



NLF Region 5 *(Vestland og Møre& Romsdal)*

Hei, alle!

Mai 2026

Denne informasjonen går til alle NLF-medlemmer i region 5 som har sin e-post adresse registrert hos NLF. Send gjerne informasjonen videre i din organisasjon/ bedrift eller til andre som du mener kan ha interesse eller behov for slik informasjon.

E16 LÆRDALSTUNNELEN

Oppgradering i h.h.t tunnelsikkerhetsforskriften starter i september

Den 24 km. lange Lærdalstunnelen skal oppgraderes i henhold til EUs tunnelsikkerhets-forskrift. Arbeidet med klargjøring og siste hånd på planlegging av arbeidet ble gjennomført i 2025 med henblikk på oppstart 6. september i år (dato kan bli endret).

Lærdalstunnelen har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på mer enn 2000 kjøretøy, der tungtrafikken utgjør over 25% av den totale ÅDT.



Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen

Arbeidet får store konsekvenser for transportnæringen

Når arbeidet starter, vil det få store konsekvenser for transportnæringen og deres kunder.

E16 Filefjell og Rv52 Hemsedalsfjellet er viktige transportkorridorer for næringstransporten mellom øst- og Vestlandet. E16 Filefjell er i tillegg den mest forutsigbare fjellovergangen vinterstid med lite «nedetid».

Stengt E16 Lærdalstunnel vil derfor påvirke næringstrafikken mellom øst- og Vestlandet betydelig.

Lokalbefolkningen og næringslivet i Aurland og Lærdal vil også merke dette i forhold til jobb- og privatreiser, lokaldistribusjon av varer og tjenester (avfallshåndtering) m.m.

I startfasen vil arbeidet bl.a bestå i nedrigging av sikkerhetsutstyr og sprenging av snunisjer og nisjer til tekniske rom. I den perioden, som vil vare i ca. 2 år, vil det ikke være mulig med gjennomkjøring mellom kl. 18:00 og 06:00 (nattstengt). Unntaket er noen faste bussruter og nødetatene. De vil få spesialopplæring i kjøring gjennom tunnelen som blir uten sikkerhetsutstyr (nedrigget).

NLF har i møter med Statens vegvesen spurt om tilsvarende opplæring for godssjåfører som kjører fast på E16 gjennom Lærdalstunnelen, men svaret var negativt. Det var ikke mulig å få til.

Når de tyngste arbeidene med sprenging og sikring er utført, kan det bli mulig å slippe noe mer trafikk gjennom tunnelen selv om det pågår arbeid på natt (ledebilkjøring og/ eller lysregulering).

NLF gikk tidlig ut og anbefalte hel-stenging av Lærdalstunnelen i sommerhalvåret for å gi entreprenørene i tunnelen mest mulig «ro» inntil sprengningsarbeidet i tunnelen var over

Sommerstid er det relativt uproblematisk for næringstransporten mellom øst- og Vestlandet å kjøre via Rv7 Hardangervidda. Vinterstid derimot er Rv7 Hardangervidda uforutsigbar og ofte stengt eller det er kolonnekjøring på grunn av uvær.

Helstengt Lærdalstunnel i sommerhalvåret var ifølge Statens vegvesen helt uaktuelt.

NLF oppfordrer alle transportbedrifter som benytter E16 Lærdalstunnelen om å ha en god dialog med kunder for å finne alternative løsninger og alternative kjøreruter.

Det blir et digitalt medlemsmøte om E16 Lærdalstunnelen onsdag 10. juni.

Link til informasjonsside om E16 Lærdalstunnelen i Statens vegvesen:

<https://www.vegvesen.no/nn/vegprosjekt/prosjekt/e16lardalstunnelen/>

(trykk CTRL + venstreklikk på musen for å gå til artikkel)

Her er noen av NLFs innspill til Statens vegvesen (SVV) i forbindelse med oppgraderingsarbeidet:

Den «røde knappen»

Dette blir nok det viktigste virkemiddelet som SVV har under oppgraderingsarbeidet.

NLF stilte tidlig i prosessen krav om at byggeleder må ha en «rød knapp» som kan benyttes når andre fjelloverganger *er eller står i fare for å bli stengt*.

