



STORTINGET

Innst. 436 L

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 105 LS (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven), som vil gjennomføre deler av EUs «mobilitetspakke» i norsk rett. I tilknytning til dette foreslår departementet også enkelte andre endringer i nevnte lover for å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlagene og sikre effektive kontrollmuligheter.

EU-kommisjonen la 31. mai 2017 frem forslag til endringer i en rekke felleseuropeiske rettsakter på vegtransportområdet, som første del av «mobilitetspakken». Overordnede formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosialt rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Uttalte formål med endringene i rettsaktene om kjøre- og hviletid og yrkes- og markedsadgang var å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving. Det vises i proposisjonen til at Norge i forumet «Road Alliance» har samarbeidet med Danmark, Frankrike, Hellas, Italia, Luxemburg, Sveits, Sverige, Tyskland og Østerrike om en felles tilnærming til regelforslagene om kjøre- og hviletid, fartsskriver,

markeds- og yrkesadgang og utsending av sjåfører. Alliansen har blant annet jobbet for å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafikksikkerhet samt bidra til like konkurranse- og arbeidsvilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på veg.

Etter en omfattende behandling i Rådet og Europaparlamentet ble forordning (EU) 2020/1054 om endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid og i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver vedtatt i EU 15. juli 2020. Det samme ble forordning (EU) 2020/1055 om endringer i forordning (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet og forordning (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport. EØS-komitebeslutningene om innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen ble truffet 18. mars 2022.

Direktiv (EU) 2020/1057, som fastsetter særregler for utsending av sjåfører i vegtransportsektoren og endrer direktiv (EF) 2006/22 om håndheving av reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver, ble vedtatt samtidig. Det vises i proposisjonen til at dette direktivet vil bli fulgt opp av Arbeids- og inkluderingsdepartementet i en egen prosess, men har en viss sammenheng med endringene som følger av forordning (EU) 2020/1054 og forordning (EU) 2020/1055. Blant annet følger det av forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 1 at fartsskriver skal brukes til å kontrollere etterlevelse av direktiv (EU) 2020/1057, direktiv (EF) 1996/71 om utsending og direktiv (EU) 2014/67 om håndheving av utsendingsreglene.

Stortinget har i anmodningsvedtak nr. 210 (2020–2021) bedt regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitets-

pakke. Proposisjonen følger opp deler av dette anmodningsvedtaket ved at det bes om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komitebeslutningene om å innta forordningene (EU) 2020/1054 og (EU) 2020/1055 i EØS-avtalen og forslag til nødvendige lovendringer for å gjennomføre dem i norsk rett.

Forordningene foreslås gjennomført i norsk rett ved vedlagte forslag til lovendringer og ved inkorporasjon i forskrift. Forskriftsendringene som følger av forordningene, vil blant annet omfatte reglene for kabotasje og nødvendige endringer og presiseringer i kjøre- og hviletidsreglene, herunder for kommersiell internasjonal transport med varebil med tillatt totalvekt over 2 500 kg.

Gjennomføring av forordningene i norsk rett medfører behov for endringer i vegtrafikkloven. I § 13 fjerde ledd innføres en hjemmel for å kunne bruke fartsskriver for nye kontrollformål. Videre må vegtrafikkloven § 21 andre ledd endres for å sikre hjemmel for sjåførens plikt til å registrere nye opplysninger i fartsskriveren.

I yrkestransportloven er det behov for endringer i § 29 a for å legge inn ytterligere opplysninger i nasjonalt register over vegtransportører, som igjen kan utveksles med andre EØS-stater gjennom ERRU-systemet. Det er også nødvendig med endringer i § 38 for å sikre hjemmel for kontroll ved foretakets forretningssted.

I tillegg er det behov for å presisere enkelte andre bestemmelser i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlagene og sikre effektive kontrollmuligheter. Det fremlegges derfor forslag om endringer i vegtrafikkloven § 13 a for å presisere et forbud mot manipulasjon av fartsskriver og annet påkrevd teknisk utstyr i kjøretøy. Det foreslås videre å utvide grunnlaget for bruksforbud etter § 36 første ledd bokstav h for nærmere angitte brudd på reglene om fartsskriver. Det legges også frem forslag om endring i kontrollbestemmelsen i yrkestransportloven § 38 for å oppdatere denne språklig samt å utvide og tydeliggjøre hjemmelsgrunnlaget.

Etter EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a skal forordninger som sådan gjøres til en del av den interne rettsordenen. Det fremkommer i proposisjonen at departementet legger opp til at forordningene innlemmes i norsk rett gjennom forskrift. Forskriftsendringene vil blant annet omfatte reglene for kabotasje og nødvendige endringer og presiseringer i kjøre- og hviletidsreglene, herunder for kommersiell internasjonal transport med varebil med tillatt totalvekt over 2 500 kg.

