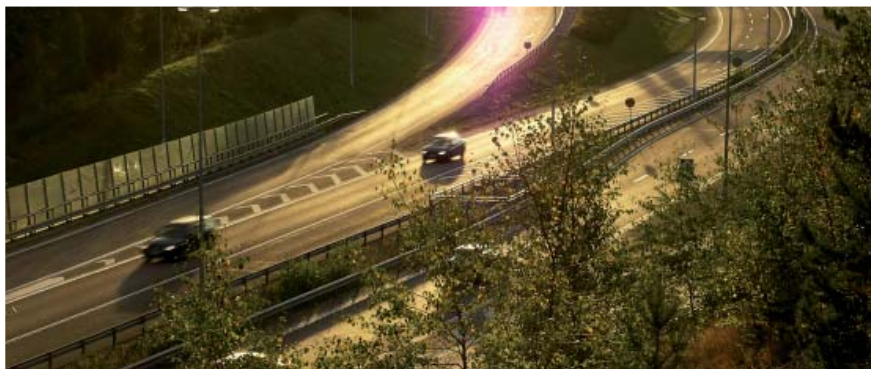


# Råd om OIII-arbete i företag

*– en liten skrift med erfarenheter från byggbranschen*





## INNEHÅLL

Inledning.....	5
Bakgrund .....	5
Vägverkets sektorsansvar .....	5
Påskynda utvecklingen .....	5
Byggbranschen .....	6
QIII systemet .....	6
Genomförande av arbetet .....	6
Genomförande av arbetet .....	7
Boka inledande möte .....	7
Genomföra möte.....	7
Påbörja arbetet.....	8
Leverantörsförfrågningsunderlag - LFU .....	8
Analys och förslag till avtal.....	9
Avstämning och förankring av resultaten internt och externt .....	9
Nytt avtal .....	10
Uppföljning .....	10
BILAGOR .....	11
Handlingsplan QIII-arbete Företag X – Vägverket .....	11
Leverantörsförfrågningsunderlag – LFU.....	12
QIII- trappan.....	17
Transportavtal.....	18



## Inledning

Denna skrift samlar några goda råd och erfarenheter från ett samarbete mellan Vägverket Region Stockholm och fem företag inom byggbranschen. Samarbetet gick ut på att föra in högre krav på trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö enligt QIII-konceptet i upphandling av transporter.

Skriften är framtagen på uppdrag av Pia Lundberg på Vägverket Region Mälardalen.

Målgrupp är de som arbetar med att stödja och uppmuntra transportköpare att ställa krav i upphandling samt transportköpare och transportörer som är intresserade av trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö.

Arbetet med QIII i byggbranschen liksom denna skrift är utfört av Titti de Verdier under år 2007.

## Bakgrund

### Vägverkets sektorsansvar

Det övergripande målet för Vägverket är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vägtransportssystemets sex delmål är:

- Ett tillgängligt transportsystem
- Ett jämställt transportsystem
- En positiv regional utveckling
- En hög transportkvalitet
- En god miljö
- En säker trafik

Utgångspunkten för Vägverkets arbete inom kvalitetssäkra transporter är förutom de transportpolitiska målen även steg ett och två i den så kallade fyrstegsprincipen, nämligen;

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.

### Påskynda utvecklingen

Transportbranschen och alla andra som utför transporter står inför stora utmaningar. Samtidigt som transportbehovet hela tiden ökar, ökar också kraven på att godstransporterna utförs miljöanpassat och trafiksäkert för att vi ska uppfylla de nationella klimatmålen och Nollvisionen. Men det är inte bara samhället som skärper tonen, även kunderna ställer allt högre krav. Det är en tuff utmaning som kräver nya synsätt och kraftfulla åtgärder.

Det finns idag många exempel på att det går att påverka utvecklingen i rätt riktning. Många av de som utför transporter har insett fördelarna och arbetar aktivt med kvalitetssäkra transporter som ett led i verksamhetsutvecklingen och ett sätt att långsiktigt stärka sitt varumärke. En stor fördel är också att många av åtgärderna spar liv, miljö och pengar – samtidigt. Och för det mesta är de varken svåra eller kostnadskrävande att genomföra.

Allt handlar om förankring och systematik. För att nå resultat måste arbetet med kvalitetssäkra transporter genomsyra hela verksamheten – från strategiska beslut till operativa insatser – och utföras på ett systematiskt sätt.

Vägverket har under de senaste åren arbetat direkt med olika transportintensiva branscher för att förmå dem att ställa högre krav på sina transporter. En av dessa som Vägverket region Stockholm arbetat med är byggbranschen. Vägverket region Stockholm valde att använda QIII-konceptet som stöd i arbetet.

Tanken med att arbeta direkt med transportköpare är att påskynda en naturlig utveckling mot högre krav, kontroll och kvalitet på köpta transporter. Om flera transportköpare går före och andra ser att det finns fördelar med att ställa högre krav på sina transporter byggs det upp en efterfrågan på systematiskt arbete.

## Byggbranschen

Den svenska bygg- och fastighetssektorn står för en mycket stor del av miljöbelastningen. Sektorn använder ca 40 procent av vår energi, ca 50 procent av vår el och producerar ca 40 procent av avfallet. Sektorn använder drygt 40 procent av materialet i samhället. Huvuddelen av materialflödet, ca 65 miljoner ton per år är sand, asfalt, sten och betong som används för trafikleder medan det till fastighetssektorn används ca 8 miljoner ton. Varje år produceras mellan 4-6 miljoner ton bygg- och rivningsavfall från fastighetssektorn. Framförallt vid rivning av fastigheter kan det uppstå stora mängder osorterat avfall. Till största delen utgörs det av lätthanterligt avfall men det är ofta osorterat och kan innehålla gamla synder i form av t.ex. PCB, kvicksilver eller asbest. Antalet byggvaror som används är betydande och många innehåller ämnen som är förknippade med olika hälso- och miljöeffekter. Till detta kommer dessutom en ökad trafik, åtminstone i samband med själva byggandet. Beståndet av fastigheter och anläggningar i Sverige är ansenligt och omfattar 700 miljoner kvadratmeter uppvärmd yta. Byggnadsverk har vanligen en livslängd på över 50 år och ofta mer än 100 år. <sup>1</sup>

## QIII systemet

Vet du alltid vad du betalar för när du gör en transportupphandling? Hur tydlig är du i dina krav på transportens genomförande när det gäller t ex fordonens standard och chaufförernas kompetens?

