

**Høringsnotat om endring i lov om allmenngjøring av tariffavtaler mv  
§ 11 om tilsyn med lønns- og arbeidsvilkår**

(1. november 2019)

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn .....	3
3	Gjeldende rett og dagens organisering av tilsynet .....	4
3.1	Allmenngjøringsloven.....	4
3.2	Allmenngjøringsforskriftene for godstransport og persontransport med turbil	5
3.2.1	Generelt om gjeldende allmenngjøringsforskrifter .....	5
3.2.2	Adgangen til å utføre kabotasjeoppdrag og kombinert transport. ....	6
3.3	Personopplysningsloven .....	7
3.4	Forvaltningsloven .....	9
3.5	Om gjennomføring av tilsynsaktiviteter i dag.....	9
4	Utfordringer for gods- og turbilbransjen .....	11
4.1	Økt internasjonal konkurranse .....	11
4.2	Lønnsforhold mv.....	12
5	Departementets vurderinger og forslag .....	13
5.1	Behov for å nå flere transportører med tilsyn .....	13
5.2	Forslag om å gi Statens vegvesen myndighet til å innhente opplysninger mv	14
5.3	Nærmere om samarbeidsordningen. ....	15
5.4	Lovgrunnlag for innhenting av opplysninger og dokumentasjon .....	15
5.5	Lovgrunnlag for informasjonsoverføring .....	16
6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	18
7	Departementets forslag .....	19

# 1 Innledning

Adgangen til å allmenngjøre tariffavtaler og tilsynet med etterlevelsen av allmenngjorte tariffavtaler er regulert i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v (allmenngjøringsloven).

Allmenngjøring av tariffavtale innebærer at det ved forskrift fastsettes at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis gjøres gjeldende for *alle* arbeidstakere som utfører arbeid innenfor tariffavtalens virkeområde, dvs. også for uorganiserte og utenlandske arbeidstakere. I praksis innebærer allmenngjøring at det fastsettes en minstelønn for en bestemt bransje.

Det gjelder i dag to allmenngjøringsforskrifter på veitransportområdet; nærmere bestemt for godstransport på vei og for persontransport med turbil.

Arbeids- og sosialdepartementet sender med dette på høring forslag til innføring av en bestemmelse i allmenngjøringsloven 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 overføre disse opplysningene til Arbeidstilsynet. Formålet med forslaget er å effektivisere myndighetenes tilsyn med etterlevelsen av allmenngjøringsforskriftene på dette området.

Departementet følger med dette opp tiltaksområdet i regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet som gjelder styrket samarbeid og oppfølging i vei- og transportsektoren og generell videreutvikling av det tverretatlige samarbeidet.

## 2 Bakgrunn

Det har, både blant ansvarlige myndigheter og arbeidslivets organisasjoner, i de senere år vært økende bekymring for fremveksten av aktører som ikke ivaretar elementære krav til arbeidsforhold og sikkerhet i veitransportsektoren, og for at norske transportvirksomheter dermed utsettes for urettferdig konkurranse.

I 2014 ble det derfor etablert et såkalt treparts bransjeprogram for transport. Treparts bransjeprogrammer er et virkemiddel for å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold i utvalgte bransjer. I regi av bransjeprogrammet er det blant annet gjennomført en kartlegging av arbeidsforhold innen gods og turbil<sup>1</sup>. I forbindelse med kartleggingen ga både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden uttrykk for at konkurransesituasjonen er blitt hardere, at virksomheter som ikke overholder regelverk knyttet til lønns- og arbeidsforhold og at kabotasjekjøring bidrar til å gjøre situasjonen vanskeligere. Partene anbefalte blant annet økt kontrollinnsats fra tilsynsmyndighetene og strengere regler for kabotasjekjøring.

I januar 2015 la regjeringen fram en strategi for å styrke innsatsen mot arbeidslivskriminalitet. Regjeringen ønsket med strategien å bekjempe arbeidslivskriminalitet og fremme seriøse og gode arbeidsforhold gjennom et bredt

---

<sup>1</sup> Arbeidsforhold i gods- og turbil, FAFO og Transportøkonomisk institutt (FAFO-rapport 2014:58)

samarbeid mellom offentlige myndigheter og arbeidslivets parter om forebygging, kunnskapsdeling og håndheving. Strategien ble revidert i februar 2017 og i februar 2019. Bedre samarbeid mellom kontrollatene har hele tiden vært en del av strategien. I den gjeldende strategien er styrket samarbeid og oppfølging i vei- og transportsektoren et eget tiltaksområde, og tettere samarbeid mellom Statens vegvesen og andre kontroll- og tilsynsetater inngår som et satsingsområde.

Bekymring på tilbydersiden i norsk transportbransje for økt lovlig og ulovlig kabotasje var bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet i 2013 inviterte relevante myndigheter og parter til en arbeidsgruppe om kabotasje.

Arbeidsgruppen foreslo blant annet et styrket samarbeid mellom offentlige tilsynsmyndigheter som et tiltak for å følge opp kabotasjekjøring og sikre at ulike lover og regler overholdes. Tiltak for mer effektivt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetater, blant annet når det gjelder håndheving av allmenngjøringsbestemmelsene, er senere vurdert av en etatssammensatt arbeidsgruppe ledet av Statens vegvesen. Løsninger for håndheving på allmenngjøringsområdet er utredet videre i regi av Statens vegvesen.

### **3 Gjeldende rett og dagens organisering av tilsynet med allmenngjøringsbestemmelsene**

#### **3.1 Allmenngjøringsloven**

Adgangen til å allmenngjøre tariffavtaler og tilsynet med etterlevelsen av allmenngjorte tariffavtaler er regulert i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. (allmenngjøringsloven).

Allmenngjøring av tariffavtale innebærer at en landsomfattende tariffavtale, eller deler av denne, gjøres gjeldende, ikke bare for dem som er bundet av tariffavtalen, men for *alle* arbeidstakere som utfører arbeid innenfor tariffavtalens virkeområde. Dermed vil tariffavtalens allmenngjorte bestemmelser gjelde både for norske og utenlandske arbeidstakere og enten disse er organisert eller ikke. Utenlandske arbeidstakere er omfattet uavhengig av om disse er ansatt i norske virksomheter eller er midlertidig utsendt fra en utenlandsk virksomhet i forbindelse med tjenesteyting.

