



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
22/2655-6

Dato
1. februar 2023

Dokument 8:74 S (2022-2023) fra representantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om sosial dumping i budbilbransjen

Jeg viser til representantforslag 8:74 S (2022-2023) av 21. desember 2022 fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø.

Representantene har flere forslag knyttet til sosial dumping i transportsektoren. Jeg deler representantenes engasjement for disse problemstillingene, og synes forslagene alt i alt er svært gode. Dette er også grunnen til at alle disse tiltakene er omtalt i handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren. Tiltakene i planen gjelder også varebilbransjen.

Enkelte av forslagene berører Arbeids- og inkluderingsdepartementet, og jeg har derfor innhentet deres uttalelse i saken. Jeg vil nedenfor kommentere de enkelte forslagene nærmere.

1. Stortinget ber regjeringen komme tilbake i forslag til statsbudsjett for 2024 med en opptrappingsplan for å sikre flere kontroller for å overholde regelverket mot sosial dumping. Planen skal inneholde både økt bevilgning til Arbeidstilsynet og til å gjennomføre flere kontroller i veisektoren.»

Jeg er enig med representantene i at kontroll og håndheving er svært viktig for å sikre etterlevelse av regelverket. Dette er grunnen til at det i statsbudsjett for 2023 satt av 40 millioner kroner til Statens vegvesen for oppfølging av handlingsplanen, herunder sikre en reell styrking av kontrollinnsatsen. Midlene skal bl.a. gå til økt tilsyn- og kontrollvirksomhet og økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletater. I løpet av 2023 vil Statens vegvesen rekruttere 32 nye ansatte. På grunn av behov for omfattende intern opplæring vil det ikke oppnås full effekt av denne rekrutteringen før i 2024.

Svært mye av det som avdekkes av Statens vegvesen ligger utenfor vegvesenets myndighetsområde, og må følges opp av andre kontrollmyndigheter. Økt samarbeid mellom kontrolletatene er derfor viktig.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har informert om at Arbeidstilsynets utadrettede aktivitet er kunnskaps- og risikobasert. Arbeidstilsynets innsats rettes mot næringer, yrker og virksomheter der det er størst risiko for arbeidsrelaterte helsebelastninger, useriøsitet og alvorlige brudd på arbeidsmiljøloven.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har i tildelingsbrev til Arbeidstilsynet for 2023 understreket at etatens viktigste virkemiddel er tilsyn/kontroll og at etaten skal ha en tydelig tilstedeværelse og synlighet i arbeidslivet. Arbeidstilsynet, med utgangspunkt i den samlede kunnskapen i etaten, er nærmest til å vurdere hvordan og hvor innsatsen bør innrettes for å løse etatens samfunnsoppdrag.

På bakgrunn av de alvorlige og sammensatte arbeidsmiljøutfordringene i veitransportnæringen har Arbeidstilsynet hatt en vedvarende tilsynsaktivitet rettet mot næringen i flere år, spesielt i perioden 2015-2021. Mens det fra 2015 var søkelys på godstransport over 3,5 tonn og turbusser, har Arbeidstilsynet de siste årene hatt et økende søkelys på mindre varebiler.

Tilsynsaktivitetene har vært knyttet både til HMS, allmenngjort lønn, useriøsitet og arbeidslivskriminalitet. Tilsyn har i stor utstrekning vært gjennomført sammen med andre etater, blant annet i Tverretatlig transportkontrollgruppe som består av Statens vegvesen, Skatteetaten, Tolletaten, Politiet og Arbeidstilsynet. Flere a-krimsentre og annet lokalt a-krimssamarbeid har også hatt kontrollaktiviteter i varebilsegmentet.

Arbeidstilsynet planlegger økt aktivitet innen transport i 2023. Tverretatlig transportkontrollgruppe har hatt felles årlige handlingsplaner siden 2018. I handlingsplaner for 2023 er varebilbransjen hovedmålgruppe i flere tverretatlige tilsynsaksjoner.

I 2022 og i 2023 er Arbeidstilsynet styrket med over 60 mill. kroner. Dette vil bidra til å øke kapasiteten i etaten for å løse samfunnsoppdraget, herunder til styrket oppfølging av useriøsitet og sosial dumping. Bevilgninger i statsbudsjettet for 2024 vil håndteres i regjeringens årlige budsjettprosesser.

