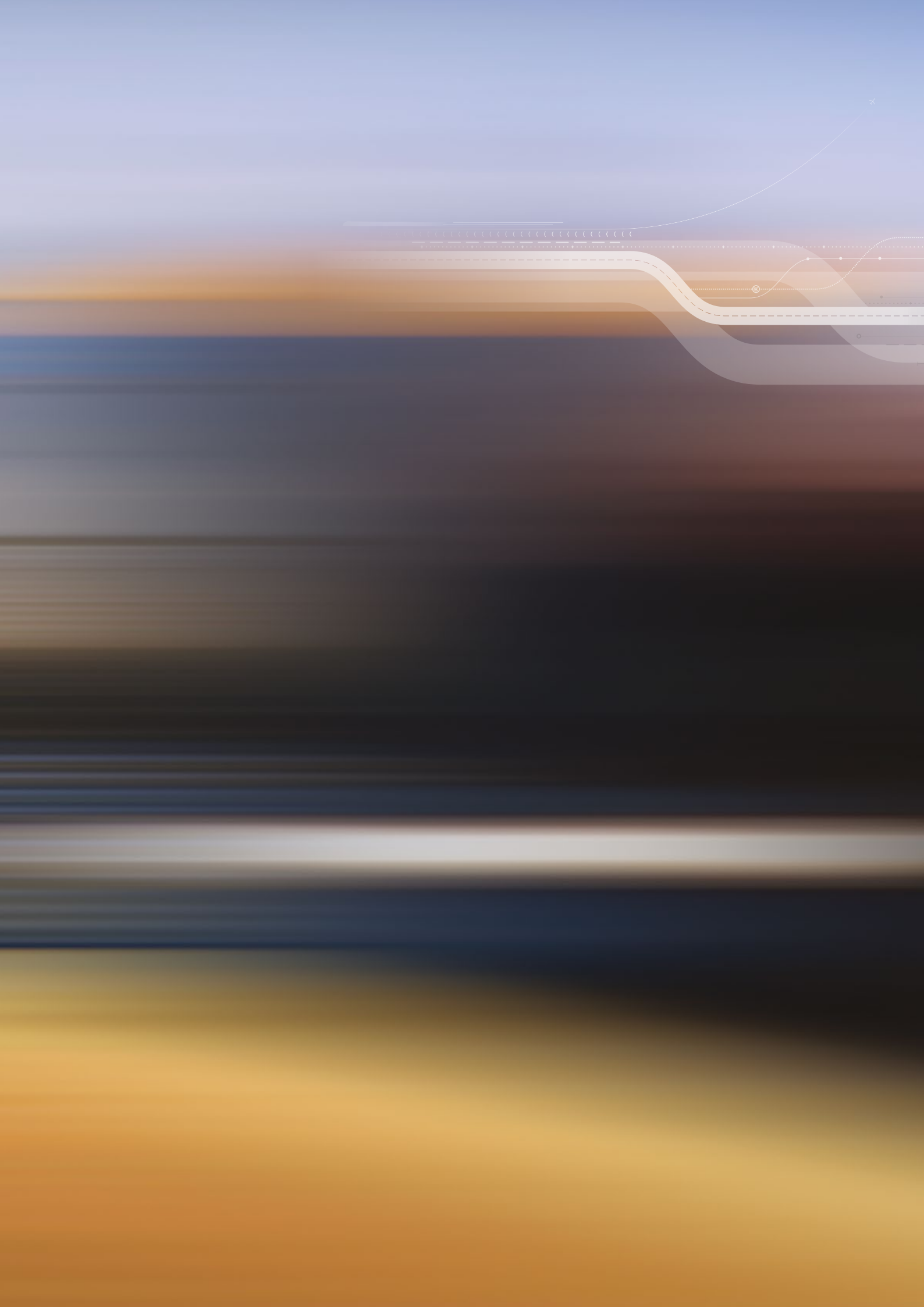




Samferdselsdepartementet

Handlingsplan

Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren



Forord

Det trygge, seriøse og organiserte arbeidslivet i Norge utfordres av useriøse aktører og sosial dumping. Dette bidrar til økte forskjeller og svekker den norske modellen og rekrutteringen til viktige yrker.

Transportnæringen er arbeidsplass for tusenvis av ansatte over hele landet. Regjeringen vil at ansatte i denne sektoren skal ha trygge arbeidsplasser og anstendige lønns- og arbeidsvilkår i tråd med norske standarder og verdier i arbeidslivet.

Regjeringen vil føre en aktiv politikk for å hindre at mennesker blir utnyttet på jobb, bekjempe sosial dumping og sikre at fellesskapet ikke unndras inntekter. Bedre håndheving er viktig for å sikre etterlevelse av regelverket.

Gjennom regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren vil vi styrke arbeidet for å sikre at norske lønns- og arbeidsvilkår etterleves i sektoren. Vi planlegger og gjennomfører en rekke tiltak innen ulike satsingsområder som samlet skal bidra i arbeidet mot sosial dumping. Regjeringen vil gjennomføre tiltak innen regelverk, tilsyn, kontroll og håndheving, samarbeid mellom myndigheter og transportnæringen, internasjonalt samarbeid og rekruttering og kompetanseheving.

Regjeringen vil sammen med partene i arbeidslivet jobbe aktivt og målrettet for å opprettholde den norske modellen, fremme seriøsitet i transportnæringen og like konkurransevilkår, og bekjempe sosial dumping.

Oslo, 25. oktober 2022



A handwritten signature in black ink that reads "Jon-Ivar Nygård".

Jon-Ivar Nygård
Samferdselsminister



A handwritten signature in blue ink that reads "Marte Mjøs Persen".

Marte Mjøs Persen
Arbeids- og inkluderingsminister



Innhold

Forord	3
1 Innledning	7
2 Bakgrunn	9
2.1. Behovet for en handlingsplan	9
2.2. Avgrensning og virkeområde	9
2.3. utfordringer	10
2.3.1. Veitransport	10
2.3.2. Luftfart	12
2.3.3. Jernbane	13
2.3.4. Sjøtransport	13
2.4. Arbeidet med handlingsplanen	13
3 Tiltak mot sosial dumping i veitransportnæringen	17
3.1. Innledning	17
3.2. Gjennomførte tiltak	17
3.3. Regelverk	19
3.3.1. Innledning	19
3.3.2. Nye krav til internasjonal godstransport med varebil	19
3.3.3. Nye krav til nasjonal godstransport med varebil	21
3.3.4. Krav om HMS-kort for varebiltransport	22
3.3.5. Kabotasjeregler for veietappen av kombinerte transporter	22
3.3.6. Flere krav til organisering av virksomheten	23
3.3.7. Forskrift om arbeidstid for sjåførere – nye kontrollregler og medansvar for transportkjøper og -bestiller	23
3.3.8. Økt bruk av overtredelsesgebyr	26
3.3.9. Forskrift om elektroniske kontrollverktøy	26
3.3.10. Sentralt skaderegister for bil	27
3.3.11. Myndighet for Statens vegvesen til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak	27
3.3.12. Publisering av stansingsvedtak og forbud mot kjøp fra virksomheter med åpne stansingsvedtak	28
3.3.13. Medansvar for transportforetakene for sikring av last	28
3.3.14. Endringer i drosjereguleringen	29
3.3.15. Drosjeutvalget	30

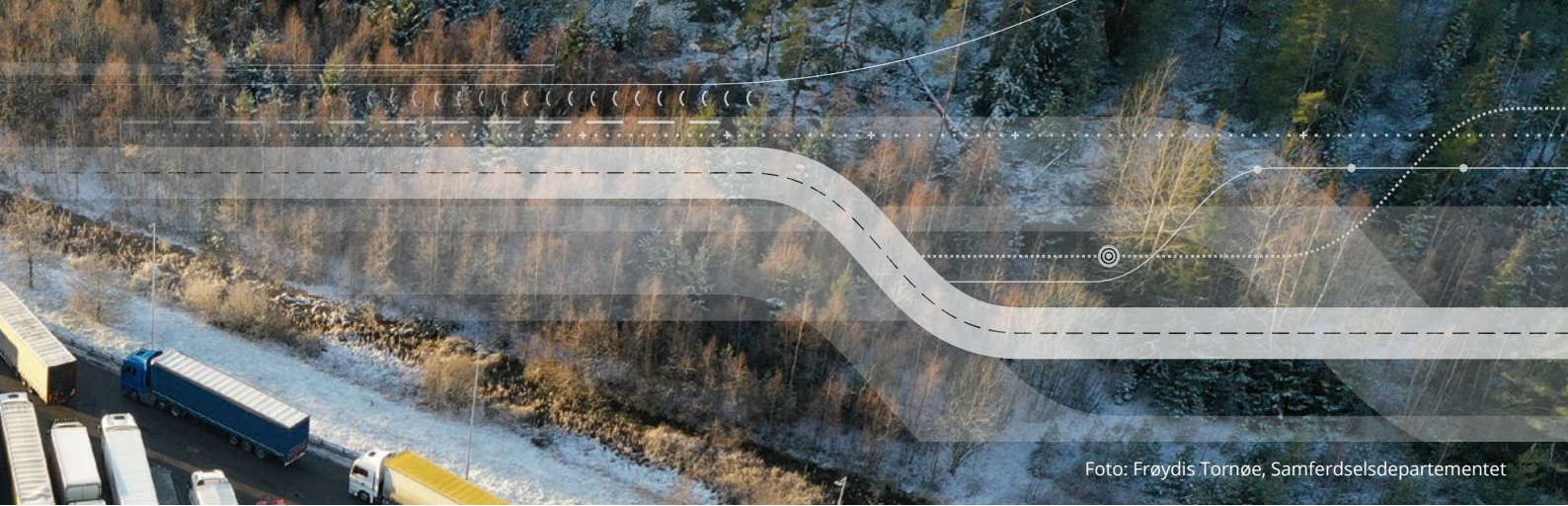


Foto: Frøydis Tornøe, Samferdselsdepartementet

3.4. Tilsyn, kontroll og håndheving.....	30
3.4.1. Innledning	30
3.4.2. Mer digitalisering i kontrollvirksomheten	31
3.4.3. Ressurser til oppfølging av handlingsplanen og styrking av kontrollinnsatsen.....	31
3.4.4. Samarbeid og informasjonsutveksling mellom kontrollmyndighetene.....	32
3.4.5. Transportregister	33
3.4.6. Tverretattlig operativ ressursgruppe	35
3.4.7. Definisjon av midlertidig persontransportkabetasje.....	35
3.5. Samarbeid mellom myndighetene og veitransportnæringen – informasjonstiltak	36
3.5.1. Treparts bransjeprogram	36
3.5.2. Informasjonstiltak overfor norske og utenlandske aktører	37
3.6. Internasjonalt samarbeid.....	39
3.6.1. Internasjonalt samarbeid i dag.....	39
3.6.2. Internasjonale krav til samordnede kjøre- og hviletidskontroller og kabotasjecontroller.....	40
3.6.3. Videreføre og styrke det internasjonale samarbeidet	40
3.7. Rekruttering og kompetanseheving	42
3.7.1. Innledning.....	42
3.7.2. Utdanning av yrkessjåførlærere	42
3.7.3. Kompetansekrav for transportører som driver internasjonal transport med varebil	43
3.7.4. Kompetansekrav for drosjeløyvehavere	44
4 Tiltak mot sosial dumping i lufttransporten.....	47
4.1. Utviklingen av luftfartsmarkedet – nye forretnings- og bemanningsmodeller	47
4.2. Stortingsmelding om norsk luftfart.....	48
Oppsummering av regjeringens tiltak mot sosial dumping i transportsektoren.....	50



1

Innledning

Regjeringen Støre er opptatt av at arbeidstakere i Norge skal ha en trygg arbeidsplass og anstendige lønns- og arbeidsvilkår som er i tråd med norske standarder og verdier. Høy organisasjonsgrad og sterke fagorganisasjoner er kjernen i den norske arbeidslivsmodellen. Transport er en stor og viktig næring. De aller fleste i denne sektoren driver seriøst og er bevisst sitt ansvar for å ivareta arbeidstakernes rettigheter og sikkerhet, og opptrer i tråd med regelverk og praksis i norsk arbeidsliv. Det er imidlertid også en rekke utfordringer i bransjen, som det redegjøres nærmere for i kapittel 2. Mangel på et trygt og seriøst arbeidsliv har alvorlige konsekvenser, først og fremst for arbeidstakerne, men også for virksomheter og samfunnet for øvrig.

Som varslet i Hurdalsplattformen har regjeringen lagt frem en handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet, i tillegg til denne handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren. Det følger videre av plattformen at regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin og at regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen.

Begrepet sosial dumping har ikke et klart definert og omforent innhold. Det brukes gjerne om tilfeller der arbeidstakere har arbeidsvilkår som er vesentlig dårligere enn det som er normalt for samme type arbeid. Det vil typisk gjelde lønnsnivå, men også vilkår som arbeidstid, reisegodtgjørelser, trygdeordninger og helse-, miljø-, og sikkerhetsforhold. Der virksomheter gir dårlige vilkår for arbeidstakerne for å styrke egen konkurransevne, vil dette ha negative virkninger for resten av næringen, som risikerer å miste markedsandeler ved å opptre seriøst. Arbeidsvilkår som er i strid med regelverk som kan sanksjoneres med straff, kan være en form for arbeidslivskriminalitet. Sosial dumping omfatter også tilfeller der vilkårene ikke er ulovlige, men vurderes som dårlige. Det vil ofte være en sammenheng mellom sosial dumping/ useriøse arbeidsforhold og brudd på ulike lover som regulerer arbeidslivet. Mange av tiltakene for å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet vil derfor være sammenfallende. I denne planen legges det til grunn en vid forståelse av begrepet «sosial dumping».



2 Bakgrunn

2.1. Behovet for en handlingsplan

Regjeringen vil føre en aktiv politikk for å hindre at mennesker blir utnyttet på jobb og for å bekjempe sosial dumping i samfunnet.

Kampen mot sosial dumping har bred politisk forankring, og Stortinget har fattet flere anmodningsvedtak knyttet til ønsket om å sikre gode arbeidsvilkår og konkurranselighet i transportbransjen. Stortinget har blant annet bedt regjeringen utrede mulighetene for et digitalt transportregister, økt ansvar for transportkjøpere/bestillere, og har også bedt om at Statens vegvesen skal gis myndighet til å stanse kjøretøy etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det foreligger også et anmodningsvedtak om å begrense utenlandsk lastebiltransport i Norge i tråd med EUs mobilitetspakke. Stortinget har videre bedt regjeringen vurdere økt bruk av administrative sanksjoner for mer effektiv oppfølging av kabotasjereguleringen.

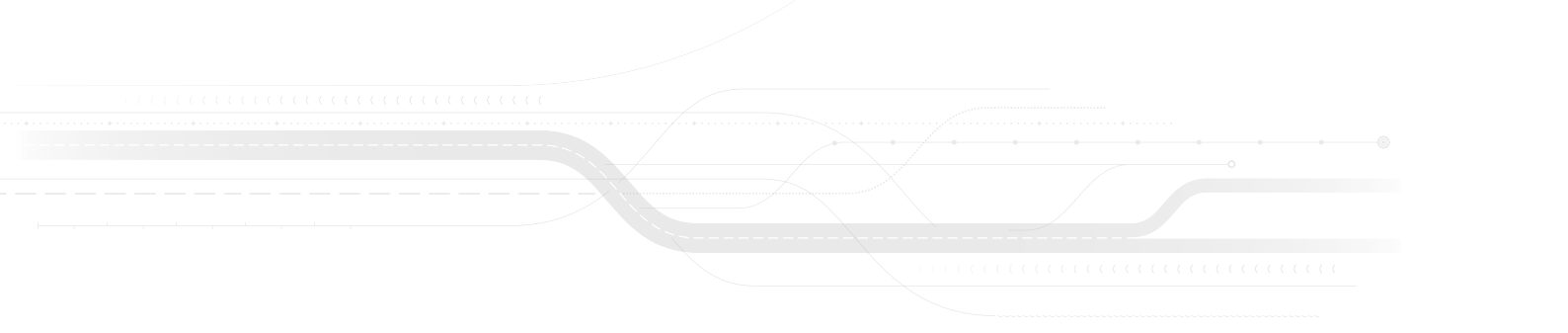
2.2. Avgrensning og virkeområde

Handlingsplanen legger til grunn en vid forståelse av begrepet «sosial dumping». Den omfatter tiltak som direkte eller indirekte kan bidra til å forbedre arbeidsforholdene i transportbransjen, og bidra til likere konkurransevilkår mellom næringsaktørene. Dette innebærer at tiltak rettet mot den type arbeidslivskriminalitet som typisk vil gå på bekostning av arbeidstakernes rettigheter og vilkår, omfattes av planen.

Regjeringens arbeid for å bekjempe sosial dumping, fremme bedre arbeidsforhold og like konkurransevilkår i Norge, er omfattende og foregår i mange sektorer. Det pågår parallelle prosesser i flere departementer og etater. Handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren er avgrenset mot utfordringer som ikke er direkte knyttet til transport alene, men som gjelder mer generelt i arbeidslivet. Slike temaer behandles i all hovedsak i regjeringens øvrige arbeid.

Den 1. oktober 2022 la regjeringen frem en generell handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Den vil få betydning også for arbeidstakere og arbeidsgivere i transportsektoren. Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) jobber med å fremme flere forslag med sikte på blant annet å tydeliggjøre arbeidsmiljølovens generelle arbeidstakerbegrep og gjøre det enklere for personer som befinner seg i en uklar ansettelsessituasjon å oppnå status som arbeidstaker. Forslagene vil gjelde hele arbeidslivet, og vil følgelig være viktig også for transportnæringen. I tillegg jobber AID med forslag om å utvide visse sider ved arbeidsgiveransvaret til å omfatte hele konsernet som arbeidsgivers virksomhet inngår i.