Det er den statlig oppnevnte tariffnemnda som treffer vedtak om at en landsomfattende tariffavtale skal allmenngjøres, jf. allmenngjøringsloven §§ 3 og 5.

Formålet med allmenngjøring er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet

Tariffnemnda kan i følge allmenngjøringsloven § 5 andre ledd treffe vedtak om allmenngjøring dersom det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.

Bestemmelsene gis i form av en forskrift som gjelder inntil Tariffnemnda treffer nytt vedtak. Vedtaket opphører likevel å gjelde dersom partene i tariffavtalen ikke har krevet nytt vedtak innen en måned etter at tariffavtalen er avløst av en ny avtale.

Det følger av allmenngjøringsloven § 11 at Arbeidstilsynet<sup>2</sup> har ansvar for og myndighet til å føre tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av vedtak om allmenngjøring blir overholdt. Arbeidstilsynet kan gi pålegg og treffe de enkeltvedtak ellers som er nødvendig for gjennomføringen av en allmenngjøringsforskrift. Paragraf 11 andre ledd henviser til relevante bestemmelser i arbeidsmiljøloven § 18-6 samt til § 18-7 om tvangsmulkt, § 18-8 om stansing og § 18-10 om overtredelsesgebyr. Dette innebærer at Arbeidstilsynet kan benytte tilsvarende virkemidler som ved tilsyn etter arbeidsmiljøloven.

I tredje ledd fastsettes det at enhver som er underlagt tilsyn etter loven skal, når Arbeidstilsynet krever det og uten hinder av taushetsplikt, fremlegge opplysninger som anses nødvendige for utøvelsen av tilsynet. Også opplysninger fra andre offentlige tilsynsmyndigheter vil kunne kreves uten hinder av den taushetsplikt som ellers gjelder. Mottakerorganet plikter å bevare taushetsplikten utad.

## **3.2 Allmenngjøringsforskriftene for godstransport på vei og persontransport med turbil**

### **3.2.1 Generelt om gjeldende allmenngjøringsforskrifter**

Det gjelder i dag forskrifter om allmenngjøring innenfor områdene godstransport på vei og persontransport med turbil.

#### *Virkeområde*

Forskrift 12. oktober 2018 nr. 1703 om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei gjelder for arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. Forskriften gjelder også:

- a) kabotasjekjøring, det vil si transportoppdrag mellom steder i Norge som etterfølger en grensekryssende transport til Norge, og
- b) kombinert transport, det vil si transport på vei i Norge som starter eller slutter med en grensekryssende transport på jernbane eller skip.

Forskriften gjelder ikke grensekryssende transportvirksomhet (internasjonal transport) ut over dette, og heller ikke ved transport av virksomhetens egne varer.

Forskrift 12. oktober 2018 nr. 1701 om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil gjelder for arbeidstakere i bedrifter som utfører persontransport med turvogn eller buss når transporten ikke krever tildeling av løyve ved konkurranse etter yrkestransportlova § 8. Forskriften gjelder også kabotasjekjøring, det vil si når en

---

<sup>2</sup> Petroleumstilsynet har samme ansvar og myndighet innenfor sitt myndighetsområde.

utenlandsk transportvirksomhet driver midlertidig turbiltransport med på- og/eller avstigning i Norge. Forskriften gjelder ikke grensekryssende transportvirksomhet (internasjonal transport) ut over dette.

Forskriftenes virkeområde er fastsatt med utgangspunkt i at utsendingsdirektivet<sup>3</sup> setter rammene for når lønns- og arbeidsvilkår kan gjøres gjeldende overfor utenlandske virksomheter som utfører tjenester i Norge. Det legges til grunn at EØS-retten ikke er til hinder for å avgrense allmenngjøringsvedtaket mot internasjonal transport i form av transportoppdrag som starter i et land og ender i et annet.

Etter utsendingsdirektivet plikter EU/EØS-landene å gjøre sine nasjonale regler om nærmere angitte lønns- og arbeidsvilkår gjeldende overfor virksomheter som er etablert i andre medlemsstater når disse sender ut egne arbeidstakere for å utføre midlertidige tjenester, jf. artikkel 1 og 3. Dette gjelder blant annet helse, miljø og sikkerhet, lønn og arbeidstid. Utsendingsdirektivet er gjennomført i norsk rett gjennom arbeidsmiljøloven § 1-7 om utsendte arbeidstakere og forskrift 16. desember 2005 nr. 1566 om utsendte arbeidstakere.

#### *Allmenngjorte krav til lønn og diett*

Forskrift om delvis allmenngjøring for godstransport på vei § 3 stiller krav om at arbeidstakere som utfører arbeid som omfattes av forskriften minst skal ha en lønn per time på kroner 175,95<sup>4</sup>. Det følger videre av forskriften § 5 at ved transportoppdrag med planlagt overnatting, skal diett utbetales i henhold til det norske myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett. Det utbetales 1/3 diettsats per påbegynt åttende. time.

Forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil § 3 fastsetter at arbeidstakere som utfører arbeid som omfattes av forskriften, minst skal ha en lønn per time på kroner 158,37<sup>5</sup>.

Det følger av forskriften § 5 at det skal avtales ordninger vedrørende kost og losji. Arbeidsgiver skal som hovedregel sørge for kost og losji, men fast diettsats, betaling etter regning eller liknende kan avtales.

### **3.2.2 Adgangen til å utføre kabotasjeoppdrag og kombinert transport.**

En utenlandsk transportør kan bare frakte gods mellom to steder i Norge dersom det foreligger et særskilt grunnlag for det. Transportører fra EØS-området har likevel adgang til å utføre slike kabotasjeoppdrag etter gjeldende EØS-regelverk.

---

<sup>3</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting.