Flera stora svenska företag ställer idag stora krav inom hållbar utveckling, socialt ansvarstagande och hög trafiksäkerhet. Det gäller då också att kraven är så tydliga att transportsäljaren förstår att det lönar sig att satsa på de här områdena. QIII:s bedömningssystem för tunga vägtransporter är en god hjälp för transportköpare att formulera sina krav. Den svagaste länken i en transportupphandling kan många gånger vara själva uppföljningen av ställda krav. De ambitiösa transportsäljarna är säkert tacksamma för om deras miljö- och trafiksäkerhetsåtagande får uppmärksamhet eftersom det då bevisar att de håller vad de lovat.

QIII är en ideell förening som ägs av NTF och LO och finansieras av Folksam, Länsförsäkringar, Trygg-Hansa och Vägverket. QIII verksamhetsidé skall bistå, granska och bedöma transportköpare så att de i sin upphandling har kriterier som ger förbättrad arbetsmiljö inom transportkedjan, ökad trafiksäkerhet inom vägtransportssystemet och minskad miljöbelastning inom den tunga vägtrafiken.

[www.q3.se](http://www.q3.se)

**Cirka 450 människor dör varje år i trafikolyckor.**

**En fjärdedel av arbetsolycksfall med dödlig utgång är trafikolyckor.**

**Trafiken ger klimatförändringar, övergödda och försurade vatten och marker.**

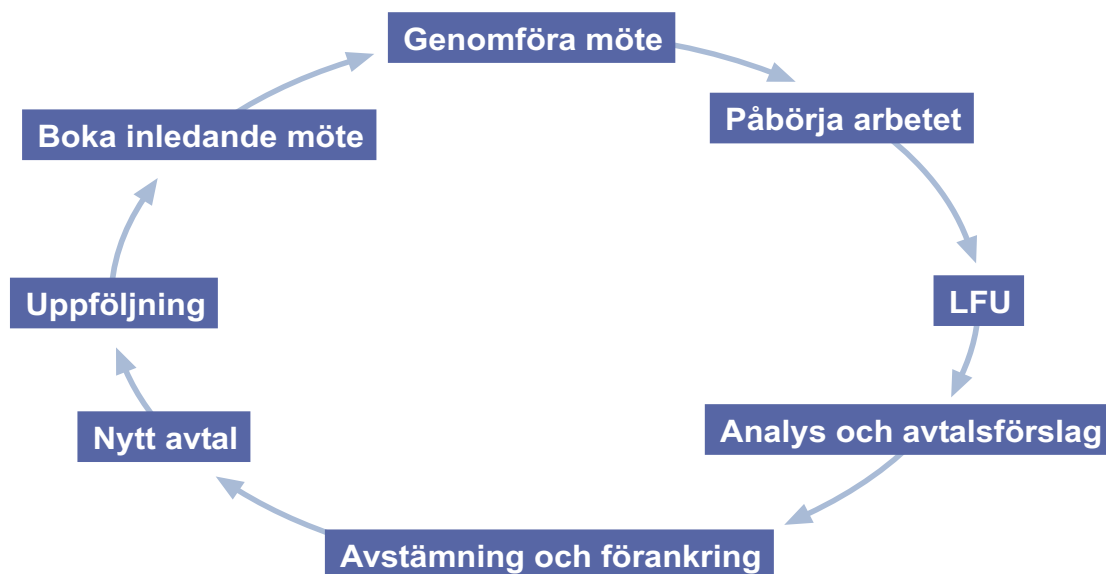
**1 000 personer per år dör av trafikens föroreningar.**

---

<sup>1</sup> Kort om miljön och vår konsumtion för upphandlare och inköpare, Naturvårdsverket 2004

## Genomförande av arbetet

Genomförandet sker enligt stegen i cirkeln nedan. Varje moment diskuteras i följande avsnitt.



Schematisk bild över processen med QIII-krav i transportavtal.

### Boka inledande möte

En förutsättning för samarbete är att få till ett inledande möte. I arbetet med byggbranschen valdes börsnoterade företag som driver ett systematiskt kvalitetsarbete. Nio företag valdes och kontaktades per telefon i syfte att få till stånd ett inledande möte med representanter för företaget, Vägverket och QIII. Sex företag tackade ja till ett första möte. Framgångsfaktorn med bokningarna var att företagen nappade på möjligheten att träffa Vägverket. I vissa fall gick det bra att boka möte på en gång, i andra pågick förankringsprocessen och val av datum under en längre tid.

#### *Råd*

Målet med att boka möte är helt enkelt endast att boka möte. Den som ringer bör kunna tillräckligt för att informera om vad vi erbjuder och vad företaget har att vinna på det. Att dessutom inge förtroende och att påbörja arbetet med att skapa en tillitsfull relation förbättrar förstås chansen att företaget ska pressa in mötet i sin ofta väldigt fulltecknade kalender. Men undvik att berätta allt på en gång!

### Genomföra möte

För att mötet skall ha någon verkan inåt i företaget är det viktigt att de som kommer på mötet har mandat att påverka. Företagen i byggbranschen har oftast flera avtalsansvariga, ofta representerade per region, men i vissa fall, ansvariga per leverantör. Från byggföretagen kom avtalsansvariga personer samt i vissa fall kvalitets- och/eller miljöansvarig.

Under mötet presenterade företaget sin verksamhet, Vägverket presenterade sitt sektorsansvar och vad erbjudandet om samarbete innebar och QIII presenterade sitt bedömningssystem. Vägverket visade också ett utkast på samarbetsavtal som innebar att företaget avser att ställa högre krav på sina transporter och att Vägverket stödjer arbete med konsult-tid.

Representanterna från företagen har djup och detaljerad kunskap om transporter och givetvis om sina avtal. Däremot kan det för dem vara helt nytt att kvalitetskrav kan användas som framgångsfaktor för företaget. Den allra vanligaste reaktionen är att företagen upplever att krav på trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö redan är juridiskt reglerat och att de därför inte ser nyttan med att ställa krav själva.

Ett lyckat första möte kännetecknas av att alla parter hade trevligt, att de blev intresserade av den andres verksamhet och att man gemensamt har kommit fram till hur man ska gå vidare.

### ***Råd***

Det är mycket viktigt att känna av företagets mognad för frågan och att anpassa diskussionen efter detta. Ta reda på mer om företaget via deras hemsida före möte, kolla deras miljömål, policys, uppförandekoder etc. Exemplifieringar av trafiksäkerhet etc. bör tas från verksamheter som är närallgigande för företaget.

För att kunna gå vidare i ett givande samarbete bör man undvika att företaget framstår som bovar och budbäraren som helgon. Kom hela tiden ihåg att det gemensamma intresset är schyssta transporter, det vill säga; säkra, med bra arbetsmiljöförhållanden och sparsamma för miljö och plånbok. Visa förståelse för att företagets verklighet kan skilja sig en hel del från den officiella bilden av hur arbetet bör gå till.

Man bör också ta upp frågan om hur ett förändringsarbete kommer att tas emot inom företaget, ta reda på exakt vilket mandat representanterna för företaget har att förändra avtal.

