l kunne selekteres, det er alt for mange i bransjen som «seiler med» en sikker og kvalitetsmessig god transportkjede er for oss en selvfølge å jobbe mot. Her må, som nevnt, innledningsvis myndigheter kjenne sin besøkstid, å benytte godkjente transportører.**
5. Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold, i form av mer eller mindre etterspørsel, tap/vinn av anbud og eller lignende? **Noen få etterspør «Fair» stemplet, vi har vunnet anbud på der vekting har hatt høy %sats på gjennomføringsevne og kvalitet, og våre konkurrenter har hatt lavere pris.**
6. Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør?
Med hensyn til egne erfaringer. Er pris en faktor? Kvalitet? **Her kommer nok festtaler raskt i glemmeboka for mange, vi ser heldigvis en utvikling der vekting av kvalitet og gjennomføringsevne er stigende for aktører i våre segmenter. Andre igjen (fisk/kolonial) vekter pris høyest.**
7. Covid-19 har skapt mye usikkerhet for alle i mange bransjer, hvordan merker dere effekten av dette? Hvordan det har påvirket dere? **Covid19 har vi ikke merket, ennå. Vi ser dog at våre ordre/arbeidsreserver minker. Vi har utnyttet det faktum at vi har flere ben å stå på, og kunne omfordelt ressurser internt. Administrativt har det ført til en bedring i bruk av andre plattformer til å kommunisere, det blir spennende å se om dette holder seg når normalen inntreffer. Bruken av f.eks Teams til møtevirksomhet har vært vellykket. Kan i neste omgang ha stor påvirkning på våre reisemønstre.**

Vedlegg 9 – Respondent 7

- 1 Vi er et familiedrevet selskap som ble startet opp i 1968 (omgjort til AS i 2000). Tre generasjoner av familien er i dag aktive i selskapet som teller totalt 9 ansatte. Har vært NLF medlem siden begynnelsen av 1970-tallet. Har 9 biler i drift pr i dag. Tre hovedkunder står for 85% omsetningen. Vi har foreløpig ikke gått med i Fair Transport.
- 2 Hovedgrunnen til at vi ikke har startet opp Fair Transport prosessen ennå er at vi ikke har tatt den endelige beslutningen og ikke satt av den nødvendige tidsressursen. Videre har vi ennå ikke sett det tvingende nødvendig utfra vår sammensetning av kunder. Vi har hatt langsiktige kundeforhold til dagens hovedoppdragsgivere (10-15 år.). Dessuten har vi årlige 100% transparente gjennomganger med disse hvor de kommer inn og verifiserer vårt kvalitetsnivå i forhold til de samme områder som er omhandlet bl.a i Fair Transport. Dette gjelder; arbeidsforhold(herunder kontrakter, arbeidstider, lønnsforhold etc), dokumentasjon av kjøre og hviletid, løyver og forsikringer, miljørettet arbeid (type materiell f.eks Euro 6, drivstoff, økonomikjøring). Blant øvrige kunder som forer oss med ad-hoc oppdrag har det ikke kommet spesifikke krav til generelle sertifiseringer. Vi har fått inntrykket av disse oppdragsgivere kommer til oss på bakgrunn av vårt rykte og renomé som en seriøs aktør, og vårt mangeårige virke i bransjen (52 år).
- 3 Vi ser helt klart det positive med en sertifiseringsordning i bransjen på generell basis og ønsker den veldig velkommen. Høyst sannsynlig vil også vi ta del i Fair Transport i løpet av kommende året. Det er dog viktig at at ordningen ikke blir ”utvannet” slik at terskelen for å komme med i programmet ikke blir for lav og at transportkjøpere/brukere av den grunn etter hvert kan miste tilliten til ordningen. Som et innspill i debatten vil kanskje et offentlig tilgjengelig ”scorecard” fra myndighetene etter deres gjennomganger av transportbedrifter være et vel så bra kvalitetsstempel. Tenker da på bedriftskontroller gjennomført av Arbeidstilsynet (arbeidsforhold) og Statens vegvesen (kjøre/hviletid, løyver, forsikringer).
- 4 I et lengre perspektiv tror vi en slik sertifiseringsordning kan være med på å gjøre det lettere for de seriøse aktørene i bransjen å få tilgang på oppdrag fra oppdragsgivere som er villige til å betale for høy kvalitet og sikker transport.
- 5 De anbud hvor det fokuseres kun på pris, taper vi. De anbud som vekter ordnede forhold hos tilbyder høyere eller likt med pris, har vi større mulighet for gjennomslag.
- 6 Fortsatt stort prisfokus hos transportkjøperne selv om de utad ønsker å gi uttrykk for noe annet.
- 7 Vi har foreløpig blitt noe påvirket av situasjonen rundt Covid-19 i form av at all ad-hoc og ekstrakjøring har falt bort. Våre hovedoppdragsgivere som står for 85 % av vår omsetning har type transporter som i mindre grad har blitt påvirket av den pågående krisen så langt. Men blir dette langvarig vil vi helt sikkert merke dette i større grad.

Vedlegg 12 – Respondent 8

1. Kan du gi en kort beskrivelse av firmaet ditt og om dere har valgt å bli med eller ikke i «Fair Transport» prosjektet. *Raskt-Levert As er et firma som driver med Følgebil/Express og bu tjenester. Vi var først ute i vårt segment som ble sertifisert.*
2. Hva er hovedargumentet deres for å bli med eller ikke?
Vi er Fair Transport Sertifisert og ser på det som en bra ordning for å vise at vi har alt vårt i orden. Så`n som transporten er i dag, må vi velge rett samarbeids partnere
3. Trenger transportbransjen en slik sertifiseringordning? Hvorfor/hvorfor ikke?
Det er en bra ordning og jeg tror transporten trenger dette.
4. Sett i et lengre perspektiv, hvilken nytte tror dere en sertifiseringsordning kan tilføye transportbransjen?
Kvalitet og sikkerhet på at transporten foregår i siviliserte former
5. Merker dere noe fra transportkjøpernes holdninger til prissetting, miljøkrav eller andre sosiale forhold, i form av mer eller mindre etterspørsel, tap/vinn av anbud og eller lignende
Det er mange firmar vi kjører for i dag som forlanger at vi er sertifiser og god kjent samarbeids partner
6. Hvilken faktor er det viktigste, tror dere, når transportkjøpere skal velge transportør?
Pris og service er en stor faktor i dag.
7. Covid-19 har skapt mye usikkerhet for alle i mange bransjer, hvordan merker dere effekten av dette? Hvordan det har påvirket dere.
Det er mindre å gjøre. Vi har bet våre samarbeids partnere til å holde kostnadene ned.