



STORTINGET

Innst. 293 L

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra arbeids- og sosialkomiteen

Prop. 60 L (2019–2020)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i allmenngjøringsloven (innhenting av opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmes forslag til endringer i allmenngjøringsloven som gjelder innføring av en bestemmelse som gir Statens vegvesen myndighet til å innhente opplysninger som Arbeidstilsynet trenger for tilsyn med virksomhetenes etterlevelse av gjeldende allmenngjøringsforskrifter for veitransport, og til å dele disse opplysningene med Arbeidstilsynet.

Formålet med forslaget er å styrke og effektivisere tilsynet med allmenngjøringsbestemmelsene ved å legge til rette for en bedre samordning av den tilsynsinn-satsen som Statens vegvesen og Arbeidstilsynet gjør, og et tettere samarbeid som bedre utnytter etatenes samlede ressurser og kompetanse.

Forslaget ble sendt på høring 1. november 2019. Det vises til proposisjonens kapittel 2.5, der høringsfor-slaget og høringsuttalelsene er nærmere gjort greie for.

1.2 Forslag om styrket lovgrunnlag for mer effek-tivt tilsyn med allmenngjøringsbestemmelsene for veitransport

1.2.1 Bakgrunn

Det har i de senere år, både blant myndigheter og arbeidslivets organisasjoner, vært en økende bekym-ring for fremveksten av aktører som ikke ivaretar ele-

mentære krav til arbeidsforhold og sikkerhet i veitran-sportsektoren, og for at norske transportvirksomheter dermed utsettes for urettferdig konkurranse.

Arbeidstilsynet har siden våren 2015 hatt en nasjo-nal satsing i transportnæringen med bakgrunn i at deler av næringen har alvorlige og sammensatte arbeidsmil-jøutfordringer.

Arbeidstilsynets tilsynstall fra perioden 2015–2018 viser stor forskjell mellom norske og utenlandske virk-somheter innen gods og turbil når det gjelder utbetaling av allmenngjort lønn. Det vises her til rapporten «Ar-beidstilsynets aktivitet i transportnæringen i 2018».

Virksomhetenes og arbeidstakernes mobilitet er et iboende trekk ved transportvirksomhet som medfører særegne utfordringer for Arbeidstilsynets tilsyn med bransjen, særlig gjelder dette for tilsyn med virksomhe-ter som ikke er hjemmehørende i Norge.

Det vises til proposisjonen kapittel 2.3, der gjelden-de rett og dagens organisering av tilsynet med allmenngjøringsbestemmelsene er nærmere redegjort for, her-under:

- Allmenngjøringsloven.
- Allmenngjøringsforskriftene for godstransport på vei og persontransport med turbil.
- Regulering vedrørende behandling av opplysninger om personer – forvaltningsloven og personopplys-ningsloven.

I tillegg er gjennomføring av tilsynsaktiviteter i dag nærmere beskrevet. Ifølge Arbeidstilsynet utgjør brudd på allmenngjøringsregelverket, sammen med utford-ringer knyttet til høyt sykefravær og særlige risikofakto-rer som ensidig arbeid, vibrasjoner mv., arbeidsulykker, samt brudd på arbeidstidsregler, alvorlige arbeidsmil-jøutfordringer i deler av næringen.

Når det gjelder utfordringer for gods- og turbilbransjen, herunder internasjonal konkurranse og lønnsforhold, er dette nærmere redegjort for i proposisjonens kapittel 2.4.

1.2.2 Departementets vurderinger og forslag

1.2.2.1 BEHOV FOR Å NÅ FLERE TRANSPORTØRER MED TILSYN

Allmenngjøringsbestemmelsene gjelder for både norske og utenlandske arbeidsgivere som driver innenlandsk transport i Norge. Tilsyn med den delen av bransjen som ikke er hjemmehørende i Norge, og som driver grensekryssende transport, har imidlertid vist seg å være særlig utfordrende.

Arbeidstilsynet er i stor grad avhengig av å samordne seg med Statens vegvesen eller politiet for å kunne gjennomføre tilsyn langs vei, men har i begrenset grad ressurser til å være med på veikantkontroller.

Arbeidstilsynet når få utenlandske transportører som driver transport innenfor allmenngjøringsforskriftenes område. Det er derfor nødvendig å gjøre endringer slik at myndighetenes tilsyn på dette området blir mer effektivt.