Bestäm nästa steg; när-var-hur!

### **Påbörja arbetet**

På första mötet inom byggbranschen hade vi gjort upp med företagen vad nästa steg var. Oftast innebar det att vi kontaktade företagen för att bekräfta huruvida de ville ingå ett samarbete eller inte. Om de ville påbörja ett samarbete skulle en avsiktsförklaring/samarbetsavtal med Vägverket undertecknas. I detta skede visade det sig att en del av företagen drog öronen åt sig. Det kunde till exempel visa sig att representanterna för företaget inte hade frågan förankrad med högre chefer, att de hade förankrat frågan muntligt men att ledningen backade när det visade sig vara ett skriftligt åtagande eller att företagets olika avdelningar försökte bolla över samarbetet på varandra.

Vissa av företagen hade korta beslutsvägar och skrev på samarbetsavtalen fort, vissa skrev på efter flera turer mellan företaget och oss. Några tackade nej, någon relativt tidigt, andra senare. Ett av företagen som tackade nej återkom självmant senare och ville inleda ett samarbete. Totalt sex företag påbörjade samarbetet, några från det inledande mötet, några hade haft kontakt med en representant från QIII.

Samarbetet var en första knuff igång för företagen, fokuserat på att börja ställa högre krav i avtal. Tiden för stöd till företagen var begränsad till 14 timmar. Detta var ett snabbt sätt att gå direkt på kärnan utifrån QIII-systemet men innebar också att det inte fanns tid till att göra någon nulägesanalys, arbeta med mål och policys eller göra aktiviteter kring trafiksäkerhet, arbetsmiljö eller miljö vilket gjorde arbetet lite tunt.

### ***Råd***

Att upprätta en aktivitetsplan i början av arbetet är ett bra sätt att skapa en gemensam bild av vad som ska hända, vem som skall göra vad och tidsram för arbetet. Den kan vara olika detaljerad beroende på ambitionsnivå och tid men är alltid ett bra sätt att ytterligare bekräfta och förankra arbetet.

### **Leverantörsförfrågningsunderlag - LFU**

Arbetet påbörjades genom att gemensamt gå igenom QIIIs leverantörsförfrågningsunderlag (LFU) och diskutera vilka av byggföretagens avtalspartner som är lämpade att besvara denna.

Företagen skickade sedan ut LFU:er till sina leverantörer, några företag skickade till alla leverantörer, andra valde ut en eller flera. Med LFU:n skickade företagen ett följebrev som beskrev samarbetet och att de avser att höja sina ambitioner i fråga om trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö.

Företagens avtal med de aktuella leverantörerna analyserades. De analyserade avtalen handlade nästan uteslutande om transporterens genomförande och prisreglering, och väldigt lite om krav på trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö. De kvalitetskrav som fanns gällde allmänt hållna hänvisningar till att leverantören ska följa arbetsmiljölagar etc., i vissa fall hänvisningar till miljöpolicy.

När LFU:erna kom tillbaka var de väldigt varierande i kvalitet, flera av leverantörerna hade missat att deras ansvar för rutiner, fordon och efterlevnad av krav sträcker sig till deras underleverantörer. Därför hänvisade en del i många frågor t.ex. till att de inte har egna bilar istället för att svara för om de ställer krav och följer upp hur underleverantörerna arbetar.

En del frågor upplevdes också som tvetydiga eller irrelevanta och väckte en del irritation hos leverantörerna vilket vi fick gå igenom igen för att uppnå förståelse.

### ***Råd***

Det är viktigt att gå igenom LFU:n ordentligt innan den skickas ut så att företaget kan ge sina leverantörer hjälp med eventuella oklarheter. Man bör också tydligt påpeka att leverantören i de fall kraven inte är relevanta på leverantörens verksamhet skall leverantören svara i eventuella underleverantörens ställe.

Till stöd för genomgång av LFU och avtal kan företaget göra QIII:s självtest som finns på hemsidan. Det visar sig ibland att företagets leverantörer klarar mycket högre krav än vad företaget ställer.

## **Analys och förslag till avtal**

När LFU:erna var insamlade gjordes en genomgång av vilka krav som leverantörerna skulle klara direkt och vilka de inte klarade. De krav som leverantörerna inte tycktes klara diskuterades och byggföretaget fick ta ställning till om de tyckte att det var ett relevant krav, om de vill börja ställa kravet ifråga direkt eller om företaget vill ge leverantören en tid på sig att hinna ställa om till de högre kraven.

Företaget fick sedan hjälp med att utforma ett nytt avtal med de valda kraven utifrån QIII-systemet och tidshorisont ställda i trappform. Företagen valde olika tillvägagångssätt att presentera de nya kraven, en del diskuterade dem muntligt på möte med leverantörerna medan andra skickade förslaget tillsammans med följebrev. Hos ett par företag avgränsades kraven till att gälla en viss region då leverantörsansvariga hade delade meningar om nyttan med kraven.

Några av byggföretagen ville att de nya kraven skulle ställas till alla leverantörer, några ville ta en leverantör i taget. De nya kraven mottogs mycket olika av olika leverantörer, vissa tyckte de var självklara och hade inga problem med att vilja ta in dem i avtal, andra värjde sig mycket, med argument som att de gör allt rätt, att kraven redan ställs med lagstöd, en del med förment ekonomiska argument.

### ***Råd***

Det är företagets avtal och deras samarbetspartner, därför måste företaget kunna stå bakom och argumentera för kraven de ställer. Det är mycket viktigt att föra en diskussion med företaget om varför de kommer att ställa kraven och ge dem stöd i deras samtal med sina leverantörer.

Förbered företaget på att de kan möta motstånd mot förändringen i sig, att leverantörerna kan värja sig för att de är rädda för ökat besvär och kostnader och argumenterar för att de kommer att höja priserna eller i värsta fall hotar med att bryta samarbetet.

Förankra tanken på att kvalitetsvinster är en win-win-situation för leverantören, förarna, transportköparen och samhället i övrigt. Vissa av dem ger också direkt ekonomisk avkastning.

## **Avstämning och förankring av resultaten internt och externt**

Nästa moment var en förankring av avtalsutkast internt i byggföretagen samt möte med deras leverantörer för att höra hur de ställer sig till de nya kraven.

Ett av företagen mötte initialt stort motstånd från leverantörerna, detta hade också få leverantörer att välja på och fann det svårare att argumentera för högre krav. Men bland de flesta av företagen som mötte motstånd uppkom det internt i företaget. Trots att det fanns samarbetsavtal, att arbetet verkade vara förankrat och att representanterna från företaget verkade ha tillräckligt mandat så räckte det inte alltid till. De avtalsansvarigas ansvar i vissa av de större byggföretagen gällde pågående avtal och utformning av transportbehoven. Förslag till övergripande förändringar av avtal visade sig kräva beslut högre upp internt.