<sup>4</sup> Tariffnemnda kan endre satsen som følge av tariffrevisjoner, jf. forskriftens § 4. Dagens minstelønnsats trådte i kraft 1. juli 2019.

<sup>5</sup> Tariffnemnda kan endre satsen som følge av tariffrevisjoner, jf. forskriftens § 4. Dagens minstelønnsats trådte i kraft 1. juli 2019.

I følge Europaparlaments og rådsforordning nr. 1072/2009 om felles regler om adgang til markedet for internasjonal godstransport kan en transportør hjemmehørende (etablert) i et annet EU/EØS-land, utføre opp til tre kabotasjeturer her i landet, under forutsetning av at det skjer i forlengelsen av en internasjonal transport, med samme kjøretøy, og innenfor en periode på sju dager etter at den innkommende lasten fra det internasjonale oppdraget er losset. Deretter må transportøren ut av landet. I tillegg er det adgang til å utføre en av de tre kabotasjeturene i transitt gjennom et land uten å ha med internasjonal last inn i det landet.

For persontransport utenfor rute fastsetter Europaparlaments- og rådsforordning nr. 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss at kabotasje kan utføres midlertidig. Hva som menes med midlertidig i denne sammenhengen er ikke spesifisert. For persontransport i rute er kabotasje begrenset til innenlandsstrekninger som er en del av en internasjonal rute.

Disse forordningene gjelder som norsk forskrift i henhold til forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) §§ 53 og 55.

Såkalt kombinert transport er regulert i Rådskonklusjon 92/106/ EØF om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater. Dette direktivet gir adgang til å utføre slike transportoppdrag på andre medlemsstaters territorium under bestemte vilkår, blant annet at transporten må skje ut fra en havn eller jernbaneterminal og ikke være lenger enn 150 km.

Dette direktivet gjelder som norsk forskrift i henhold til forskrift 11. august 1995 nr. 716 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen § 1 punkt 10, jf. lov 26. mai 1995 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen.

### **3.3 Personopplysningsloven**

Ved behandling av personopplysninger gjelder lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven). Loven inkorporerer EUs personvernforordning<sup>6</sup> i norsk rett. En «personopplysning» er i følge forordningen enhver opplysning om en identifisert eller identifiserbar fysisk person jf. artikkel 4 nr. 1. Forordningen gjelder videre enhver form for helt eller delvis automatisert behandling av personopplysninger og ikke-automatisert behandling av personopplysninger som inngår i eller skal inngå i et register, herunder også slik innhenting og deling/overføring av informasjon som er nødvendig for at Statens vegvesen skal kunne bistå Arbeidstilsynet i tilsynet med allmenngjøringsforskriftene.

---

<sup>6</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning).

Dette innebærer blant annet det må foreligge et behandlingsgrunnlag for at personopplysninger lovlig skal kunne behandles etter forordningen. Behandlingsgrunnlagene er uttømmende angitt i artikkel 6. Kravet til behandlingsgrunnlag betyr at behandlingen enten må bygge på samtykke (artikkel 6 nr. 1 bokstav a), eller være «nødvendig» for å oppfylle et av formålene i bokstav b til f. For Statens vegvesens behandling av opplysninger som er nødvendig for tilsyn med allmenngjøringsforskriftene er bokstav e særlig aktuell. Denne bestemmelsen gir adgang til å behandle personopplysninger der «behandlingen er nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt».

Når det gjelder behandling i medhold av bokstav e stilles det særlige krav i artikkel 6 nr. 3. Det fremgår her at det rettslige grunnlaget må være fastsatt i unionsretten eller i nasjonal rett. Dette omtales som et krav om supplerende rettsgrunnlag og innebærer at artikkel 6 nr. 1 bokstav e ikke alene kan utgjøre behandlingsgrunnlag, se Prop 56 LS (2017-2018) punkt 6.3.2.

Det legges i proposisjonen til grunn at det for behandling etter bokstav e er tilstrekkelig at det supplerende rettsgrunnlaget gir grunnlag for å utøve myndighet eller å utføre en oppgave i allmennhetens interesse, og at det er nødvendig for den behandlingsansvarlige å behandle personopplysninger for å utøve myndigheten eller utføre oppgaven som følger av det supplerende rettsgrunnlaget. Artikkel 6 nr. 3 stiller ikke nødvendigvis krav om at de nasjonale rettsreglene spesifikt regulerer hver enkelt behandlingsaktivitet. Dersom behandlingen av personopplysninger utgjør et inngrep i retten til privatliv etter Grunnloven § 102 eller Den europeiske menneskerettighetskonvensjon artikkel 8, kan det imidlertid være nødvendig med et mer spesifikt rettsgrunnlag. Forordningens krav om supplerende rettsgrunnlag for behandlingen må tolkes og anvendes i tråd med de menneskerettslige kravene til rettsgrunnlag for inngrep i retten til privatliv. Dette innebærer at det må foretas en nærmere vurdering av rettsgrunnlaget og behandlingen, hvor det blant annet må legges vekt på hvor inngripende behandlingen er.

Forordningen artikkel 9 oppstiller tilleggskrav for behandling av «særlige kategorier av personopplysninger». Artikkel 9 nr. 1 omfatter behandling av personopplysninger om «rasemessig eller etnisk opprinnelse, politisk oppfatning, religion, filosofisk overbevisning eller fagforeningsmedlemskap, samt behandling av genetiske opplysninger og biometriske opplysninger med det formål å entydig identifisere en fysisk person, helseopplysninger eller opplysninger om en fysisk persons seksuelle forhold eller seksuelle orientering». Bestemmelsen oppstiller en hovedregel om at behandling av slike personopplysninger er forbudt. For at behandling av personopplysninger som omfattes av dette forbudet, skal være lovlig, må vilkårene i et av unntakene i artikkel 9 nr. 2 a til j være oppfylt. I tillegg må det foreligge behandlingsgrunnlag etter artikkel 6. Etter artikkel 9 nr. 2 bokstav g gjelder det et unntak fra dette forbudet dersom behandlingen er nødvendig av hensyn til viktige allmenne interesser, på grunnlag av unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som skal stå i et rimelig forhold til det mål som søkes oppnådd. Behandlingen må i tillegg være forenlig med det grunnleggende innholdet i



retten til vern av personopplysninger og sikre egnede og særlige tiltak for å verne den registrertes grunnleggende rettigheter og interesser.