1.2.2.2 FORSLAG OM Å GI STATENS VEGVESEN MYNDIGHET TIL Å INNHENTE OG OVERFØRE OPPLYSNINGER ETTER ALLEMENNGJØRINGSLOVEN

Statens vegvesen har et organisatorisk apparat som er innrettet for å utføre kontroller langs vei, og de innhenter allerede opplysninger om type transportoppdrag i form av fraktbrev mv.

Muligheten til at Statens vegvesen i større utstrekning enn i dag kan bidra til å øke omfanget av Arbeidstilsynets tilsyn med etterlevelsen av allmenngjøringsbestemmelsene, bør derfor vurderes.

Etter allmenngjøringsloven § 11 tredje ledd kan Arbeidstilsynet kreve fremlagt de opplysninger som anses nødvendige for utøvelsen av tilsynet med loven. Det foreslås at Statens vegvesen, innenfor sitt område, skal ha samme myndighet.

Det ønskes videre å foreslå en hjemmel for Statens vegvesen til å overføre slike opplysninger til Arbeidstilsynet. Dette vil gi grunnlag for et systematisert tilsynsamarbeid.

Alle høringsinstansene slutter sterkt opp om forslaget.

Det er også vurdert om Statens vegvesen burde tildeles generell tilsynskompetanse etter allmenngjøringsloven (innenfor veitransport), men dette vil ikke være hensiktsmessig, og det foreslås derfor ikke.

En ordning hvor Statens vegvesen innhenter informasjon som så følges opp av Arbeidstilsynet, er den løsningen som mest effektivt utnytter etatens samlede ressurser og kompetanse.

1.2.2.3 FORHOLDET TIL EUS MOBILITETSPAKKE

EU-kommisjonen la 31. mai 2017 frem en rekke forslag til modernisering av europeisk mobilitet og transport på vei.

Denne «mobilitetspakken» er blitt lagt frem i tre deler, hvor det i del 1 blant annet inngår forslag som berører sosiale forhold, herunder regler om sjåførenes arbeidsforhold og arbeidstid, utsendte arbeidstakere, tilgang til transportmarkedet (blant annet kabotasje) og bedre håndheving.

12. desember 2019 ble det oppnådd en foreløpig enighet mellom EU-parlamentet og Rådet om den sosiale delen av pakken.

Det er enighet om et direktiv som blant annet endrer kravene til håndheving av reglene i EUs forordning om kjøre- og hviletid, og som gir særskilte regler for utsending av arbeidstakere innen transport.

Det vises til proposisjonens kapittel 2.6.3, der utkastet til endringsdirektiv og den videre prosessen er nærmere redegjort for.

Dersom endringene vedrørende administrasjons- og kontrolltiltak vedtas i EU og gjennomføres i Norge, vil de antakelig påvirke hvordan tilsynsvirksomheten og samarbeidet mellom etatene innrettes.

Det er uansett ønskelig, gjennom lovendringsforslagene i proposisjonen, å legge til rette for et mest mulig effektivt tilsyn og samarbeid etatene imellom i perioden frem til «mobilitetspakken» eventuelt skal gjennomføres i norsk rett. Det vil derfor være behov for å opprettholde lovgrunnlaget for samarbeidsordningen mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen som foreslått, også ved en fremtidig gjennomføring av «mobilitetspakken» i norsk rett.

1.2.2.4 NÆRMERE OM SAMARBEIDSORDNINGEN

Arbeidstilsynet har, for å kunne vurdere om kravene i allmenngjøringsforskriftene er overholdt og følge opp eventuelle brudd gjennom pålegg og andre reaksjoner, behov for flere typer opplysninger. Det vil også kunne være behov for å overføre opplysninger og vurderinger som gir Arbeidstilsynet bedre grunnlag for utvelgelse av virksomheter for tilsyn med allmenngjøringsbestemmelsene.

Den praktiske utformingen av samarbeidet mellom tilsynsmyndighetene avtales etatene imellom.

1.2.2.5 LOVGRUNNLAG FOR INNHENTING AV OPPLYSNINGER OG DOKUMENTASJON OM LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR

Offentlige myndigheter må ha et rettsgrunnlag for å kunne kreve opplysninger og dokumentasjon fra private rettssubjekter. Også personopplysningsloven stiller krav om et rettsgrunnlag fastsatt i nasjonal rett for innhenting av personopplysninger for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse.