### ***Råd***

Var övertydlig med företagets representanters mandat, kolla hur avtalen upprättas, hur rutinerna kring ändringar fungerar och vem som fattar beslut om ändringar. Se till att inte bara avtalsansvarige utan också representanter med både formell och informella makt är med i samarbetet.

## Nytt avtal

De byggföretag som lätt gick igenom processen med LFU och nytt avtalsförslag hade motiverade representanter med tydligt mandat och en bra relation med sina leverantörer. I ett företag var inte alla avtalsansvariga motiverade och där avstod man från att förändra dennes avtal och införde nya krav i de regioner där de avtalsansvariga var motiverade

De nya kraven skrevs antingen som ett tillägg till befintligt avtal eller som ett helt nytt avtal. De nya ersätter antingen de gamla i förtid eller byts i samband med att det gamla löper ut.

### **Råd**

”Plocka lågt hängande frukter först.” Det kan tyckas orättvist att de som motsätter sig de goda förändringarna ska ”slippa”. Men ofta är alternativet att allt stannar och då kan det vara bättre att släppa ”de svåra”. Med tiden kommer de motsträviga antingen att se att det kan ge fördelar med schysstare transporter, alternativt kan de i förlängningen bli utbytta mot mer förändringsbenägna personer.

### **Att fundera över när det blir nej på nya avtalet**

Varför blev det nej från ledningen på att föra in nya krav i avtal? (Går det att göra om på annat sätt?)

Vilken nivå är ledningen jämfört med den som skrev på samarbetsavtalet / Var fel nivå på den som skrev på samarbetsavtalet?

Om det var rätt nivå, insåg inte den som skrev på vad det innebar då eller backade från sin ambition i ett senare skede?

Finns det några formella eller informella beslut eller maktstrukturer som ändrats?

Har något annat hänt som förändrat förutsättningarna?

### **Tänk därför på i förväg**

*Ledningen måste vara med från början, kolla extra angående mandat.*

*Hur hierarkiskt är företaget, finns det ytterligare beslutsnivåer uppåt?*

*Tala om från början att det innebär ett förändringsarbete som kan möta motstånd. Låtsas inte som att alla tycker att det är bra med högre krav.*

*Kolla om det är något på gång, hur marknaden och branschen ser ut, om något är på gång i företaget.*

*Diskutera vad som ska hända om något ändras under arbetets gång.*

## Uppföljning

Arbetet med att ställa nya krav behöver givetvis följas upp. I samband med att nytt avtal skrivs är det lämpligt att besluta om hur leverantören skall verifiera att kraven följs. Byggföretagen har ofta som rutin att ha minst ett årligt avstämningsmöte med sina leverantörer och tyckte att det kunde vara ett lämpligt tillfälle att gå igenom avtalen (och de nya kraven).

Flera av byggföretagen kommer att göra en årlig LFU, även de som beslutade med att vänta med att införa krav i avtal.

Några byggföretag inför nya krav i sina avtal och kommer också att gå till QIII-bedömning. Ett av företagen har gått till bedömning och fått fem stjärnor av fem möjliga.

### **Råd**

Se till att det åligger leverantören att visa hur arbetet med att följa kraven sköts. Leverantören skall vid avstämnings eller kontroll kunna visa den statistik, rutiner eller dokument som kraven avser.

Transportköparen bör systematiskt samla in och dokumentera hur leverantörerna uppfyller kraven. Ett förslag är att föra årlig statistik som dels jämförs med de tidsatta kraven, dels används för översyn och revidering av kraven.

Både företaget och leverantören kan använda resultaten från uppföljningen i sin marknadsföring.

## BILAGOR

Handlingsplan QIII-arbete Företag X – Vägverket, exempel (Vägverket och QIII 2007)

QIII Leverantörförfrågningsunderlag

QIII kraven inbyggda i tidstrappa

Avtalsförslag med kvalitetskrav à la QIII

### Handlingsplan QIII-arbete Företag X – Vägverket

#### Mål:

- Att med utgångspunkt från QIII:s systemhandbok för bedömning av transporter, ta fram ett leverantörförfrågningsunderlag (LFU) som ska ligga till grund för *Företag x AB Sveriges* upphandling av vägtransporter 2008.
- Företag x AB Sverige ska implementera ett strukturerat arbete med trafiksäkerhet och miljö inom ramen för transportupphandlingen 2008.
- I vägtransportupphandlingen 2008 ska ett antal kriterieområden inom miljö och trafiksäkerhet enligt QIII vara beaktade. Se avtal!

#### Handlingsplan för FÖRETAG X

Aktivitet	Genomförande-ansvar	Tidsperiod
Påskrift av avtal FÖRETAG X-VV	FÖRETAG X / VV	v. 34
Genomgång av QIII:s leverantörförfrågningsunderlag (LFU) <ul style="list-style-type: none"><li>• Vilka frågor är relevanta för FÖRETAG X?</li><li>• Avgränsning? Urval av de största leverantörerna</li><li>• Missiv/säljbrev till leverantörerna</li></ul>	FÖRETAG X / BG	v. 34
Utskick av LFU inkl. missiv	FÖRETAG X/ BG	v. 36
Genomgång av generellt befintliga transportavtal. Vilka krav ställer FÖRETAG X idag enl. QIII:s krav och vad kan leverantörerna leva upp till i nuläget? Är leverantörerna redan mogna för högre ställda krav som i förlängningen inte skulle medföra högre kostnader för FÖRETAG X? <ul style="list-style-type: none"><li>• nulägesanalys</li><li>• QIII självtest</li><li>• rapport</li><li>• analys</li></ul>	BG/ LH	v.40
Insamling av LFU från leverantörerna	FÖRETAG X	v.40-41
Sammanställning/analys av svaren från LFU. <ul style="list-style-type: none"><li>• Underlag till nästa transportupphandling 2008.</li></ul>	BG	v. 42-44
Sammanställning av självtest-resultatet+ svaren från LFU <ul style="list-style-type: none"><li>• Redovisning av eventuella förbättringsförslag kopplat till kravställande inom miljö och trafiksäkerhet.</li></ul>	BG/ LH / JA	v. 44-46
Avstämning med FÖRETAG X internt avseende deras tidigare miljöarbete, CSR mm	FÖRETAG X	v.47
Upprättande av nytt transportavtal. <ul style="list-style-type: none"><li>• QIII-trappan</li></ul>	BG/ FÖRETAG X	Vår 2008
Förankring av nytt avtal med leverantörerna. <ul style="list-style-type: none"><li>• Utbildning</li><li>• Information</li></ul>	BG/ FÖRETAG X	Vår 2008
FÖRETAG X:s normala procedur gällande upphandling av transporter	FÖRETAG X	Vår 2008