Styrkingen av myndighetenes kontroll- og håndhevingsvirksomhet skjer også på andre måter, som ved økt bruk av digitalisering i kontrollvirksomheten, mer effektiv sanksjonering av regelverksbrudd og økt søkelys på samarbeid på tvers av etatsgrensene. Det følger av handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren at regjeringen også vil legge frem et forslag om å gi Statens vegvesen myndighet til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak. Videre er også Statens vegvesens kontrollaktiviteter risikobasert. Det vil si at kontrollaktiviteten i stor grad rettes mot de virksomhetene hvor det

er størst sannsynlighet for regelverksbrudd, basert på tidligere kontrollhistorikk. Dette gjør at kontrollressursene utnyttes mer effektivt.

En betydelig styrking av tilsyns-, kontroll-, og håndhevingsaktiviteten i sektoren er altså allerede i gang. Jeg mener derfor at det ikke er behov for en konkret opptrappingsplan i statsbudsjett for 2024, men at fremtidige bevilgninger vil håndteres i regjeringens årlige budsjettprosesser. Regjeringen vil i disse prosessene fortsatt ha søkelys på kontroll- og tilsynsaktivitet for å bekjempe sosial dumping i transportsektoren.

2. Stortinget ber regjeringen fremskynde og utvide kjøre- og hviletidsreglene til å også gjelde nasjonal transport- og bud- og varebiler ned til 2,5 tonn.

Som nevnt i handlingsplanen planlegger vi å innføre løyveplikt og regler om kjøre- og hviletid for kjøretøy ned til 2,5 tonn, både i nasjonal og internasjonal transport. Det er altså ikke slik at disse gruppene vil slippe unna reguleringer.

Representantene har bedt om at arbeidet skal «fremskyndes». Jeg viser til at kjøre- og hviletidsreglene trer i kraft i EU for varebiler i 2026. En eventuell tidligere innføring nasjonalt vil føre til at det en periode vil være strengere regler i Norge, samtidig som det er usikkert hvorvidt det vil være nasjonalt handlingsrom for å innføre dette også for utenlandske transportører som kjører i Norge, før reglene har trådt i kraft i EU. Når det gjelder innføring av løyvekrav for varebiler i nasjonal transport, vil det sannsynligvis være mulig med en langt raskere fremdrift. Det er imidlertid viktig å følge de alminnelige føringene for forsvarlige utredningsprosesser, med høring m.m. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen oppdrag om oppstart av regelverksarbeid for regulering av varebiler over 2,5 tonn i nasjonal transport. Dette arbeidet vil pågå i løpet av 2023.

Vi viser også til at sjåførere av varebiler, i likhet med andre virksomheter i Norge, er underlagt arbeidsmiljølovens regler om arbeidstakeres rettigheter mv.

3. Stortinget ber regjeringen få på plass et regelverk som ansvarliggjør transportkjøpere ved bruk av useriøse underleverandører.

Jeg er enig i at det er svært viktig at alle ledd i leverandørkjeden tar sin del av ansvaret for å sikre en seriøs transportnæring.

For ordens skyld vil jeg først vise til at det allerede finnes bestemmelser som ansvarliggjør transportkjøpere i vesentlige deler av veitransportsektoren. I følge Arbeids- og inkluderingsdepartementet er lønns- og arbeidsvilkår i tariffavtalene for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og persontransport med turbil (turbuss), allmenngjorte. Det innebærer at bestemmelser i de allmenngjorte tariffavtalene gjelder for alle som utfører arbeid i disse bransjene. Arbeidstilsynet fører tilsyn med at allmenngjøringsforskrifter blir overholdt. For å sikre etterlevelse av lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskrifter, pålegges bestillere og leverandører plikter gjennom

forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett. Forskriften gir dermed også transportbestillere plikter.

Det følger videre av allmenngjøringslovens regler om solidaransvar at leverandører og underleverandører som har tatt på seg å levere et produkt eller en tjeneste, men kjøper deler av leveransen fra underleverandører, kan holdes ansvarlig dersom underleverandøren ikke utbetaler allmenngjort lønn, overtidsgodtgjøring og feriepengene.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet informerer om at i arbeidet med regjeringens handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet spilte flere aktører inn at bestilleransvaret bør utvides. Regjeringen har i den forbindelse varslet et arbeid for å styrke allmenngjøringsordningen, herunder også vurdere justeringer i regelverket.

