SOS Veihjelp og Åbenhetsloven

Due Diligence Statement
2024/25

Godkjent af styret i SOS Veihjelp XXXXXX

DUE DILIGENCE STATEMENT

I en stadig mer kompleks økonomi som er åpen og integrert med andre land, har Norge prioritert arbeidet med å sikre menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold høyt. Åpenhetsloven er derfor vedtatt. Målet er å fremme virksomheters respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, og å sikre allmennheten informasjon om hvordan bedrifter håndterer potensielle og faktiske negative innvirkninger på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Åpenhetsloven forplikter virksomheter til å utføre due diligence. Årets due diligence-prosess har gitt SOS Veihjelp mange verdifulle innsikter, blant annet hvor viktig det er med godt samarbeid og gode relasjoner i bransjen. Noe vi hadde stor nytte av i form av eksepsjonell støtte fra vårt nettverk av bilbergingsstasjoner.

For at du skal forstå hvordan vi jobber med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, vil denne erklæringen gi deg informasjon om SOS Veihjelps:

1. tjenester og selskapsstruktur,
2. prinsipper, retningslinjer og varslingskanaler,
3. hvordan due diligence ble gjennomført, og
4. hvilke negative innvirkninger og risikoer som ble identifisert, implementeringsplaner og forventede resultater av implementeringsplanene.

Vi takker alle bidragsytere til årets due diligence og deler gjerne resultatene med deg i denne erklæringen.

Lykke til med lesingen.

1 TJENESTER OG SELSKAPSSTRUKTUR

SOS Veihjelp er en betydelig aktør innen det norske markedet for veihjelp. Fra vår døgnåpne alarmsentral i Oslo yter vi teknisk støtte, bilberging og andre relaterte tjenester til forsikringsselskaper, bilprodusenter og NAF-medlemmer. Vi leverer våre tjenester i Norge, og i resten av Europa, når det oppstår bilhavari under bilferier.

For å yte våre tjenester i Norge driver vi vår egen bilbergingsstasjon i Oslo og er avhengig av nettverk av eksterne leverandører på bilberging innenlands. I resten av Europa er leverandørnettverket delt med SOS Internationals Nordic Mobility Division.

SOS International A/S er morselskapet til SOS Veihjelp med en eierandel på 66 %, mens de resterende 34 % eies av NAF. SOS International opererer innenfor to sentrale forretningsområder (Mobility og Travelcare) på tvers av de nordiske landene: Norge, Finland, Sverige og Danmark.

2 PRINSIPPER, RETNINGSLINJER, AND VARSLINGSKANALER

SOS Veihjelp er underlagt SOS Internationals retningslinjer. De to hovedretningslinjene innenfor dette området er selskapets Code of Conduct samt Supplier Code of Conduct. Sistnevnte forplikter SOS Veihjelps leverandører til å følge de samme forpliktelsene som er nedfelt i selskapets Code of Conduct.

Selskapets Code of Conduct forplikter SOS International til å respektere menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter slik det er anerkjent av gjeldende lover, konvensjoner og internasjonale standarder og prinsipper. Videre skal ansatte og leverandører avstå fra enhver involvering i brudd på nevnte rettigheter og, hvis det er relevant, fremme menneskerettigheter når de arbeider i land der respekt for menneskerettigheter ikke er selvfølge.
I tillegg har SOS Veihjelp følgende avtaler, retningslinjer og varslingskanaler:

- HMS retningslinjer og prosedyrer.
- Tariffavtaler.
- «Vernerunder» om helse, miljø og sikkerhet.
- Anonyme medarbeiderundersøkelser om engasjement og trivsel.
- Prosedyrer for å rapportere bekymringer og overtredelser, for eksempel en varslerordning.
- Arbeidsmiljøutvalgsmøter (AMU) som inkluderer representanter fra ledelsen, fagforeninger, bedriftshelsetjenesten og hovedverneombudet.

3 SOS VEIHJELP'S DUE DILIGENCE PROSESS

Utgangspunktet for vår due diligence var OECDs Due Diligence-veiledning for ansvarlig forretningsatferd. Nedenfor finner du en overordnet beskrivelse av SOS Veihjelps tilnærming til de fem due diligence-trinnene her.