## Leverantörsförfrågningsunderlag – LFU



*Detta är ett leverantörsförfrågningsunderlag som bygger på QIII:s bedömningssystem. Med "leverantören" avses speditör/LBC/åkeri m.m. Underlaget och dess innehåll är fritt för alla parter att använda. Mer information finns på [www.q3.se](http://www.q3.se). Observera att ifyllt underlag ej går att spara i Acrobat Reader. Finns ej Acrobat Standard / Professional skrivs formuläret ut och skickas med post eller fax.*

Datum	<input type="text"/>	Upphandlare	<input type="text"/>
Leverantör	<input type="text"/>		
Kontaktperson	<input type="text"/>		
Telefon	<input type="text"/>	E-postadress	<input type="text"/>
Mobiltel	<input type="text"/>	<input type="button" value="Skriv ut formulär"/>	

### BASKRAV

1. Har leverantören trafiktillstånd?  Ja  Nej
2. Har leverantören registreringsbevis?  Ja  Nej
3. Har leverantören skattebevis?  Ja  Nej
4. Har leverantören betalat skatter och sociala avgifter eller finns det en betalningsplan?  Ja  Nej
5. Har leverantören tillstånd för internationell trafik (om sådant behövs)?  Ja  Nej
6. Har leverantören trafikförsäkringar?  Ja  Nej
7. Tillämpar leverantören arbetsmarknadens lagar?  Ja  Nej
8. Tillämpar leverantören arbetsmarknadens avtal?  Ja  Nej
9. Har leverantören ansvarsförsäkringar?  Ja  Nej
10. Är leverantören föremål för konkurs, likvidation eller tvångsförvaltning?  Ja  Nej
11. Har leverantören gjort sig skyldig till något allvarligt fel i yrkesutövningen enligt dom som vunnit laga kraft?  Ja  Nej
12. Har ersättning utgått till leverantören för last utöver vad som anges i lag/förordning (överlast)?  Ja  Nej
13. Genomför beställaren stickprovskontroller för att förhindra överlastning?  Ja  Nej

QIII  
tel 08-734 52 51

Box 1826  
171 26 Solna

info@q3.se  
www.q3.se

## ARBETSMILJÖ

### Arbetsbelastning

- 1.1.1 Har leverantören en planering, rutiner eller förfaringssätt som eliminerar överträdelser av kör- eller vilotider?  Ja  Nej
- 1.1.2 Har leverantören rutiner för att kontinuerligt, minst en gång per kvartal, kontrollera kör- och vilotiderna?  Ja  Nej
- 1.1.3 Har leverantören rutiner för avvikelshantering?  Ja  Nej
- 1.1.4 Har leverantören ett åtgärdsprogram för att rätta till brister?  Ja  Nej
- 1.1.5 Har leverantören tillgång till företagshälsovård eller motsvarande?  Ja  Nej
- 1.1.6 Accepterar leverantören tidsavvikelser vid planeringen av transporter?  Ja  Nej

### Ergonomi

- 1.2.1 Har leverantören en dokumenterad plan eller riktlinjer för att eliminera belastnings-, hopp-, fall- eller klämskador?  Ja  Nej
- 1.2.2 Genomför leverantören arbetsmiljöronder eller motsvarande minst en gång per år?  Ja  Nej
- 1.2.3 Identifierar och dokumenterar leverantören hantering som medför lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp?  Ja  Nej
- 1.2.4 Har leverantören etablerat kontakt med företagshälsovård eller liknande i syfte att få råd och stöd för att undvika lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp?  Ja  Nej
- 1.2.5 Identifierar leverantören brister vid externa lastnings- och lossningsställen?  Ja  Nej
- 1.2.6 Har leverantören rutiner för att påtala brister vid lastnings- och lossningsställen?  Ja  Nej

### Systematiskt arbetsmiljöarbete

- 1.3.1 Har leverantören en arbetsmiljöpolicy?  Ja  Nej
- 1.3.2 Har leverantören påbörjat ett systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån AFS 2001:1?  Ja  Nej
- 1.3.3 Har representanter för leverantören deltagit i utbildning om systematiskt arbetsmiljöarbete?  Ja  Nej
- 1.3.4 Har leverantören ett dokumenterat systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån AFS 2001:1?  Ja  Nej
- 1.3.5 Genomför leverantören analyser och riskbedömningar av arbetsmiljön?  Ja  Nej
- 1.3.6 Har leverantören utarbetat åtgärds- och handlingsplaner för att förbättra arbetsmiljön?  Ja  Nej
- 1.3.7 Har leverantören ett dokumenterat arbete för att fortlöpande följa upp och förbättra arbetsmiljön?  Ja  Nej
- 1.3.8 Genomför leverantören konsekvensanalyser vid förändringar som kan påverka arbetsmiljön?  Ja  Nej

## TRAFIKSÄKERHET

### Hastigheter

- 2.1.1 Har leverantören en trafiksäkerhetspolicy där det framgår att hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för trafiksäkerheten?  Ja  Nej
- 2.1.2 Har leverantören dokumenterade riktlinjer/rutiner där det framgår att hastigheten alltid ska anpassas till rådande förhållanden?  Ja  Nej
- 2.1.3 Har leverantören rutiner för och kontinuerligt genomför, minst en gång per kvartal, kontroller av hastigheter på samtliga fordon?  Ja  Nej
- 2.1.4 Dokumenterar leverantören hastighetsavvikelser?  Ja  Nej
- 2.1.5 Har leverantören kommunikation mellan ledning och aktuella förare gällande hastighetsavvikelser?  Ja  Nej
- 2.1.6 Har leverantören ett åtgärdsprogram som sätts in i de fall en förare har överskridit gällande hastighetsgränser eller inte anpassat hastigheten efter rådande förhållanden?  Ja  Nej
- 2.1.7 Har leverantören utrustat samtliga fordon med stödsystem för att eliminera hastighetsöverträdelser?  Ja  Nej