I perioden Lærdalstunnelen er nattestengt vil mye av trafikken mellom øst- og Vestlandet gå via Rv7 over Hardangervidda. Noe trafikk vil nok også gå via E134 over Haukelifjell. For modul- og 24-meters vogntog vil nok Rv7 være det beste alternativ siden det ikke er lovlig for disse å kjøre fra E134 mot Odda og videre til Jondal eller Utne.

Blir Rv7 stengt, vil byggeleder «trykke» på den røde knappen og Lærdalstunnelen skal holdes åpen for trafikk, så sant det ikke er hindringer inne i selve tunnelen som umuliggjør dette. Entreprenørene vil bli kompensert for at de ikke får rykke inn i tunnelen en natt, eller flere dersom uvær eller ulykker på Rv7 gjør at den veien er stengt.

Resultat: Dette kravet er på plass.

Ferje mellom Gudvangen og Lærdal/ Fodnes

NLF har også spilt inn ferje mellom Lærdal/ Fodnes og Gudvangen som et tiltak. Ferjeturen ville tatt ca. 2,5 timer, men med dispensasjon fra regler om kjøre- og hviletid tilsvarende den vi hadde under pandemien, ville det gått fint i forhold til kjøretid/ arbeidstid for sjåførene. I dag bruker en ca. 45 minutter med vogntog fra Håbakken (Lærdalstunnelen) til Gudvangen med vogntog.

Ferje var også problematisk, både i forhold til anbudsrunder og tilgjengelig ferjer ifølge SVV.

Resultat: Dette kravet har vi ikke fått aksept for.

Utbedring av Fv50 Hol – Aurland (fylkesvei)

NLF har også tatt til orde for utbedring av strekningen Hol – Aurland som et tiltak for å redusere negative konsekvenser ved stengt Lærdalstunnel. Strekningen har noen smale partier, og stigning fra Aurlandssiden er krevende. I tillegg er det lave tunneler. Det blir ikke satt inn tiltak på denne veistrekningen ifølge SVV og Vestland fylkeskommune.

Resultat: Tilbakemeldingen var at det ikke ville bli brukt ekstra ressurser på denne strekningen.

Utbedring av den nasjonale turistveien over Fv5627 Aurlandsfjellet (fylkesvei)

NLF har også tatt til orde for å fjerne fylkesveien over Aurlandsfjellet fra listen over nasjonale turistveier i perioden oppgradering av Lærdalstunnelen pågår. Veien er smal, og utfordringene står i kø sommerstid når turister på besøk kjører med bobiler over fjellet. Ved å forby bobiler og busser over fjellet ville lokalbefolkningen hatt et alternativ når tunnelen er stengt.

Resultat: SVV er negativ til dette.

Døgnhvileplasser/ oppstillingsplasser på Håbakken (Lærdal) og i Aurland

NLF ba tidlig om døgnhvileplasser/ oppstillingsplasser på begge sider av Lærdalstunnelen. Vi viste til «døgnhvileplassen» i Gudvangen som ofte er full. Selv om de fleste norske transportørene vil planlegge for alternativ rute via Rv7 og E134 (og noen kanskje via Sogn), vil flere, både norske og utenlandske vogntog planlegge turen via E16 gjennom Lærdalstunnelen med døgnhvile enten på Håbakken eller i Aurland frem til tunnelen åpner kl. 06:00.

Dette fikk vi tidlig bekreftet at Statens vegvesen ville få på plass, med sikte på bruk av Håbakken på Lærdalssiden. En egen oppstillingsplass skulle bygges på Aurlandssiden.

I møter med Statens vegvesen, senest i april 2026, kom det frem at Statens vegvesen hadde gått bort fra etablering av oppstillingsplasser på begge sider av tunnelen. NLF reagerte sterkt på dette i møtet, og forklarte i «klartekst» at dette var et ufravikelig krav fra vår side. Sjåførene fortjener anstendige sanitærforhold, ikke bli henvist til parkering langs veien. Både Aurland- og Lærdal kommune støtter oss i dette kravet.

Status: Uavklart

Rv7 via Hardangervidda

Det meste av tungtrafikken mellom øst- og Vestlandet (Bergen) vil foregå via Rv7 Hardangervidda når arbeidet i Lærdalstunnelen pågår.