Godstransport med kjøretøy, herunder varebiler, under 3500 kg er i dag ikke omfattet av allmenngjøring, og er dermed heller ikke omfattet av forskrift om informasjons- og påseplikt. Det er Tariffnemnda, som er et uavhengig forvaltningsorgan, som vurderer om og i hvilken utstrekning allmenngjøring skal skje. Nemnda fastsetter allmenngjøringsforskrifter i tråd med allmenngjøringsloven etter begjæring fra en arbeidstaker- eller arbeidsgiverorganisasjoner. Endring av vektgrensen er drøftet i Tariffnemndas vedtak av 9. desember 2022, i forbindelse med LOs begjæring om videreføring av delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei. Nemnda besluttet at vektgrensen ikke skulle endres på daværende tidspunkt.

Som varslet i handlingsplanen mot sosial dumping i transportnæringen vil regjeringen også vurdere transportbestillers ansvar knyttet til å sikre at reglene om sjåførenes arbeidstid overholdes. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet jobber nå med dette.

Regjeringen jobber altså med å presisere og vurdere utvidelse av ulike regelverk som ansvarliggjør transportkjøpere.

4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å begrense kabotasje i turbussbransjen, herunder utarbeide en klar definisjon av «midlertidig» kjøring i turbilmarkedet i løpet av 2023.

Kabotasje er transport av personer og gods mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme, f.eks. hvis en svensk turbuss kjører passasjerer mellom Gardermoen og Lillehammer. Regjeringen er oppmerksom på utfordringene knyttet til kabotasjekjøring med turbuss.

EØS-reglene for persontransportkabotasje (turbuss) i forordning 1073/2009 gir EØS-transportører rett til å utføre kabotasje på midlertidig basis. Begrepet "midlertidig" er ikke nærmere definert, og gjør det vanskelig å kontrollere brudd på regelverket.

Vi er kjent med at bl.a. Danmark og Island har valgt å utarbeide nasjonale definisjoner av begrepet «midlertidig» kabotasje. Vi er også kjent med at Kommisjonen har åpnet sak mot Danmark og ESA har åpnet sak mot Island der det hevdes at de nasjonale reglene muligens

er i strid med EU/EØS-retten. De pågående sakene mellom henholdsvis Danmark og Kommisjonen og Island og ESA viser at handlingsrommet innenfor EØS-retten er uklart.

Som det fremgår av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren mener regjeringen det er viktig at norske og utenlandske turbusser konkurrerer på like vilkår, og har derfor som intensjon å utfordre handlingsrommet i EØS når det gjelder definisjonen av midlertidig persontransport.

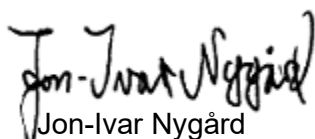
Dersom man velger en tolkning av kabotasjeregulverket som innskrenker utenlandske turbussers adgang til å utføre transport kan dette få konsekvenser ikke bare for transportnæringen, men også for den norske reiselivsnæringen. Samferdselsdepartementet arbeider derfor nå med å få kartlagt konsekvensene av en evt. norsk tolkning av reglene.

5. Stortinget ber regjeringen innføre HMS-kort i varebilsektoren i løpet av 2023.

I handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren har regjeringen varslet at innføring av HMS-kort for varebiltransport, skal utredes. Arbeids- og inkluderingsdepartementet informerer om at arbeidet er i gang og vil bli gjennomført i henhold til de krav og rutiner for utredning som gjelder.

Jeg er glad for å kunne informere om at vi allerede er godt i gang med å gjennomføre de tiltakene representantene foreslår. Jeg ber imidlertid om forståelse for at en del av dette arbeidet er tidkrevende. Selv om vi alle ønsker at dette skal komme raskt på plass, er det viktig at de alminnelige utredningsprosessene følges slik at vi finner gode løsninger.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2655-10

21. februar 2023

Svar på tilleggsspørsmål fra Stortinget - Dok 8:74 S (2022-2023) om sosial dumping i budbilbransjen

Jeg viser til brev av 7. februar 2023 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti stiller fem spørsmål knyttet til sosial dumping i budbilbransjen.