### Säkra fordon

- 2.2.1 Har leverantören riktlinjer/rutiner för att säkerställa att däck har minst lagstadgat mönsterdjup, rätt lufttryck och inte är skadade?  Ja  Nej
- 2.2.2 Genomför leverantören godkända bromskontroller var sjätte månad hos ASB eller ackrediterad verkstad?  Ja  Nej
- 2.2.3 Är leverantörens samtliga nyttjade fordon utrustade med godkända säkerhetsbälten?  Ja  Nej
- 2.2.4 Är leverantören väl förtrogen med och uppdaterar kontinuerligt de regelverk som avser överlast och lastsäkring?  Ja  Nej
- 2.2.5 Har leverantörens förare utbildning i de regelverk som avser överlast och lastsäkring?  Ja  Nej
- 2.2.6 Har leverantören rutiner för att säkerställa att säkerhetsbälten alltid används?  Ja  Nej
- 2.2.7 Har leverantören rutiner för och tillämpar kontinuerlig tillsyn av fordon?  Ja  Nej
- 2.2.8 Dokumenterar leverantören skador, tillsyn, underhåll och service av fordon?  Ja  Nej
- 2.2.9 Är leverantörens fordon utrustade med stödsystem (mätinstrument) för att kunna kontrollera lastvikt?  Ja  Nej
- 2.2.10 Är leverantörens fordon utrustade med bältespåminnare som har ljud- och ljussignal?  Ja  Nej
- 2.2.11 Har leverantörens fordon underkörningskydd runt om?  Ja  Nej

## TRAFIKSÄKERHET

### Alkohol och droger

- 2.3.1 Har leverantören en alkohol- och drogpolicy?  Ja  Nej
- 2.3.2 Har leverantören ett åtgärdsprogram och en rehabiliteringsplan?  Ja  Nej
- 2.3.3 Genomför leverantören drogtester på den personal som ska anställas?  Ja  Nej
- 2.3.4 Har leverantören rutiner för att säkerställa att alkohol inte förekommer i samband med arbetet?  Ja  Nej
- 2.3.5 Är 50 % av organisationens fordon utrustade med alkolås som kan lagra data?  Ja  Nej
- 2.3.6 Arkiveras all data från alkolåsen i minst ett år?  Ja  Nej
- 2.3.7 Är leverantörens samtliga fordon utrustade med tekniska stödsystem (alkolås) som kan lagra data?  Ja  Nej

## MILJÖ

### Utsläpp till luft

- 3.1.1 Har leverantören en miljöpolicy som anger företagets långsiktiga miljömål?  Ja  Nej
- 3.1.2 Redovisar leverantören kvartalsvis drivmedelsåtgången och emissioner per tonkilometer och fordon?  Ja  Nej
- 3.1.3 Har leverantören en plan med kvartalsvisa mål för att minska drivmedelsåtgången per tonkilometer där resultatet, som redovisas kvartalsvis, också omfattar andel förnyelsebart respektive fossilt bränsle som används?  Ja  Nej
- 3.1.4 Har leverantören en plan för att minska beroendet av fossila bränslen?  Ja  Nej
- 3.1.5 Är max 5 % av leverantörens fordonsflotta äldre än tio år?  Ja  Nej
- 3.1.6 Har leverantören en handlingsplan för att öka fyllnadsgraden där resultatet redovisas kvartalsvis?  Ja  Nej
- 3.1.7 Utförs minst 30 % av transporterna av fordon som är Euro II-klassade eller bättre?  Ja  Nej
- 3.1.8 Har minst 50 % av leverantörens fordon katalysator och partikelfilter monterade?  Ja  Nej
- 3.1.9 Dokumenteras transporternas energiåtgång kvartalsvis och redovisas i (kWh/tonkm) samt beräknas utifrån bränslets energiinnehåll (kWh/l)?  Ja  Nej

### Effektivare bränsleanvändning

- 3.2.1 Har minst 50 % av leverantörens förare genomgått utbildning i sparsamt körsätt, med motsvarande omfattning och innehåll som i ECO-drivingutbildningen?  Ja  Nej
- 3.2.2 Åskådliggör leverantören resultaten av drivmedelsåtgången för förarna minst en gång per kvartal?  Ja  Nej
- 3.2.3 Har leverantörens samtliga förare har genomgått utbildning i sparsamt körsätt med motsvarande omfattning och innehåll som i ECO-drivingutbildningen?  Ja  Nej
- 3.2.4 Upprätthåller leverantören kunskapen om sparsamt körsätt genom repetitiva informationer/ utbildningar eller incitamentprogram?  Ja  Nej
- 3.2.5 Har leverantören en individuell uppföljning som innebär att föraren får information varje månad om hur dennes körsätt påverkar bränsleförbrukningen?  Ja  Nej
- 3.2.6 Har minst 20 % av leverantörens fordon stödsystem som indikerar hur körsättet påverkar fordonets bränsleförbrukning?  Ja  Nej

## Utsläpp av miljöförstörande ämnen

- 3.3.1 Har leverantören en plan för fordonsunderhåll där det framgår vilka miljöförstörande ämnen som används och en förteckning med tillhörande säkerhetsinformation över de kemikalier som används?  Ja  Nej
- 3.3.2 Har leverantören en plan/strategi för avvecklingen av miljöförstörande ämnen?  Ja  Nej
- 3.3.3 Tillämpar leverantören produktvalsprincipen enligt Miljöbalken?  Ja  Nej
- 3.3.4 Har leverantörens fordon däck utan HA-oljor och vattenlösliga åldringsskydd?  Ja  Nej
- 3.3.5 Har leverantören serviceavtal eller motsvarande för regelbundet underhåll av fordonen?  Ja  Nej
- 3.3.6 Väljer leverantören alltid miljömärkta produkter (i de fall de finns att tillgå på marknaden) för rengöring och underhåll av fordonen?  Ja  Nej
- 3.3.7 Kräver leverantören i avtal med underleverantörer att miljömärkta produkter (i de fall de finns att tillgå på marknaden) används för rengöring och underhåll av fordon?  Ja  Nej

Skriv ut formulär

## QIII- trappan

I arbetet med företaget kan de krav som leverantörerna klarar och de som transportköparen finner självklara sorteras på första året och de krav som inte uppfylls men transportköparen vill ställa kan sorteras på senare år efter bedömning (i samverkan med leverantörerna) av vad som kan vara rimligt.

### ARBETSMILJÖ

#### Arbetsbelastning

##### År 3

Leverantören skall ha tillgång till företagshälsovård eller motsvarande. Leverantören skall acceptera tidsavvikelser vid planeringen av transporter.

##### År 2

Leverantören ska ha rutiner för att kontinuerligt, minst en gång per kvartal, kontrollera kör- och vilotider. Leverantören skall ha rutiner för avvikelshantering. Leverantören skall ha ett åtgärdsprogram för att rätta till brister.

##### År 1

Leverantören skall ha planering, rutiner och förfaringssätt som eliminerar överträdelser av kör- och vilotider

#### Ergonomi

##### År 3

Leverantören skall identifiera brister vid externa lastnings- och lossningsställen. Leverantören skall ha rutiner för att påtala brister vid lastnings- och lossningsställen.

##### År 2

Leverantören skall genomföra arbetsmiljöronder eller motsvarande minst en gång per år. Leverantören skall identifiera och dokumentera hantering som medför lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp. Leverantören skall ha etablerad kontakt med företagshälsovård eller liknade i syfte att få råd och stöd för att undvika lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp.