Da lovforslaget ble sendt på høring i juli 2021, ble det foreslått en ny § 39 a i yrkestransportloven for å innføre en generell hjemmel for behandling av personopplysninger. Statens vegvesen sendte 24. februar 2022 på høring et lovforslag om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven knyttet til billettering på ferje. I tillegg ble den generelle hjemmelen som ble

sendt på høring i juli 2021, foreslått endret i denne nye høringen. Departementet kom etter en vurdering frem til at disse bestemmelsene måtte ses i sammenheng, og har på bakgrunn av høringene samlet disse i et eget lovforslag oversendt Stortinget i Prop. 116 L (2021–2022).

En generell beskrivelse av hovedtrekkene i EUs mobilitetspakke del 1 og nærmere om de enkelte rettsaktene er gitt i proposisjonens punkt 2.1. Redegjørelse for høringen og generelle høringsinnspill følger av proposisjonens kapittel 3. En gjennomgang av gjeldende rett, behovet for tilpasninger av nasjonalt regelverk og lovforslagene følger av kapitlene 4 og 5.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til Prop. 105 LS (2021–2022), der Samferdselsdepartementet foreslår endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven som en del av arbeidet med å gjennomføre deler av den såkalte mobilitetspakken i norsk rett.

Komiteen viser til at det i Prop. 105 LS (2021–2022) er uttalt et overordnet formål med mobilitetspakken om å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosialt rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Andre uttalte formål med endringene i rettsakten er å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre en mer effektiv håndheving.

Komiteen viser til at gjennomføring av forordningene i norsk rett medfører behov for endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven.

Komiteen viser videre til at det i tillegg er foreslått enkelte andre endringer i nevnte lover for å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlagene og sikre effektive kontrollmuligheter.

Komiteen viser videre til at det er gjennomført skriftlig høring. Det har kommet inn to høringssvar fra hhv. Fellesforbundet og NHO Logistikk og Transport.

Komiteen merker seg Fellesforbundets bekymringer for om bestemmelsene i forordning om kjøre- og hviletid kan bli misbrukt, og er enig i at kontrollmyndighetene må følge dette nøye. Det samme gjelder deres ønske om at Norge medvirker til at arbeidet med klargjøring av regelverk for registrering av lossing og lasting blir gjennomført så raskt som mulig. De mener også at

medvirkeransvaret bør tydeliggjøres ytterligere, og at kontrollmyndighetene må få tilført de nødvendige ressursene for å sikre at bestemmelsene blir etterlevd.

Videre merker komiteen seg at NHO Logistikk og Transport i sitt høringssvar peker på at implementeringen vil medføre økte kostnader for bransjen på flere områder, blant annet investeringer i fartsskrivere. De mener også at det er vesentlig at utførende kontrollmyndigheter sikres tilstrekkelig kompetanse og opplæring, slik at praktiseringen av regelverket blir best mulig, og at det må settes av ressurser til dette.

Komiteen merker seg disse høringsinnspillene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener en aktiv innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet innen transportsektoren er helt avgjørende for en god utvikling av næringen. Flertallet viser til at tydelige felleseuropeiske regler vil kunne øke yrkesstoltheten, bedre rekrutteringen til næringen og gi bedre økonomiske rammebetingelser for seriøse transportbedrifter. Flertallet mener at strenge krav og tydelige rammer for transportbransjen vil fremme tryggheten, redusere ulykkesrisikoen og bedre fremkommeligheten langs norske veger, særlig på vinterstid.

Flertallet peker på at press på lønns- og arbeidsbetingelsene i transportnæringen og uholdbare konkurransevilkår for seriøse transportbedrifter skaper vekstforhold for en dårlig sikkerhetskultur og dessuten et arbeidsmarked uten de standardene man ønsker i Norge.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til Hurdalsplattformen, hvor regjeringen har som sentral målsetting å forsterke arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at mobilitetspakken ble lagt fram i EU våren 2017 og endelig vedtatt sommeren 2020. Regjeringen Solberg fulgte diskusjonene underveis tett og jobbet sammen med de andre landene i Road Alliance for å medvirke til at regelverket for transportnæringen skulle bli best mulig. Disse medlemmer viser til at Road Alliance underveis i arbeidet var et viktig forum for informasjon og medvirkning inn mot EU, og at mer rettferdig konkurranse, bedre kjøre- og hviletidsregler og å hindre sosial dumping hele tiden har vært blant alliansens viktigste mål.