Noen av de opplysningene Arbeidstilsynet trenger for å kunne vurdere om kravene i allmenngjøringsforskriftene er overholdt, har Statens vegvesen isolert sett allerede hjemmel for å kreve etter det regelverk etaten selv har tilsynsansvar for. Det er imidlertid, både ut fra personvernregelverket og ut fra alminnelige forvaltningsrettslige regler, et vilkår at de opplysninger Statens vegvesen innhenter på grunnlag av eget regelverk, også innhentes til bruk for eget formål. Dette vil begrense adgangen til informasjonsinnhenting i allmenngjørings-sammenheng.

Statens vegvesen bør ha adgang til å kreve opplysninger om alle forhold som de til enhver tid gjeldende allmenngjøringsforskrifter stiller krav til. Det er derfor nødvendig å fastsette en lovhjemmel med formål å bidra til tilsynet med allmenngjøringsforskriftene, og som gir Statens vegvesen direkte myndighet til å innhente alle opplysninger som Arbeidstilsynet trenger for å kunne vurdere om forskriftenes krav er overholdt.

Det foreslås derfor at det fastsettes en egen bestemmelse som uttrykkelig gir Statens vegvesen samme kompetanse som Arbeidstilsynet har til å innhente opplysninger som er nødvendige for tilsynet. Det foreslås at lovhjemmelen plasseres i allmenngjøringsloven § 11, som gir regler om tilsynet med gjeldende allmenngjøringsforskrifter.

1.2.2.6 LOVGRUNNLAG FOR INFORMASJONSOVERFØRING

At Statens vegvesen skal innhente opplysninger og dokumentasjon som Arbeidstilsynet så skal følge opp, forutsetter at Arbeidstilsynet gis tilgang til denne informasjonen, jf. forvaltningsloven og personopplysningsloven. Det legges til grunn at enkelte av disse opplysningene er taushetsbelagt etter forvaltningsloven § 13.

For at Statens vegvesen skal kunne dele taushetsbelagte personopplysninger med Arbeidstilsynet, må det foreligge en lovhjemmel som begrenser eller gjør unntak fra taushetsplikten.

Både allmenngjøringsloven § 11 tredje ledd og forvaltningsloven § 13 b nr. 5 vil etter omstendighetene gi grunnlag for slike unntak. Begge bestemmelsene har imidlertid begrensninger.

Når det nå foreslås at Statens vegvesen skal få en særskilt kompetanse for å kunne bidra til bedre håndheving av de allmenngjorte bestemmelsene for vei-transport, anses det som ønskelig å fastsette en klar og uttrykkelig hjemmel tilpasset dette formålet.

En slik lovbestemmelse vil også gi supplerende rettsgrunnlag for behandling av personopplysninger, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. nr. 3. Behandling av personopplysninger om lovovertrедelser er videre regulert i personvernforordningen artikkel 10. I og med at overføring skjer mellom to offentlige etater i tilsynsøyemed, legges det til grunn at forordningens

vilkår om at behandling skal skje under en offentlig myndighets kontroll, er oppfylt.

Når det gjelder ikke taushetsbelagte personopplysninger, vil også personopplysningsloven § 12 a gi hjemmel for overføring.

Taushetsplikten og behandlingsansvaret påhviler i utgangspunktet Statens vegvesen, og det er naturlig at det er de som skal vurdere om nødvendighetskriteriet er oppfylt. Statens vegvesen bør imidlertid generelt legge stor vekt på at Arbeidstilsynet trenger opplysningene for sitt tilsyn. Vurderingen av om opplysningene er nødvendige, vil som hovedregel være gjort allerede i forbindelse med innhenting av opplysningene,

1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Samarbeidet vil innvirke på etatenes ressursbruk og vil ha positive samfunnsmessige konsekvenser.

Etableringen av et system i Arbeidstilsynet for å kunne motta opplysninger og dokumenter fra Statens vegvesen vil kreve noe utvikling av etatens systemer. Opplysninger og dokumenter vil oversendes via E-dialog. Statens vegvesen vil ha behov for å utvikle sitt kontrollverktøy VaDIS.

Det bør utredes om det kan lages en løsning med direkte tilgang eller automatisk oversendelse fra Statens vegvesen.

Det forutsettes at det legges vekt på at informasjonsinnhenting i størst mulig grad skal integreres i Statens vegvesens alminnelige kontrollvirksomhet og dimensjoneres under hensyn til både informasjonens nytteverdi for Arbeidstilsynet og kostnadene for Statens vegvesen.