Etter forordningen omfattes ikke personopplysninger om straffbare forhold mv. av reglene om særlige kategorier av personopplysninger. I stedet er slike opplysninger særregulert i artikkel 10. Bestemmelsen gjelder i tillegg til reglene om behandlingsgrunnlag i artikkel 6, og fastsetter visse nærmere vilkår for behandling av personopplysninger om straffedommer og lovovertrедelser eller tilknyttede sikkerhetstiltak. Hovedregelen er at behandling bare kan skje «under en offentlig myndighets kontroll».

Personvernforordningens artikkel 5 og 6 setter ytterligere grenser for adgangen til viderebehandling av personopplysninger til andre formål enn opplysningene ble innhentet for.

### **3.4 Forvaltningsloven**

Det følger av forvaltningsloven § 13 at enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med tjenesten eller arbeidet får vite om:

- 1) noens personlige forhold, eller
- 2) tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

Plikten til å bevare taushet om slike opplysninger gjelder i utgangspunktet også overfor andre forvaltningsorganer. I den grad opplysninger som innhentes er taushetsbelagt vil det, for at Statens vegvesen skal kunne overføre informasjonen til Arbeidstilsynet, derfor være nødvendig at det foreligger en lovhjemmel som begrenser eller gjør unntak taushetsplikten.

Forvaltningsloven § 13 b nr. 5 gir i den forbindelse generell hjemmel til å gi andre forvaltningsorganer opplysninger om en persons forbindelse med organet og om avgjørelser som er truffet og ellers slike opplysninger som det er nødvendig å gi for å fremme avgiverorganets oppgaver etter lov, instruks eller oppnevningssgrunnlag.

### **3.5 Om gjennomføring av tilsynsaktiviteter i dag**

Arbeidstilsynet har siden våren 2015 hatt en nasjonal satsing i transportnæringen med bakgrunn i at deler av næringen har alvorlige og sammensatte arbeidsmiljøutfordringer. Brudd på allmenngjøringsregelverket utgjør sammen med utfordringer knyttet til høyt sykefravær og særlige risikofaktorer som ensidig arbeid, vibrasjoner mv, arbeidsulykker samt brudd på arbeidstidsregler de største utfordringene i næringen på arbeidsmiljøfeltet. Tilsyn med virksomheter som utfører godstransport og persontransport med turbil samt med bestillere av slike transporttjenester utgjør hovedtyngden i satsingen.

Trafikksikkerhetshensyn er grunnleggende for det arbeid Statens vegvesen utfører, og det er et overordnet mål å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Samtidig er

Statens vegvesen gjennom lover og forskrifter tillagt kontrollmyndighet på en rekke områder som ikke alle direkte har trafikksikkerhet som mål. Å bidra til like konkurransevilkår i transportnæringen, samt å sikre sjåførene et godt arbeidstidsregime er blant andre sentrale hensyn som trafikkontroll skal ivareta.

Etter vegtrafikkloven § 10 har fører av kjøretøy plikt til å stanse når Statens vegvesen gjennomfører trafikkontroll, til å fremvise påbudte dokumenter og til å etterkomme påbud gitt med hjemmel i loven. Blant annet kan etaten kreve utlevert opplysninger etter forskrift om kjøre- og hviletid, forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS) og vegfraktloven.

Etter yrkestransportlova § 38 har Statens vegvesen kontrollmyndighet for transport som skjer mot vederlag. Ved kontroll innhentes dokumenter om fører og kjøretøyet slik som førerkort og bevis på at føreren har yrkessjåførkompetanse etter yrkessjåførloven, samt vognkort. Ved transport mot vederlag innhentes fellesskapsløyve etter forordningene 1072/2009 (godstransport) og 1073/2009 (persontransport)<sup>7</sup>. Denne dokumentasjonen innhentes både ved nasjonal og internasjonal transport mot vederlag. I tillegg må transportforetaket dokumentere disposisjonsrett for kjøretøyet, enten gjennom leie-/leasingavtale eller ved at det står oppført i vognkortet. Ved kontroll av kabotasje innhentes dokumentasjon på den internasjonale transporten (CMR fraktbrev<sup>8</sup>), påført kjennemerke, som gir tillatelse til å drive kabotasje, samt eventuell dokumentasjon på øvrige nasjonale transporter gjennomført etter den internasjonale transporten. Ved persontransportkabotasje skal det fremlegges passasjerliste. Ved kombinert transport skal det av fraktbrevet fremgå at det er en kombinert transport.

Dokumentasjon om arbeidstid, arbeidsplaner og arbeidsavtaler kan kontrolleres etter FATS, men det foreligger ingen plikt til å medbringe slike dokumenter i kjøretøyet. Innhenting av denne typen informasjon gjøres derfor i forbindelse med foretakskontroller, og ikke ved kontroll langs vei.

Arbeidstilsynet har ikke hjemmel til å stoppe kjøretøy ved trafikkontroll og er derfor i stor grad avhengig av å samordne seg med Statens vegvesen eller politiet for å kunne gjennomføre sine tilsyn langs vei. Når det gjelder utenlandske turbusser har Arbeidstilsynet hatt noen egne tilsyn på parkeringsplasser ved turistdestinasjoner.

Arbeidstilsynet samarbeider primært med Statens vegvesen om veikantkontroller. Etatens deltakelse ved kontrollene planlegges med utgangspunkt i felles tilsynsstrategi og samarbeidsavtale etatene i mellom. Ved en samordnet tungtransportkontroll får Arbeidstilsynet tilgang til kjøretøy og bistand av Statens vegvesen med vurdering av hvilken type transport som utføres. Statens vegvesen og Arbeidstilsynet samarbeider også

---

<sup>7</sup> Dokumentasjon som viser at transportøren oppfyller EUs kvalifikasjonskrav for tilgang til yrket som transportør.