Regjeringen har også startet arbeidet med en Norgesmodell for offentlige anskaffelser. Målet er å utvikle lett tilgjengelige krav som er effektive for



å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet og styrke et seriøst arbeidsliv generelt. Første fase gjelder renovasjonsbransjen og bygg- og anleggsbransjen, og omfatter ikke transport. Handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren gjelder altså ikke offentlige anskaffelser, heller ikke slike anskaffelser innen bygg- og anleggsvirksomhet, selv om etater og virksomheter i transportsektoren er ansvarlige for store infrastrukturprosjekter.

I Nærings- og fiskeridepartementet er det igangsatt et lovarbeid for å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Et lovforslag ble sendt på alminnelig høring i slutten av mai 2022.

I denne handlingsplanen er det fokusert på veitransport og luftfart. Regjeringen er opptatt av at det ikke skal skje en negativ utvikling i jernbanesektoren, men anser det ikke nødvendig å behandle jernbanesektoren særskilt i denne handlingsplanen. Utfordringene innenfor andre transportformer enn vei og luftfart er først og fremst knyttet til temaer som hører inn under annet arbeid som regjeringen har satt i gang.

2.3. Utfordringer

2.3.1. Veitransport

Veitransportnæringen består av store og små, internasjonale og nasjonale aktører, ulike segmenter og spesialiseringer. De fleste aktørene opptrer seriøst og følger regelverket. Det finnes likevel mange eksempler på at arbeidstakere i sektoren ikke opplever den ønskede tryggheten og får de arbeidsvilkårene de skal ha. Bransjen har uttrykt bekymring for at useriøse aktører skal utkonkurrere seriøse aktører i markedet.

Brudd på regelverket for veitransport kan gi konkurransefortrinn, og i kombinasjon med forholdsvis lav oppdagelsesrisiko, kan det være aktører som ser seg tjent med å bryte reglene. For at regelverket skal ha den ønskede effekten er det svært viktig at overtredelser i stor grad kontrolleres og avdekkes, og håndheves med hensiktsmessige og effektive sanksjoner. Ansvar for kontroll og håndheving på veitransportområdet er fordelt på flere myndigheter.

Statens vegvesen avdekker blant annet mange brudd på reglene om kabotasje og kjøre- og hviletid. Kabotasje er transport mellom to steder i en annen stat enn der transportøren hører hjemme.

Transport med varebiler med tillatt totalvekt opp til 3500 kg er en næring i vekst, blant annet som følge av stadig mer bestilling på nett med hjemlevering. Denne delen av transportnæringen er i liten grad regulert sammenlignet med transport med tyngre kjøretøy. Slik transport er ikke underlagt krav om løyve, eller regler om kjøre- og hviletid og fartsskriver, og sjåførene har i dag heller ikke allmenngjort minstelønn. Mange av sjåførene jobber som selvstendig næringsdrivende fremfor å være fast ansatt, og har dermed ikke den beskyttelsen som følger av arbeidsmiljøloven. Videre er organisasjonsgraden

lav i denne delen av bransjen. Også Økokrim rapporterer om utfordringer knyttet til høyt arbeidspress og lange arbeidsdager og viser til at det er liten grad av regulering¹. I rapporten «Kartlegging av kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei», som Samfunnsøkonomisk analyse og Fafo utarbeidet i 2020 og i Økokrims trusselvurdering for 2022, gis det uttrykk for at varebilnæringen har betydelige utfordringer knyttet til useriøsitet, kriminalitet og dårlige arbeidsforhold. Næringen har få krav til formell kompetanse og lave etableringskostnader. Det rapporteres også om lange og uoversiktlige leverandørkjeder. En del av transporten skjer i direkte konkurranse med den tradisjonelle godstransportnæringen med tyngre kjøretøy.

Siden 2015 har lønns- og arbeidsvilkår for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og persontransport med turbil vært allmenngjort. Det innebærer at de som utfører arbeid i disse bransjene skal ha lønn mv. i samsvar med de bestemmelsene i de allmenngjorte tariffavtalene. Arbeidstilsynet har avdekket at en høy andel av de utenlandske sjåførene ikke får den lønnen de skal ha etter allmenngjøringsbestemmelsene.

European Transport Workers' Federation (ETF), publiserte i 2020 en undersøkelse om sjåførtretthet, hvor det kommer frem at dårlige hvileforhold, irregulær arbeidstid og effektivitetskrav bidrar til sjåførtretthet og dårlige arbeidsforhold. Dette er i seg selv også en trafiksikkerhetsutfordring.

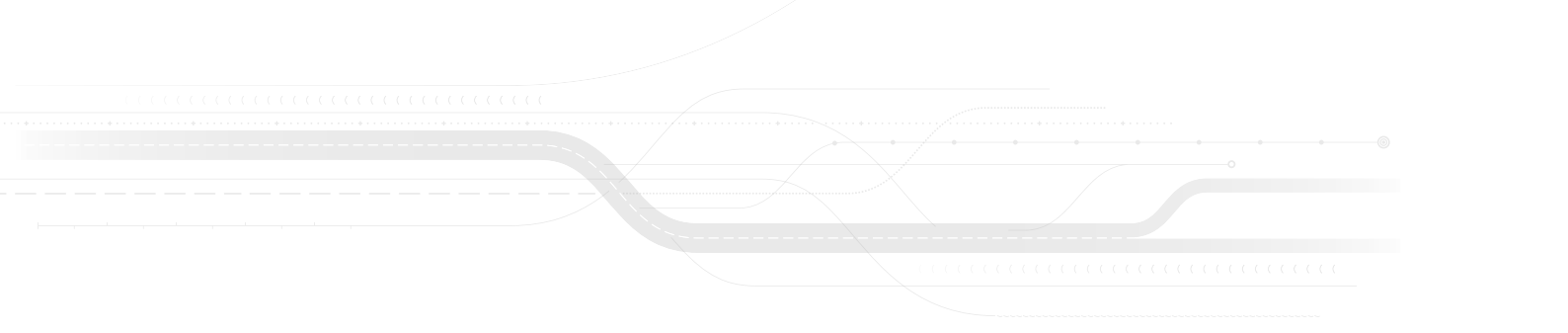
Statens havarikommisjon (SHK) har kartlagt transportbestillers holdninger til trafiksikkerhet og rammevilkårene for bestilling av godstransport på vei. Rapporten² viste at flere av de involverte transportbestillerne ikke hadde kjennskap til underleverandørene før de bestilte transportoppdragene. Funnene viser også et stort forbedringspotensial når det gjelder transportbestillers ivaretagelse av trafiksikkerhet. SHK har i en annen rapport³ avdekket at enkelte transportforetak har mangelfulle rutiner og prosedyrer for hvordan lasten skal sikres, samt mangelfull opplæring av sjåførene på dette området. Mangelfull lastsikring kan være trafikkfarlig for sjåføren selv og for andre trafikanter.

Systematisk kabotasjevirkosomhet kan brukes til å omgå etableringsreglene og skape konkurransevridning. EØS-transportører har begrenset rett til å utføre kabotasjeoppdrag i Norge. Det er behov for effektiv kontroll for å hindre ulovlig kabotasjevirkosomhet. Kombinerte transporter er transporter der minst én transportetappe gjennomføres på sjø eller bane mens minst én etappe utføres på vei. Kabotasjereglerne gjelder ikke veietappen i slik transport. Misbruk av disse reglene kan uthule kabotasjereglerne.

1 Rapport om arbeidslivskriminalitet fra januar 2022 file:///C:/Users/SD6104/Downloads/Statusrapporter+A-krim+-+januar+2022%20(2).pdf

2 Rapport Vei 2020/02

3 Rapport Vei 2017/03



I drosjenæringen har det vært vanlig med enkeltpersonsforetak hvor løyvehaver har disponert én, i noen tilfelle to, drosjer. Løyvehaver har ofte kjørt drosjen selv, og hatt noen ansatte sjåførere. For ansatte sjåførere gjelder rammene i arbeidsmiljøloven. Arbeidsmiljøloven gjelder imidlertid ikke for løyvehavere som er selvstendig næringsdrivende, og nye plattformsselskap knytter ofte til seg slike løyvehavere. I noen tilfeller kan tilknytningen mellom plattformsselskapet og løyvehaver være av en slik art at det heller burde vært et arbeidstaker- og arbeidsgiverforhold, hvor også løyvehaveren er beskyttet av reglene i arbeidsmiljøloven. Det er vanlig i drosjenæringen at drosjesjåførere kjører på provisjonslønn, uten minstelønn.

Det er økende sjåførmangel i Europa. I «Sjåførunderøkelsen 2021» blant Norges Lastebileier-Forbunds medlemsbedrifter, ble det rapportert om 1600 ubesatte stillinger som følge av rekrutteringsvansker. Også innenfor persontransport er det utfordringer knyttet til rekruttering av sjåførere. Urbanet Analyse publiserte i januar 2017 en nasjonal undersøkelse utført for NHO Transport, som viste at det er behov for 1000 nye bussjåførere årlig fram til 2030. Denne utfordringen forventes å bli forsterket ettersom flere norske yrkessjåførere nærmer seg pensjonsalderen.

Samfunnsøkonomisk analyse har, på initiativ fra Treparts bransjeprogram for bil, utarbeidet en kartleggingsrapport⁴ om forholdene i bilbransjen. Rapporten bekrefter at det er utfordringer med useriøs virksomhet i deler av bransjen, særlig innen bilvask, dekkskift og dekklagring. Useriøsitet forekommer også i markedet for videresalg av biler, hvor kjøretøy med skader av betydning for trafikksikkerheten blir omsatt i bruktbilmarkedet og deretter brukt på norske veier. Ulovlige verksteder og trafikkskoler har lenge vært et problem. I tillegg til å ha negativ innvirkning på trafikksikkerheten, er dette også skadelig for arbeidsmiljøet, ved at det bidrar til sosial dumping, ulike konkurransevilkår, svekkede forbrukerrettigheter, unndratt innbetaling av skatt og avgifter m.m. Det er de siste årene tatt flere grep for å motvirke denne type kriminalitet, men det er fortsatt viktig å sikre tilstrekkelig tilsyn og kontroll.

2.3.2. Luftfart

Det finnes indikasjoner på at det forekommer sosial dumping også i europeisk luftfart. De tradisjonelle nasjonale nettverksselskapene med «full service» har blitt supplert og delvis fortrent av lavkostnadsselskaper. Utviklingen i europeisk luftfart har blant annet vært preget av nye ansettelsesformer. Tradisjonell direkte ansettelse har et stykke på vei blitt erstattet av innleid personell, og i noen grad også ved bruk av formen selvstendig oppdragstaker. Dette er modeller som øker fleksibiliteten for flyselskapet ved at volumet på arbeidskraften kan reguleres opp og ned i takt med sesong-, uke- og døgnsvingninger. Samtidig brytes det direkte rettslige båndet mellom den som bruker arbeidskraften og personellet. Når disse nye ansettelsesformene kombineres med at tjenestene ytes på tvers av landegrensener blir det samlede bildet komplekst, og faren øker for at reglene i vertslandet ikke etterleves.

4 SØA: «Kartlegging av arbeidsforhold i bilbransjen R24-2020»

2.3.3. Jernbane

Det er få utfordringer knyttet til sosial dumping innenfor jernbanetransport. Det kan oppstå press på lønns- og arbeidsvilkår, særlig i kommersielle selskaper, i forbindelse med anbudskonkurranser og hos leverandører av renholdstjenester, vedlikeholdstjenester osv. Som nevnt vil problemstillinger knyttet til anbud omfattes av den nye Norgesmodellen og ikke behandles i denne handlingsplanen. Selv om utenlandske togselskaper opererer i Norge, har arbeidsmarkedet ikke hatt en tilsvarende utvikling som i vei- og luftfartssektoren.

Jernbaneloven har bestemmelser som skal forhindre sosial dumping blant jernbanevirksomhetene og deres leverandører. Språkkrav og andre operasjonelle forhold gjør at det er hovedsakelig norske og svenske førere av tog i Norge. Antallet togselskaper er lavt, og organisasjonsgraden er høy. Jernbanedirektoratet kan i sine kontrakter med persontogselskaper stille krav om at de oppfyller visse sosiale standarder, eller de kan fastsette sosiale kriterier i kontraktene hvis de anser det nødvendig.

2.3.4. Sjøtransport

Utfordringer knyttet til lønns- og arbeidsvilkår i sjøtransporten vurderes nærmere i Nærings- og fiskeridepartementets lovarbeid om innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Lovforslaget ble sendt på alminnelig høring i slutten av mai 2022.

2.4. Arbeidet med handlingsplanen

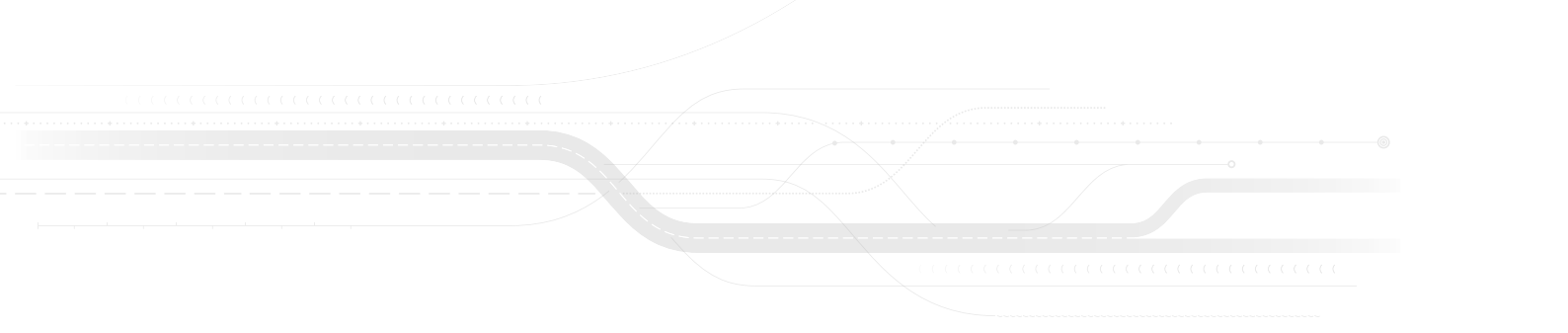
Arbeidet med handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren har foregått i ulike prosesser. Regjeringen har allerede igangsatt og gjennomført flere tiltak som må ses i sammenheng med denne planen.

Det skal som nevnt utarbeides en stortingsmelding om norsk luftfart. Et av de sentrale temaene i meldingen er sosial bærekraft. Partene i arbeidslivet er involvert i arbeidet. Bl.a. har arbeidstakerorganisasjonene bidratt med beskrivelser av hvordan arbeidstakerrettighetene er utsatt for press og hva som etter deres syn kan gjøres for å bedre forholdene i bransjen.

Det pågår egne prosesser knyttet til drosjenæringen. Regjeringen vil bl.a. fremme tiltak, sammen med næringen og fagbevegelsen, for å bekjempe sosial dumping og styrke de seriøse aktørene i drosjenæringen. Oppfølgingen av dette skjer i to prosesser. For det første ved regelverksendringer som skal styrke seriøsiteten i drosjenæringen. For det andre har regjeringen oppnevnt et offentlig utvalg som skal foreta en grundig og helhetlig gjennomgang av rammeverket for drosjenæringen.

For veitransportnæringen er det holdt innspillsmøter med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene som også ble oppfordret til å sende inn skriftlig innspill. Det samme ble berørte myndigheter. Det kom inn mange gode bidrag til denne planen.

Blant annet har både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene pekt på viktigheten av å gjennomføre mobilitetspakken. Mobilitetspakken er et sett



med regelverksendringer som ble vedtatt i EU i 2020, med formål å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i veitransportsektoren, fremme lik konkurranse, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving.

Flere er særlig opptatt av utfordringer knyttet til transport med varebiler. Krav om løyve, regler om kjøre- og hviletid og krav om fartsskriver i kjøretøyet, gjelder i dag kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg i kommersiell transport. Aktørene tar til orde for at det bør innføres slike krav også for transport med varebiler under 3500 kg, i både nasjonal og internasjonal transport. Mange tar også opp behovet for allmenngjort lønn for denne gruppen, samt at det bør vurderes å innføre krav om HMS-kort.

Økt kontrollinnsats både langs vei og i virksomheter, samt mer effektiv sanksjonering ved regelverksbrudd er et annet tema som har fått mye fokus i innspillrundene. Økt bruk av overtredelsesgebyr, altså sanksjoner som kan ilegges av kontrollørene på kontrollstedet, antas å kunne gi effektivitetsgevinster. Mer digitalisering i kontrollvirksomheten fremheves også som viktig.

Bransjen viser til at det er viktig å sørge for økt kjennskap til veitransportregelverket og regelverket for allmenngjort lønn, kanskje særlig når det gjelder utenlandske aktører.

Flere i bransjen tar opp bekymringer for sjåførmangel, både i Norge og ellers i Europa. For å sikre at transportnæringen får tilgang på godt kvalifisert arbeidskraft, er det spilt inn at utdanningen av trafikklærere på tunge kjøretøy bør gjøres mer tilgjengelig. Noen mener også at dagens utdanningsmodell for yrkessjåførlærere bør fornyes eller videreutvikles. Det nevnes også utfordringer med lange ventetider for avleggelse av førerprøver, og lang saksbehandlingstid hos politiet for søknader om kjøreseddel.