Mye av kostnadene vil være knyttet til samarbeidets oppbyggingsfase.

Etablering av ordningen vil styrke tilsynet med allmenngjøringsforskriftene og bidra til at særlig utenlandske virksomheter i større grad etterlever disse bestemmelsene. Dette vil kunne gi et viktig bidrag til likere konkurransevilkår i transportnæringen og mindre press på norske arbeidstakeres vilkår, samtidig som utsendte arbeidstakere sikres likeverdige og lovlige lønns- og arbeidsvilkår.

2. Komiteens behandling

Som ledd i komiteens behandling av representantforslaget ble det åpnet for å sende inn skriftlige innspill til saken.

Følgende sendte skriftlig innspill:

- LO
- Fellesforbundet.

3. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Elise Bjørnebekk-Waagen, Lise Christoffersen, Arild Grande og fungerende leder Rigmor Aasrud, fra Høyre, Margret Hagerup, Heidi Nordby Lunde og Kristian Tønning Riise, fra Fremskrittspartiet, Bjørnar Laabak og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Sosialistisk Venstreparti, Solfrid Lerbrekk, og fra Kristelig Folkeparti, Torill Selsvold Nyborg, viser til Prop. 60 L (2019–2020) Endringer i allmenngjøringsloven (innhenting av opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår).

Komiteen viser til at forslagene som fremmes, har vært et langvarig krav fra bransjeorganisasjonene gjennom treparts bransjeprogram for transport.

Komiteen mener den fremlagte lovproposisjonen vil bidra til å styrke samordningen av tilsynsinnsatsen til Statens vegvesen og Arbeidstilsynet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti merker seg de utfordringene i transportbransjen (gods-transport på vei og persontransport med turbil) som proposisjonen henviser til, og ønsker velkommen forslag som kan bidra til å bedre arbeidsmiljø og sette søkelys på brudd på allmenngjøringsregelverket.

Disse medlemmer viser til at det siden våren 2015 har vært en nasjonal satsing på bedre arbeidsmiljø i transportnæringen, men at det fortsatt er stor forskjell mellom norske og utenlandske virksomheter.

Disse medlemmer mener det er alvorlig at det for utenlandsk godstransport som opererer i Norge, kun ble utbetalt lovlig lønn i 46 pst. av tilfellene. Disse medlemmer mener dette bidrar til skjev konkurranse som igjen svekker norsk transportnæring. Disse medlemmer mener at trafikksikkerhet også best ivaretas når aktørene blir utsatt for et hyppig kontrollregime som kan luke ut useriøse aktører.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har et apparat innrettet for å utføre kontroller langs vei, og at over 40 000 kontroller har blitt gjennomført årlig i 2018 og 2019.

Komiteen merker seg at samtlige høringsinstanser som uttalte seg, støtter departementets forslag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av å stanse utviklingen med sosial dumping, arbeidslivskriminalitet og økt sikkerhetsrisiko langs norske veier. Flertallet peker på at utviklingen går i gal retning når det

gjelder lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere i den grenseoverskridende transportsektoren, og at konkurransevilkårene for seriøse bedrifter svekkes under slike forhold.

Flertallet fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget forslag om at det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).»

Komiteen viser til at Statens vegvesen har hjemmel til å håndheve brudd på reglene i vegtrafikkloven, som for eksempel å stanse lastebiler som har dårlige dekk, mangler vinterutrustning eller har brutt kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Komiteen viser imidlertid til at Statens vegvesen ikke har hjemmel til å håndheve åpenbare brudd på arbeidsmiljøloven, som underbetaling, dårlige arbeidsforhold, manglende hygienemuligheter med mer. Komiteen understreker at et effektivt håndhevingsregime er avgjørende for å fremme trygghet, redusere ulykkesrisiko og bedre fremkommelighet langs norske veier.

Komiteen fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget forslag om at Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet.»

Komiteen er opptatt av å bekjempe arbeidslivskriminalitet og useriøse aktører i arbeidslivet og redusere sikkerhetsrisikoen langs norske veier. Komiteen viser til at konsekvensene som følge av dårlige lønns- og arbeidsvilkår kan bli store for den enkelte arbeidstaker og andre trafikanter. Det er derfor behov for å trappe opp innsatsen for å bekjempe de useriøse aktørene i transportsektoren.