<sup>8</sup> Fraktbrevformular som dekker den obligatoriske informasjonen som et internasjonalt fraktbrev skal ha. Se også vegfraktloven § 10

om innsamling av relevant informasjon til bruk i sine kontroller, eks. fraktbrev, vognkort og førerkort.

Det er imidlertid i stor grad tilfeldig hvilke biler som kommer forbi veikantkontrollene, hvilket innebærer at tilsynsmyndighetene eksempelvis ikke vet om bilene brukes til f.eks. et kabotasjeoppdrag før de stoppes. Det er dermed også tilfeldig i hvilken utstrekning slike samordnede kontroller avdekker transportoppdrag som omfattes av allmenngjøringsforskriftene.

## 4 utfordringer for gods- og turbilbransjen

### 4.1 Økt internasjonal konkurranse

Med utviklingen av et felles indre marked i EU/EØS-området, utvidelsen av dette området i 2004 og 2007, og strukturelle endringer i bransjen har den norske veitransportbransjen i de senere år blitt stadig mer utsatt for internasjonal konkurranse. Illustrerende for utviklingen er at utenlandske biler i 2017 sto for rundt 70 prosent av grensetransporten av gods på vei, mot 54 prosent ti år tidligere.

De nasjonale transportene, hvor både pålessing og avlessing foregår i Norge, domineres fremdeles av norske transportører. I følge en analyse fra Statistisk sentralbyrå (SSB) er omfanget av kabotasjetransporter relativt sett lite, både sett i forhold til omfanget av transport utført av norske transportører og i forhold til utenlandske transportørers transport inn og ut av Norge.

For 2017 anslår SSB at 1,5 millioner tonn gods ble fraktet innenlands via kabotasjeoppdrag. Det er omtrent ti ganger mer enn i år 2000. Dette utgjør 0,6 prosent av alt gods som ble fraktet med norske og utenlandske biler i Norge i 2017. Det er det samme som i 2016, men andelen kabotasje av transportarbeidet<sup>9</sup> gikk opp fra 2,2 prosent i 2016 til 3,1 prosent i 2017. Kabotasjetallene er således relativt små i det store bildet, og tallene varierer en del mellom de enkelte år. Dette indikerer i følge SSB at det er en del usikkerhet knyttet til tallene.

Blant aktørene i bransjene er det en utbredt oppfatning at kabotasje har et betydelig omfang og er et sterkt konkurranseelement. Dette kom blant annet fram i spørreundersøkelser som Fafo gjennomførte blant arbeidsgivere og arbeidstakere i 2014<sup>10</sup>.

Per i dag foreligger det ikke offisiell statistikk om norsk turbusstrafikk, verken den som utføres ordinært av norske foretak i Norge eller til og fra Norge eller kabotasje i Norge av utenlandske turbusselskaper. NHO Transport la i januar 2019 fram en rapport<sup>11</sup> der det vises til at markedet for turbusstjenester i Norge har økt de siste fire-fem årene, blant

---

<sup>9</sup> Målt i tonnkilometer, dvs. reiselengde x antall tonn

<sup>10</sup> Fafo-rapport 2014:58 Arbeidsforhold i gods- og turbil

<sup>11</sup> "Turbussmarkedet i Norge – ulike konkurransevilkår for norske og utenlandske aktører", rapport utarbeidet av rådgivningsselskapet Stakeholder på oppdrag fra NHO Transport, januar 2019.

annet som følge av en kraftig økning av utenlandske turister som kommer til Norge med fly og cruiseskip og en økning i NSBs behov for buss-for-tog. I følge rapporten er økningen i etterspørselen etter turbusstjenester ikke avspeilet i omsetningen til norske turbussoperatører etter 2015. Det vises videre til at en uformell telling av utenlandske turbusser på norske veier sommeren 2018 indikerer at det da var flere utenlandske enn norske turbusser på veien og at gjentatte registreringer av mange utenlandske busser tyder på at disse drev kabotasjevirkosomhet. Rapporten konkluderer med at utenlandske turbussaktører står for en vesentlig del av omsetningen i bransjen, særlig den som angår transport av utenlandske turister i Norge. Det understrekes at de norske bussaktørene hverken har busser eller sjåfører nok til å ta etterspørselstoppe i de mest hektiske sommermånedene, og at det er helt nødvendig å importere noe busskapasitet om sommeren. Samtidig pekes det på at de utenlandske aktørene har en konkurransefordel blant annet med henvisning til at Arbeidstilsynets tilsynstall viser at mange ikke betaler lønn og diett i tråd med allmenngjøringsforskriften for persontransport med turbil.

## **4.2 Lønnsforhold mv.**

I mai 2015 traff Tariffnemnda for første gang vedtak om allmenngjøring av tariffavtalebestemmelser om minstelønn og diett/kost og losji for henholdsvis godstransport på veg og persontransport med turbil. Nemnda anså det således som sannsynliggjort at utenlandske arbeidstakere som utfører slik transport i Norge hadde lønns- og arbeidsvilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder for tilsvarende norske arbeidstakere. Nemnda traff vedtak om fortsatt allmenngjøring i mars 2017 og i oktober 2018. I vedtakene er det særlig lagt vekt på Arbeidstilsynets og bransjeorganisasjonenes beskrivelser av forholdene i bransjen, samt SSBs lønnsstatistikk.

Arbeidstilsynet har fremlagt tall fra sine tilsyn på området godstransport i perioden 2015-2017 som viser at arbeidsgivere innen norsk godstransport utbetaler lønn i samsvar med forskriften i 88 prosent av tilfellene, mens det for utenlandsk godstransport kun utbetales lovlig lønn i 26 prosent av tilfellene. For diett er tallene henholdsvis 77 prosent for norske og 34 prosent for utenlandske.