Problemstillinger knyttet til arbeidstaker- og arbeidsgiverbegrepet har vært et sentralt tema i innspillene. Det fremheves at arbeidsmiljøloven bør klargjøres for å forhindre misbruk av selvstendig næringsdrivende som i realiteten bør anses som arbeidstakere.

Denne handlingsplanen viser hva regjeringen vil gjøre for å skape en mer seriøs bransje med gode arbeidsforhold og rettferdig konkurranse. Tiltakene som beskrives vil følges opp i ulike prosesser, som vil inkludere nærmere vurderinger av økonomiske og administrative konsekvenser, og eventuelle EØS-rettslige problemstillinger. Arbeidet med gjennomføringen av mange av tiltakene er allerede godt i gang, mens andre ligger et stykke frem i tid, og krever grundigere utredninger før de kan settes i verk.

Planen i seg selv skal ikke behandles i Stortinget. Imidlertid vil tiltak som har betydning for statsbudsjettet eller tiltak som innebærer lovendringer, bli lagt frem for Stortinget. Tiltakene i planen gjennomføres innenfor gjeldende budsjetttrammer. Forslag til lov- og forskriftsendringer vil på vanlig måte sendes på alminnelig høring.





3

Tiltak mot sosial dumping i vei-transportnæringen

3.1. Innledning

Tiltakene er sortert under temaene regelverk, tilsyn, kontroll og håndheving, samarbeid mellom myndigheter og veitransportnæringen, internasjonalt samarbeid samt rekruttering og kompetanseheving. De mange tiltakene i denne planen må ses i sammenheng med hverandre og med tiltak som allerede er gjennomført, og ikke minst arbeid som foregår i andre sektorer. De må også ses i lys av den betydelige innsatsen som gjøres allerede i etatens virksomhet, blant annet ved kontroll- og tilsynsaktivitet, kampanjevirkosomhet osv. Dette vil gi et helhetlig bilde av regjeringens samlede innsats på området, som totalt sett vil kunne utgjøre en viktig forskjell for de som jobber i sektoren.

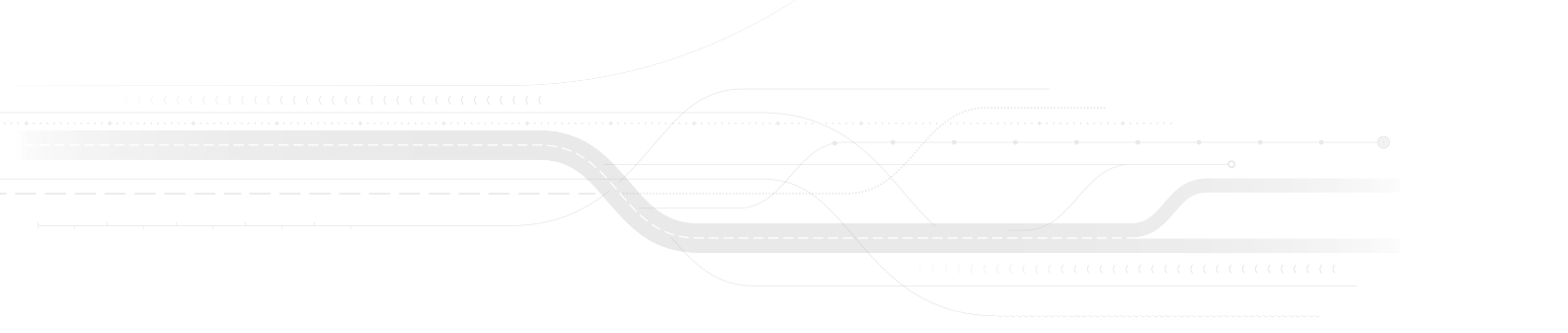
Som nevnt i punkt 2.2 jobber Arbeids- og inkluderingsdepartementet med endringer i arbeidsmiljøloven for å klargjøre arbeidstakerbegrepet. En slik klargjøring vil kunne hindre at det benyttes såkalte «selvstendig næringsdrivende» i arbeidsforhold som i realiteten er av en slik karakter at det burde vært et alminnelig ansettelsesforhold. Status som arbeidstaker innebærer at sjåførene får de rettighetene og den beskyttelsen arbeidsmiljøloven da gir.

Hvilke tiltak regjeringen ønsker å iverksette vil fremgå av de enkelte punktene i dette kapittelet, og i oppsummeringen i siste kapittel.

3.2. Gjennomførte tiltak

Parallelt med arbeidet med handlingsplanen, har myndighetene jobbet aktivt med å gjennomføre tiltak som direkte eller indirekte skal bidra til å forbedre arbeidsforholdene i transportsektoren. Mange av tiltakene er allerede iverksatt, men omtales her fordi de henger tett sammen med tiltakene som skal gjennomføres. Dette vil gi et mer helhetlig bilde av regjeringens innsats for å bekjempe sosial dumping i transportsektoren.

I april 2022 la regjeringen frem et lovforslag for Stortinget som en del av gjennomføringen av EUs mobilitetspakke. Mobilitetspakkens sosiale del er et sett med rettsakter som ble vedtatt av EU i juli 2020 og som har som formål å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i veitransportsektoren, fremme lik konkurranse, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving. Forordning (EU) 2020/1054 gjør endringer i reglene om kjøre- og hviletid og om fartsskriver, og forordning (EU) 2020/1055 endrer reglene om yrkes- og markedsadgang til veitransportmarkedet. Disse forordningene gjennomføres



ved endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven, og forskrifter gitt i medhold av disse lovene. Direktiv (EU) 2020/1057 fastsetter særregler for utsending av sjåførere i veitransportsektoren og endrer reglene om håndheving av kjøre- og hviletidsregelverket.

Lovendringene ble vedtatt av Stortinget 13. juni 2022. Mange av endringene vil først få praktisk og rettslig betydning når forskriftene trer i kraft 1. november 2022. Andre vil først tre i kraft et stykke frem i tid, når bestemmelsene trer i kraft i EU. Enkelte av bestemmelsene i mobilitetspakken har allerede trådt i kraft. Det gjelder blant annet innføringen av en hjemmel for å kunne føre kontroll i foretakets lokaler hos virksomheter rangert med høy risiko i henhold til Risikoklassifiseringssystemet. Risikoklassifiseringssystemet skal danne grunnlaget for en målrettet utvelgelse av virksomheter for kontroll. Innføring av kontroll på foretakets forretningssted vil kunne styrke etterlevelsen av regelverket.

Deler av bilbransjen har vært preget av utfordringer med useriøse arbeidsforhold, brudd på arbeidsmiljøloven og svart omsetning. For å redusere slike utfordringer ble det 11. februar i år fastsatt en forskrift om offentlig godkjenning av virksomheter som tilbyr bilpleie, hjulskift og hjullagring, og om kjøp av slike tjenester. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2022.

Regjeringen har oppnevnt et offentlig utvalg som skal gjennomgå rammeverket for drosjenæringen og identifisere tiltak som sikrer et godt drosjetilbud i hele landet. Utvalget skal også vurdere hvilke krav som bør stilles for å sikre en seriøs drosjenæring som gir trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere og som bidrar til hvit økonomi. Det følger av mandatet at utvalget skal gjøre en helhetlig vurdering av rammeverket for drosjenæringen.

For å møte utfordringene knyttet til sjåførmangel er det viktig med tilstrekkelig tilgang til opplæring av de som ønsker å bli yrkessjåførere. Regjeringen har bevilget penger til å ta opp 25 ekstra studenter i kullet som startet ved Nord universitet høsten 2022 og har gjort det enklere for søkere med realkompetanse å komme inn på studiet. Tiltaket har allerede gitt resultater. Nord universitet opplyser at de tok opp 126 studenter på grunnutdanningen for trafikklærer høsten 2022 og at hele 29 av disse ble tatt opp med bakgrunn i realkompetanse som yrkessjåfør, mot tre i 2021.

Justis- og beredskapsdepartementet har fastsatt en forskrift om deling og behandling av personopplysninger m.m. i det tverrettlige samarbeidet mot arbeidslivskriminalitet. Forskriften trådte i kraft 20. juni 2022 og gir berørte kontrollmyndigheter hjemmel til å dele informasjon med andre etater i a-krimisamarbeidet.

3.3. Regelverk

3.3.1. Innledning

Transportnæringen må forholde seg til en rekke ulike regelverk. For vei-transportnæringen står blant annet vegtrafikkloven, yrkestransportloven, arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven sentralt. I tillegg kommer et svært omfattende forskriftsverk som supplerer disse lovene. For eksempel er vegtrafikkloven en utpreget fullmaktslov, hvor de mer detaljerte reglene, blant annet om overtredelsesgebyr, tilsyn og kontroll, kjøre- og hviletid m.m. følger av forskrifter. Yrkestransportloven regulerer ervervsmessig transport med motorvogn og fartøy gjennom løyveordning. Slik transport er i all hovedsak regulert på EU-nivå.

Arbeidsmiljøloven gir rettigheter og plikter for arbeidstakere og arbeidsgivere. Allmenngjøringsloven skal sikre at utenlandske arbeidstakere har lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og skal hindre konkurransevridding til ulempe for det norske arbeidsmarkedet. Tariffnemnda, som er et uavhengig forvaltningsorgan, fastsetter allmenngjøringsforskrifter. Nemnda består av fem medlemmer: tre nøytrale, én representant for arbeidstakersiden og én for arbeidsgiversiden. Etter krav fra arbeidstaker- eller arbeidsgiverorganisasjonene kan Tariffnemnda fastsette at lønns- og arbeidsvilkår som følger av en tariffavtale skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid innenfor avtalens virkeområde. I praksis betyr det at et lønnsnivå fremforhandlet av tariffpartene blir minstelønn for en bestemt bransje. Arbeidstilsynet fører tilsyn med etterlevelsen av forskriftene.

3.3.2. Nye krav til internasjonal godstransport med varebil

Som nevnt i kapittel 2.3 er det mange utfordringer knyttet til godstransport med varebiler. Utstrakt bruk av selvstendig næringsdrivende fremfor alminnelige ansettelsesforhold, lav organisasjonsgrad, mange underleverandører og ikke minst liten grad av regulering, er blant det som er trukket frem.

Regler om kjøre- og hviletid og fartsskriver, samt krav om løyve, gjelder i dag bare for transport med kjøretøy med tillatt totalvekt *over* 3500 kg. Kjøretøy under denne vektgrensen, for eksempel en del varebiler, er ikke underlagt tilsvarende regler. Kjøre- og hviletidsreglene skal ivareta trafikksikkerheten og sjåførenes arbeidsvilkår. Disse hensynene gjør seg også gjeldende for varebilsjåførere, som derfor burde være beskyttet av de samme reglene. Det er rapportert om svært lange arbeidsdager og høyt press i denne delen av næringen. Videre skjer transport med slike varebiler delvis i direkte konkurranse med tungtransportnæringen. Ulik regulering mellom transport med kjøretøy over og under 3500 kg fører til en uheldig konkurransevridding i bransjen.

Nye krav til godstransport med varebiler i *internasjonal* transport, vil bli innført ved gjennomføringen av mobilitetspakken. Mobilitetspakken er nærmere omtalt under punkt 3.2.



Det vil bli innført løyveplikt for å drive godstransport med varebiler med tillatt totalvekt fra 2500 kg til 3500 kg i internasjonal transport. Dette innebærer at krav om etablering i en medlemsstat, god vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse også vil gjelde for de som vil drive denne type transport. Krav om faglig kompetanse er omtalt nærmere under punkt 3.7.3. Krav om løyve for denne gruppen trådte i kraft i EU i mai 2022, og vil tre i kraft i Norge 1. november 2022.

Fra 2026 innføres det regler om kjøre- og hviletid for transport med varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg. Det vil i den forbindelse også bli stilt krav om fartsskriver montert i kjøretøyet. Fartsskriver er et apparat som i dag brukes til å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene. Lenger innføringstid for dette tiltaket skyldes blant annet behov for å utvikle nye fartsskrivere.

Krav om løyve vil bidra til bedre oversikt over denne delen av transportnæringen, samt sikre at løyvehaver har god vandel og faglig kompetanse. En slik terskel for å starte virksomheten vil bidra til å begrense mulighetene for at kriminelle aktører etablerer seg i bransjen. Kjøre- og hviletidsreglene vil bidra til å sikre at sjåførene får nødvendige pauser under kjøringen og beskyttes mot uforsvarlig lange arbeidsdager og høyt arbeidspress.

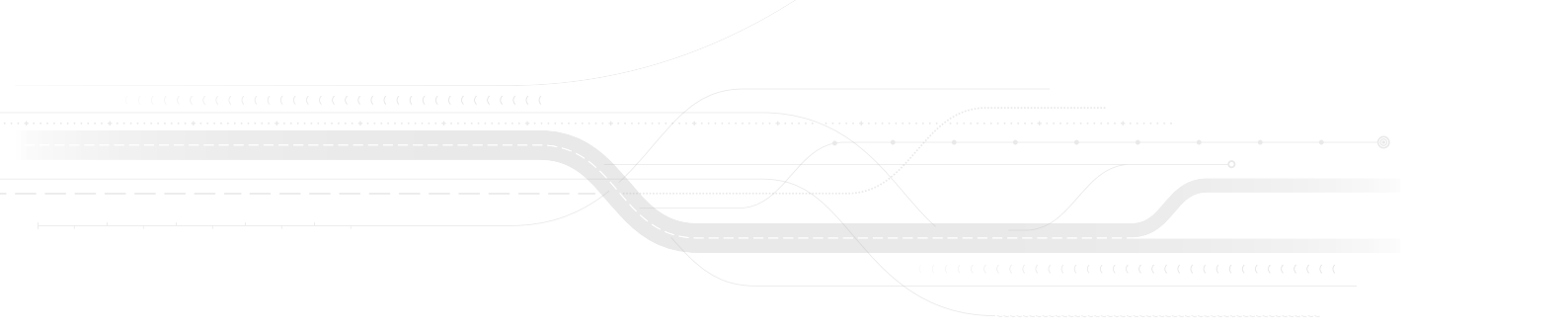
Tiltak nr. 1: Regjeringen vil innføre krav til internasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2500 kg (varebiler), i tråd med nye regler i mobilitetspakken.

3.3.3. Nye krav til nasjonal godstransport med varebil

Som nevnt over vil gjennomføringen av mobilitetspakken innebære en utvidelse av reglene for løyve og kjøre- og hviletid, til å omfatte kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg i internasjonal transport.

Regjeringen mener de samme hensynene som begrunner innføring av slike regler i internasjonal transport, også gjør seg gjeldende i *nasjonal* transport. EU/EØS-regelverket har ingen hindringer mot slike nasjonale regler. Regjeringen mener disse reglene også bør gjelde med varebiler i nasjonal transport, og vil derfor starte et arbeid med å innføre dette.

En rekke forhold må utredes nærmere. Det er i all hovedsak av hensyn til yrkessjåførenes sosiale forhold og til rettferdig konkurranse i transportbransjen at det bør innføres slike regler. Tall fra SSB i 2018-2019 viser at bare 13 % av alle varebilene i Norge brukes til godstransport i næring. Å finne en hensiktsmessig avgrensning av reglenes virkeområde, samt en effektiv måte å kunne håndheve reglene på, vil derfor bli en del av det kommende arbeidet. Reglene i mobilitetspakken for *internasjonal* transport vil som nevnt gjelde kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg. For praktiske formål anses det hensiktsmessig at den samme vektgrensen legges til grunn ved innføring av slike krav i *nasjonal* transport. Fremtidige erfaringer vil vise om det på sikt kan og bør innføres lignende krav også for enda lettere kjøretøy.



De nye reglene for internasjonal transport med varebil vil gjelde i EU fra ulike tidspunkt. Ikrafttredelsestidspunktet for eventuelle regler i nasjonal transport må vurderes nærmere i det kommende arbeidet.

Tiltak nr. 2: Regjeringen vil starte et regelverksarbeid for å innføre løyvekrav og regler om kjøre- og hviletid for nasjonal godstransport med varebiler over 2500 kg.

3.3.4. Krav om HMS-kort for varebiltransport

Utfordringer innen varebilsegmentet er kjent også for Arbeidstilsynet. De har blant annet avdekket mange brudd på arbeidstidsbestemmelser og manglende systematikk i det lovpålagte helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet. Arbeidstilsynet har også observert at mange av varebilsjåførene har en arbeidshverdag med høyt tidspress, nattarbeid, lange arbeidsdager og vanskelige leveringsforhold.

Evalueringer og erfaringer knyttet til eksisterende HMS-kortordninger tyder på at HMS-kort kan bidra til transparens og seriøsitet, i kombinasjon med andre virkemidler. HMS-kortene kan være et verktøy som vil bidra til mer effektiv gjennomføring av tilsyn og som dermed indirekte kan bidra til bedre sikkerhet på arbeidsplassen og respekt for regelverket. Et krav om HMS-kort kan også gjøre det vanskeligere for useriøse og kriminelle aktører å drive virksomhet, ettersom det stilles krav om registrering i flere offentlige registre for å få et slikt kort. Krav om HMS-kort vil kunne gjøre det vanskeligere å benytte ulovlig arbeidskraft. Regjeringen vil på denne bakgrunn utrede mulighetene for å innføre en HMS-kortordning for varebilbransjen.

Tiltak nr. 3: Regjeringen vil vurdere å etablere en HMS-kortordning for varebiltransport.