- 1) *Mener statsråden at det kan være nødvendig å gjøre større og raskere grep i budbilbransjen enn kun minimum av hva EU pålegger oss å gjøre?*

Jeg mener absolutt at det er nødvendig med flere grep enn det EU har pålagt oss å gjøre. Dette er grunnen til at vi har lagt frem handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren.

De tiltakene i planen som gjelder kravene i EUs mobilitetspakke er allerede gjennomført i norsk rett, jf. behandlingen av Prop. 105 LS (2021 – 2022) om gjennomføringen av mobilitetspakken og diverse forskriftsendringer som trådte i kraft 1. november 2022.

Regjeringen har i handlingsplanen presentert en lang rekke andre tiltak som bidra til en mer seriøs transportnæring, også i varebilsegmentet. Dette er tiltak som ikke følger av EU-reglene:

Blant disse vil jeg igjen nevne at regjeringen jobber med å innføre krav om løyve og innføring av kjøre- og hviletidsregler for varebiler mellom 2,5 t og 3,5 t i nasjonal transport. Dette er ikke noe Norge er pålagt av EU å gjøre, men noe vi gjør fordi vi mener det er viktig for å sikre sjåførenes rettigheter og for å bidra til en mer seriøs bransje.

Videre følger det av handlingsplanen at regjeringen vil vurdere å etablere en HMS-kortordning for varebiltransport. Dette tiltaket vil kunne bidra til mer transparens og seriøsitet og til mer effektiv gjennomføring av tilsyn. Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) jobber med dette. Statens vegvesen er i gang med å revidere forskrift om arbeidstid for sjåførere, og vil i den forbindelse også vurdere bestemmelser om ansvar også for transportbestiller til å påse at regler om arbeidstid for sjåførere overholdes.

I statsbudsjettet for 2023 har regjeringen, som nevnt, satt av 40 millioner kroner til å styrke Statens vegvesens tilsyn- og kontrollvirksomhet. Regjeringen satser videre på digitalisering av kontrollvirksomheten for mer målrettet kontroll og bedre utnyttelse av ressursene, og mer samarbeid mellom etatene, blant annet mellom Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. Dette vil også komme varebilsjåførere til gode.

Arbeidstilsynet kan treffe vedtak om å stanse en virksomhets aktiviteter, dersom det avdekkes visse brudd på arbeidsmiljølovgivningen og Arbeidstilsynets pålegg ikke etterkommes. I tråd med tiltak nr. 14 i handlingsplanen, har Statens vegvesen og Arbeidstilsynet fått i oppdrag å utarbeide forslag til høringsnotat for å innføre en hjemmel for Statens vegvesen til å hindre videre kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak.

Varebiltransport er, i likhet med andre virksomheter i Norge, underlagt arbeidsmiljølovens regler om arbeidstakeres rettigheter mv, forutsatt at varebilsjåførene anses som arbeidstakere og ikke som selvstendig næringsdrivende. AID har nylig lagt frem et forslag til endringer i arbeidsmiljøloven, som vil gjøre det tydeligere når en sjåfør er å anse som arbeidstaker etter arbeidsmiljølovens regler.

2) I dag mener Arbeidstilsynet at de ikke har nok ressurser til å følge opp en utvidelse av allmenngjøringskravet til transport ned til 2,5 tonn. Er målet til regjeringen å øke bevilgningen slik at dette blir mulig?

Spørsmålet er forelagt AID, som har informert om at dersom Tariffnemnda i fremtiden skulle beslutte å utvide allmenngjøringen til å omfatte kjøretøy ned til 2,5 tonn, skal naturligvis Arbeidstilsynet på vanlig måte føre tilsyn med det utvidede området. Eventuelle behov for tilleggsbevilgninger som følge av et eventuelt utvidet tilsynsansvar vil måtte vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

3) I svarbrevet under forslag 2 står det at det er usikkert om det er handlingsrom for en tidligere innføring. Men bør ikke strengere regler kunne anses som «tvingende allmenne hensyn» når for eksempel Økokrim-sjefen mener budbilbransjen er gjennomsmittet av kriminalitet?