Når det gjelder persontransport med turbuss har Arbeidstilsynet fremlagt tall fra tilsyn i perioden 2015-2017 som viser at arbeidsgivere innen norsk persontransport med turbuss utbetaler lønn i samsvar med forskriften i 77 prosent av tilfellene, mens det for utenlandsk persontransport med turbuss kun utbetales lønn i samsvar med forskriften i 47 prosent av tilfellene. For kost og losji er tallene henholdsvis 82 prosent for norske og 74 prosent for utenlandske. Tilsvarende tall per 7. august 2018 viste at det ved tilsynene innen norsk persontransport med turbuss ikke ble funnet noen brudd vedrørende utbetaling av allmenngjort lønn, mens det for utenlandsk persontransport med turbuss ble utbetalt lønn i samsvar med forskriften i 35 prosent av tilfellene. For kost og losji er tallene henholdsvis 86 prosent for norske og 87 prosent for utenlandske.

Forskrift 22. februar 2008 nr. 166 om informasjons- og påseplikt og innsynsrett pålegger bestillere av oppdrag og leverandører som har inngått avtale med underleverandører en plikt til å informere henholdsvis sine leverandører og underleverandører om at

virksomhetens arbeidstakere minst skal ha de lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskrifter. Forskriften pålegger også hovedleverandører og bestillere (i tilfeller der det ikke benyttes underleverandører) en plikt til å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos henholdsvis virksomhetens underleverandører og leverandører er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrifter.

Tilsyn med bestillere og hovedleverandører både for turbiltransport og godstransport i perioden 2016-2017 viser at kun tre av ti bestillere informerer om bestemmelsene, og kun halvparten av hovedleverandørene. To av ti bestillere har systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos transportvirksomheten de kjøper tjenester fra, er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrift, og kun tre av ti av hovedleverandørene har det samme.

## **5 Departementets vurderinger og forslag**

### **5.1 Behov for å nå flere transportører med tilsyn**

Mobilitet er et grunnleggende trekk ved transportvirksomhet som skaper særegne utfordringer for myndighetenes tilsyn med bransjen. Særlig utfordrende er tilsyn med den delen av bransjen som ikke er hjemmehørende i Norge og som driver grensekryssende transport.

Allmenngjøringsbestemmelsene gjelder både for norske og utenlandske arbeidsgivere som driver innenlandsk transport i Norge. For at myndighetenes tilsyn skal bidra til lovlige lønns- og arbeidsforhold for utenlandske sjåførere og til at konkurransevridning unngås, er det viktig at Arbeidstilsynet ikke bare når de norske transportørene, men også de utenlandske som driver virksomhet som omfattes av allmenngjøringsforskriftene. Dette forutsetter at Arbeidstilsynet faktisk finner fram til de transportoppdragene som omfattes av forskriftene, dvs. kabotasje og, for godstransporten, også såkalt kombinert transport. Denne type virksomhet skjer imidlertid ikke ut fra et fast forretningssted eller annen arbeidsplass/adresse som Arbeidstilsynet kan oppsøke. Det er i disse tilfellene nødvendig å stoppe biler med utenlandske skilter langs vei.

Som nevnt i punkt 3.5 er Arbeidstilsynet i stor grad avhengig av å samordne seg med Statens vegvesen eller politiet for å kunne gjennomføre sine tilsyn langs vei.

Selv om Statens vegvesen har erfaring som gir grunnlag for å peke ut hvilke strekninger det forekommer mest kabotasje og kombinert transport i Norge, vil det være tilfeldig hvilke biler som passerer forbi en kontroll og dermed langt på vei tilfeldig hvorvidt kabotasje mv. faktisk avdekkes. Dette gjør det ressurskrevende å finne tilsynsobjekter og gjør at Arbeidstilsynets tilsyn på dette området er mindre effektivt enn ønskelig.

Arbeidstilsynet har videre i begrenset grad ressurser til å være med på veikantkontroller. Per i dag opplever Arbeidstilsynet dermed at etaten når få utenlandske transportører som driver transport innenfor allmenngjøringsforskriftenes område. Etter departementets oppfatning er det derfor nødvendig å gjøre endringer slik at myndighetenes tilsyn på dette området blir mer effektivt.

## **5.2 Forslag om å gi Statens vegvesen myndighet til å innhente og overføre opplysninger etter allmenngjøringsloven**

Statens vegvesen har et organisatorisk apparat som er innrettet for å utføre kontroller langs vei. Tall fra Statens vegvesen viser at etaten utførte 49 430 yrkestransportkontroller (gods- og persontransport) i 2017 og 46 844 i 2018. Blant de kontrollerte transportoppdragene i henholdsvis 2017 og 2018 var 2155/ 2476 godskabotasjeoppdrag, 72/ 39 persontransportkabotasje og 23/ 12 kombinert godstransport. Arbeidstilsynet gjennomførte i perioden 2016-2017 184 tilsyn med utenlandsk godstransport langs vei og 71 tilsyn med utenlandsk persontransport.

Statens vegvesen innhenter allerede opplysninger om type transportoppdrag i form av fraktbrev mv. og har kompetanse til å vurdere dette.

Disse forholdene gjør det naturlig å se på mulighetene for at Statens vegvesen i større utstrekning enn i dag kan bidra til å øke omfanget av Arbeidstilsynets tilsyn med etterlevelsen av allmenngjøringsbestemmelsene.

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

Departementet ønsker videre å foreslå en utrykkelig hjemmel for Statens vegvesen til å overføre slike opplysninger til Arbeidstilsynet. Dette vil gi grunnlag for et systemisert tilsynssamarbeid hvor Statens vegvesen i forbindelse med sin alminnelige kontrollvirksomhet innhenter opplysninger og dokumentasjon som Arbeidstilsynet trenger for sitt tilsyn med allmenngjøringsbestemmelsene, for så å overlate øvrig oppfølging og saksbehandling til Arbeidstilsynet.

På denne måten vil Arbeidstilsynet få kjennskap til langt flere tilfeller av kabotasje eller kombinert transport og vil kunne vurdere om det er grunn til å følge dem opp uten selv å måtte være tilstede ved veikantkontrollene. Dette vil også kunne gi Arbeidstilsynet en bedre oversikt over aktørene i bransjen og et bedre grunnlag for å kunne risikovurdere og velge ut virksomheter for tilsyn.