3.3.5. Kabotasje-regler for veietappen av kombinerte transport

Kombinerte transport er transport der minst én transportetappe gjennomføres på sjø eller bane, mens minst én etappe utføres på vei. Slike transport er regulert i direktiv 92/106/EF. Den delen av transporten som foregår på sjø eller bane må være på minst 100 km i luftlinje, og veietappen kan bare skje innenfor en radius på 150 km i luftlinje fra en sjøterminal eller mellom stedet hvor godset lastes eller losses og en passende jernbanestasjon for omlastning. Kabotasje-reglene gjelder i dag ikke for kombinerte transport.

I forbindelse med arbeidet med mobilitetspakken i EU har Norge, sammen med Sverige og Danmark, tatt til orde for at kabotasje-reglene også skal gjelde for veietappen av kombinerte transport. Reglene i mobilitetspakken åpner nå for at medlemstatene nasjonalt kan la kabotasje-reglene gjelde for denne etappen. Dette vil bidra til å forhindre at kombinerte transport benyttes på en slik måte at kabotasje- og etablerings-reglene omgås, ved at utenlandske foretak utfører hoveddelen av sin virksomhet i et vertsland uten å etablere

seg der. Slike regler ble foreslått i høringen av forskriftsendringene for gjennomføringen av mobilitetspakken og trer i kraft 1. november.

Tiltak nr. 4: Regjeringen vil innføre regler om at veietappen av kombinerte transporter skal omfattes av kabotasjereglene.

3.3.6. Flere krav til organisering av virksomheten

Ved mobilitetspakken innføres en plikt for transportøren til å organisere sin kjøretøyflåte på en slik måte at kjøretøyene som brukes til internasjonal transport, vender tilbake til en av driftssentralene i etableringsstaten senest hver åttende uke. Denneplikten antas å sette skranker mot etablering av såkalte «postkasseselskaper» som utfører hoveddelen av sin virksomhet i andre stater enn etableringsstaten. Mobilitetspakken innfører også en ny forpliktelse for transportforetaket til å organisere arbeidet slik at sjåføren kan få tilbringe minst én normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode. Oppfyllelse av denneplikten må kunne dokumenteres overfor kontrollmyndighetene. Denne forpliktelsen vil gi sjåførene bedre mulighet til å ivareta sitt privatliv.

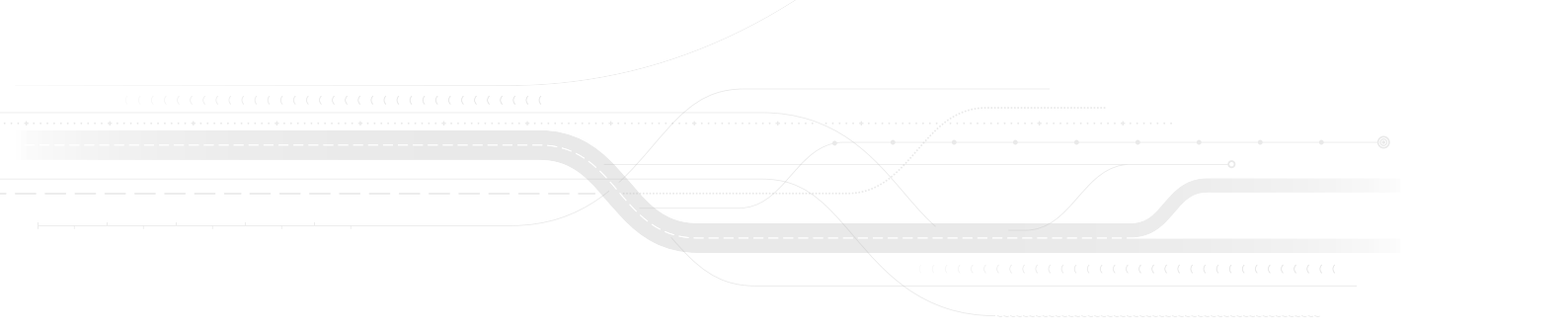
Tiltak nr. 5: Regjeringen vil innføre regler om at transportforetakene må sørge for at kjøretøy i internasjonal transport returnerer til etableringsstaten senest hver åttende uke.

Tiltak nr. 6: Regjeringen vil innføre regler om at transportforetakene må sørge for at sjåføren kan få tilbringe minst én normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode.

3.3.7. Forskrift om arbeidstid for sjåfører – nye kontrollregler og medansvar for transportkjøper og -bestiller

Formålet med forskrift om arbeidstid for sjåfører er å sikre at de som utfører mobilt arbeid innenfor veitransport ikke utsettes for uheldige belastninger, samt å forbedre trafiksikkerheten og å utjevne konkurransevilkårene. Det er behov for endringer i denne forskriften av flere grunner, og det er derfor planlagt en revidering.

Ved mobilitetspakken innføres det nye kontrollregler som nødvendiggjør endringer i forskriften. Håndhevingskrav som i dag gjelder for kjøre- og hviletid og fartsskriver skal også gjelde regler om arbeidstid for sjåfører. Det vil stilles konkrete krav til omfanget av kontroll mv. både langs vei og i foretak. Det stilles også krav om at medlemslandene minst seks ganger i året skal gjennomføre samordnede kjøre- og hviletidskontroller lang vei. Se mer om dette under punkt 3.4.4. De nye kontrollreglene innebærer behov for økt samhandling mellom Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og politiet, som alle er kontrollmyndigheter etter forskriften. Endringene i kontrollregelverket vil bidra til mer effektiv håndheving, som vil gi sjåførene, etter hvert også lastebilsjåførene, bedre vern mot dårlige arbeidstidsvilkår. Nye kontrollregler vil inkluderes i arbeidet med revideringen av forskriften om arbeidstid for sjåfører.



Regjeringen er opptatt av at også transportbestiller tar sin del av ansvaret for å sikre at regelverket på veitransportområdet etterlevs. Slikt bestilleransvar finnes i dag i forskrift om informasjons- og påseplikt mv. Forskriften gir regler om transportbestillers plikter knyttet til å sikre etterlevelse av lønns- og arbeidsvilkår som følger av allmenngjøringsforskrifter. Godstransport med varebiler under 3500 kg er i dag ikke underlagt reglene om allmenngjort lønn og er dermed foreløpig ikke omfattet av forskrift om informasjons- og påseplikt.

Forskrift om arbeidstid for sjåfører har ikke et like klart bestilleransvar når det gjelder å sikre etterlevelse av arbeidstidsreglene. Forskriften fastsetter at avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at forskriften følges. Et mer presist bestilleransvar vil være lettere å håndheve, og vil kunne gi transportkjøperne et incentiv til å velge seriøse leverandører og til å begrense antall ledd i leverandørkjeden. Arbeidstilsynet og Statens vegvesen planlegger en pilot med tverretattlig kontroll i 2022, hvor de blant annet skal undersøke hvor langt bestilleransvaret strekker seg etter gjeldende regler. Se mer om dette under punkt 3.4.4. Erfaringer fra denne piloten vil være viktige i forskriftsarbeidet. Regjeringen vil derfor foreslå at at medvirkningsplikten i § 3 presiseres i forbindelse med revideringen av forskriften.

Forskrift om arbeidstid for sjåfører knytter seg til transport som omfattes av kjøre- og hviletidsregelverket. Som nevnt vil disse reglene etter hvert også gjelde godstransport med varebiler mellom 2500 og 3500 kg i internasjonal transport, og det skal jobbes med å innføre disse også i nasjonal transport. En eventuell innføring av et ansvar for transportbestiller for å påse at reglene om arbeidstid for sjåfører etterlevs, vil altså på sikt også kunne gjelde godstransport med varebiler over 2500 kg.

Endringene i reglene om bestillers ansvar for etterlevelse av reglene om arbeidstid for sjåfører skal bidra til å skape økt bevissthet hos bestillere, og ha en preventiv effekt mot brudd på regelverket.

I tillegg til disse endringene må forskriftens virkeområde gjøres klarere og definisjonene bør vurderes på nytt. Reglene må videre endres for bedre sammenheng mellom forskriften, kjøre- og hviletidsforordningen og reglene om utsending av sjåfører.

Tiltak nr. 7: Regjeringen vil innføre nye kontrollregler i forskrift om arbeidstid for sjåfører, i tråd med nye regler i mobilitetspakken.

Tiltak nr. 8: Regjeringen vil klargjøre medansvaret for transportbestiller/transportkjøper i forskrift om arbeidstid for sjåfører.





3.3.8. Økt bruk av overtredelsesgebyr

Der Statens vegvesen som kontrollmyndighet avdekker brudd på vegtrafikkloven eller yrkestransportloven, kan forholdet anmeldes til politiet. Videre oppfølging vil da avhenge av politiets kapasitet og prioriteringer.

Enkelte overtredelser kan imidlertid sanksjoneres med overtredelsesgebyr, i stedet for at forholdet anmeldes. Slike gebyrer ilegges umiddelbart på stedet der overtredelsen avdekkes, og gir en mer effektiv utnyttelse av kontrollressursene. Gebyret vil gjerne ha en vel så preventiv effekt som en anmeldelse. For at en overtredelse skal være egnet for gebyrsanksjonering, må den enkelt kunne konstateres av kontrollørene på stedet, uten behov for politiets etterforskningskompetanse. De mest alvorlige overtredelsene, hvor overtrederen risikerer svært strenge sanksjoner, bør fortsatt følges opp i straffesporet. Det er allerede gjennomført flere endringer i sanksjonssystemet for å sikre effektiv håndheving og bedre ressursutnyttelse hos de ulike håndhevingsmyndighetene, og dette arbeidet må videreføres.

Regjeringen vil legge frem et forslag til lovendringer for å innføre gebyr for flere overtredelser av yrkestransportregelverket, blant annet for brudd på kabotasje-reglene. Lovendringene må følges opp med forskriftsendringer. Videre vil regjeringen vurdere hvilke andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen som kan være egnet for overtredelsesgebyr.

Tiltak nr. 9: Regjeringen vil legge frem forslag til lovendringer for å kunne innføre overtredelsesgebyr for flere brudd på yrkestransportlovgivningen.

Tiltak nr. 10: Regjeringen vil fastsette en ny forskrift om overtredelsesgebyr for brudd på kabotasje-reglene.

Tiltak nr. 11: Regjeringen vil innføre overtredelsesgebyr for flere overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter.

3.3.9. Forskrift om elektroniske kontrollverktøy

Økt oppdagelsesrisiko er viktig for å sikre en høy grad av etterlevelse av regelverket, og kontrollressursene må brukes mest mulig effektivt. Flere og mer effektive kontroller vil kunne øke oppdagelsesrisikoen. Bruk av digitale kontrollverktøy er viktig både for utvelgelse av kontrollobjekter og for god ressursutnyttelse.

Statens vegvesen benytter i dag en rekke slike verktøy i sin risikobaserte kontrollvirksomhet. Som eksempler kan nevnes WIM (Weight In Motion) som registrerer akselvekter, akselavstander og brutto kjøretøyvekt når kjøretøyet kjører over et kontrollpunkt, automatisk kjennemerkegjenkjenning, samt ulike registre og datasystemer. Opplysningene fra disse verktøyene sammenkobles og benyttes for å velge ut hvilke kjøretøy som bør tas ut til kontroll. Utvidet bruk av slike kontrollverktøy vil bidra til en mer effektiv ressursutnyttelse i SVV, men vil samtidig innebære en annen og mer omfattende behandling av personopplysninger. Det er behov for å styrke hjemmelsgrunnlaget og åpne

opp for lengre lagringstid av opplysningene. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen arbeider med en ny forskrift som skal regulere behandling av personopplysninger ved bruk av elektroniske kontrollverktøy.

Tiltak nr. 12: Regjeringen vil sende på høring en ny forskrift om elektroniske kontrollverktøy, herunder om forlenget tillatt lagringstid av kontrolldata.

3.3.10. Sentralt skaderegister for bil

Kjøretøy som har vært utsatt for betydelig skade kan være trafikkfarlige og skal derfor i utgangspunktet ikke omsettes. Det finnes mange eksempler på ulovlige verksteder, og useriøse selgere som selger biler med skjulte eller mangelfullt reparerte skader. Ved å tilgjengeliggjøre informasjon om kjøretøyene kan det forhindre at kjøretøy med større skader og kjøretøy som er mangelfullt reparert, blir omsatt i bruktbilmarkedet og videre brukt på norske veier.

På bakgrunn av et felles initiativ fra Forbrukerrådet, Norges Automobil-Forbund, Norges Bilbransjeforbund, Bilimportørenes Landsforening, Finans Norge og Statens vegvesen, fikk Statens vegvesen i 2020 et oppdrag om å utrede behovet og grunnlaget for å tilgjengeliggjøre skadeopplysninger for bil. Det ble skissert at registeret burde bygge på forsikrings-skadeopplysninger. Regjeringen mener det er hensiktsmessig å etablere et offentlig tilgjengelig skaderegister for bil basert på relevante skadeopplysninger fra forsikrings-selskapene og reparasjonsopplysninger fra verkstedene.

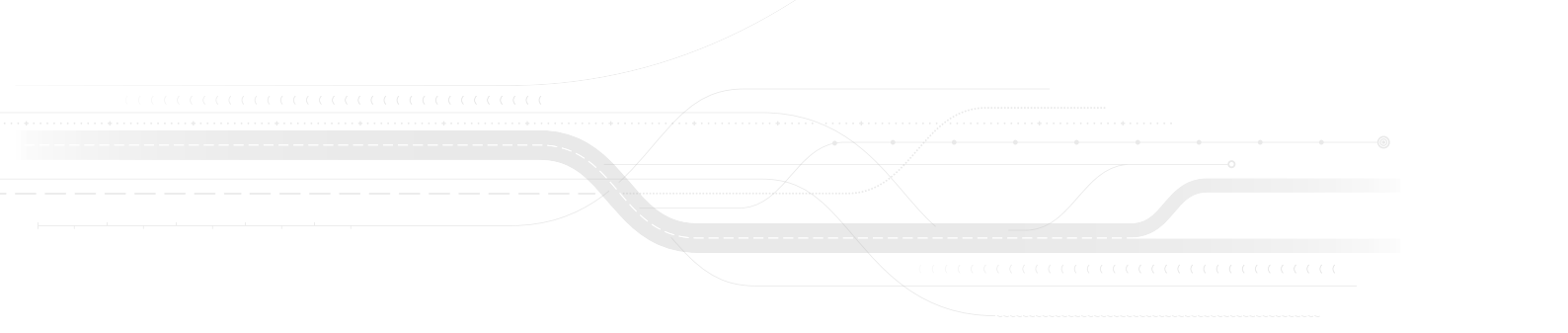
Det gjenstår enkelte avklaringer før et eventuelt forslag til nødvendige regelverksendringer kan sendes på offentlig høring, herunder spørsmål om blant annet eierskap til registeret, personvern og eventuelle EØS-rettslige skranker.

Tiltak nr. 13: Regjeringen vil sende på høring forslag til regelverksendringer for å etablere et sentralt skaderegister for bil.

3.3.11. Myndighet for Statens vegvesen til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak

Det følger av arbeidsmiljøloven at Arbeidstilsynet helt eller delvis kan stanse en virksomhets aktiviteter dersom deres pålegg ikke oppfylles innen den fastsatte fristen. Arbeidstilsynet viser til at det tidvis er utfordrende å drive målrettet kontroll med om stansingsvedtakene mot transportforetak overholdes. Stortinget har i et anmodningsvedtak bedt regjeringen legge frem et forslag om at Statens vegvesen gis håndhevsingsrett til å stanse kjøretøy etter vedtak fra Arbeidstilsynet.

Statens vegvesens kontrollører er i større grad til stede langs vei og vil derfor kunne bidra til å håndheve Arbeidstilsynets stansingsvedtak. Regjeringen mener det er hensiktsmessig å gi Statens vegvesen en slik myndighet. Vegtrafikkloven gir i dag hjemmel for å ilegge bruksforbud (§ 36) og



tilbakeholdsrett (§ 36b). Begge tiltakene innebærer at kjøretøyet fysisk kan hindres i å kjøre videre. Det må vurderes nærmere hvilken løsning som er best egnet for å reagere mot kjøring i strid med stansingsvedtak. Det er avgjørende at det legges til rette for håndheving som ivaretar transportforetakenes rettsikkerhet og at ordningen ikke blir unødvendig ressurskrevende.

Tiltak nr. 14: Regjeringen vil legge frem forslag om å gi Statens vegvesen myndighet til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak.

3.3.12. Publisering av stansingsvedtak og forbud mot kjøp fra virksomheter med åpne stansingsvedtak

Regjeringen er opptatt av at innkjøpere og forbrukere skal få bedre tilgang til informasjon som gjør det mulig å velge bort useriøse og kriminelle aktører. Arbeidstilsynet skal gjennomføre et pilotprosjekt hvor etaten skal publisere stansingsvedtak mot transportvirksomheter.

Regjeringen vil i forlengelsen av en erfaringsperiode etter dette pilotprosjektet utrede om det kan og bør innføres et forbud mot kjøp av transporttjenester fra virksomheter med åpne stansingsvedtak.

Tiltak nr. 15: Regjeringen vil iverksette et pilotprosjekt med publisering av stansingsvedtak mot transportvirksomheter.

Tiltak nr. 16: Regjeringen vil utrede innføring av et forbud mot kjøp av transporttjenester fra virksomheter med åpne stansingsvedtak.