Komiteen ønsker å snu den negative utviklingen i lønns- og arbeidsvilkårene for arbeidstakerne i transportsektoren på norske veier. Dette vil samtidig styrke konkurransevilkårene for seriøse virksomheter. Komiteen vil derfor gjøre det vanskeligere å unndra seg ansvar og straff ved medvirkning til useriøs transportvirksomhet. På dette grunnlag er det derfor nødvendig å klargjøre ansvarsforholdene i transportkjeden.

Komiteen viser videre til Rapport om kabotasje på veg i Norge fra den partssammensatte kabotasjearbeidsgruppen i 2014. Et av forslagene fra arbeidstakerorganisasjonene var innføringen av en egen bestemmelse om objektivt medvirkeransvar for tilfredsstillende lønns- og arbeidsforhold for transportkjøpere/trans-

portbestillere. Bestemmelsen ville tydeliggjort transportkjøperenes/transportbestillernes medvirkningsansvar.

Medvirkning til brudd på vegtrafikk- og yrkestransportens område er løselig regulert. Yrkestransportloven har for eksempel bestemmelser som inneholder et medvirkningsansvar for ulovlig kabotasjekjøring. Enkelte av straffelovens regler kan også tenkes anvendt på vegtransportens område. Ansvarsgrunnlaget for at bestemmelsene skal komme til anvendelse, er derimot utvist forsett eller uaktsomhet. Det foreligger dermed ikke et objektivt ansvar.

Komiteen viser til at anbefalingen om å tydeliggjøre ansvarsforholdene i transporten var arbeidsgruppens enstemmige anbefaling. Ettersom de igangsatte tiltakene ikke har oppnådd de ønskede resultatene, ser komiteen behovet for en ytterligere innskjerpelse av transportkjøperens/transportbestillerens ansvar for at reglene om blant annet lønns- og arbeidsvilkår er oppfylt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for transportkjøpere/transportbestillere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det objektive ansvaret må inkludere medansvaret for at lønns- og arbeidsvilkårene i sektoren er oppfylt. Utredningen må videre inneholde en vurdering av innretningen av et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester etter modell av for eksempel Renholdsregisteret. Utredningen må også vurdere en avgrensning av oppdragsgivere som skal omfattes av medansvaret.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for transportkjøpere/transportbestillere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det objektive ansvaret må inkludere medansvaret for at lønns- og arbeidsvilkårene i sektoren er oppfylt. Utredningen må videre inneholde en vurdering av behovet for et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester etter modell av for eksempel Renholdsregisteret. Utredningen må også vurdere en avgrensning av oppdragsgivere som skal omfattes av medansvaret.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Innst. 13 S (2019–2020), hvor Arbeiderpartiet og Senterpartiet i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2020 foreslo å utrede modeller for et digitalt transportregister for all gods-transport inn og ut av landet og oppdragene som utføres, i den hensikt å få full oversikt over alle aktører og bedre kontroll med brudd på norske lover og forskrifter. Flertallet mener at en slik løsning vil kunne lette kontrollstatens arbeid med å sikre at allmenngjøringsforskriften blir etterlevd.

Flertallet mener lovforslagene i proposisjonen vil bidra til å styrke samordningen av tilsynsinnnsatsen til Statens vegvesen og Arbeidstilsynet.

Flertallet merker seg transportbransjens (gods-transport på vei og persontransport med turbil) utfordringer som proposisjonen viser til. Flertallet vil understreke at tilsynsmyndighetenes virkemidler for å bedre arbeidsmiljø og stoppe brudd på allmenngjøringsregelverket må styrkes.

Flertallet viser til at på tross av økt oppmerksomhet og noe satsing på mer ryddige forhold i transportnæringen er det fortsatt uverdige konkurranseforhold i transportbransjen.

Flertallet mener det er alvorlig at det for utenlandsk godstransport som opererer i Norge, kun ble utbetalt lovlig lønn i 46 pst. av tilfellene. Flertallet mener at dette selvsagt bidrar til urettferdig konkurranse som undergraver grunnlaget for en seriøs, norsk transportnæring. Flertallet mener tilsynsmyndighetene både må gis lovhjemler og økonomiske ressurser til omfattende kontrollvirksomhet på veiene for å stoppe denne undergravningen av et velorganisert og seriøst arbeids- og næringsliv.