Steg 1: Innlemme ansvarlig forretningsatferd i retningslinjer og styringssystemer

Det første trinnet tar sikte på å utarbeide og forankre retningslinjer for ansvarlig forretningsatferd i styringssystemer og i forbindelse med leverandører og andre samarbeidspartnere. SOS Veihjelp har derfor gjennomgått Code of Conduct, retningslinjer, prosedyrer og varslingskanaler beskrevet ovenfor. Vi fant ut at de er i samsvar med Åpenhetsloven, og de har derfor ikke vært gjenstand for endringer.

Steg 2: Identifisere og vurdere uønskede påvirkninger i driften, forsyningskjeder og samarbeidspartnere

Steg nummer to har som mål om å undersøke selskapets risiko for å ha negative innvirkninger på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold direkte, eller indirekte gjennom leverandører og samarbeidspartnere. Vurderingen av SOS Veihjelp besto av tre hovedaktiviteter:

- Kartlegging av egen drift, samarbeidspartnere og leverandører,
- skrivebordsundersøkelser vedrørende generelle risikoer og bransjerisikoer, og
- en selvevalueringsundersøkelse.

Kartlegging av egen virksomhet, samarbeidspartnere og leverandører
SOS Veihjelp kartla egen virksomhet og utarbeidet en oversikt over samarbeidspartnere og leverandører som vi delte inn i tre hovedkategorier: Bilbergingsnettverk; Administrative og tekniske; og samarbeidspartnere. Bilbergingsnettverket representerer flertallet av SOS Veihjelps innenlandske leverandører og er den eneste kategorien der SOS Veihjelp er enekjøper.

Skrivebordsundersøkelser vedrørende bransjerisiko Etter at vi var ferdige med kartleggingen begynte vi å forske på det norske arbeidsmarkedet, og det ble tydelig at transportsektoren er særlig utsatt for arbeidslivskriminalitet. Vi prioriterte derfor en mer dyptgående vurdering av bilbergingsnettverket da bilbergingsstasjoner har mye til felles med transportsektoren; det fysiske arbeidsmiljøet deres er stressende; de representerer flertallet av våre leverandører; og det tette samarbeidet som allerede er på plass er et godt utgangspunkt for flere menneskerettighets- og arbeidstakerrettighetsinitiativer. Dette gjorde vi ved å sende dem en selvevalueringsundersøkelse.

Selvevalueringsundersøkelse Undersøkelsen bestod av 20 spørsmål innenfor temaene menneskerettigheter; arbeidstakers rettigheter; miljø og klima; dokumentasjon; og marked. Engasjementet blant bilbergingsnettverket var imponerende når det kom til svarprosent, og totalt sett fikk de en høy poengsum på alle temaer. De laveste scorene ble observert innenfor temaene miljø og klima, marked og dokumentasjon.

Steg 3: Opphøre, forhindre eller redusere negative påvirkninger

Dette tredje trinnet innebærer å stanse aktiviteter som forårsaker eller bidrar til uønskede påvirkninger. For å sikre at vi gjør dette effektivt fremover, undersøkte vi mulighetene for å integrere Åpenhetslovens rettigheter i utdanningsprogrammene, revisjonene og bransjekonferansene som allerede er etablert.

Steg 4: Sporing av implementering og resultater

Dette neste trinnet inkluderer sporing av effektiviteten til due diligence-aktivitetene. Dette kommer vi til å gjøre fortløpende i sammenheng med årshjulet i våre revisjonsprogrammer og bransjekonferanser. For ytterligere forbedring av oppsettet vårt vil en evaluering av prestasjonene finne sted i forbindelse med neste due diligence.

Steg 5: Formidle hvordan påvirkninger håndteres

Det siste, og femte trinnet er å kommunisere resultatene av due diligence eksternt. Derfor publiserer SOS Veihjelp denne rapporten.