Ifølge beregninger utført av SVV vil trafikken øke med ca. 30% over Hardangervidda i perioden Lærdalstunnelen er nattestengt. Økningen er hovedsakelig tunge kjøretøy.

Rv7 har fått og vil få flere oppgraderinger frem mot stenging av Lærdalstunnelen.

Nytt digitalt nødnett i Måbødalen for å møte den økte trafikken er allerede på plass. Det blir også montert IR-kamera for detektering av varme bremses på nedfarten fra Hardangervidda.

I tillegg vil det bli montert bom nede i Måbødalen og på toppen ved Vøringsfossen. Dette for å kunne stenge for trafikk om det oppstår situasjoner i Måbødalen. Det blir etabler forbi kjøringsfelt på begge sider på toppen av Måbødalen.

Status: Nytt nødnett og IR-kamera for detektering av varmgang er på plass. Tre poster med strøsand på plass for 2-3 år siden. Bommer kommer på plass. Usikkert med to ekstra brøytebiler. Den ene er delvis bekreftet. Det må også vurderes kortere kolonnestrekninger, eksempelvis fra Leiro til Dyranut.

Rv13 Vikafjellet

Det beste ville selvsagt vært om tunnel under Vikafjellet var på plass før oppgradering av Lærdalstunnelen tar til. Det er med dette som med mye annet. Rekkefølgen av veiarbeid er feil. Gode omkjøringsveier skulle selvsagt vært på plass før et så inngripende arbeid som oppgradering av Lærdalstunnelen påbegynnes.

NLF har også foreslått ekstra ferjeavganger tilpasset næringstrafikken (inkl. nattferjer) på ferjestrekningen Fodnes – Mannheller og Hella – Vangsnes. Det hadde åpnet for at trafikken som normalt går via Lærdalstunnelen kunne benyttet Vikafjellet. Vikafjellet har imidlertid store utfordringer vinterstid.

Ferje Jondal – Tørrvikbygd (Fv49) og Utne – Kvanndal (Fv550)

NLF har foreslått ekstra ferje på begge disse ferjesambandene tilpasset næringstrafikken, både på dag og natt.

Status: Uavklart.

AVVIK MELLOM TILLATT AKSELLAST OG FAKTISK BÆREEVNE PÅ FYLKESVEIER I VESTLAND – En alvorlig utfordring

Bæreevne målinger gjennomførte i perioden 2023–2025 viser at den faktiske bæreevne på ca. 25% av fylkesveinettet i Vestland er lavere enn tillatt aksellast. Avvik mellom tillatt aksellast og bæreevne fører til raskere nedbryting av veidekket, med negative konsekvenser for fremkommelighet, trafikksikkerhet og kostnader til drift og vedlikehold. Det må derfor vurderes på hvilke veistrekninger tillatt aksellast bør reduseres frem til nødvendige forsterkningstiltak er gjennomført.

Vestland fylkeskommune er i en utfordrende økonomisk situasjon. Det er nå viktigere enn noen gang tidligere at en for alvor begynner å prioritere vedlikehold på eksisterende veinett før nytt bygges.

Det blir dramatisk for næringslivet i Vestland dersom flere fylkesveier blir nedklassifisert.

NLF har vært i dialog med Vestland fylkeskommune om dette, senest i møte den 28.05. Oppgradering av alle de utsatte fylkesveiene har en kostnad på mellom 4-6 mrd. kroner.

Den 19.06 skal NLF overlevere en prioriteringsliste der vi lister opp fylkesveier som fylkeskommunen ikke kan nedklasse fra BK10/50 til en lavere BK-klasse.

Har dere innspill er det bare å sende dette til regionsjef Jan-Ove Halsøy på e-post: joh@lastebil.no

Husk i så fall veinummer og strekning.