Disse medlemmer er fornøyd med at de nye reglene nå implementeres i Norge. Disse medlemmer viser til at endringene har bred støtte i den norske transportnæringen, og har samtidig merket seg næringens utålmodighet etter å få implementert endringene i

norsk rett. Transport er internasjonal av natur, og det har vært utfordrende å ha ulikt regelverk å forholde seg til for norske aktører som opererer i Europa, men også for europeiske aktører som kjører i Norge.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at de nye reglene blir kontrollert og håndhevet, og at det er vesentlig å sikre tilstrekkelig opplæring og ressurser til utførende kontrollmyndigheter.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 13 fjerde ledd skal lyde:

Departementet kan fastsette at kjøretøy skal være utstyrt med *fartsskriver* for registrering av kjøre- og hviletid, *arbeidstid*, *ferie- og sykefravær*, *hastighet*, *kjøretøyets posisjoner herunder grensepasseringer*, *lasting og lossing mv.*, jf. § 21 annet ledd. *Slike registreringer kan benyttes til kontroll av overholdelsen av regler gitt i og i medhold av denne loven, yrkestransportloven, arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven.* Departementet gir nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av *fartsskriver*. Utgiftene til anskaffelse, montering og kontroll av *fartsskrivere* dekkes av kjøretøyets eier.

§ 13 a skal lyde:

§ 13 a. *Forbud mot varslingsutstyr, manipulasjonsutstyr o.l. i motorvogn.*

I motorvogn er det forbudt å besitte eller bruke utstyr som har til formål å:

- varsle om eller forstyrre trafikkkontroller*
- overstyre eller manipulere fartsskriver som nevnt i § 13 fjerde ledd, speedometer, alkolås, forurensningsbegrensende utstyr eller annet påkrevd teknologisk utstyr slik at bruken av utstyret fører til misvisende eller uriktige opplysninger eller signaler.*

Forbudet etter første ledd omfatter utstyr som blokkerer eller skjuler signaler eller opplysninger fra eller til utstyr for kontroll og overvåkning av trafikk, eller som endrer hvordan påkrevet teknologisk utstyr brukes.

Departementet kan i forskrift gi forbud mot å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i første ledd. Departementet kan videre gi forskrif-

ter med nærmere bestemmelser til presisering og utfylling av *forbudene i denne paragrafen*.

§ 21 andre ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om kjøre- og hviletid, *om bruk av fartsskrivere*, om arbeidstid og om arbeidsvilkår for førere, grupper av førere, andre arbeidstakere innenfor vegtransport og avtalepart i transportoppdrag. Departementet kan videre gi forskrifter om plikt til å registrere opplysninger *som nevnt i første punktum*, om ferie- og sykefravær og om lagring, nedlasting, oppbevaring, innsending og kontroll av opplysningene og om kontrollmyndighetenes tilgang til virksomheter, kjøretøy og kontrollapparater. Departementet kan også gi forskrifter om gebyr for utstedelse av farts-skriverkort.

§ 36 nr. 1 bokstav g og ny bokstav h skal lyde:

- g) kjøretøyet er endret i strid med § 13 femte ledd,
- h) *fartsskriver ikke er installert, eller der fartsskriveren er manipulert eller på annen måte endret slik at informasjonen fra fartsskriveren ikke samsvarer med faktisk kjøring eller annen regulert bruk.*

II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 29 a skal lyde:

§ 29 a. *Elektronisk register over dei som har og dei som søker om løyve etter lova her*

(1) Departementet skal opprette og drive eit elektronisk register over dei som har forretningsstad i Noreg, og som har eller som søker om løyve etter lova her. Registeret skal innehalde opplysningar knytt til løyve, mellom anna opplysningar om namn og juridisk form på verksemda, verksemda si adresse, *talet på tilsette*, namn på transportleiarar og løyvetype som er tildelt

verksemda. I tillegg skal registeret innehalde opplysningar om vandel knytt til person og *verksemd og opplysningar som vert nytta til å velje ut køyretøy til kontroll, jf. forskrifter gjevne i medhald av vegtrafikklova § 19 andre ledd.*

(2) Registeret skal koplast saman med dei elektroniske *registra* i dei andre EØS-landa for utveksling av informasjon etter vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

(3) Departementet kan gje nærare forskrift om registeret.

§ 38 skal lyde:

§ 38 *Kontroll*

(1) *Statens vegvesen og politiet har rett til å føre kontroll med føresegnar som er gjevne i eller med heimel i denne lova. Departementet kan gje tilsette arbeidstakarar i andre offentlege organ rett til å føre kontroll etter denne lova. Kontroll vert utført langs veg eller ved transportverksemda sin forretningsstad.*

(2) Under kontroll kan kontrollorgana gjere gransking, krevje opplysningar frå ein kvar når opplysningane er naudsynne for å gjennomføre kontrollen, og gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin forretningsstad med hjelp frå verksemda.

(3) *Kontroll etter denne lova kan gjerast ved bruk av elektroniske kontrollverktøy. Elektroniske kontrollverktøy kan brukast før, under og etter kontroll langs veg eller ved kontroll hos transportverksemda sin forretningsstad.*

(4) Departementet kan gje forskrift om kontroll etter denne lova.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 31. mai 2022

Erling Sande

leder

Kirsti Leirtrø

ordfører