4 IDENTIFISERTE SKADEVIRKNINGER OG RISIKO, IMPLEMENTERINGSPLANER OG FORVENTEDE RESULTATER

SOS Veihjelp oppdaget ingen faktiske negative påvirkninger under årets due diligence, og som beskrevet ovenfor kom selvevalueringsundersøkelsen svært positivt ut. Likevel anser vi dokumentasjon som en mulig negativ påvirkning, fordi undersøkelsen ikke krevde dokumentasjon på svarene som ble gitt, og fordi den laveste skåren kunne observeres innenfor dokumentasjonsemnet. Vi vil derfor fokusere på å innhente slik dokumentasjon; SOS Veihjelp vil fremover prioritere menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold høyt under de fremtidige årlige revisjonene av bilbergingsstasjonene og vi vil gjøre Åpenhetslovens plikter og rettigheter til en del av agendaen for vårt årlige fylkesmøte.
Revisjonene og fylkesmøtene forventes å hjelpe oss med å få en dypere forståelse av dagens situasjon innenfor bilbergingsnettverket på et nivå som egenevalueringsundersøkelser ikke kan gi. Vi tror dette vil gi oss større innsikt i hvilke påvirkninger og risikoer som finnes innenfor bransjen, og dermed være informativt og forbedrende for vårt fremtidige due diligence-arbeid. Til slutt vil det øke bevisstheten og forhåpentligvis innlede til enda mer bransjedialog og samarbeid.

5 FORANKRING AV MENNESKERETTIGHETER OG ARBEIDSRETTIGHETER

I fortsettelsen av aktsomhetsprosessen har vi fokusert på å styrke og forankre menneskerettigheter og arbeidsrettigheter innen vårt nettverk for veihjelp. På grunn av store forskjeller i sammensetning og størrelse på nettverket har vi i første omgang satt søkelys på de tyve største stasjonene. Sammen med vår egen Oslo stasjon representerer denne gruppen 67 % av det totale assistansevolumet i Norge. Prosessen har hatt fire trinn:

1. Formulering av retningslinjer
2. Støtte fra lokal ledelse
3. Kompetansesikring
4. Revisjonsprosess

I samarbeid med nettverket har vi kartlagt eksisterende lokale retningslinjer og formulert nye standardretningslinjer. Disse har blitt gjennomgått opp mot vår eksisterende Code of Conduct og Supplier Code of Conduct og funnet å være i samsvar med SOS Internationals retningslinjer. Materialet har blitt sendt til vårt nettverk.

Generelt har vi opplevd stor støtte for arbeidet. Støtte fra den lokale ledelse har blitt sikret i form av en signert erklæring fra alle distrikter, som bekrefter at både selskap og dets ansatte har forpliktelser som må følges.

Materialet er formulert slik at det kan inkluderes i stasjonenes kompetanseprogrammer for nåværende og fremtidige ansatte, også med skriftlig godkjenning. Det pågår en dialog om hvorvidt retningslinjene bør publiseres på andre plattformer for å imøtekomme lokale behov.

6 FRA PRINSIPPER TIL PRAKTISK ATFERD

SOS Veihjelp erkjenner at spesifikasjonen av retningslinjer ikke kan stå alene. Fylkemøter kan brukes som et forum for å diskutere de generelle prinsippene og uttrykke støtte til det pågående arbeidet. Fylkemøter kan også brukes til å informere om fremdriften i vårt arbeid med menneskerettigheter og arbeidsrettigheter. Likevel vil revisjonsprogrammene fortsette å være ryggraden i fremtidige etterlevelsesinnsats. Revisjonen gjennomføres med ulike intervaller, der de største stasjonene revideres minst en gang i året. I denne sammenhengen har revisjonsprogrammene blitt gjennomgått og revidert. Revisjonene inkluderer nå:

- Ansettelseskontrakter
- Gjennomgang av kompetansematrisen, inkludert signering av våre retningslinjer for menneskerettigheter og arbeidsrettigheter
- Gjennomgang av obligatoriske kurs, blant annet sikkerhet på veien
- Fysisk og psykososialt arbeidsmiljø

Revisjonen av ansettelseskontrakter er utført ved at stasjonene har sendt inn standardkontraktene som brukes for ansatte. Disse har blitt gjennomgått for å sikre at de er i tråd med arbeidstakerrettigheter. Revisjonen vil bekrefte, gjennom stikkprøver, at disse kontraktene brukes i praksis.