Her er litt om vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet i Vestland:

- Det totale vedlikeholdsetterslepet på vei: ca. 20 mrd. kr (2025)
- Vedlikeholdsetterslep av tunneler som ikke er omfattet av tunnelsikkerhetsforskriften (totalt 184 tunneler): ca. 1 mrd. kr. (2025)

- Vedlikeholdsetterslep/ oppgraderingsarbeid av tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften (totalt 103 tunneler): ca. 3-4 mrd. kr. (2025), men usikkerheten rundt kostnadene er store. Kan bli inntil 40% dyrere ifølge Statens vegvesen.
- Vedlikeholdsetterslep av broer (2083 broer): ca. 5,3 mrd. kr. (2025)
- Vedlikeholdsetterslep på kaier (63 ferjekaier i daglig drift – 3 beredskapskaier): ca. 1 mrd. kr. (2025), men dette gjelder kun for de 38 ferjekaiene som knyttes til nye ferjeambud i 2030, altså kun ca. halvparten av alle ferjekaiene i fylkesveinettet i Vestland.
- Manglende skred- og rassikring: 23-24 mrd. kr. (2025)

SUMMERT: 55,3 mrd. kr (tallet er høyst usikkert, etterslepet er trolig langt større dessverre...)

BREV TIL HJELP I FORHANDLINGER

I forbindelse med de varierende dieselpriene i vår, har våre medlemmer uttrykt at det til dels er vanskelig å reforhandle eksisterende avtaler/ kontrakter. Vi har derfor laget et hjelpemiddel i form av to brevmaler til de som ønsker - men ikke helt vet hvordan - de skal argumentere og løfte saken overfor kunden, enten dette er en offentlig eller privat. Brevmalene er utformet av vår jurist, og skal hjelpe med å avtale møter og ha en god argumentasjonsrekke overfor kunder slik at kontrakt kan reforhandles.

Vedlagt finner dere (se vedlegg til slutt i nyhetsbrevet):

- Vedlegg 1 (til offentlige kunder):
En brevmal som kan brukes mot **offentlige** kunder for å få til en reforhandling av kontrakt. Malen er laget slik at man selv fyller inn manglende informasjon.
- Vedlegg 2 (til private kunder):
En brevmal som kan brukes mot **private** kunder for å få til en reforhandling av kontrakt. Også her fyller man i manglende informasjon selv.
- Vedlegg 3:
Et rundskriv til kommunene fra daværende næringsminister Jan Christian Vestre, som brukes sammen med brevmalene (som vedlegg)

MERK:

1. Dere distribuerer disse brevene på egnet måte til deres medlemmer i regionene.
2. Våre medlemmer må selv nøye lese gjennom brevene og gjøre nødvendige justeringer ved behov - og selvsagt også fylle i relevant info der det er tilrettelagt for det.
3. Er noe uklart er det bare å ta kontakt.

VIANOR - LASTKAMPANJE - NLF HØSTEN 2026



**nokian[®]
TYRES**

Giti 

ROADX

- Som NLF medlem får du nå eksklusiv ekstra rabatt når du legger inn bestilling på dekk som skal monteres til høsten. Totalt 47% rabatt på produsentens listepreis ved bestilling før **31. Mai 2026**
- 50% rabatt på kjetting fra Flom
- Utvidet betalingsfrist til 1.12.2026
- Gjelder lastebilsdekk fra Nokian, GITI og Road X
- Ta kontakt med nærmest Vianor avdeling for tilbud. Avdelingene finner du på www.vianor.no/verksteder

DU KAN PÅVIRKE NLFs FREMTIDIGE STRATEGI



Du er avgjørende for NLFs nye strategi

NLF har igangsatt arbeidet med ny strategi. Denne er utgangspunktet for retningen organisasjonen skal arbeide mot, i årene fremover.

Samtlige medlemsbedriftene er invitert til å gi sine innspill.

I undersøkelsen, som ble sendt ut torsdag 21. mai, kan du blant annet si din mening om:

- Hvor relevant dagens visjon «Ansvarlig transport» er
- Hvilke verdier NLF bør bygge på fremover
- Hvilke medlemsbehov som er viktigst
- Hvilke saker NLF bør prioritere

Om du ikke allerede har svart på undersøkelsen, er det på tide nå!

Undersøkelsen tar under ett kvarter og svarene danner grunnlaget for videre arbeid.

Svarfrist er tirsdag 16. juni.

Hvis du ikke har fått undersøkelsen (questback) ta kontakt!!

FOSSEN BRATTETUNNELEN PÅ Fv49 SKAL OPPGRADERES

Det planlegges for oppstart av oppgradering av Fossenbrattetunnelen iht. tunnelsikkerhets-forskriften for fylkesveien i 4 kvartal 2026.