3.3.13. Medansvar for transportforetakene for sikring av last

En rekke plikter etter vegtrafikklovgivningen pålegger føreren av kjøretøyet. Dette er rimelig da det gjerne er føreren som er nærmest til å påse at kjøretøyet er i forsvarlig stand, og at vedkommende selv er skikket til å føre det. Når det gjelder transport som en del av næringsvirksomhet, er det imidlertid naturlig at ansvaret etter vegtrafikkloven påhviler flere profesjonelle aktører. Transportforetaket vil ofte ha flere virkemidler for å kunne avverge overtredelser. Mange foretak er sitt ansvar bevisst og sørger for god opplæring av ansatte sjåførere og planlegger transportoppdragene slik at de kan gjennomføres i tråd med regelverket, men dette gjelder ikke alle.

Ansvaret for sikring av last pålegger i dag føreren av kjøretøyet. Regjeringen mener at også transportforetak bør ha en klar oppfordring til å sørge for at lastsikringen er forsvarlig og i overensstemmelse med gjeldende regelverk. Dette vil være til trygghet for sjåføren og bidra til mer trafikksikre transporter.

Forslag til lov- og forskriftsendringer for å pålegge transportforetakene plikter ved lastsikring har vært på høring og lovforslaget skal legges frem for Stortinget. I henhold til lovforslaget skal transportforetaket som har påtatt seg oppdraget sette fører i stand til å oppfylle sine plikter slik at kjøretøyet er

forsvarlig og forskriftmessig lastet. Brudd på denne bestemmelsen vil da kunne medføre at transportforetaket anmeldes og straffes etter vegtrafikkloven. Dette medansvaret vil komme i tillegg til det generelle arbeidsgiveransvaret etter arbeidsmiljøloven.

Tiltak nr. 17: Regjeringen vil legge frem forslag til lovendringer for å innføre et medansvar for transportforetakene for sikring av last.

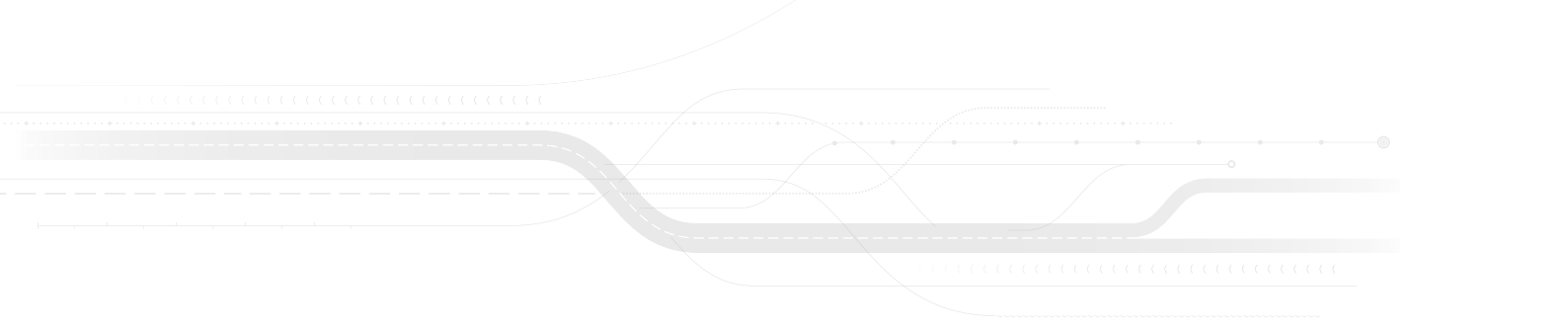
3.3.14. Endringer i drosjeregulverket

I mai 2022 sendte departementet på høring et forslag om endringer i drosjereguleringen. Forslaget omfatter krav til fagkompetanse for løyvehaver og krav om løyvegaranti som del av økonomikravet for løyvehaver. Se mer om krav til fagkompetanse for løyvehaver under punkt 3.7.4. I tillegg omfatter forslaget krav om at løyvehaver, innen oppstart av virksomheten, skal dokumentere overfor løyvemyndigheten at godkjent taksameter er installert og at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret. Forslaget omfatter også krav om at alle drosjer skal ha taklampe.

Kravet om fagkompetanse skal bidra til bedre kunnskap blant løyvehaverne, for eksempel om regler knyttet til arbeidsgiveransvaret. Kravet om løyvegaranti kan bidra til at ansatte sjåførere kan få dekket utestående lønn hvis løyvehaver går konkurs.

Samlet skal forslaget bidra til å styrke seriøsiteten i drosjenæringen, og til bedre etterlevelse av regelverket, blant annet knyttet til arbeidsgiverrollen og rapportering til skattemyndighetene. Forslaget om at alle drosjer skal ha taklampe bidrar også til at det blir lettere å identifisere drosjer for kontroll.





Tiltak nr. 18: Regjeringen vil innføre krav om fagkompetanse og løyvegaranti for drosjeløyvehavere, og krav om dokumentasjon for godkjent taksameter og riktig registrering i kjøretøyregisteret.

3.3.15. Drosjeutvalget

Som nevnt i punkt 3.2 har regjeringen oppnevnt et offentlig utvalg som skal gjennomgå rammeverket for drosjenæringen og identifisere tiltak som sikrer et godt drosjetilbud i hele landet. Utvalget skal også vurdere hvilke krav som bør stilles for å sikre en seriøs drosjenæring som gir trygghet for kundene, gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere og som bidrar til hvit økonomi.

Det følger av mandatet at utvalget skal gjøre en helhetlig vurdering av rammeverket for drosjenæringen. Det ligger innenfor mandatet å vurdere tiltak som antallsbegrensning og sentraltilknytning. Dette er temaer bransjen har vært opptatt av.

Tiltak nr. 19: Regjeringen vil vurdere flere tiltak på drosjeområdet i lys av de kommende konklusjonene fra utvalget.

3.4. Tilsyn, kontroll og håndheving

3.4.1. Innledning

For at regulering av transportnæringen skal fungere etter sin hensikt, er det avgjørende at regelverksbrudd avdekkes og håndheves med sanksjoner som står i forhold til overtredelsens art og alvorlighet. Regler som skal beskytte dem som jobber i næringen vil ha liten effekt dersom brudd på regelverket ikke får konsekvenser. Samarbeid og informasjonsdeling mellom tilsyn- og kontrolltater er svært viktig for god og effektiv håndheving.

Statens vegvesen fører blant annet kontroll med tunge kjøretøy på vei. Vinterutrustning, sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletidsregler og kabotasje er prioriterte områder. Vegvesenet er også, sammen med Arbeidstilsynet og politiet, kontrollmyndighet for arbeidstid for sjåførere. Videre innhenter Statens vegvesen informasjon om sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår på vegne av Arbeidstilsynet. Vegvesenets kontroller er risikobaserte, dvs. at kjøretøy velges ut til grundigere kontroll basert på risikovurderinger av sannsynligheten for feil og mangler. Risikoklassifiseringssystemet bidrar til en målrettet utvelgelse av kjøretøy som benyttes av foretak med dårlige resultater fra tidligere kontroller. Statens vegvesen fører også tilsyn med verksteder, forhandlere og opplæringsvirksomheter på veitrafikkområdet.

En egen krimenhet i Statens vegvesen ble etablert for å styrke innsatsen mot useriøs og kriminell aktivitet innenfor vegvesenets ansvarsområde. Enheten samarbeider tett med andre håndhevingsmyndigheter, og med a-krimsentrene hvor Skatteetaten, NAV, Arbeidstilsynet og politiet deltar.

God håndheving av reglene krever tilstrekkelige ressurser hos kontrollmyndighetene. Det er imidlertid viktig at det også legges til rette

for å effektivisere kontrollene på andre måter. Flere av de planlagte regelverksendringene som er omtalt i kapittelet over vil bidra til bedre og mer effektiv kontroll og håndheving. Dette gjelder blant annet økt bruk av overtredelsesgebyr, ny forskrift om elektroniske kontrollverktøy og myndighet for Statens vegvesen til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak.

3.4.2. Mer digitalisering i kontrollvirksomheten

Digitale kontrollverktøy er i dag en veletablert del av Statens vegvesens kontrollvirksomhet. Slike verktøy er viktige hjelpemidler for effektive og målrettede kontroller. Ved kjennemerkegjenkjenning leser kamera av kjennemerket når kjøretøyet passerer, og det sjekkes automatisk opp mot lister fra kjøretøyregisteret og risikoklassifiseringssystemet. Klassifiseringen er basert på resultatet fra tidligere kontroller av blant annet kjøre- og hviletid og teknisk kontroll.

Digitalisering i kontrollvirksomheten er i stadig utvikling, og det er viktig å fortsette arbeidet med å ta i bruk nye digitale hjelpemidler etter hvert som de blir tilgjengelige. Som nevnt vil også planlagte regelverksendringer bidra til at nye digitale kontrollverktøy kan benyttes i større grad.

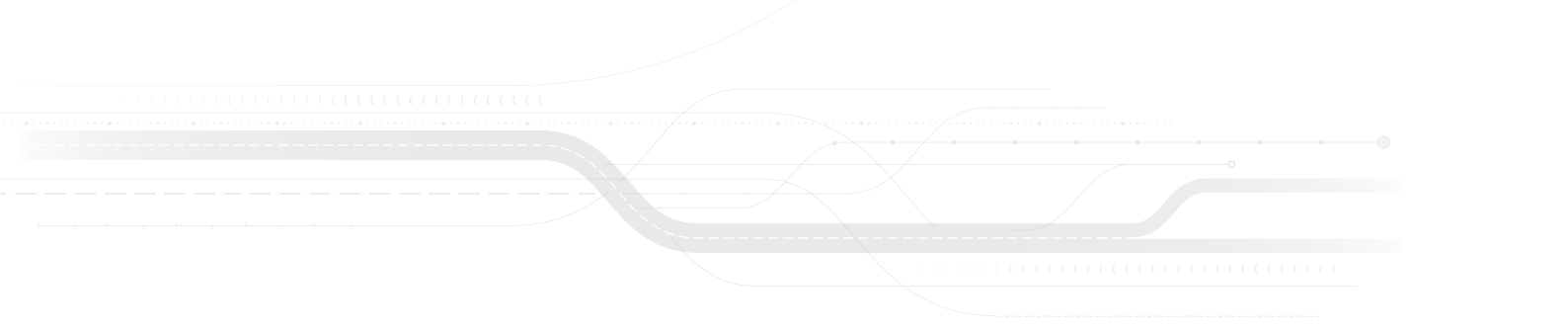
Fjernavlesning av smart fartsskriver vil som følge av gjennomføringen av mobilitetspakken bli en del av kontrollvirksomheten fra 2024. Formålet er å få indikasjoner på regelverksbrudd for å kunne målrette kontrollene enda bedre. Fartsskriveren skal på sikt brukes til nye kontrollformål. Den skal blant annet kunne registrere grensepasseringer og brukes til å kontrollere etterlevelse av regler om arbeidstid for sjåførere, kabotasje og utsending av sjåførere. Dette vil bidra til mer effektiv kontroll av disse reglene.

Tiltak nr. 20: Regjeringen vil effektivisere og målrette kontrollvirksomheten gjennom økt bruk av digitalisering, blant annet ved utvidet bruksområde for fartsskrivere.

3.4.3. Ressurser til oppfølging av handlingsplanen og styrking av kontrollinnsatsen

Mange av tiltakene i denne planen vil bidra til bedre og mer effektiv kontroll, som vil kunne gi mer uttelling av kontrollmyndighetenes innsats. Det er imidlertid også behov for flere kontroller for å øke den objektive oppdagelsesrisikoen og dermed få bedre effekt av tiltakene som iverksettes.

Oppfølgingen av de øvrige tiltakene i planen vil også kreve ressurser. Statens vegvesen signaliserer behov for en styrking på områder som juridisk utredningsarbeid, systemutvikling, kompetanseheving, økt kontrollinnsats, godkjenning og kontroll av løyver, økt tilsynsaktivitet for føreropplæring og verksteddrift og for å følge opp internasjonalt arbeid. Det er også avgjørende at de øvrige kontrollmyndighetene sikres tilstrekkelige ressurser til å håndtere de forhold som avdekkes av, eller i samarbeid med, Statens vegvesen.



I statsbudsjettet for 2023 har regjeringen foreslått å sette av 40 millioner kroner til Statens vegvesen for oppfølging av tiltakene i handlingsplanen. Disse midlene skal blant annet brukes til å sikre en reell styrking av kontrollinnsatsen.

Tiltak nr. 21: Regjeringen vil jobbe langsiktig for å sikre tilstrekkelige ressurser for oppfølging av handlingsplanen og en reell styrking av kontrollinnsatsen.

3.4.4. Samarbeid og informasjonsutveksling mellom kontrollmyndighetene

For å sikre god og effektiv kontroll er det avgjørende at kontrollmyndighetene har et godt samarbeid. De ulike myndighetene kontrollerer til dels ulike regelverk. Arbeidstilsynet fører blant annet tilsyn for å sikre at virksomhetene ivaretar sitt ansvar etter arbeidsmiljølovgivningen og allmenngjøringslovgivningen. Tollmyndighetene kontrollerer blant annet vareførsel ved grensepasseringer og Skatteetaten fører tilsyn med etterlevelse av regelverk om skatter og avgifter. Statens vegvesen kontrollerer blant annet tekniske krav til kjøretøy, kabotasje og kjøre- og hviletidsregler. I tillegg til å følge opp anmeldelser fra øvrige kontrollmyndigheter, fører politiet også kontroll langs vei. Gjentatte og omfattende brudd på ett regelverk, kan gi indikasjoner på at det er grunn til å kontrollere om det også er brudd på annet regelverk. Adgangen til å utveksle sentral informasjon mellom myndighetene er da viktig.

Kontrollmyndighetene har ulike plattformer for samarbeid og informasjonsutveksling, og det skjer allerede mye arbeid på tvers av etatene.

Statens vegvesen inviterer politiet til å delta på kurs om kjøre- og hviletidregler. Arbeidstilsynet deltar i PeTra, som er et samarbeidsforum om persontransport som drosjer, turvogner og fellesskapsløyper. Skatteetaten har nylig opprettet en egen dedikert gruppe som skal arbeide opp mot transportnæringen.

Det er utarbeidet en strategi for samarbeid mellom Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, politiet, Tolletaten og Skatteetaten. Samarbeidet innebærer blant annet felles kontroller. Disse bidrar til at kontrollører blir kjent på tvers av etatsgrenser, og til at etatene diskuterer utfordringer i veitransporten på sentralt nivå.

En formalisert samarbeidsavtale mellom Arbeidstilsynet og vegvesenet skal bidra til lik forståelse av grensegangen mellom myndighetsområdene til etatene, koordinere aktivitet og sikre en effektiv saksgang. Disse myndighetene samarbeider også om kontroll og oppfølging av allmenngjort lønn.

Felles kontrollaksjoner på tvers av sektorene gir muligheter for god erfaringsutveksling og kompetanseoverføring. Statens vegvesen kan ved sine veikontroller innhente dokumentasjon på vegne av Arbeidstilsynet, og kan ved foretakskontroller informere Arbeidstilsynet om eventuelle brudd på forskrift om arbeidstid for sjåførere. Gjennomføring av mobilitetspakken vil medføre

økte krav og behov for samarbeid mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen om kontroll av arbeidstid for sjåførere.

Arbeidstilsynet og Statens vegvesen planlegger en pilot med tverretattlig kontroll i 2022. Temaene for piloten vil være kontroll av kjøre- og hviletid og arbeidstid for sjåførere. Etter forskrift om arbeidstid for sjåførere har avsendere, speditører, leverandører og oppdragsgivere plikt til å medvirke til at bestemmelsene i forskriften følges. Etatene vil i pilotprosjektet undersøke hvor langt bestilleransvaret strekker seg etter gjeldende regler. Pilotprosjektet vil ha betydning for arbeidet med å klargjøre dette ansvaret i forskrift om arbeidstid for sjåførere, se punkt 3.3.7. A-krimsentrene er en del av et tverretattlig samarbeid mot kriminalitet i arbeidslivet og består av medarbeidere fra politiet, Arbeidstilsynet, NAV og Skatteetaten. I dag er det totalt syv a-krimsentre lokalisert på forskjellige steder i landet. Statens vegvesen er ikke en del av a-krimsentrene, men samarbeider med disse om tilsyn og kontroller nasjonalt og internasjonalt på veitrafikkområdet og innenfor verkstedbransjen.

Som nevnt under punkt 3.2 har Justis- og beredskapsdepartementet utarbeidet en forskrift om deling av taushetsbelagte opplysninger og behandling av personopplysninger i det tverretattlige samarbeidet mot arbeidslivskriminalitet. Forskriften gir bestemte myndigheter, herunder Statens vegvesen, adgang til å dele taushetsbelagte opplysninger for å oppnå et effektivt samarbeid ved forebygging og bekjempelse av arbeidslivskriminalitet og ivaretagelse av personvern.

Som nevnt har regjeringen i statsbudsjettet for 2023 foreslått å sette av 40 millioner kroner til Statens vegvesen til oppfølging av tiltakene i handlingsplanen. Disse midlene skal blant annet brukes til å sikre en reell styrking av kontrollinnsatsen. Vegvesenets samarbeid med andre kontrollmyndigheter kan være relevant i den forbindelse.

Tiltak nr. 22: Regjeringen vil videreføre og styrke etablerte samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene.

Tiltak nr. 23: Regjeringen vil videreføre og styrke a-krimsentrenes samarbeid med Statens vegvesen.

3.4.5. Transportregister

Norge har i dag ikke en registreringsordning for internasjonale transportoppdrag. Direktiv (EU) 2020/1057, som inngår i mobilitetspakkens sosiale del, fastsetter blant annet særlige regler om utsending av sjåførere, og legger grunnlaget for en felleseuropeisk registreringsordning for transportoppdrag som innebærer utsending av sjåførere. Det er ikke obligatorisk å bruke ordningen for transporter på eget territorium. Det er ikke adgang til å etablere egne nasjonale registreringsordninger for oppdrag som er omfattet av direktivet. Norge kan ved å ta i bruk ordningen få et digitalt register for hovedtyngden av transportoppdrag hvor det gjelder krav til norske lønns- og arbeidsvilkår, herunder krav til allmenngjort minstelønn.



Regjeringen legger til grunn at innføring av en registreringsordning vil gi tilsynsmyndighetene bedre oversikt over utenlandske transportørers aktivitet i Norge og dermed også et bedre grunnlag for tilsyn og kontroll.

Tiltak nr. 24: Regjeringen vil etablere et transportregister gjennom tilslutning til EUs registreringsordning for internasjonale transportoppdrag som innebærer utsending av sjåfører.

3.4.6. Tverretatlig operativ ressursgruppe

Ulik faglig kompetanse om transportnæringen i kontrolletatene kan skyldes at regelverk og myndighet er fragmentert. Det kan være behov for å vurdere en ny innretning i arbeidet mot arbeidslivskriminalitet og annen kriminalitet innenfor transportnæringen. Regjeringen mener en bransjespesifikk satsing hvor Statens vegvesen jobber sammen med Arbeidstilsynet, og eventuelle andre etater, om bekjempelsen av sosial dumping som en del av arbeidet med arbeidslivskriminalitet, vil kunne gi resultater. Det må vurderes nærmere om og hvordan en slik ressursgruppe bør innrettes. Etablering av en slik gruppe kan skje i samarbeid med a-krimsentrene for å bygge videre på dagens operative samarbeid.

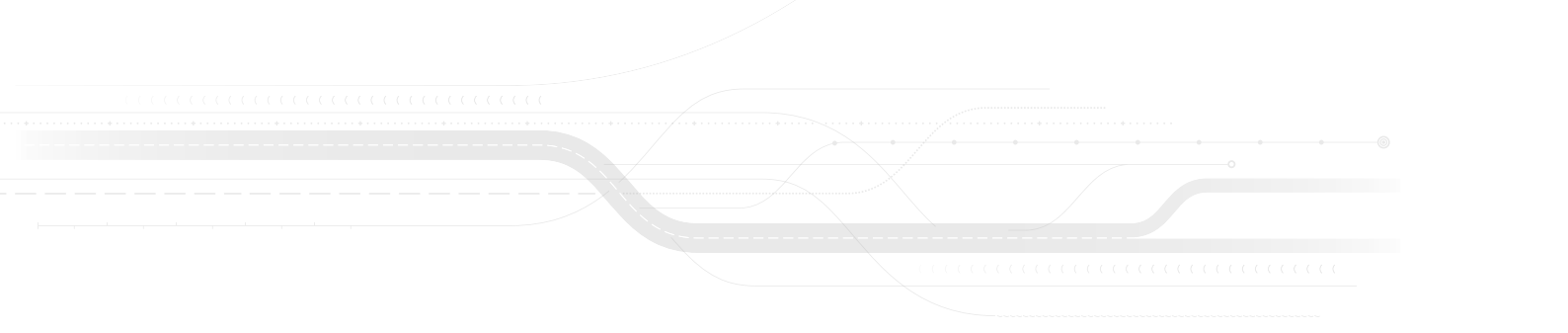
Tiltak nr. 25: Regjeringen vil utrede en ordning med en tverretatlig operativ ressursgruppe.

3.4.7. Definisjon av midlertidig persontransportkabetasje

Kabetasje 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. EØS-reglene for persontransportkabetasje (turbuss) i forordning (EF) 1073/2009 gir EØS-transportører rett til å utføre kabetasje på midlertidig basis. Begrepet «midlertidig» er ikke nærmere definert, og gjør det vanskelig å kontrollere brudd på regelverket. Flere organisasjoner har i sine innspill til handlingsplanen tatt til orde for at Norge bør lage en nasjonal definisjon av «midlertidig» kabetasje for å gi den norske turbussnæringen likere konkurransevilkår med utenlandske turbusser.

Flere europeiske land har valgt ulike løsninger for definisjonen av «midlertidig» kabetasje:

Land	Maks. antall dager sammenhengende kabetasjekjøring	Maks. antall dager kabetasjekjøring per år	Reaksjoner fra Kommisjonen/ESA
Danmark	7 per kalendermåned	84	Kommisjonen åpnet sak i 2021
Island	10 per kalendermåned	120	ESA åpnet sak i 2022
Frankrike	30	45	Ingen kjent reaksjon fra Kommisjonen
Latvia	30	90	Ingen kjent reaksjon fra Kommisjonen



De pågående sakene mellom henholdsvis Danmark og Kommisjonen og Island og ESA viser at handlingsrommet innenfor EØS-retten på dette området er uklart. Regjeringen mener 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 persontransportkabotasje. Samferdselsdepartementet har startet dette arbeidet og har mål om rask fremdrift.

Tiltak nr. 26: Regjeringen vil utfordre handlingsrommet i EØS-avtalen når det gjelder definisjonen av midlertidig persontransportkabotasje.

3.5. Samarbeid mellom myndighetene og veitransportnæringen – informasjonstiltak

3.5.1. Treparts bransjeprogram

Treparts bransjeprogram er et virkemiddel for å bidra til anstendige og seriøse arbeidsforhold. Hensikten er å mobilisere arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter til i felleskap å dokumentere og ta fatt på felles erkjente utfordringer knyttet til arbeidsforhold og arbeidsmiljø. Målsettingen er å utvikle nye innfallsvinkler, arbeidsformer og metoder som bidrar til bedre resultater enn det myndighetene og partene oppnår hver for seg.

Det er etablert treparts bransjeprogram for henholdsvis veitransport og bilbransjen, hvor arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene, Arbeidstilsynet og Statens vegvesen deltar fra myndighetssiden. Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet deltar som observatører.

Bransjeprogrammet for transport ble etablert i 2014 og ble primært orientert mot godstransport på vei og turbustransport.

Ved oppstarten av bransjeprogrammet for transport ble det bestilt en kartlegging av arbeidsforhold for ansatte som kjører gods- og turbuss-transport. Bransjeprogrammet har også gjennomført en kunnskapsinnhenting om arbeidsforhold for bulgarske og rumenske sjåførere i Norge.

Bransjeprogrammet har videre gjennomført en kartlegging av varebilsegmentet for å få belyst i hvilken grad slik transport utfordrer konkurranseforhold og arbeidsmiljø i det regulerte godstransportmarkedet. Kartleggingen viser utfordringer knyttet til useriøsitet og kriminalitet i varebilsegmentet.

Bransjeprogrammet for transport har gjennomført flere informasjonstiltak både rettet mot norske og utenlandske transportører og sjåførere. Les mer om slike tiltak i punkt 3.5.2.

Transportbestiller har en viktig rolle i å legge til rette for at sjåførene kan utføre transporter som kommer trygt fram til avtalt tid. For å øke kunnskapen

og bidra til bedre regelverksetterlevelse blant transportbestillere har bransjeprogrammet utviklet veiledere for bestilling av transporttjenester av henholdsvis turbuss og godstransport. Disse veilederne er digitale og er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider.

Bransjeprogrammet for bil ble etablert i 2018, og omfatter blant annet verkstedtjenester, bruktbilforhandlere og bilpleiebransjen. Bransjeprogrammet har tatt initiativ til en kartleggingsrapport⁵ av arbeidsforhold og utfordringer med arbeidslivskriminalitet i bilbransjen. I rapporten kommer det frem at sannsynligheten for brudd på arbeidsmiljøregelverket og useriøsitet er høy for foretak innen vedlikehold og reparasjon av kjøretøy og innen manuell bilvask/bilpleie. Det er nå innført en godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr bilpleie mv., se punkt 3.2.

TILTAK NR. 27: Regjeringen vil fortsette det tette samarbeidet med partene i arbeidslivet, og videreføre treparts bransjeprogrammene for transport og bil.

3.5.2. Informasjonstiltak overfor norske og utenlandske aktører

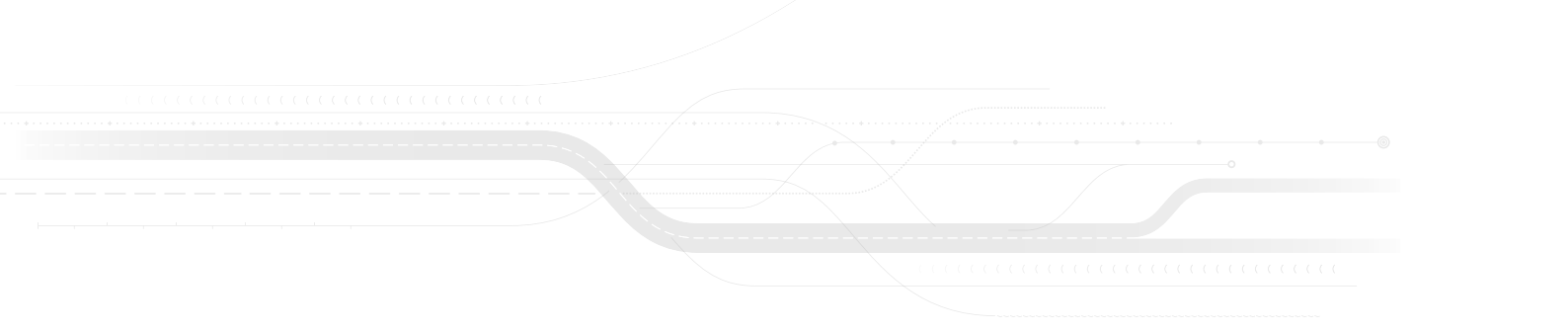
For at flest mulig skal overholde regelverket, er det viktig at både transportører, arbeidstakere, oppdragstakere og transportbestillere er kjent med reglene og forstår innholdet i dem. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å gjøre relevant informasjon om regelverket mer tilgjengelig både for norske og utenlandske aktører. I tillegg gjør også næringen selv en viktig jobb knyttet til informasjonsformidlingen, blant annet gjennom treparts bransjeprogrammene.

Informasjonen tilgjengeliggjøres blant annet på Statens vegvesens hjemmesider. Her finnes informasjon om kjøre- og hviletidsreglene, fartsskriver og sjåførkort, krav til dekk/kjetting (vinterutrustning), transport av farlig gods og løyvekrav. Informasjonen er tilgjengeliggjort på norsk og engelsk.

Statens vegvesen har i flere år publisert Trucker's Guide spesielt rettet mot utenlandske sjåførere og foretak som utfører transportoppdrag i Norge. Guiden gir generell informasjon om kontrollmyndighetene, hva en bør være oppmerksom på ved kjøring i Norge (spesielt vinterstid) og krav til dekk- og kjettinger. Den gir videre informasjon om grensekryssende transport og regler om minstelønn ved kjøring i Norge. Trucker's Guide finnes på vegvesenets nettsider og kan lastes ned på 10 ulike språk. Å nå ut med god og relevant informasjon spesielt til utenlandske foretak og sjåførere kan være krevende. Dette har delvis sammenheng med at muligheten til å bruke digitale verktøy varierer fra sjåfør til sjåfør. Trucker's Guide deles også ut som brosjyre ved vegvesenets kontrollstasjoner.

Fremkommelighetsproblemer og trafikkfarlige situasjoner på grunn av mangelfull utrustning på tunge kjøretøy forekommer hver vinter. Trygg Trailer

⁵ Samfunnsøkonomisk Analyse, «Kartlegging av arbeidsforhold i bilbransjen R24-2020»



er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og transportkjøpere. Statens vegvesen gir informasjon om vinterdekk og kjettingkrav, slik at transportkjøpere kan foreta en enkel sjekk av vogntogene som kommer til bedriften. Vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last. Informasjon om Trygg trailer er tilgjengelig på etatens hjemmesider på norsk og engelsk.

Treparts bransjeprogram for transport har arrangert HMS-workshops for norske transportfirmaer for å spre kunnskap om hvilke regler som gjelder for HMS, arbeidstidsbestemmelser og allmenngjort lønn. Bransjeprogrammet har videre tatt initiativ til informasjonstiltak rettet mot utenlandske sjåførere som kjører til Norge og utenlandske arbeidsgivere, blant annet kampanjen «Mamma presenterer»/ «The Truck Driver's Mother» fra 2016-2017.

Bransjeprogrammet har også avholdt seminarer for selskaper som kjører internasjonal transport og kabotasje i Norge, samt arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner i Bulgaria og Litauen. Bransjeprogrammet fortsetter med denne virksomheten etter pandemien. Formålet er å gi informasjon om norsk regelverk og særnorske forhold som selskapene og sjåførene må kjenne til når de jobber i Norge.

Statens vegvesen etablerte høsten 2021 et program kalt Forutsigbar fremkommelighet. Programmet skal øke forutsigbarhet og fremkommelighet for trafikanter og næringsliv gjennom utvikling av nye digitale tjenester og verktøy. Det skal også etablere nye måter å jobbe på for å legge til rette for mer samarbeid på tvers, større kundefokus og raskere leveranser. Programmet har resultert i lanseringen av en ruteplanlegger for yrkessjåførere med informasjon om høyde- og vektbegrensninger. Den 18. februar 2022 lanserte Statens vegvesen en abonnementstjeneste på SMS-varsling med trafikkinformasjon for fjelloverganger og værutsatte strekninger.

Det er videre lansert en mobilapplikasjon for yrkessjåførere, med navnet «Vegvesen trafikk». Appen skal gi informasjon om høydebegrensninger, veimeldinger og webkamera. Mobilapplikasjon er også tilrettelagt med nyttige lenker som for eksempel regelverket innenfor yrkestransportområdet og Trucker's Guide.

Det jobbes videre med å tilgjengeliggjøre denne informasjon også på flere språk.

Tiltak nr. 28: Regjeringen vil fortsette arbeidet med å finne nye metoder for informasjonsformidling.

Tiltak nr. 29: Regjeringen vil sørge for at Statens vegvesen gjør mer informasjon tilgjengelig digitalt, også på flere språk.

3.6. Internasjonalt samarbeid

3.6.1. Internasjonalt samarbeid i dag

Veitransport er en internasjonal næring. I EØS-området er bilateral transport (grensekryssende transport mellom to land), transitttransport (hvor man kjører gjennom et land uten å laste eller losse) og tredjelandstransport (transport mellom to stater som ikke er transportørens etableringsstat) liberalisert. Kabotasje (nasjonal transport mellom to steder i et vertsland) er tillatt i et begrenset omfang.

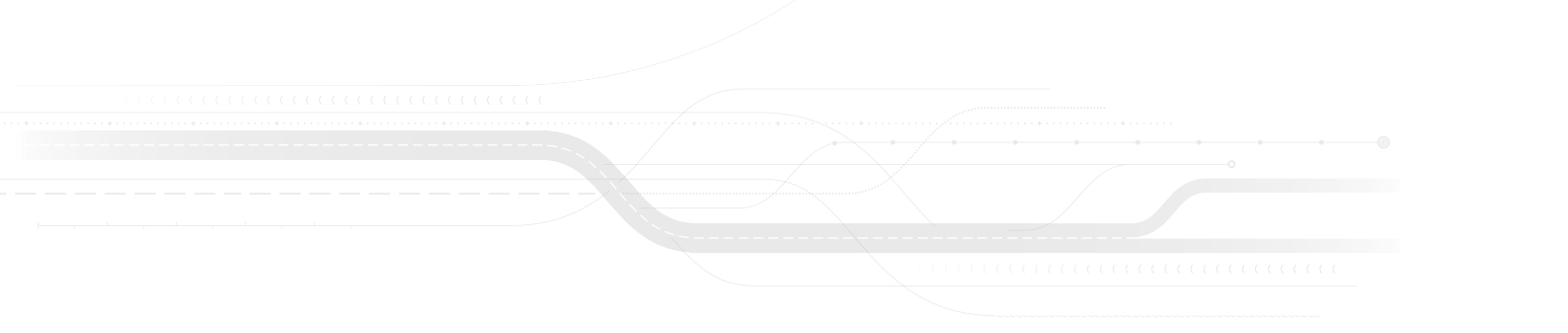
For transportører fra land utenfor EØS, er adgangen til å kjøre bilateral transport, transitt og tredjelandstransport regulert i bilaterale avtaler. Norge er også medlem i European Conference of Ministers of Transport (ECMT) sitt multilaterale kvotesystem. ECMTs multilaterale kvotesystem gir markedsadgang for internasjonal godstransport på vei (ikke kabotasje) til transportører fra 43 land. Dette gjelder både EØS-landene og flere land i Sør- og Øst-Europa, som f.eks. Russland, Hviterussland, Ukraina og Tyrkia.

Internasjonalt samarbeid er viktig for Norge, fordi veitransporten i stor grad er underlagt felleseuropeiske regler. Samferdselsdepartementet jobber med å styrke det internasjonale samarbeidet mot useriøse aktører i transportnæringen. Det er gjennom det internasjonale nettverket at Norge har mulighet til å påvirke utformingen av nytt regelverk, ved å dele erfaringer og fremme norske posisjoner. Norske myndigheter har et godt samarbeid med de andre nordiske landene på transportområdet, både på politisk og administrativt nivå. De nordiske landene er alle opptatt av sosiale forhold i transportnæringen.

I EU-systemet deltar Norge i ulike fora som medlem uten stemmerett. Det er derfor avgjørende å forsøke å finne likesinnede land som kan være alliansepartnere i regelverksprosessen. I forbindelse med at EU-kommisjonen fremmet regelverksforslagene i mobilitetspakkens første del, ble Norge en del av Road Alliance sammen med en rekke land med lignende interesser. Dette arbeidet er nærmere omtalt under punkt 3.6.3.

Det er avgjørende å få tilgang på informasjon om nytt regelverk i en tidlig fase. Uten tilstrekkelig informasjon om arbeidet som foregår i EU-systemet er det utfordrende å utarbeide norske posisjoner og fremme disse i tide før EU-institusjonene ferdigbehandler rettsaktene. Det er før regelverket blir vedtatt at Norge har en reell mulighet til å påvirke utformingen av reglene. Etter at rettsakter er vedtatt i EU er det betydelig mer krevende å få gjennomslag for tilpasninger til norske forhold ved innlemmelsen av reglene i EØS-avtalen.

Samarbeid over landegrensene er også et viktig element i å sikre effektiv kontroll med regelverket. Det utveksles blant annet informasjon mellom løyvemyndighetene i EØS-statene gjennom systemet European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Formålet er at statene skal informere hverandre slik at relevante myndigheter kan påse at reglene for løyve overholdes. Foretak som ikke følger reglene, vil kunne sanksjoneres i sitt hjemland.



I krisesituasjoner har det europeiske samarbeidet vist seg å være svært verdifullt. Under covid-19-pandemien var EU-kommisjonens Green Lanes-initiativ viktig for å opprettholde forsyningslinjene gjennom Europa.

I forbindelse med krigen i Ukraina deltar Norge i EU-kommisjonens National Transport Contact Points-nettverk, som skal sikre transport til og fra Ukraina. Norge deltar også i EUs Integrated Political Crisis Response (IPCR), representert ved Utenriksdepartementet.

3.6.2. Internasjonale krav til samordnede kjøre- og hviletidskontroller og kabotasjekontroller

Det følger av mobilitetspakken at statene minst to ganger i året skal gjennomføre samordnede kabotasjekontroller langs vei i EØS-området. Nasjonale kontaktpunkt skal utveksle opplysninger om antall og type brudd på reglene som blir avdekket etter de samordnende kontrollene.

I mobilitetspakken stilles det også krav om at medlemsstatene minst seks ganger i året skal gjennomføre samordnede kjøre- og hviletidskontroller langs vei. Dette innebærer at det er behov for et større samarbeid, både nasjonalt og internasjonalt. Kravet om samordnede kontroller vil vurderes nærmere og presiseres i arbeidet med revisjon av forskrift om arbeidstid for sjåførere, jf. punkt 3.3.7.

Tiltak nr. 30: Regjeringen vil sørge for at Statens vegvesen gjennomfører samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller med kontrollmyndighetene i andre EØS-land.

3.6.3. Videreføre og styrke det internasjonale samarbeidet

Siden veitransportnæringen er en internasjonal næring, vil internasjonalt samarbeid være viktig i arbeidet mot sosial dumping. Deltakelse på internasjonale arenaer er viktig for å sette fokus på utfordringer i næringen, og fremme samarbeid mellom både lovgivnings- og kontrollmyndigheter.

Det er viktig å fremme norske posisjoner og identifisere mulige alliansepartnere. Et eksempel er deltakelsen i Road Alliance i forbindelse med at EU-systemet behandlet regelverket i mobilitetspakken. Road Alliance er et forum der Norge har arbeidet sammen med Danmark, Frankrike, Hellas, Italia, Luxemburg, Sveits, Sverige, Tyskland og Østerrike om en felles tilnærming til EU-kommisjonens forslag til nye regler om kjøre- og hviletid, fartsskriver, markeds- og yrkesadgang til veitransportmarkedet og utsending av sjåførere. EU-kommisjonen la fram sine forslag i mai 2017, og Road Alliance jobbet mot Rådet i EU for å påvirke utformingen av reglene. Mobilitetspakkens sosiale del ble vedtatt i juli 2020, og inneholdt mange positive endringer fra Kommisjonens opprinnelige forslag. Alliansen har bl.a. vært opptatt av å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafiksikkerhet og bidra til likere konkurransevilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på vei.

Norge vil fortsette å delta i arbeidsgrupper i EU-systemet som for eksempel Road Transport Committee, Enforcement Working Group og Expert Group on Posting of Drivers. Norske myndigheter vil også være oppmerksomme på etablering av eventuelle nye arbeidsgrupper, og søke deltakelse der dette er hensiktsmessig.

Samferdselsdepartementet deltar i EFTAs arbeidsgruppe for transport. Dette er en ekspertgruppe som vurderer om nye rettsakter som blir vedtatt i EU er relevante og akseptable for EFTA-statene. Et godt samarbeid med EFTA-partnerne er viktig for at relevant regelverk skal innlemmes i EØS-avtalen.

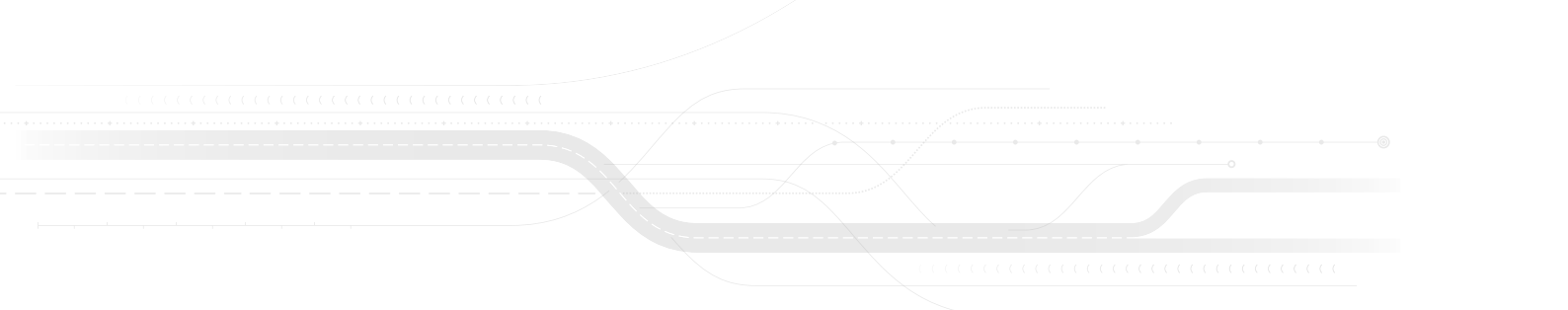
European Labour Authority (ELA) er EUs arbeidsmarkedsbyrå, som ble etablert ved forordning (EU) 2019/1149. ELA har som formål å bidra til å sikre rettferdig arbeidsmobilitet. ELA skal bistå medlemsstatene og Kommisjonen i deres anvendelse og håndheving av EU-regelverket, herunder regelverket om utsendte arbeidstakere og om kjøre- og hviletid og arbeidstid for sjåførere. Norge deltar som observatør i Management Board.

Norge har deltatt som observatør i Euro Control Route (ECR) som er en europeisk samarbeidsorganisasjon mellom kontrollmyndigheter på utsiden av EU-systemet. Erfaringene fra Samferdselsdepartement og Statens vegvesen er at dette er en organisasjon som norske myndigheter, også operativt kontrollpersonell, kan ha nytte av å delta i. Samferdselsdepartementet vil jobbe videre for at norske myndigheter skal kunne delta i ECR-samarbeidet.

Norge er medlem i International Transport Forum, og deltar i European Conference of Ministers of Transport (ECMT) sitt multilaterale kvotesystem. ECMT-medlemslandene har blitt enige om et Quality Charter som skal styrke det kvalitative innholdet i det multilaterale kvotesystemet. Reglene i charteret samsvarer i stor grad med reglene i EUs veipakke fra 2009 som inneholdt regler om yrkes- og markedsadgang innen EØS, og regler om kjøre- og hviletid. Reglene er ikke juridisk bindende for medlemslandene, men bidrar til å heve standarder innenfor veitransportnæringen i land utenfor EØS.

Norge deltar også i samarbeidsfora knyttet til FNs økonomiske kommisjon for Europa (ECE). Viktige områder for Norge i ECE-samarbeidet er juridisk bindende avtaler og konvensjoner på veitrafikkområdet. ECE forvalter mange konvensjoner, som bl.a. AETR-avtalen om kjøre- og hviletid og CRM-konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på vei. Samferdselsdepartementet deltar i hovedkomiteen for transport, Inland Transport Committee (ITC) og Working Party on Road Transport. Statens vegvesen møter i flere arbeidsgrupper som fokuserer på tekniske spørsmål.

Regjeringen vil arbeide videre for likere arbeids- og konkurransevilkår, effektiv kontroll og trafiksikkerhet også i internasjonale sammenhenger. Norske myndigheter vil ta opp yrkessjåførers rettigheter og arbeidsvilkår, sosiale forhold i veitransportsektoren og utfordringer knyttet til sosial dumping både på politisk og administrativt nivå.



Tiltak nr. 31: Regjeringen vil jobbe aktivt inn mot EU-systemet og sørge for norsk deltakelse i relevante arbeidsgrupper i regi av Kommisjonen.

Tiltak nr. 32: Regjeringen vil jobbe videre for at norske myndigheter skal kunne delta i Euro Control Route.

Tiltak nr. 33: Regjeringen vil fremme norske posisjoner om likere arbeids- og konkurransevilkår, effektiv kontroll og trafikksikkerhet i internasjonale fora.

Tiltak nr. 34: Regjeringen vil ta opp sosiale forhold i veitransportsektoren og utfordringer knyttet til sosial dumping i internasjonale fora både på politisk og administrativt nivå.

3.7. Rekruttering og kompetanseheving

3.7.1. Innledning

Som nevnt i punkt 2.3.1 er det økende sjåførmangel, ikke bare i Norge, men i hele Europa.

Regjeringens mål med denne handlingsplanen er at den skal bidra til en mer seriøs bransje, med bedre regulerte rammer for arbeidet. Dette i seg selv antas å bidra til å gjøre sjåføryrket mer attraktivt. Videre må også næringen ta ansvar for å øke rekrutteringen. Mange næringsaktører gjør dette allerede, blant annet gjennom kampanjer som «Bli yrkessjåfør» m.m. I flere fylker hvor NAV arrangerer yrkessjåføropplæring, samarbeider kursarrangørene med Norges Lastebileier-Forbund for å sikre relevant praksisplass og formidling til ordinært lønnet arbeid. Det foregår også lignende samarbeid med NAV på persontransportområdet.

Sjåføryrket er i dag utpreget mannsdominert. Dette gjelder særlig sjåførere i godstransport med tyngre kjøretøy. I en næring som sliter med rekruttering er det uheldig at få kvinner søker seg til yrket. Det kan være mange ulike grunner til dette, som ikke er utredet nærmere i arbeidet med denne planen. Mange av virkemidlene for å skape en bedre kjønnsbalanse ligger også utenfor planens virkeområde. Regjeringen er kjent med at mange aktører ser på tiltak for å utjevne forskjellene. Blant annet vurderer Oslo kommune tiltak som «Kvinner i transport», etter inspirasjon fra helsesektorens rekrutterings- og opplæringsmodell «Menn i Helse». Oslo kommune mener et slikt initiativ bør være forankret i trepartssamarbeidet. Regjeringen mener det kan være et positivt initiativ, som kan vurderes av partene i trepartssamarbeidet.

3.7.2. Utdanning av yrkessjåførlærere

Det stilles felleseuropeiske harmoniserte krav til grunnutdanning og regelmessig etterutdanning av yrkessjåførere med buss og lastebil, blant annet for å sikre statusen og øke attraktiviteten til sjåføryrket.

Utdanningen for å bli yrkessjåfør tilbys både gjennom de videregående skolene og ved private trafikkskoler. For å sikre et tilfredsstillende nivå på utdanningen, herunder at sikkerheten ivaretas, stilles det særlige krav til kompetansen til lærerne som skal undervise fremtidige yrkessjåførere.

Tilstrekkelig tilgang til opplæring er viktig for dem som ønsker å bli sjåførere, og kan påvirke rekrutteringen. Ventetider og vanskelig tilgang til utdanning kan gjøre at færre velger sjåføreryrket.

I løpet av de nærmeste årene vil mange av dagens trafikklærere gå av med pensjon. Dette vil i tiden fremover kunne medføre mangel på lærere. Som nevnt i punkt 3.2 har regjeringen derfor sørget for å øke antall studieplasser og gjøre det enklere for søkere med realkompetanse å komme inn på studiet. Tiltaket har allerede gitt stor økning i antall yrkessjåførere på trafikklærerstudiet. Nord universitet opplyser at de som følge av dette tok opp 126 studenter på grunnutdanningen for trafikklærere høsten 2022 og at hele 29 av disse ble tatt opp med bakgrunn i realkompetanse som yrkessjåfør, mot tre i 2021.

På lengre sikt vurderer regjeringen også endringer i gjeldende studiemodell for trafikklæreropplæringen og ser på dette i samråd med berørte utdanningsinstitusjoner og andre aktører.

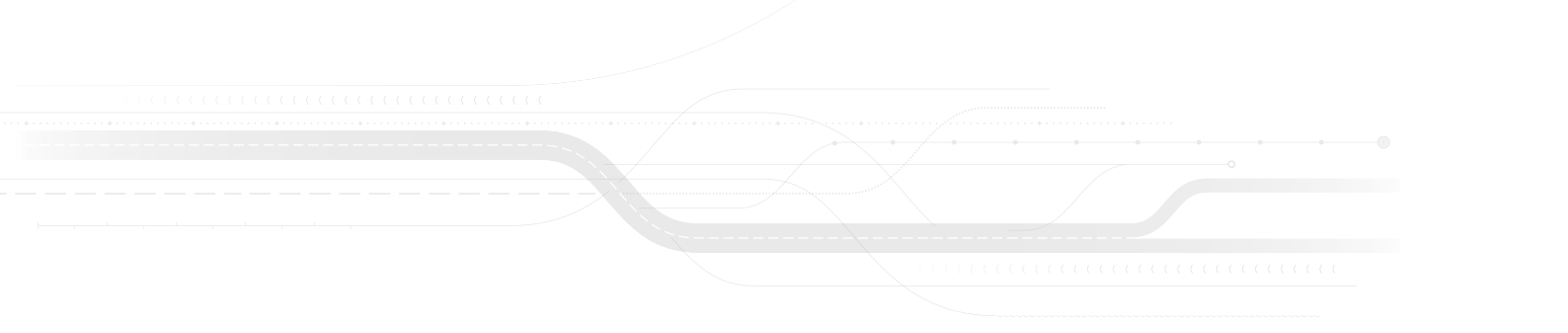
På persontransportområdet har bransjen tatt opp at det er utfordrende med lang saksbehandlingstid hos politiet for å få utstedt kjøreseddel. I dag er det slik at søkerne først må ta drosjesjåførexamen før de kan søke om kjøreseddel. Det vurderes nå om det skal bli mulig å tillate kjøreseddelkandidatene å søke om kjøreseddel før de har bestått drosjesjåførexamen. På den måten vil den samlede ventetiden på oppkjøringsdato og kjøreseddel kortes ned.

Tiltak nr. 35: Regjeringen vil jobbe videre for å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring, herunder vurdere endringer i gjeldende studiemodell for trafikklærere for å sikre nok tungbillærere.

Tiltak nr. 36: Regjeringen vil vurdere å innføre en ny ordning med å tillate at kjøreseddelkandidater søker om kjøreseddel før de har bestått drosjesjåførexamen.

3.7.3. Kompetansekrav for transportører som driver internasjonal transport med varebil

Det følger av mobilitetspakken at internasjonal transport med varebil skal være underlagt løyveplikt. Dette innebærer at løyvehavere må oppfylle krav til faglig kompetanse. Løyvehaverne må ha kunnskap om sivilrett, handelsrett, sosialrett, skatterett, forretningsmessig og økonomisk ledelse av foretaket, markedsadgang, tekniske standarder for driften og trafikksikkerhet.



Dersom en person har ledet et transportforetak sammenhengende i ti år før 20. desember 2020 anses kravet om faglig kompetanse å være oppfylt.

Tiltak nr. 37: Regjeringen vil innføre krav om fagkompetanse for løyehavere med varebiler i internasjonal transport.

3.7.4. Kompetansekrav for drosjeløyehavere

I mai 2022 sendte departementet på høring et forslag om endringer i drosjereguleringen. Forslaget omfatter krav til fagkompetanse for løyehaver og krav om løyegaranti som del av økonomikravet for løyehaver. I tillegg omfatter forslaget krav om at løyehaver, innen oppstart av virksomheten, skal dokumentere overfor løyemyndigheten at godkjent taksameter er installert og at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret. Forslaget omfatter også krav om at alle drosjer skal ha taklampe. Kravet om fagkompetanse skal bidra til bedre kunnskap blant løyehaverne, bl.a. om regler knyttet til arbeidsgiveransvaret.

Samlet skal forslaget bidra til å styrke seriøsiteten i drosjenæringen, og til bedre etterlevelse av regelverket, bl.a. knyttet til arbeidsgiverrollen og rapportering til skattemyndighetene.

Forslaget om å gjeninnføre kravet om fagkompetanse for drosjeløyehavere vil innebære en kompetanseheving for disse. Innholdet i kompetansekravet slik det er foreslått omfatter bl.a. arbeidslivsparter og avtaleverk, arbeidsmiljøloven og ferieloven, opplæring av ansatte og yrkesetikk.

Tiltak nr. 38: Regjeringen vil gjeninnføre krav om fagkompetanse for drosjeløyehavere.





Foto: Olav Heggø

4

Tiltak mot sosial dumping i lufttransporten

4.1. Utviklingen av luftfartsmarkedet – nye forretnings- og bemanningsmodeller

Liberaliseringen av lufttransportmarkedet i EU/EØS på 1990-tallet har økt rutetilbudet i Europa kraftig, og redusert billettprisene på måter som har kommet store befolkningsgrupper til gode. Endringene er nært forbundet med introduksjonen av nye og mer effektive forretningsmodeller. De tradisjonelle nasjonale nettverksselskapene med «full service» har blitt supplert og delvis fortrent av flyselskaper med lave kostnader som en sentral del av forretningsmodellen. Disse blir i dag omtalt både som LCC (Low Cost Carriers) og ULCC (Ultra Low Cost Carriers).

Reduksjonen av kostnadene skyldes både at de tjenestene som ytes har blitt enklere, reelle effektiviseringer og utnyttelse av historiske kostnadsforskjeller mellom de nasjonale transportmarkedene. Fortjenestemarginene er meget små, og mange av kostnadene er vanskelig å påvirke for det enkelte flyselskap (typisk drivstoff).

En av de kostnadsgruppene som *har vært* mulig å påvirke er kostnader knyttet til bruk av arbeidskraft. Nye lavkostselskaper har vært i stand til å benytte sine ansatte på en mer effektiv måte, og lønningene – særlig for kabinansatte – har i stadig større grad blitt preget av det historisk sett lavere lønnsnivået i Sør- og Øst-Europa. Den raske forflytningen av driftsmidlene i luftfarten (flyene) og personell, skaper store muligheter for å produsere tjenester i høykostland basert på kostnadsnivået i lavkostland.

EU-reglene om utsendte arbeidstakere har nettopp som formål at vertslandet for slik utsending skal kunne kreve etterlevelse av sine nasjonale arbeidsrettslige standarder, men disse reglene har inntil nylig vært viet lite oppmerksomhet innenfor luftfarten. Begrepet utsending er knyttet til midlertidig opphold i vertslandet, og om en arbeidstaker i rettslig forstand er utsendt kan i noen tilfeller være krevende å ta stilling til. Denne uklarheten vil kunne føre til manglene etterlevelse av regler, og dermed til urettferdig konkurranse mellom flyselskapene.

Utviklingen i europeisk luftfart har også vært preget av nye tilknytningsformer. Tradisjonell direkte ansettelse har et stykke på vei blitt erstattet av innleid personell, og i noen grad også ved bruk av formen selvstendig oppdragstaker. I Norge har vi også sett bruk av formen bemanningsentreprise. Dette er

modeller som øker fleksibiliteten for flyselskapet ved at volumet på arbeidskraften kan reguleres opp og ned i takt med sesong-, uke- og døgnsvingninger. Samtidig brytes det direkte rettslige båndet mellom den som bruker arbeidskraften og personellet.

Når disse nye bemanningsformene kombineres med at tjenestene ytes på tvers av landegrenser blir den samlede kompleksiteten stor, og faren øker for at reglene i vertslandet ikke etterleves. Fordi Norge er et høykostland, er det kommersielle motivet for å betjene innlandsruter på ikke-norske vilkår særlig sterkt.

4.2. Stortingsmelding om norsk luftfart

Regjeringen har bestemt at det skal lages en stortingsmelding om norsk luftfart. Et av de sentrale temaene i meldingen er sosial bærekraft. Det er ennå for tidlig å si hvilke konkrete tiltak som vil bli foreslått, men den utviklingen som er beskrevet i punkt 4.1 utgjør bakteppet.

Departementet har hatt og har en omfattende involvering av partene i arbeidslivet under hele arbeidet. Arbeidstakerorganisasjonene har i flere omganger bidratt med beskrivelser av hvordan arbeidstakerrettighetene er utsatt for press og hva som etter deres syn kan gjøres for å motvirke negative virkninger av dynamikken i bransjen.

Et viktig mål med meldingen vil derfor være å identifisere de forutsetningene som må være til stede for at alle flyselskap som betjener ruter i det norske innenriksmarkedet i størst mulig grad skal være underlagt like konkurransevilkår for så vidt gjelder kostnader knyttet til bruk av personell.

Parallelt med arbeidet med luftfartsmeldingen følger regjeringen opp flere tilrådinger fra Fougner-utvalget (NOU 2021:9) som har betydning for luftfarten. Det er blant annet vedtatt innstramminger i adgangen til bruk av innleid personell og foreslått klargjøring av grensen mellom innleie og bemanningsentreprise. AID jobber videre med forslag som tydeliggjør arbeidstakerbegrepet og utvider arbeidstakers rettigheter i konsernforhold.

Det beste er generelle regler som også dekker behovene i luftfarten. Samtidig er det viktig med kunnskap om hvordan de generelle reglene samspiller med forretningsmodellene i luftfarten. Det er viktig å ha håndhevingsmekanismer som sikrer avklaring av hvordan reglene er å forstå og faktisk etterlevelse.

Tiltak nr. 39: Regjeringen vil legge frem en stortingsmelding om norsk luftfart, med sosial bærekraft som et av de sentrale temaene.



Oppsummering av regjeringens tiltak mot sosial dumping i transportsektoren

Veitransport

Regelverk

Regjeringen vil:

1. Innføre krav til internasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2500 kg (varebiler), i tråd med nye regler i mobilitetspakken.
2. Starte et regelverksarbeid for å innføre løyvekav og regler om kjøre- og hviletid for nasjonal godstransport med varebiler over 2500 kg.
3. Vurdere å etablere en HMS-kortordning for varebiltransport.
4. Innføre regler om at veietappen av kombinerte transporter skal omfattes av kabotasjereglene.
5. Innføre regler om at transportforetakene må sørge for at kjøretøy i internasjonal transport returnerer til etableringsstaten senest hver åttende uke.
6. Innføre regler om at transportforetakene må sørge for at sjåføren kan få tilbringe minst én normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode.
7. Innføre nye kontrollregler i forskrift om arbeidstid for sjåførere, i tråd med nye regler i mobilitetspakken.
8. Klargjøre medansvaret for transportbestiller/transportkjøper i forskrift om arbeidstid for sjåførere.
9. Legge frem forslag til lovendringer for å kunne innføre overtredelsesgebyr for flere brudd på yrkestransportlovgivningen.
10. Fastsette en ny forskrift om overtredelsesgebyr for brudd på kabotasjereglene.
11. Innføre overtredelsesgebyr for flere overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter.

12. Sende på høring en ny forskrift om elektroniske kontrollverktøy, herunder om forlenget tillatt lagringstid av kontrolldata.
13. Sende på høring forslag til regelverksendringer for å etablere et sentralt skaderegister for bil.
14. Legge frem forslag om å gi Statens vegvesen myndighet til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak.
15. Iverksette et pilotprosjekt med publisering av stansingsvedtak mot transportvirksomheter.
16. Utrede innføring av et forbud mot kjøp av transporttjenester fra virksomheter med åpne stansingsvedtak.
17. Legge frem forslag til lovendringer for å innføre et medansvar for transportforetakene for sikring av last.
18. Innføre krav om fagkompetanse og løyvegaranti for drosjeløyvehavere, og krav om dokumentasjon for godkjent taksameter og riktig registrering i kjøretøyregisteret.
19. Vurdere flere tiltak på drosjeområdet i lys av de kommende konklusjonene fra utvalget.

Tilsyn, kontroll og håndheving

Regjeringen vil:

20. Effektivisere og målrette kontrollvirksomheten gjennom økt bruk av digitalisering, blant annet ved utvidet bruksområde for fartsskrivere.
21. Jobbe langsiktig for å sikre tilstrekkelige ressurser for oppfølging av handlingsplanen og en reell styrking av kontrollinnsatsen.
22. Videreføre og styrke etablerte samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene.
23. Videreføre og styrke a-krimsentrenes samarbeid med Statens vegvesen.
24. Etablere et transportregister gjennom tilslutning til EUs registreringsordning for internasjonale transportoppdrag som innebærer utsending av sjåførere.
25. Utrede en ordning med en tverretattlig operativ ressursgruppe.
26. Utfordre handlingsrommet i EØS-avtalen når det gjelder definisjonen av midlertidig persontransportkabotasje.

Samarbeid mellom myndighetene og veitransportnæringen – informasjonstiltak

Regjeringen vil:

27. Fortsette det tette samarbeidet med partene i arbeidslivet, og videreføre treparts bransjeprogrammene for transport og bil.
28. Fortsette arbeidet med å finne nye metoder for informasjonsformidling.
29. Sørge for at Statens vegvesen gjør mer informasjon tilgjengelig digitalt, også på flere språk.

Internasjonalt samarbeid

30. Sørge for at Statens vegvesen gjennomfører samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller med kontrollmyndighetene i andre EØS-land.
31. Jobbe aktivt inn mot EU-systemet og sørge for norsk deltakelse i relevante arbeidsgrupper i regi av Kommisjonen.
32. Jobbe videre for at norske myndigheter skal kunne delta i Euro Control Route.
33. Fremme norske posisjoner om likere arbeids- og konkurransevilkår, effektiv kontroll og trafiksikkerhet i internasjonale fora.
34. Ta opp sosiale forhold i veitransportsektoren og utfordringer knyttet til sosial dumping i internasjonale fora både på politisk og administrativt nivå.

Rekruttering og kompetanseheving

Regjeringen vil:

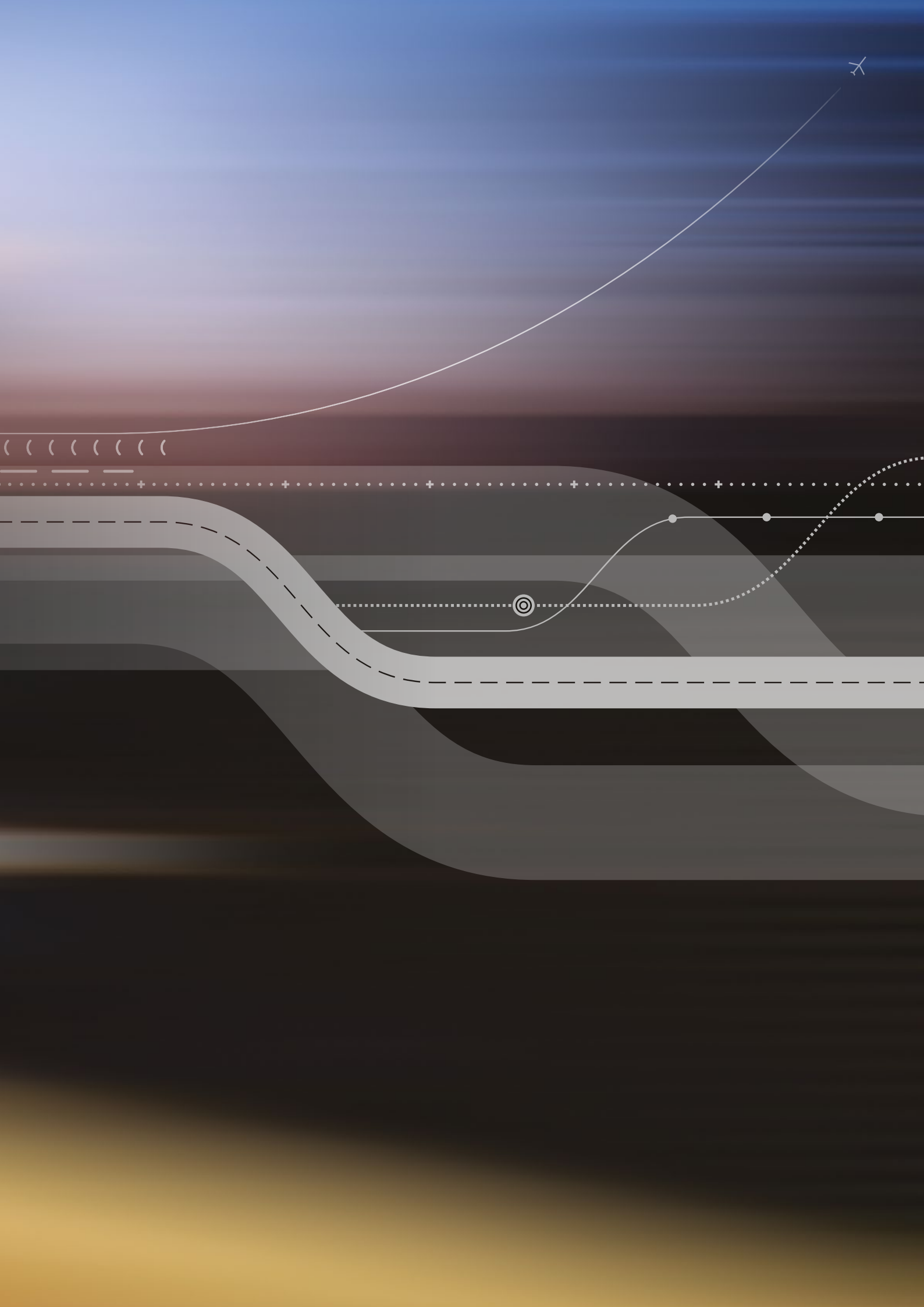
35. Jobbe videre med å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring, herunder vurdere endringer i gjeldende studiemodell for trafikkklærere for å sikre nok tungbillærere.
36. Vurdere å innføre en ny ordning med å tillate at kjøreseddelkandidater søker om kjøreseddel før de har bestått drosjesjåførsaksamen.
37. Innføre krav om fagkompetanse for løyvehavere med varebiler i internasjonal transport.
38. Gjeninnføre krav om fagkompetanse for drosjeløyvehavere.

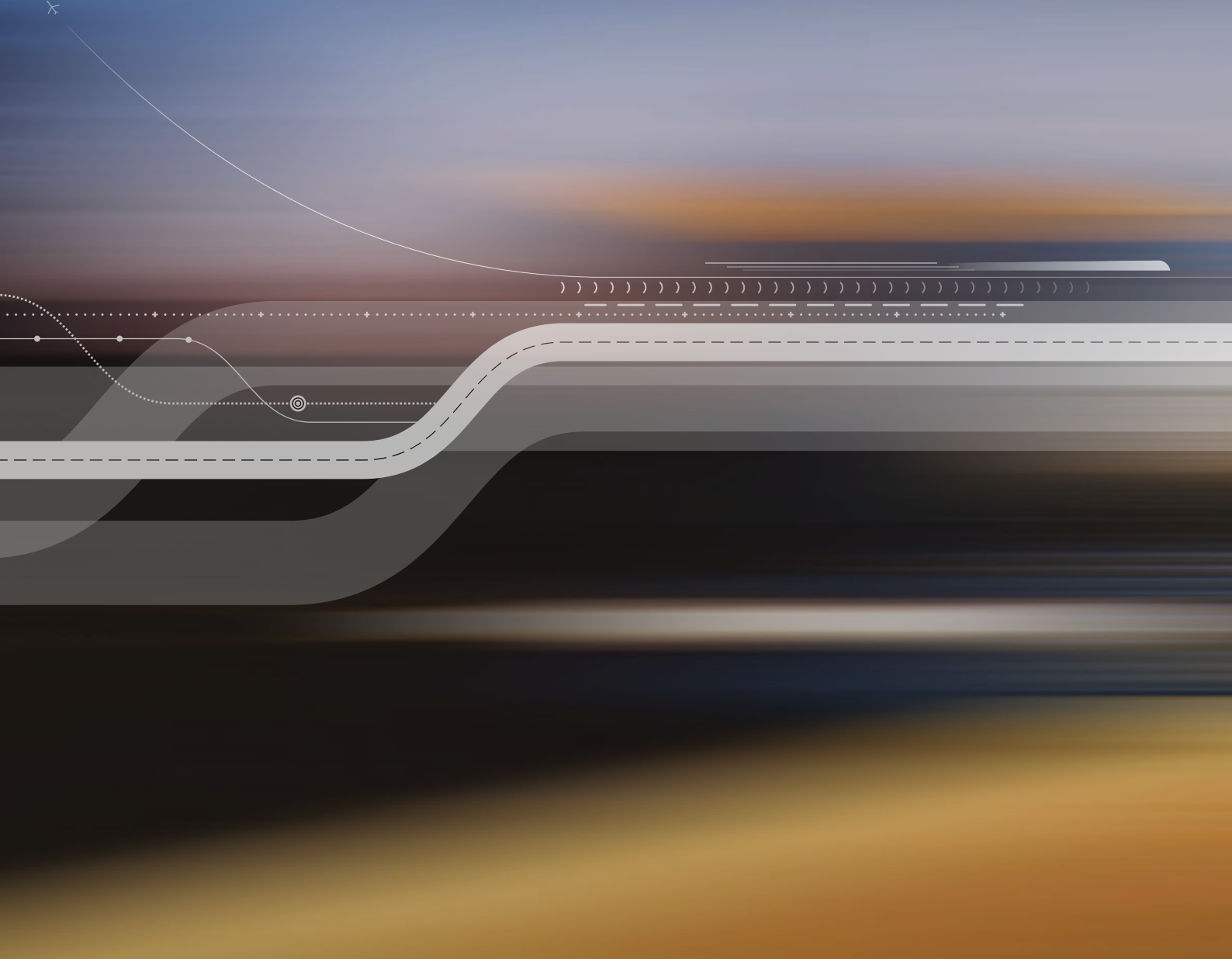
Luftfart

Regjeringen vil:

39. Legge frem en stortingsmelding om norsk luftfart, med sosial bærekraft som et av de sentrale temaene.







Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Bestilling av publikasjoner:
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
www.publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00
Publikasjoner er også tilgjengelige på:
www.regjeringen.no

Publikasjonskode: N-580
Design og ombrekking: Melkeveien Designkontor
Forsidefoto: Adobe Stock
Trykk: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
10/2022 – opplag 100