Dette er en løsning som gjør det mulig å bruke Statens vegvesens særlige fortrinn, dvs etatens tilstedeværelse langs vei og kompetanse når det gjelder å avdekke tilfeller av kabotasje mv, til å styrke og effektivisere tilsynet med allmenngjøringsbestemmelsene.

Departementet har også vurdert å tildele Statens vegvesen generell tilsynskompetanse etter allmenngjøringsloven (innenfor veitransport), men mener at dette ikke vil være hensiktsmessig. Det er tale om en omfattende tilsynsoppgave, og tilsynsoppfølgingen vil etter omstendighetene innebære betydelig saksbehandling, for eksempel knyttet til dialog og informasjonssøk for å klarlegge faktiske forhold, gjennomgang og vurdering av ofte vanskelig tilgjengelig dokumentasjon vedrørende arbeidstid mv. og eventuell ileggelse av pålegg og andre reaksjoner over landegrenser. Det er dermed også tale om en oppgave som i betydelig grad skiller seg fra de oppgaver Statens vegvesen i dag utfører. Dette krever ny kompetanse og omfattende opplæring. Departementet mener på denne bakgrunn at 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.

### **5.3 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, herunder:

- Opplysninger og dokumentasjon som identifiserer relevante parter, blant annet arbeidsgiver, arbeidstaker og mottaker av transporttjenesten
- Opplysninger og dokumentasjon som identifiserer kjøretøyet og angir hva slags transportoppdrag det er tale om (om det er tale om kabotasje eller kombinert transport)
- Opplysninger og dokumentasjon om lønn, diett og eventuelle andre arbeidsvilkår som er regulert i til enhver tid gjeldende allmenngjøringsforskrifter.
- Opplysninger om arbeidstid og kjøre- og hviletidsdata. Slike opplysninger vil kunne være nødvendig for å vurdere hvorvidt sjåføren har fått korrekt lønn for den tiden han har kjørt i Norge.

Forskrift om utsendte arbeidstakere § 4 fastsetter at når utenlandsk virksomhet sender arbeidstakere til Norge i forbindelse med tjenesteyting skal virksomheten ha arbeidsavtaler, oversikt over arbeidstiden og lønns slipper for de utsendte arbeidstakerne som utfører tjenesten tilgjengelig på arbeidsplassen i Norge i utsendingsperioden. For veitransport innebærer dette at disse dokumentene skal være tilgjengelig i kjøretøyet, enten skriftlig eller elektronisk, i utsendingsperioden. Det er imidlertid Arbeidstilsynets erfaring at denne og annen dokumentasjon ofte ikke er på plass i kjøretøyet.

Departementet understreker at eventuell (etterfølgende) oppfølging med sikte på å innhente slik dokumentasjon for tilsyn etter allmenngjøringsregelverket, ikke vil være en oppgave for Statens vegvesen, men høre under Arbeidstilsynet.

Den praktiske utformingen av samarbeidet mellom etatene må nedfelles i avtale etatene i mellom. Etatene må således sammen utarbeide og nedfelle rutiner om blant annet følgende forhold:

- Hvilke opplysninger og dokumentasjon skal Statens vegvesen innhente og oversende.
- I hvilke tilfeller/ situasjoner skal dette gjøres.
- Hvordan skal innhenting skje (spesielle spørreskjema el.).
- Hvordan skal kravene i personopplysningsloven ivaretas.

### **5.4 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, se punkt 3.3.

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 regelverk etaten selv har tilsynsansvar for. Dette gjelder for eksempel opplysninger som identifiserer kjøretøy, transportfirma og sjåfør samt type transportoppdrag. 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 informasjonssinnhenting i allmenngjøringsammenheng. Statens vegvesen bør videre ha adgang til å kreve opplysninger om alle forhold som de til enhver tid gjeldende allmenngjøringsforskrifter stiller krav til.

Etter departementets vurdering, er det derfor nødvendig å fastsette en lovhjemmel som har som sitt 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.

Departementet foreslår således at det innføres en bestemmelse som 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.

En slik lovbestemmelse vil også gi supplerende rettsgrunnlag for behandling av personopplysninger, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. nr. 3 som er omtalt under punkt 3.3.

Opplysninger i denne sammenheng vil i all hovedsak ikke omfatte særlige kategorier av personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og opplysninger om straffedommer og lovovertridelser som nevnt i artikkel 10 da disse forholdene ikke er relevante etter allmenngjøringsforskriftene. Det kan imidlertid ikke utelukkes at opplysninger om særlig fagforeningstilhørighet vil komme fram, for eksempel fordi det framgår av en lønsslipp. Etter departementets syn er behandling av slike opplysninger uansett forenlig med de krav som stilles i forordningen artikkel 9 nr. 2 bokstav g om behandling av personopplysninger som er nødvendig av hensyn til viktige allmenne interesser mv (se punkt 3.3). Behandling vil kunne være nødvendig for at Statens vegvesen på en effektiv måte skal kunne bidra til tilsynet med allmenngjøringsbestemmelsene. Tilsynet vil videre være rettet mot virksomheten/arbeidsgiver og må kunne sies å være i arbeidstakers interesse. Departementet mener at behandlingen dermed i mindre grad utgjør et inngrep i arbeidstakers personvern. Opplysninger som nevnt i forordningens artikkel 9 kan videre være underlagt taushetsplikt og vil alltid måtte behandles i tråd med de øvrige kravene i personopplysningsregelverket, herunder reglene om informasjonssikkerhet.

## **5.5 Lovgrunnlag for informasjonsoverføring**

Løsningen som går ut på at Statens vegvesen skal innhente opplysninger og dokumentasjon som Arbeidstilsynet så skal følge opp, forutsetter at Statens vegvesen gir Arbeidstilsynet tilgang til denne informasjonen.



Offentlige myndigheters adgang til å dele informasjon er regulert både i forvaltningsloven og i personopplysningsloven.