Tunnelen som skal oppgraderes ligger på Fv49 i Samnanger kommune, mellom Eikedalen og Børdal. Tunnelen har en lengde på 665 meter og en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2831 kjøretøy (2023), hvorav 15 % er tungtransport.

Den er klassifisert i tunnelklasse B, har tunnelprofil T8,5 og skiltet frihøyde på 4,2 meter. Fartsgrensen i tunnelen er 80 km/t, og ligger jevnt fall på ca. 6% i retning øst-vest. Tunnelen ble åpnet for trafikk i 1976. Oppgraderingen omfatter i hovedsak utskifting og modernisering av elektriske og styringstekniske installasjoner, etablering av nytt teknisk bygg i dagen, nytt dreng- og overvannssystem samt nye rekkverk både i tunnel og i dagsone. Gjennomføringstiden er ca. 12 mnd. og vi legger i hovedsak opp til nattestengt tunnel med enkelte gjennomslipp i anleggsperioden.

GODT I GANG MED SKREDSIKRING PÅ E39 SKREDESTRANDA

Statens vegvesen er godt i gang med skredsikring på E39 Skredestranda i Stad kommune i Nordfjord. Arbeidet startet i fjor, er i rute og antas ferdig til høsten 2027. Det er etablert omkjøringsvei, som skal sørge for god flyt i trafikken mens det bygges bro på stedet. Skredsikringsprosjektet er sett i gang for å bedre fremkommelighet på åtte skredutsatte punkter langs den 850 meter lange strekningen på E39 i Stad kommune.

På stedet der det nå bygges en 12 meter lang bro, besto skredsikringen tidligere av en stikkrenne (et rør) med en diameter på 1,6 meter under veien. Nå skal eventuelle skred gå under broen.

For å sikre god trafikkflyt mens broen bygges, er det bygd omkjøringsvei.



Her bygger Statens vegvesen bro ved E39 Skredestranda.

Bilde viser også omkjøringsveien.

Foto: Statens vegvesen

NLF MØRE OG ROMSDAL HAR TEGNET MEDLEMSSKAP I «FAIR PLAY MØRE OG ROMSDAL»

NLF Møre og Romsdal har nå tegnet *medlemskap* i *Fair Play Møre og Romsdal*, og vi ønsker å informere om hva Fair Play er, og hvorfor dette kan være relevant også for våre medlemsbedrifter.

Fair Play Møre og Romsdal er en uavhengig aktør som arbeider for et seriøst og rettferdig arbeidsliv, med særlig fokus på å bekjempe arbeidslivskriminalitet, sosial dumping og useriøs konkurranse.

Fair Play:

- Mottar og håndterer varsler
- Ser på faktiske forhold i prosjekter og leverandørkjeder
- Driver dokumentasjon og systematisk kunnskapsarbeid

Hvorfor er dette relevant for transportbransjen?

Transport er i dag et kjent risikoområde for useriøsitet, særlig i grensesnittet mot bygg- og anleggsnæringen. Useriøse aktører presser priser og rammer de bedriftene som driver *seriøst og lovlydig*. Transportbedrifter som ønsker det, kan bli medlemmer i *Fair Play Møre og Romsdal*.

Medlemskapet er frivillig og tilpasset virksomheter som ønsker å bidra til et seriøst og bærekraftig arbeidsliv i regionen.

Gjennom Fair Play får seriøse bedrifter:

- Et lav-terskel sted å **melde fra om uheldige eller urimelige forhold**.
- Et bidrag til *likere konkurransevilkår*
- Styrket *troverdighet overfor oppdragsgivere*, særlig offentlige
- Et ikke-kommersiell og uavhengig korrektiv i markedet

Tips gis superenkelt via tipsknapp på hjemmesiden til *Fair Play Møre og Romsdal*:

https://cim.onevoice.no/fairplaybygg/?m=case_management&a=external_registration&instance_id=%7EMTA10A%7E2I7vyLxWhx_G_YHJ0dY

Medlemskap handler om å *støtte arbeidet for et seriøst arbeidsliv* og bidra til ryddigere markedsforhold for hele næringen.