##### År 1

Leverantören skall ha en dokumenterad plan eller riktlinjer för att eliminera belastnings-, hopp-, fall- eller klämskador.

#### Systematiskt arbetsmiljöarbete

##### År 3

Leverantören skall ha ett dokumenterat arbete för att fortlöpande följa upp och förbättra arbetsmiljön. Leverantören skall genomföra konsekvensanalyser vid förändringar som kan påverka arbetsmiljön.

##### År 2

Leverantören skall ha ett dokumenterat systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån AFS 2001:1. Leverantören skall genomföra analyser och riskbedömningar av arbetsmiljön. Leverantören skall ha åtgärds- och handlingsplaner för att förbättra arbetsmiljön.

##### År 1

Leverantören skall ha en arbetsmiljöpolicy. Leverantören skall ha påbörjat ett systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån AFS 2001:1. Representanter för leverantören skall ha deltagit i utbildning om systematiskt arbetsmiljöarbete.

Grundmall för trappa med QIII-kriterier, Titti de Verdier, 2007.

## Transportavtal

Mellan X, nedan kallad beställaren och *Transportföretaget*, nedan kallad leverantören, har avtal om transporter träffats enligt detta avtal. Vid tecknande av detta avtal, upphör alla muntliga och skriftliga överenskommelser rörande tidigare avtal.

## BASKRAV

Det åligger leverantören att tillhandahålla fordon och tillämpa ett arbetssätt som följer alla för verksamheten och eventuella underleverantörer tillämpliga lagar. Arbetet skall vara aktivt och leda till ständig förbättring. Ansvar för att efterfölja, dokumentera och verifiera dessa krav åligger leverantören.

### Tillstånd och bevis:

- Trafiktillstånd.
- Registreringsbevis.
- Skattebevis.
- Skatter och sociala avgifter.
- Tillstånd för internationell trafik (i förekommande fall).
- Trafikförsäkringar.

### Vidare förbinder sig leverantören att:

- Tillämpa arbetsmarknadens lagar, trafikförordningen och andra för verksamheten tillämpliga lagar.
- Tillämpa arbetsmarknadens avtal.
- Ha ansvarsförsäkringar
- Inte vara föremål för konkurs, likvidation eller tvångsförvaltning.
- Inte ha gjort sig skyldig till något allvarligt fel i yrkesutövningen enligt dom som vunnit laga kraft.

### Transportkrav:

- Arbeta efter de principer som följer av Xs kvalitetssäkrings och miljöledningssystem ISO 9002, känna till och arbeta efter Xs miljö- och kvalitetspolicy samt rutiner inom Xs kvalitets- och miljöprogram
- Följa utarbetade instruktioner i Xs förarhandbok.
- Före leverans av material tillse att flaket är rent från främmande material samt kontrollera att materialet på flaket stämmer överens med den angivna ordern.
- Sköta om sin vagnpark på ett föredömligt sätt, så att fordonen är välskötta samt att chaufförer och åkare är representativa.
- Taravåga fordonen enligt utfärdade förarinstruktioner vid varje lastning.

Förutom ovanstående baskrav skall Leverantören uppfylla kvalitetskrav och villkor enligt följande avsnitt, "Kvalitetskrav" (arbetsmiljö, trafiksäkerhet, miljö) samt "Transportvillkor" (särskilda villkor för transportens genomförande, pris, m.m.).

Leverantören skall på begäran inom 3 veckor kunna redogöra för hur kraven uppfylls. Redovisningen skall kunna ges både kvantitativt (t ex antal fordon med viss teknisk utrustning) och kvalitativt (t ex hur Leverantören säkerställer att detta stämmer hos underentreprenörer). Vi kommer att minst årligen efterfråga redovisning.

Detta avtal gäller till och med xxxx-xx-xx. Om avtalet inte sagt upp senast sex månader innan avtalsperiodens utgång, förlängs det löpande med x år i taget.

Detta avtal gäller till och med xxxx-xx-xx med förlängning enligt nivåerna i kvalitetskraven.

Detta avtal har upprättats i två exemplar, av vilka parterna har tagit var sitt.

Ort xxxx-xx-xx

Ort xxxx-xx-xx

**Transportköpare X**

**Leverantören**

## KVALITETSKRAV

Leverantören skall ha ett strukturerat och dokumenterat miljö- och trafiksäkerhetsarbete som är öppet för granskning av oss. Arbetet ska vara aktivt under hela avtalsperioden och leda till ständig förbättring. Arbetet ska följas upp internt minst en gång per år. Ledningsarbetet innebär att Leverantören själv organiserar sitt arbete med att se till att de krav som relaterar till miljö och trafiksäkerhet i avtalet efterlevs hos leverantören själv och dess underleverantörer.

Kvalitetskraven är indelade i arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö och ställs i olika nivåer där vissa skall vara uppfyllda så snart avtalet börjar gälla och andra krav skall vara uppfyllda inom andra tidsramar. I de fall där kravet gäller Leverantörens underleverantörer skall Leverantören informera om och följa upp kraven samt svara för efterlevnad inför X.

### ARBETSMILJÖ

#### Arbetsbelastning

##### År 2010

Leverantören skall ha tillgång till företagshälsovård eller motsvarande.

##### År 2007

Leverantören och X skall ömsesidigt ha planering, rutiner och förfaringssätt som eliminerar överträdelser av kör- och vilotider

Leverantören ska ha rutiner för att kontinuerligt, minst en gång per kvartal, kontrollera kör- och vilotider.

Leverantören skall ha rutiner för avvikelshantering.

Leverantören skall ha ett åtgärdsprogram för att rätta till brister.

Leverantören och Xs skall ömsesidigt acceptera tidsavvikelser som uppstår p.g.a. trafiksäkerhets- och arbetsmiljöskäl.

#### Ergonomi

##### År 2010

Leverantören skall ha etablerad kontakt med företagshälsovård eller liknande i syfte att få råd och stöd för att undvika lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp.

##### År 2007

Leverantören skall ha en dokumenterad plan eller riktlinjer för att eliminera belastnings-, hopp-, fall- eller klämskador.

Leverantören skall genomföra arbetsmiljöronder eller motsvarande för all personal minst en gång per år.

Leverantören skall identifiera och dokumentera hantering som medför lyft-, skjut- och dragmoment samt hopp.

Leverantören skall identifiera brister vid externa lastnings- och lossningsställen.

Leverantören skall ha rutiner för att påtala brister vid lastnings- och lossningsställen till X som i sin tur skall ha rutiner för att ta emot, dokumentera och följa upp dessa.

#### Systematiskt arbetsmiljöarbete

##### År 2007

Leverantören skall ha en arbetsmiljöpolicy.