Flertallet viser til at kabotasje er i ferd med å utkonkurrere norske turbusselskaper. Det er innført viktige begrensninger i muligheten for kabotasjekjøring med turbuss i Danmark, der det ikke er anledning til å foreta kabotasjekjøring i mer enn syv dager per måned. Flertallet mener tilsvarende begrensninger bør innføres i Norge.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre begrensning for kabotasjekjøring for turbuss, slik at det ikke er mulig å utføre kabotasjekjøring mer enn syv dager per måned.»

Flertallet viser til innspill fra Fellesforbundet og LO som understreker betydningen av et transportørregister som både er enkelt og lett tilgjengelig for kontrollstatene også i forbindelse med tilsyn med allmenngjøringsforskrifter. Flertallet viser til forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti om opp-

rettelse av et digitalt transportregister i Innst. 214 S (2019–2020), jf. Prop. 11 LS (2019–2020), som også Senterpartiet voterte for i Stortinget 30. mars da forslaget ble vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.»

F l e r t a l l e t viser til at Fellesforbundet i sitt skriftlige innspill til komiteen understreker at det bør utarbeides en elektronisk webløsning der bedriften kan legge inn «standardopplysninger», samt enkle og praktiske løsninger for å legge inn navn, registreringsnummer, mottaker av førte oppdrag m.m. før grensepassering. Det bør også være en enkel etterregistrering av oppdrag som utføres mens man er i Norge (kabotasje, kombinerte transporter), samt rutiner for kontroll eller stikkprøver. Også LO ber om denne typen løsning i sitt innspill.

F l e r t a l l e t mener det er viktig å få på plass en slik elektronisk webløsning så raskt som praktisk mulig.

4. Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for transportkjøpere/transportbestillere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det objektive ansvaret må inkludere medansvaret for at lønns- og arbeidsvilkårene i sektoren er oppfylt. Utredningen må videre inneholde en vurdering av behovet for et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester etter modell av for eksempel Renholdsregisteret. Utredningen må også vurdere en avgrensning av oppdragsgivere som skal omfattes av medansvaret.

5. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding A og B II fremmes av en samlet komité. Tilråding B I, III og IV fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A.

vedtak til lov

om endringer i allmenngjøringsloven (innhenting av opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår)

I

I lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. gjøres følgende endringer:

§ 11 tredje ledd skal lyde:

Enhver som er underlagt tilsyn etter bestemmelsen skal, når Arbeidstilsynet krever det og uten hinder av taushetsplikt, fremlegge opplysninger som anses nødvendige for utøvelsen av tilsynet. Slike opplysninger skal også fremlegges når Statens vegvesen krever det ved kontroll rettet mot virksomhet som driver transport på vei. Statens vegvesen kan uten hinder av taushetsplikt utlevere opplysninger innhentet på grunnlag av andre punktum til Arbeidstilsynet til bruk i Arbeidstilsynets tilsyn etter denne paragrafen.

§ 11 fjerde ledd skal lyde:

Arbeidstilsynet kan kreve opplysninger som nevnt i tredje ledd fra andre offentlige tilsynsmyndigheter uten hinder av den taushetsplikten som ellers gjelder. Arbeidstilsynet kan anmelde overtredelser til politiet.

§ 11 femte ledd skal lyde:

Petroleumstilsynet har innenfor sitt myndighetsområde tilsvarende tilsynsansvar og myndighet som nevnt i første til fjerde ledd.

Nåværende § 11 fjerde til sjuende ledd blir femte til nytt åttende ledd.

II

Loven gjelder fra den tiden Kongen bestemmer.

B.

I

Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget forslag om at det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).

II

Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget forslag om at Statens Vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet.

III

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for transportkjøpere/transportbestillere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det objektive ansvaret må inkludere medansvaret for at lønns- og arbeidsvilkårene i sektoren er

oppfylt. Utredningen må videre inneholde en vurdering av innretningen av et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester etter modell av for eksempel Renholdsregisteret. Utredningen må også vurdere en avgrensning av oppdragsgivere som skal omfattes av medansvaret.

IV

Stortinget ber regjeringen innføre begrensning for kabotasjekjøring for turbuss, slik at det ikke er mulig å utføre kabotasjekjøring mer enn syv dager per måned.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 19. mai 2020

Rigmor Aasrud

fung. leder

Gisle Meininger Saudland

ordfører