Fra 2024 er kontingenten satt til:

Antall ansatte i virksomheter	Beløp per år.
T.o.m. 5 ansatte	3000
6 – t.o.m. 60 ansatte	4000
Over 61 ansatte	6000
Kommuner/fylke	6000
Lag/foreninger	4000

Som medlemmer er en ryggrad i et felles løft for et seriøst arbeidsmarked. Hovedfokus i tiden fremover vil være å støtte deres innsats ved å:

- Forebygge, avdekke og bekjempe arbeidskriminalitet og sosial dumping i vår region.
- Sikre like konkurransevilkår slik at dere og andre seriøse aktører vinner frem.
- Være et bindeledd mellom bransjen og offentlige etater gjennom kvalitetssikret informasjonsdeling.
- Sikre medlemsvekst og bred forankring i næringslivet.
- Sikre langsiktig finansiering gjennom tilskudd, prosjektmidler og samarbeidspartnere.

Mer informasjon om medlemskap og arbeid finner dere her:

<https://fairplaymr.no/>

Besøksadresse er:

Folkets Hus, Byfogd Motzfeldts gate 6, 6413 Molde

Oversikt over medlemsbedrifter i Fair Play Møre og Romsdal med linker på hjemmesiden:

<https://fairplaymr.no/medlemsbedrifter/> – et fellesskap en kan være stolt av å være en del av.

Nyttig informasjon som fortløpende bli publiseres:

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61571694224158>

Eventuelle spørsmål kan også rettes direkte til Fair Play Møre og Romsdal ved:

Erik Charbellet

Prosjektleder

Fair Play Møre og Romsdal

fairplaymr.no

Tlf 90 06 74 66



HVA ER VIKTIGST FOR DEG?

Vi i NLF, både tillitsvalgte og ansatte, jobber aktivt for at du som NLF medlem skal få så gode rammebetingelser som mulig. Økt konkurranse fra utenlandske transportører, kabotasjekjøring, bompenger, veisaker og høringer er bare noen av de sakene vi til daglig jobber med.

Har du en eller flere saker som du «brenner» for og som du mener NLF må jobbe med?

Nye NLF Medlemmer i region 5

- Ellingsen Graving og Transport AS (NLF Hordaland)
- Haugen Transport og Maskin AS (NLF Hordaland)
- Hellås og Handeland Entreprenør AS (NLF Hordaland)
- ABS Transport AS (NLF Hordaland)

Vi ønsker de nye NLF-medlemmene velkommen 😊

VIL DU BLI KOLLEGAHJELPER?

Kollegahjelpen er et viktig tilbud til sjåførere som har vært involvert i alvorlige ulykker eller andre hendelser i trafikken. Det er ofte en tøff belastning for den som rammes.

Vi vet at mange mener at støtten fra en kollega har vært viktig for å komme tilbake til hverdagen – en som kjenner bransjen.

Vi har alltid behov for flere Kollegahjelpere.

Kan du eller noen du kjenner passe til dette? I så fall kan du/ dere ta kontakt med Jim Nybø på 905 32 785. Opplæring vil bli gitt og det er oppfølgingskurs annethvert år. Alle våre kollegahjelpere deltar frivillig.

Les mer om Kollegahjelpen:

<https://lastebil.no/Om-NLF/Kollegahjelpen-415-44-400>

(trykk CTRL + venstreklikk på musen for å gå til artikkel)



Ha en flott helg når den tid kommer!

Jan-Ove Halsøy
Regionsjef
Telefon: 920 38 333
e-post: joh@lastebil.no

Heidi Rudaa
Rådgiver
Telefon: 405 55 826
e-post: hr@lastebil.no

VEDLEGG 1:

[Navn OFFENTLIG mottaker]

[Adresse]

[Post.nr. og poststed]

[dd.mm.åååå]

ANMODNING OM PRISJUSTERING FOR DIESEL – [KONTRAKTSNAVN] /
[KONTRAKTSNR.]

Vi viser til kontrakt/rammeavtale [Kontraktsnavn] (kontraktsnr. [FYLL INN SELV]) inngått [dato], hvor vi leverer [tjeneste/transportoppdrag] for [oppdragsgiver]. I den siste perioden har drivstoffkostnadene (diesel) økt betydelig som følge av den sikkerhetspolitiske situasjonen og påfølgende markedsutslag på drivstoff. Vi viser også til vedlagte brev fra daværende næringsminister Jan Christian Vestre.