Representanter för Leverantören skall ha deltagit i utbildning om systematiskt arbetsmiljöarbete.

Leverantören skall ha ett dokumenterat systematiskt arbetsmiljöarbete utifrån AFS 2001:1, genomföra analyser och riskbedömningar av arbetsmiljön, ha ett dokumenterat arbete och åtgärds- och handlingsplaner för att fortlöpande följa upp och förbättra arbetsmiljön.

Leverantören skall genomföra konsekvensanalyser vid förändringar som kan påverka arbetsmiljön.

## TRAFIKSÄKERHET

### Hastigheter

#### År 2009

Leverantörens samtliga fordon skall vara utrustade med stödsystem för att eliminera hastighetsöverträdelser.

#### År 2007

Leverantören skall ha en trafiksäkerhetspolicy där det framgår att hastigheten statistiskt sett är den enskilt viktigaste orsaken till trafikolyckor.

Leverantören skall ha dokumenterade riktlinjer/rutiner där det framgår att hastigheten alltid ska anpassas till rådande förhållanden.

Leverantören skall ha rutiner för och kontinuerligt genomföra, minst en gång per kvartal, kontroller av hastigheter på samtliga fordon.

Leverantören skall dokumentera hastighetsavvikelser.

Leverantören skall ha kommunikation mellan ledning och aktuella förare gällande hastighetsavvikelser.

Leverantören skall ha ett åtgärdsprogram som sätts in i de fall en förare har överskridit gällande hastighetsgränser eller inte anpassat hastigheten efter rådande förhållanden.

### Säkra fordon

#### År 2007

Leverantören skall ha riktlinjer/rutiner för att säkerställa att däck har minst lagstadgat mönsterdjup, rättlufttryck och inte är skadade.

Leverantören skall genomföra godkända bromskontroller var sjätte månad hos ASB eller ackrediterad verkstad.

Leverantörens samtliga nyttjade fordon skall vara utrustade med godkända säkerhetsbälten.

Leverantören skall vara väl förtrogen med och uppdaterar kontinuerligt de regelverk som avser överlast och lastsäkring.

Leverantörens förare skall ha utbildning i de regelverk som avser överlast och lastsäkring.

Leverantören skall ha rutiner för att säkerställa att säkerhetsbälten alltid används.

Leverantören skall ha rutiner för och tillämpa kontinuerlig tillsyn av fordon.

Leverantören skall dokumentera skador, tillsyn, underhåll och service av fordon.

Leverantörens fordon skall vara utrustade med stödsystem (mätinstrument) för att kunna kontrollera lastvikt alternativt skall fordonen vägas vid varje lastningstillfälle.

Leverantörens fordon skall vara utrustade med bältespåminnare som har ljud- och ljussignal.

Leverantörens fordon skall ha underkörningskydd runt om

### Alkohol och droger

#### År 2013

Leverantörens samtliga fordon skall vara utrustade med tekniska stödsystem (alkolås eller motsvarande) som kan lagra data.

#### År 2009

50 % av Leverantörens fordon skall vara utrustade med alkolås som kan lagra data. All data från alkolåsen skall arkiveras i minst ett år.

#### År 2007

Leverantören skall ha en alkohol- och drogpolicy.

Leverantören skall ha ett åtgärdsprogram och en rehabiliteringsplan.

Leverantören skall ha rutiner och instrument för att säkerställa att alkohol inte förekommer i samband med arbetet, t.ex. genom utandningsprover i s.k. stickprov.

## MILJÖ

### Utsläpp till luft

#### År 2007

Leverantören skall ha en miljöpolicy som anger företagets långsiktiga miljömål.  
Leverantören skall kvartalsvis redovisa drivmedelsåtgången och emissioner per kilometer och fordon.  
Leverantören skall ha en plan med halvårsvisa mål för att minska drivmedelsåtgången per kilometer.  
Leverantören skall ha en plan för att minska beroendet av fossila bränslen.  
Minst 30 % av transporterna skall utföras av fordon som är Euro II-klassade eller bättre.  
Minst 50 % av Leverantörens fordon skall ha katalysator och partikelfilter monterade.

#### Effektivare bränsle- användning

#### År 2013

Leverantörens samtliga förare skall ha genomgått utbildning i sparsamt körsätt med motsvarande omfattning och innehåll som i ECO-drivingutbildningen.  
Leverantören skall upprätthålla kunskapen om sparsamt körsätt genom repetitiva informationer/utbildningar eller incitamentprogram.

#### År 2009

Minst 50 % av Leverantörens förare skall ha genomgått utbildning i sparsamt körsätt, med motsvarande omfattning och innehåll som i ECO-drivingutbildningen.  
Leverantören skall upprätthålla kunskapen om sparsamt körsätt genom repetitiva informationer/utbildningar eller incitamentprogram.  
Minst 20 % av Leverantörens fordon skall ha stödsystem som indikerar hur körsättet påverkar fordonets bränsleförbrukning.

#### År 2007

Leverantören skall visa resultaten av drivmedelsåtgången för förarna minst en gång per kvartal.  
Leverantören skall ha en individuell uppföljning som innebär att föraren får information varje månad om med återkoppling mellan körsätt och bränsleförbrukning.

### Utsläpp av miljöför- störande ämnen

#### År 2007

Leverantören skall ha en plan för fordonsunderhåll där det framgår vilka miljöförstörande ämnen som används och en förteckning med tillhörande säkerhetsinformation över de kemikalier som används.  
Leverantören skall ha en plan/strategi för avvecklingen av miljöförstörande ämnen.  
Leverantören och dess underleverantörer skall tillämpa produktvalsprincipen enligt Miljöbalken och alltid välja miljömärkta produkter (i de fall de finns att tillgå på marknaden) för rengöring och underhåll av fordonen.  
Leverantörens fordon skall ha däck utan HA-oljor och vattenlösliga åldringsskydd.  
Leverantören skall ha serviceavtal eller motsvarande för regelbundet underhåll av fordonen.

## **TRANSPORTVILLKOR**

**§ 1 Omfattning**

**§ 2 Garanti**

**§ 3 Marknadsföring**

**§ 4 Skyltar**

**§ 5 Transportpriser**

**§ 6 Kvartalsmöten**

**§ 7 Reklamationer**

**§ 8 Serviceförutsättningar**

**§ 9 Ansvar**

**§ 10 Överlåtelse**

**§ 11 Hävande av avtal**

**§ 12 Force majeure**

**§ 13 Skiljeklausul**

### **Bilagor:**

Bilaga 1 Kilometerprislista

Bilaga 2 Specialtransporter

Bilaga 3 Övriga transporttillägg

Bilaga 4 Minutprislista

Bilaga 5 Fasta fordon, antal och typ





**Vägverket**

781 87 Borlänge

[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se).

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



**Vägverket**