Opplæring og kompetanse er allerede inkludert i revisjonsprosessen, da vi mener at et høyt kompetansenivå og kunnskap er et viktig bidrag til forståelse og adferd. Revisjonsprosessen vil fortsette å fokusere på kompetansenivå, inkludert å sikre at retningslinjene for menneskerettigheter og arbeidsrettigheter er signert.

Revisjonen vil også sikre at ansatte har obligatoriske kurs i et trygt arbeidsmiljø, da veihjelp fortsatt innebærer en viss risiko for ansatte.

Til slutt inkluderer revisjonen en gjennomgang av det fysiske så vel som det psykososiale arbeidsmiljøet. Dette gjøres ved en inspeksjon av stasjonen og en vurdering basert på objektive kriterier. De første revisjonene ble gjennomført i vår. Sikkerhetserklæringen viser at distriktene har kontroll på retningslinjer samt dokumentasjon. Vi har ikke avslørt noen brudd.

Videre arbeid med dokumentasjon vil fortsette i løpet av 2025.

7 REVISJONSFUNN 2024/2025

Det norske nettverket dekker et svært stort geografisk område. Alle stasjoner er inkludert i revisjonsstrukturen, men forskjeller i størrelse – fra små familieeide virksomheter til store selskaper med mange ansatte – påvirker revisjonsintervallene.

Fra mai 2024 til mai 2025 har SOS Veihjelp gjennomført 13 revisjoner på ulike utvalgte lokasjoner. En del av revisjonen fokuserer på arbeidsrelaterte forhold som:

1. Virksomhetens fysiske og psykiske arbeidsmiljø
2. Tilstanden på veihjelpskjøretøy
3. Dokumentert opplæring og kompetanse
4. Gyldige arbeidskontrakter
5. Gjennomførte risikovurderinger

Dersom stasjonene ikke kan fremvise tilstrekkelig dokumentasjon, utarbeides det handlingsplaner for å bringe forholdene i orden. Resultatene fra revisjonene er dokumentert nedenfor:

1. Fysisk og psykisk arbeidsmiljø

Fysiske og psykiske arbeidsforhold er avgjørende for et godt og helsefremmende arbeidsmiljø. Forholdene vurderes med en skala fra 1 til 6. Alle stasjoner holder en høy standard. Gjennomsnittlig score er 5,38, og laveste score gitt var 5.

2. Tilstand på kjøretøy

Kjøretøyenes tilstand er viktig både for inntrykket overfor kunder og for å ivareta sikkerheten. Kjøretøyene fikk også høy vurdering, med en gjennomsnittsscore på 5,41 av 6 mulige. Ved én stasjon kunne ikke tilstanden vurderes, da alle kjøretøyene var ute på oppdrag under revisjonen.

3. Dokumentert kompetanse

Høy kompetanse sikrer både kvalitet og sikkerhet på veien. Dokumentasjonen består av kompetansematriser. Ni stasjoner kunne fremvise nødvendig dokumentasjon. Fire stasjoner kunne ikke fremvise dokumentasjon og ble bedt om å ettersende dette. To av disse er fulgt opp for innsending av gyldig dokumentasjon.

4. Arbeidskontrakter

Gyldige standardkontrakter for alle ansatte er avgjørende for å sikre arbeidstakernes rettigheter. Tolv stasjoner kunne fremvise nødvendig dokumentasjon. Én stasjon har i ettertid sendt inn dokumentasjon.

5. Risikovurderinger

Veihjelp utføres ofte ute på veien, som regnes som et risikofylt arbeidsmiljø. Disse risikoene må kontinuerlig vurderes av stasjonene. SOS Veihjelp følger opp at slike risikovurderinger er gjennomført. Ti stasjoner har gjennomført vurderingene, mens tre fortsatt er i prosess.

Overordnet konklusjon av nettverksrevisjonen
Den samlede kvaliteten i det norske nettverket vurderes som høy på alle parametere. I de få tilfellene hvor tiltak var nødvendig, er det utarbeidet handlingsplaner, og nødvendig dokumentasjon er i ettertid blitt fremlagt. Det er derfor ikke avdekket noen brudd i forbindelse med revisjonene.

8 KONTAKTINFORMASJON

Vil du vite mer om arbeidet vårt? Ta kontakt med SOS Veihjelp på: groupsustainability@sos.eu