På denne bakgrunn ber vi om dialog om **midlertidig prisjustering** for den delen av vederlaget som er direkte knyttet til diesel/drivstoff, slik at kontrakten kan gjennomføres som forutsatt og med forsvarlig økonomisk balanse i leveransen.

I det vedlagte brevet understrekes blant annet at «*det er handlingsrom i anskaffelsesregelverket for å gjøre endringer i eksisterende kontrakter*», at veiledningen «*tar utgangspunkt i at endringer i inngåtte kontrakter som ikke er vesentlige, er tillatt*», og at «*dagens ekstraordinære situasjon innebærer at det offentlige og leverandører til det offentlige bør sørge for god dialog seg imellom*». Videre oppfordres oppdragsgivere til å «*vurdere henvendelser fra leverandører som følge av økte kostnader*», og det påpekes at «**begge sider bør ha felles interesse i at avtalepartene deler på risikoen**».

Offentlige kontrakter kan bare endres innenfor anskaffelsesregelverkets rammer. Vi mener at en avgrenset, dokumenterbar og tidsbegrenset justering av dieselkomponenten, i denne ekstraordinære perioden, kan gjennomføres uten at kontraktens overordnede karakter endres. Vi mener også ha støtte for dette ved regjeringens brev.

For å sikre forutberegnelighet og kontroll foreslår vi følgende rammer for dialogen:

- Prisjusteringen knyttes kun til diesel/drivstoff (ikke øvrige kostnadselementer).
- Justeringen gis som midlertidig tillegg i perioden [fra dato] til [til dato], med avtalt evalueringspunkt.
- Justeringen beregnes etter en objektiv og etterprøvbar indeks/parameter som partene blir enige om, basert på dokumentert utvikling i dieselpriis.
- Det avtales en øvre ramme for samlet prisøkning knyttet til endringen, samt rutiner for dokumentasjon og kontroll.
- Endringen formaliseres i en skriftlig endringsavtale som beskriver omfang, varighet og beregningsmåte.

Vi kan på forespørsel oversende indeks for drivstoffkostnader utarbeidet av NLF og Circle K, som bakgrunnsmateriale for forhandlingene. Vi ber om et møte/telefonmøte innen [dato] for å avklare veien videre.

Vennlig hilsen

[Navn]

[Tittel], [Firmanavn]

Telefon: []

E-post: []

Vedlegg: brev fra daværende næringsminister Jan Christian Vestre, *Krevende tider for næringslivet – fleksibilitet i offentlige kontrakter* (16. september 2022).

VEDLEGG 2:

[Navn **PRIVAT VIRKSOMHET** mottaker]

[Adresse]

[Post.nr. og poststed]

[dd.mm.åååå]

ANMODNING OM PRISJUSTERING FOR DIESEL – [KONTRAKTSNAVN] / [KONTRAKTSNR.]

Vi viser til kontrakt/rammeavtale **[Kontraktsnavn]** (kontraktsnr. **[FYLL INN SELV]**) inngått **[dato]**, hvor vi leverer **[tjeneste/transportoppdrag]** for **[oppdragsgiver]**.

Med utgangspunkt i den ekstraordinære situasjonen, med betydelige og uforutsigbare svingninger i drivstoffpriser, ønsker vi å ta opp behovet for justering av dieselkomponenten i våre kontrakter. I likhet med offentlige aktører, hvor det nylig har vært oppfordret til fleksible løsninger og risikodeling mellom kontraktspartene, foreslår vi at vi også i vårt samarbeid vurderer midlertidige tiltak for å håndtere denne risikoen på en rimelig og balansert måte.

- Prisjusteringen gjelder kun for diesel/drivstoff og omfatter ikke andre kostnadselementer.
- Tillegget gis for en avgrenset periode **[fra dato]** til **[til dato]**, med avtalt evaluering underveis.
- Justeringen baseres på en objektiv og etterprøvvbar indeks/parameter, basert på dokumentert utvikling i dieselpris.
- Det avtales en øvre ramme for samlet prisøkning, samt tydelige rutiner for dokumentasjon og kontroll.
- Endringen formaliseres i en skriftlig tilleggsavtale som beskriver omfang, varighet og beregningsgrunnlag.

Vi mener at denne typen risikodeling vil bidra til å opprettholde et bærekraftig samarbeid og sikre forutsigbarhet for begge parter. Dette er også i tråd med myndighetenes oppfordringer om fleksibilitet og samarbeid for å håndtere krevende tider for næringslivet. Vedlagt finner dere brevet fra daværende næringsminister Jan Christian Vestre, som belyser viktigheten av slik fleksibilitet. Vi kan på forespørsel oversende indeks for drivstoffkostnader utarbeidet av NLF og Circle K, som bakgrunnsmateriale for forhandlingene. Vi ber om et møte/telefonmøte innen **[dato]** for å avklare veien videre.

Vennlig hilsen

[Navn]

[Tittel], [Firmanavn]

Telefon: []

E-post: []

Vedlegg: brev fra daværende næringsminister Jan Christian Vestre, *Krevende tider for næringslivet – fleksibilitet i offentlige kontrakter* (16. september 2022).



Iht liste

Deres ref

Vår ref
22/4177-

Dato
16. september 2022

Krevende tider for næringslivet - fleksibilitet i offentlige kontrakter

Den 30. mai d.å. sendte jeg alle innkjøpere i Norge et brev for å minne om at mange næringsdrivende er i en krevende situasjon blant annet på grunn av effektene av krig i Europa. Som det fremkommer av brevet har krigen ført til uforutsigbare rammebetingelser, blant annet gjennom svingende råvarepriser. Dessverre har denne situasjonen blitt forverret gjennom sommeren og vi går utfordrende tider i møte.

I brevet fra mai oppfordret jeg offentlige oppdragsgivere til å være spesielt oppmerksomme på sitt ansvar for å tilby balanserte kontraktsvilkår, ettersom det kan bidra til å fremme konkurranse i markedet i en usikker situasjon. Jeg oppfordret også til bruk av kontraktsstandarder og endringsklausuler.

Jeg har fått tilbakemeldinger om at brevet ble godt mottatt, at mange oppdragsgivere har god leverandørdialog og legger til rette for en bedre balanse i sine kontrakter, for eksempel ved å bruke prisindeksklausuler i fremtidige kontrakter. Det er gode nyheter.

Nye tall fra Statistisk sentralbyrå i september viser at inflasjonen fortsetter på et historisk høyt nivå. Usikkerhet om for eksempel fraktkostnader, råvarepriser, strømpriser og andre utfordringer i globale verdikjeder gir usikkerhet om fremtiden for mange næringsdrivende.

Disse tallene understreker behovet for dialog mellom oppdragsgivere og leverandører om hvordan fremtidige kontraktsvilkår kan utformes slik at de balanserer risikoen på en god måte. Tallene indikerer imidlertid også at det i enkelte situasjoner kan være behov for å gjøre endringer i allerede inngåtte kontrakter.

Postadresse: Postboks 8090 Dep 0032 Oslo
Kontoradresse: Kongens gate 8 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 912 680 680

Dette er bakgrunnen for at jeg vil understreke at det er handlingsrom i anskaffelsesregelverket for å gjøre endringer i eksisterende kontrakter. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har publisert en veileder om dette.

Veiledningen tar utgangspunkt i at endringer i inngåtte kontrakter som ikke er vesentlige, er tillatt. Dette innebærer at det kan gjøres endringer uten at det er behov for en ny konkurranse om kontrakten. Det avgjørende for om en endring er vesentlig, er om den fører til at innholdet i kontrakten blir vesentlig forskjellig fra den opprinnelige kontrakten. Veilederen er tilgjengelig her: [Endringer i kontrakt – hvilke er lovlige? | Anskaffelser.no](https://anskaffelser.no/Endringer-i-kontrakt-hvilke-er-lovlige/)

Dagens ekstraordinære situasjon innebærer at det offentlige og leverandører til det offentlige bør sørge for god dialog seg imellom om utfordringer knyttet til overholdelsen av avtaler. Jeg oppfordrer derfor oppdragsgivere til å vurdere henvendelser fra leverandører som følge av økte kostnader. Begge sider bør ha felles interesse i at avtalepartene deler på risikoen.

Med vennlig hilsen



Jan Christian Vestre