Det legges til grunn at enkelte av de opplysningene Arbeidstilsynet har behov for å få overført til seg er taushetsbelagt etter forvaltningsloven § 13. Dette gjelder først og fremst ordinære opplysninger om lønn som ikke følger av offentlige skattelister eller av offentlig kjente tariffsatser eller er en standardlønn for profesjonen.

For at Statens vegvesen skal kunne dele slike opplysninger 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 hjemmelgrunnlag for slikt unntak. Begge bestemmelsene har imidlertid begrensninger. Førstnevnte har som vilkår at Arbeidstilsynet *krever* de aktuelle bestemmelsene fremlagt, mens forvaltningsloven § 13 b nr. 5 stiller krav om at opplysningene må være nødvendige for å fremme *avgiverorganets* interesser. Departementet vil understreke at formålet med det skisserte tilsynssamarbeidet mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen først og fremst vil være å fremme *mottakerorganets* (Arbeidstilsynets) interesser.

Når det nå foreslås at Statens vegvesen skal få en særskilt kompetanse for å kunne bidra til bedre håndheving av de allmenngjorte bestemmelsene for veitransport, anses det uansett ønskelig å fastsette en klar og uttrykkelig hjemmel tilpasset dette formålet. Departementet fremmer derfor forslag om at Statens vegvesen, uten hinder av taushetsplikt, skal kunne utlevere opplysninger som anses nødvendige for utøvelsen av tilsynet til Arbeidstilsynet.

En slik lovbestemmelse vil også gi supplerende rettsgrunnlag for behandling av personopplysninger, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav e, jf. nr. 3 som er omtalt under punkt 3.3.

Formålet med at Statens vegvesen skal kunne kreve opplysninger som er nødvendig for kontroll med etterlevelsen av allmenngjøringsforskriftene er nettopp å bidra til Arbeidstilsynets tilsyn. Statens vegvesen bør følgelig alltid kunne overføre slike opplysninger. Overføring bør kunne skje uten tilknytning til en bestemt sak eller et konkret krav fra Arbeidstilsynet, og ved at Arbeidstilsynet gis tilgang til en felles database, portal eller lignende.

Departementet påpeker for ordens skyld at når det gjelder ikke taushetsbelagte personopplysninger vil også personopplysningsloven § 12 a gi hjemmel for overføring. Det heter i denne bestemmelsen at "*Offentlige myndigheter kan utlevere personopplysninger til hverandre når det er nødvendig for å forebygge, avdekke, forhindre eller sanksjonere arbeidslivskriminalitet.*"

Overføring (og innhenting) av opplysninger i denne sammenheng vil være betinget av at opplysningene er nødvendige for tilsyn etter allmenngjøringsloven. Ettersom taushetsplikten og behandlingsansvaret i utgangspunktet påhviler Statens vegvesen, er det naturlig at det er denne etaten som skal vurdere dette. Statens vegvesen bør imidlertid generelt legge stor vekt på Arbeidstilsynets syn på om det er tale om opplysninger som er

nødvendig for tilsyn etter allmenngjøringsloven. Vurderingen av om opplysningene er nødvendige vil videre som hovedregel være gjort allerede i forbindelse med innhenting av opplysningene.

Bestemmelsen er ment å gi grunnlag for overføring av opplysninger som Statens vegvesen innhenter med det formål å bidra til Arbeidstilsynets tilsyn med allmenngjøringsbestemmelsene eller der det å bidra til dette tilsynet er et av flere formål.

## **6 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Lovforslaget medfører ikke i seg selv økonomiske eller administrative konsekvenser. Det samarbeidet mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen som forslaget skal legge til rette for, vil imidlertid innvirke på etatens ressursbruk og vil etter departementets syn ha positive samfunnsmessige konsekvenser.

I første omgang vil Arbeidstilsynet etablere et system for å kunne motta opplysninger og dokumenter fra Statens vegvesen hvor opplysningene underlegges en manuell behandling. Denne løsningen vil kreve noe utvikling av etatens systemer, men vil kunne komme på plass relativt raskt. Opplysninger og dokumenter vil oversendes via E-dialog slik at delingen kan skje sikkert og raskt. For å oppnå en effektiv innhenting av dokumenter og en sikker metode for dokumentasjonsoverføring vil Statens vegvesen ha behov for å utvikle sitt kontrollverktøy VaDIS.

For å få en optimal gevinst av regelverksendringen og samarbeidet etatene i mellom bør det på sikt utredes om det kan lages en løsning med direkte tilgang eller automatisk oversendelse fra Statens vegvesen.

Hvordan det konkrete samarbeidet skal være, må avtales etatene i mellom (se nærmere om dette under punkt 5.3), og denne avtalen vil være styrende for den faktiske ressursbruken.

Det forutsettes at etatene ved utformingen av samarbeidet legger vekt på at informasjonsinnhenting i størst mulig grad skal integreres i Statens vegvesens alminnelige kontrollvirksomhet og dimensjoneres under hensyn både til informasjonens nytteverdi for Arbeidstilsynet og kostnadene for Statens vegvesen. Departementet legger videre til grunn at mange av kostnadene vil være knyttet til samarbeidets oppbyggingsfase.

Etablering av en ordning der Statens vegvesen innhenter nødvendig informasjon og dokumentasjon på vegne av Arbeidstilsynet, vil kunne styrke tilsynet med allmenngjøringsforskriftene og dermed bidra til at særlig utenlandske virksomheter i større grad etterlever disse bestemmelsene. Store forskjeller mellom sjåførenes betingelser mht. lønn og diett bidrar i vesentlig grad til ulikhet i konkurransevilkår mellom norske og utenlandske virksomheter. En større etterlevelse av de kravene allmenngjøringsforskriftene stiller, vil dermed 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.

## 7 Departementets lovforslag

Departementet foreslår følgende endring i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. (allmenngjøringsloven):

§ 11 tredje og fjerde 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 paragraf.*

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.

Gjeldende fjerde til sjuende ledd blir nytt femte til åttende ledd.