Denne uttalelsen i svarbrevet knytter seg til innføring av kjøre- og hviletidsregler for varebiler i nasjonal transport, altså ikke til de øvrige tiltakene i planen. Det følger av forordning (EU) 2020/1054 at regler om kjøre- og hviletid skal gjelde for transport med gods i internasjonal transport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 t fra 2026. Jeg vil i den forbindelse minne om at det kjøre- og hviletidsreglene regulerer, er nettopp kjøre- og hviletider. En innføring av disse reglene vil altså ikke løse alle utfordringer knyttet til kriminalitet i varebilbransjen.

Hvorvidt en tidligere innføring av kjøre- og hviletidsregler for lettere varebiler vil være i strid med EØS-regelverket eller ikke, vil kreve vurderinger som i seg selv er tid- og ressurskrevende.

Videre vil jeg vise til at tiltakene i handlingsplanen i stor grad er i tråd med de tiltakene i Økokrim selv har anbefalt, og møter de utfordringene de har tatt opp. Økokrim har blant annet tatt til orde for at det innføres HMS-kort for denne gruppen, og de har vist til at det er en utfordring at det er svært lett å etablere seg i bransjen, noe kjente kriminelle aktører utnytter. Innføring av krav om løyve for varebiler i nasjonal transport innebærer at det vil stilles strengere krav for å etablere seg i bransjen, herunder krav om god vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse. Arbeidet med å innføre løyvekrav for denne kjøretøygruppen antas å kunne ha en langt raskere fremdrift enn ved innføring av kjøre- og hviletidsregler. Det er imidlertid viktig å følge de alminnelige føringene for forsvarlige utredningsprosesser, med høring m.m. Som nevnt i mitt svarbrev av 1. februar jobber Statens vegvesen nå med slik regulering for varebiler over 2,5 tonn i nasjonal transport. Dette arbeidet vil pågå i løpet av 2023.

4) I svarbrevet under forslag 4 kommer det fram at Samferdselsdepartementet jobber med å få kartlagt konsekvensene av en norsk tolkning av reglene. Vi ber om en vurdering av hvor lang tid dette anslagsvis vil ta, og om det er mulig å få på plass tiltak her i løpet av 2023.

Samferdselsdepartementet jobber nå med å kartlegge konsekvensene av en eventuell norsk tolkning av reglene om midlertidig persontransportkabetasje. Det er lyst ut et eksternt utredningsoppdrag om kartlegging av administrative, økonomiske og praktiske konsekvenser for aktørene i den norske transportnæringen og reiselivsnæringen i Norge ved ulike tolkninger. Det skal vurderes konsekvensene ved ulike modeller for tolkning av begrepet «midlertidig», f.eks. en modell som tilsvarer den danske reguleringen (maks. 7 dager per kalendermåned) eller den franske reguleringen (30 dager sammenhengende kabotasje, maks. 45 dager per år). Formålet er å inngå kontrakt med en oppdragstaker som kan levere en rapport om dette medio 2023.

I etterkant av dette vil Samferdselsdepartementet fastsette en norsk tolkning av begrepet «midlertidig» persontransportkabetasje.

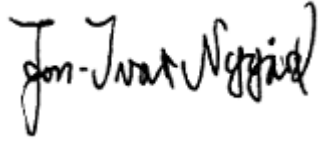
5) Mener statsråden at det vil være problematisk dersom det innføres strengere regler mot sosial dumping i Norge enn i EU?

Som nevnt i svaret på spørsmål nr. 1 jobber vi med en rekke tiltak mot sosial dumping i Norge, som ikke følger av EU-regelverket. Jeg anser ikke dette som problematisk. Dette vil stille seg annerledes dersom det er snakk om å innføre regler i Norge som er direkte i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser.

Jeg vil avslutningsvis rydde litt i begrepsbruken, da «varebiler» og «budbiler» ofte brukes litt om hverandre. Det stilles diverse tekniske krav for at et kjøretøy skal kunne defineres som varebil. Slike kan ha tillatt totalvekt både over og under 3,5 t, og avgiftsmessig deles disse

inn i ulike klasser. Varebiler med tillatt totalvekt over 3,5 t er i dag i stor grad regulert på samme måte som tyngre kjøretøy. Begrepet «budbil» er et vagere begrep, og brukes om både personbiler og om motorvogner som kan defineres som varebiler.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård