



STORTINGET

Innst. 388 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:121 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for tryggere transport på norske veger

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder forslag om at

1. Alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, det vil si at grensen senkes fra 50 000 kroner til 1 krone i omsetning for mva.-registrering for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene. Det skal i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Norge.
2. Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten. Etaten skal styrkes økonomisk og øke bemanningen, og det skal opprettes en egen spesialenhet for kontroller i transportbransjen. Statens vegvesen skal øke kontrollvirksomheten på grensen og langs vegen innenlands. Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det skal innføres en ordning med elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg.

3. Det skal utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning.
4. Det skal innføres prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven.
5. Det stilles økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåfører på vinterføre. Det innføres krav om at alle sjåfører på norske veger skal ha gjennomført og bestått glattkjøringskurs. Det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket i henhold til EU-lovgivning, og som har strenge krav til friksjon og ytelse ved kaldt vær.
6. Informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen skal styrkes ytterligere. Myndighetenes kontrolltiltak skal øke i omfang, og brudd skal føre til reaksjoner med avskrekkende virkning.
7. Det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).
8. Statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren. Statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriøsitetsskravene.
9. Det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompenggebrikkene før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge.
10. Samordningen av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen skal styrkes. Tollvese-

net, påtalemyndighetene, Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og skattemyndighetenes virkemidler er viktige motkrefter til fremveksten av useriøse aktører i transportnæringen, og innsatsen må derfor samordnes bedre.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, er opptatt av å legge til rette for trygg transport på norske veger. Sosial dumping, useriøsitet og kriminalitet er elementer som skal lukes ut av transportbransjen og bort fra norske veger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er glad for at regjeringen allerede har satt inn en rekke kontrolltiltak som har avdekket ulovligheter, samt også varslet at de jobber med enda flere tiltak som skal gi tryggere transport på vegene.

Komiteen viser til at vi har en rekke kontrollinstanser som skal påse at norsk lov og internasjonalt regelverk i transportbransjen følges. Komiteen anser det som viktig at vegvesen, politi, arbeidstilsyn, tollvesen m.m. til enhver tid har tilstrekkelige ressurser til kontrollarbeid, samt innehar nødvendig kompetanse og samhandler godt på tvers for å avdekke ulovligheter.

Komiteen vil understreke at de aller fleste aktørene i bransjen forholder seg til norsk lov og regelverket, og har således interesse av at useriøse aktører som konkurrerer på feil premisser, lukes ut av næringen.

Komiteen erfarer at den til enhver tid sittende regjering, i samarbeid med bransjen, etatene og internasjonalt, har jobbet kontinuerlig med problemstillingene som reises i saken.

Komiteen registrerer at dette er omfattende forslag, som også omfatter flere politikkområder enn komiteens ansvarsområde. Det vises derfor til partigrupperingenes egne merknader til de enkelte forslagene i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til regjeringens pågående og helhetlige arbeid med saken og temaene som fremmes i forslag fra Arbeider-

partiets representanter i denne saken. Det henvises spesielt til statsrådets detaljerte uttalelse til forslagene i brev til transport- og kommunikasjonskomiteen av 14. mai 2019.

Flertallet er tilfreds med at regjeringen allerede er i gang med det som er et kontinuerlig og bredt arbeid for vurdering og iverksetting av tiltak som trygger transporten på norske veger. Det konstateres at regjeringens arbeid for å lykkes med trygging av transporten på norske veger må foregå langsiktig innenfor flere politikk- og samfunnsområder, og i tett samarbeid med de ulike etatene, næringene, bransjen og organisasjonene. Også et godt samarbeid med andre land for å oppnå et forbedret felles og harmonisert regel- og lovverk innenfor EU vil være avgjørende for å kunne iverksette flere av tiltakene man ønsker. Her vises det blant annet til at regjeringen har jobbet systematisk for å styrke EU-kravene til yrkessjåførkompetanse under ekstreme vær- og føreforhold. Dette trer i kraft fra 2020.

Flertallet viser videre til at regjeringen har iverksatt en rekke konkrete kontrolltiltak og regelendringer, blant annet med strengere krav til godkjente vinterdekk, utvidet kontrollmyndighet samt økt strategisk samarbeid mellom etatene for å avdekke sosial dumping. Det er viktig å avdekke kriminalitet og brudd på arbeids- og lønnsvilkår i transportbransjen for å gi seriøse aktører i bransjen bedre konkurransevilkår og for å sikre anstendige forhold for sjåførene.

Flertallet registrerer også med tilfredshet at regjeringen jobber videre med ytterligere aktuelle og konkrete tiltak for å skape tryggere transport på norske veger, herunder også tiltak på temaene og forslagene som omhandles i denne saken. Flertallet ser derfor frem til kontinuerlig forbedring på området, ettersom konkrete nasjonale og internasjonale tiltak får gjennomslag og innføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til representantforslaget, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder forslag om at

1. Alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, det vil si at grensen senkes fra 50 000 kroner til 1 krone i omsetning for mva.-registrering for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene. Det skal i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasje-kjøring i Norge.
2. Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten. Etaten skal styrkes økonomisk og øke bemanningen,

og det skal opprettes en egen spesialenhet for kontroller i transportbransjen. Statens vegvesen skal øke kontrollvirksomheten på grensen og langs vegene innenlands. Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det skal innføres en ordning med elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg.

3. Det skal utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning.
4. Det skal innføres prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven.
5. Det stilles økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåfører på vinterføre. Det innføres krav om at alle sjåfører på norske veger skal ha gjennomført og bestått glattkjøringskurs. Det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket i henhold til EU-lovgivning, og som har strenge krav til friksjon og ytelse ved kaldt vær.
6. Informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen skal styrkes ytterligere. Myndighetenes kontrolltiltak skal øke i omfang, og brudd skal føre til reaksjoner med avskrekkende virkning.
7. Det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).
8. Statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren. Statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriøsitetskravene.
9. Det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikkene for utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge.
10. Samordningen av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen skal styrkes. Tollvesenet, påtalemyndighetene, Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og skattemyndighetenes virkemidler er viktige motkrefter til fremveksten av useriøse aktører i transportnæringen, og innsatsen må derfor samordnes bedre.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til behandlingen av Dokument 8:90 S (2018–2019) Representantforslag om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veger. Disse medlemmer har der fremmet en rekke forslag som oppfølging av landsmøtevedtak. Disse forslagene omhandler kabotasje, elektroniske fraktbrev koblet opp til register i

sanntid som muliggjør bedre samarbeid for ulike kontrollinstanser, garantiløsninger for bompenger, bøtesatser for ulovlig bruk av anleggsgas, obligatorisk kurs for å mestre norske vinterveger og miljøstøtteordning for gods på bane, også for å unngå farlig tungtransport som ikke mestrer norske vinterveger. Disse medlemmer viser også til behandlingen av Senterpartiets forslag, Dokument 8:104 S (2018–2019) om å sikre at bedrifter, eksempelvis busselskap, hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge. Disse medlemmer mener regjeringen må intensivere kontrollen av utenlandske turbusser, blant annet for å sikre at selskapene som eier bussene, er merverdigavgiftsregistrerte.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil minne om at Sosialistisk Venstreparti en rekke ganger har tatt opp dette med dårlig kontroll av utenlandske vogntog i Norge.

Dette medlem vil for øvrig vise til Dokument 8:90 S (2018–2019) der Sosialistisk Venstreparti også fremmer et eget forslag.

Dette medlem vil peke på at godstransport på veg har økt kraftig de seinere år, og at prognosene viser fortsatt sterk vekst. Dette skjer mens godstransport på jernbane taper i konkurransen.

Samtidig ser vi at utenlandske vogntog dominerer fullstendig på internasjonal transport, til og fra Norge, og utallige tilfeller av sosial dumping blant sjåførene og brudd på norsk regelverk og kabotasjebestemmelser er avslørt. Dette totalbildet skaper utfordringer på mange punkter:

1. Godstransport på veg er langt mer forurensende enn på skinner og sjø, og veksten er i klar strid med Stortingets ønske om mer gods på bane og kjøl.
2. For lite ressurser til kontroller og mangel på nødvendige lovhjemler gjør at utenlandske vogntog ofte ikke er teknisk forberedt på norske vegforhold, like lite som sjåførene er forberedt på det.
3. Sosial dumping blant utenlandsk arbeidskraft er et samfunnsproblem, og transportbransjen har vist seg som et av de store problemområdene.
4. Mangelen på et skikkelig, digitalt transportregister – der all internasjonal transport på veg blir registrert – er åpenbar. Norske myndigheter har ikke noen total oversikt over hva som foregår av kabotasjekjøring, tredjelandskjøring, og hvor mange utenlandske vogntog som til enhver tid er i Norge.
5. Mangel på overhold av regelverk, brudd på lønnsavtaler hos utenlandske sjåfører – og generelt lavere krav til arbeidsforhold – skaper dumpingpriser i transportmarkedet på veg og skaper håpløse konkurransevilkår for norske transportselskaper.

Dette medlem vil peke på Sosialistisk Venstrepartis gjentatte forslag om et digitalt transportregister. Europaparlamentets og rådets forordning (ef) Nr. 1072/2009 som omhandler felles regler for adgang til markedet for internasjonal godstransport, sier i artikkel 14 at alle stater bør opprette et digitalt transportregister. Det er altså handlingsrom med vårt EØS-medlemskap til dette.

Dette medlem vil også peke på at Sosialistisk Venstreparti har foreslått obligatoriske, digitale fraktbrev for bransjen og dessuten miljøstøtteordning til gods på bane og andre viktige tiltak for å få gods fra veg over på bane i Sosialistisk Venstrepartis Representantforslag 22 S (2018–2019).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil minne om at forslagene ble nedstemt av regjeringens flertall sammen med Kristelig Folkeparti.

Disse medlemmer vil peke på at Stortinget i sin behandling av dette forslaget, vedtok følgende:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er mer hensiktsmessig å benytte administrative sanksjoner i form av forenklet forelegg for å sikre en mer effektiv oppfølging av brudd på kabotasje regelverket, herunder nivået på foreleggene og muligheten til å kreve det inn på stedet.»

Disse medlemmer vil etterlyse hvordan regjeringen har fulgt opp dette vedtaket og anser en «avkriminaliseringsreform» der «vanlige» lovbrudd i næringsen blir gebyrlagt i stedet for å bli anmeldt, som svært viktig. Erfaringsmessig blir de fleste av anmeldingssakene på dette feltet henlagt av politiet, og reaksjonene tar altfor lang tid.

Disse medlemmer vil peke på at det sist vinter var mange farlige situasjoner med utenlandske vogntog på norske vinterveger, spesielt i Nord-Norge, og noen endte med alvorlige ulykker. Det viser seg at mange av vogntogene aldri skulle ha sluppet inn i landet slik bilene var utstyrt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta kontakt med svenske og finske myndigheter for å bedre og styrke kontrollsamarbeidet slik at tunge kjøretøy som ikke oppfyller trafiksikkerhetskrav, blir stoppet av norske kontrollører også der grensekontrollen ligger på utenlandsk grunn. Det må også gis mulighet for å stanse kjøretøy der eier ikke har betalt utestående krav på bompenger, bøter eller annen gjeld, inntil dette er betalt.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil også understreke behovet for å ta i bruk

tilbakeholdsrett på flere overtredelser av norsk lovverk enn hittil. Vi er kjent med at mange europeiske land har langt mer effektive reaksjoner på brudd på regelverk og eventuelle ubetalte utestående fordringer til staten. Dette gjelder f.eks. Tyskland, Portugal og delvis Sverige.

Dette medlem understreker at ingen i Norge har større kompetanse knyttet til transportkriminaliteten i Norge enn utekontrollørene til Statens vegvesen. Dessverre ser vi også hvor handlingslammet de er i forhold til den internasjonale transportkriminaliteten. Ikke får de sanksjonere, og anmeldelsene deres henlegges i stor grad.

Statens vegvesens utekontroll må omdefineres og bli til et transportpoliti, fordi man da parallelt med at man ytterligere styrker kompetansen, også blir i besittelse av sanksjonsmuligheter. Man bør følge modellen fra Tyskland hvor man har BAG og Autobahn polizei. Statens vegvesens tungbilkontroll jobber etter samme modell som sine tyske kolleger i dag, men de står uten de sanksjonsmulighetene man har i Tyskland.

Dette medlem har fått høre sterke vitnesbyrd fra folk tett på kontrollmyndigheter og fra næringsen selv om at mange utenlandske eiere av vogntog bare utelater å betale bompenger og gebyrer – uten å risikere straffereaksjoner. Tilbakemeldingene er klare: Det sterkeste og mest effektive virkemiddel man har, er å stanse kjøretøyer som har brutt regelverk eller har uoppgjort gjeld, og nekte videre kjøring før alt er brakt i orden.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre hjemmel for at norske kontrollmyndigheter som Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og andre kan stanse og hindre videre kjøring av vogntog som har utestående gjeld på bompenger, bøter eller annet til den norske stat, før statens tilgodehavende er oppgjort, enten ved lokal trekk av kredittkort, bankoverføring eller annet.»

Dette medlem vil trekke fram et annet, voksende problem innen yrkestransport på veg, nemlig at utallige lastebiler under 3,5 tonn nå har dukket opp i langtransport, også innen internasjonal transport. På denne måten omgås alle krav som er forbundet med kjøretøyer over 3,5 tonn. Disse er det ingen krav til med hensyn til kjøre- og hviletid, kabotasje regler osv.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede om biler under 3,5 tonn som driver godstransport på veg, skal omfattes av samme regelverk som yrkesbiler over 3,5 tonn, både med hensyn til kjøre- og hviletid, løyveplikt, allmenngjort lønn og andre krav som gjelder for tunge kjøretøy.»

Dette medlem vil peke på en lite offentlig kjent situasjon innen grensekryssende godstransport på veg. Ifølge EUs regelverk skal myndighetene kreve og sjekke oppføring av registreringsnummeret på både trekkvogn og henger i fraktbrev – og ved grensekryssing. En norsk praksis, med grunnlag i et rundskriv (N-1/2013) fra departementet, krever bare at trekkvogngas registreringsnummer oppføres.

Dette innbyr til det sjåførene kaller «trallebytting», dvs. at en sjåfør i én trekkvogn kan overlate hengeren til en annen sjåfør i en annen trekkvogn. På denne måten kan man operere med flere sett fraktbrev. Det blir sjelden kontrollert om trekkvogngas som står på fraktbrevet (og fysisk på kontrollplassen), faktisk er den samme som hentet lasten hos avsenderen. Transport- og logistikkforbundet har anslått at det skjer 400–500 «trallebytter» daglig.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen trekke tilbake rundskriv N-1/2013 eller endre innholdet slik at norske myndigheter følger EUs regelverk knyttet til internasjonal transport på dette feltet, og dermed registrerer både trekkbil og hengers registreringsnummer, og at man bruker de samme definisjonene som blir benyttet både i kabotasjelovgivningen og i vegfraktloven hvor trekkbil og sammenkoblet tilhenger defineres som ett kjøretøy.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder forslag om at

1. Alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, det vil si at grensen senkes fra 50 000 kroner til 1 krone i omsetning for mva.-registrering for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene. Det skal i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Norge.
2. Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten. Etaten skal styrkes økonomisk og øke bemanningen, og det skal opprettes en egen spesialenhet for kontroller i transportbransjen. Statens vegvesen skal øke kontrollvirksomheten på grensen og langs vegene innenlands. Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det skal innføres en ordning med elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg.

3. Det skal utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning.
4. Det skal innføres prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven.
5. Det stilles økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåfører på vinterføre. Det innføres krav om at alle sjåfører på norske veger skal ha gjennomført og bestått glattkjøringskurs. Det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket i henhold til EU-lovgivning, og som har strenge krav til friksjon og ytelse ved kaldt vær.
6. Informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen skal styrkes ytterligere. Myndighetenes kontrolltiltak skal øke i omfang, og brudd skal føre til reaksjoner med avskrekkende virkning.
7. Det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler).
8. Statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren. Statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriøsitetkravene.
9. Det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompenggebrikkene før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge.
10. Samordningen av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen skal styrkes. Tollvesenet, påtalemyndighetene, Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og skattemyndighetenes virkemidler er viktige motkrefter til fremveksten av useriøse aktører i transportnæringen, og innsatsen må derfor samordnes bedre.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen ta kontakt med svenske og finske myndigheter for å bedre og styrke kontrollsamarbeidet slik at tunge kjøretøy som ikke oppfyller trafiksikkerhetskrav, blir stoppet av norske kontrollører også der grensekontrollen ligger på utenlandsk grunn. Det må også gis mulighet for å stanse kjøretøy der eier ikke har betalt utestående krav på bompenger, bøter eller annen gjeld, inntil dette er betalt.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre hjemmel for at norske kontrollmyndigheter

som Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og andre kan stanse og hindre videre kjøring av vogntog som har utestående gjeld på bompenger, bøter eller annet til den norske stat, før statens tilgodehavende er oppgjort, enten ved lokal trekk av kredittkort, bankoverføring eller annet.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede om biler under 3,5 tonn som driver godstransport på veg, skal omfattes av samme regelverk som yrkesbiler over 3,5 tonn, både med hensyn til kjøre- og hviletid, løyveplikt, allmenngjort lønn og andre krav som gjelder for tunge kjøretøy.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen trekke tilbake rundskriv N-1/2013 eller endre innholdet slik at norske myndigheter følger EUs regelverk knyttet til internasjonal transport på dette feltet, og dermed registrerer både

trekkbil og hengers registreringsnummer, og at man bruker de samme definisjonene som blir benyttet både i kabotasjelovgivningen og i vegfraktloven hvor trekkbil og sammenkoblet tilhenger defineres som ett kjøretøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:121 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for trygghet i transport på norske vegger – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. juni 2019

Helge Orten

leder

Jonny Finstad

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til Stortinget, datert 14. mai 2019****Representantforslag 121 S (2018-2019) fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirstø, Hadia Tajik og Arild Grande om tiltak for å trygge transport på norske veier**

Eg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteen sitt brev 29.april 2019 om vurdering av representantforslag 121 S. Det er sett fram i alt ti forslag som vert vurdert nedanfor ut frå fastsett nummerering. Departementet har innhenta innspel frå Finansdepartementet til forslag nr. 1 og Arbeids- og sosialdepartementet til forslag nr. 1, 2, 6, 7 og 10.

Forslag nr. 1:

"Alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva-registeret, det vil si at grensen senkes frå 50 000 kroner til 1 krone i omsetning for mva-registrering for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene. Det skal i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Norge."

Eg viser til finansministeren sitt brev til finanskomiteen på Stortinget datert 12. april 2019.

Reglane om meirverdiavgift er like for norske og utanlandske aktørar som omset varer eller tenester i Noreg. Fritaket for meirverdiavgift ved internasjonal transport gjeld både for norske og utanlandske transportørar. Regelverket er nøytralt, men det er utfordringar knytt til om reglane vert følgde.

Som finansministeren meiner eg at det er lite truleg at ei grense på 1 kr for å registrere seg i mva-registeret vil føre til at plikta til å betale meirverdiavgift vert overheldt i større grad. Dette er verksemder som har svak tilknytning til Norge. At reglane ikkje vert følgde kan både skuldast mangelfull kunnskap om reglane og lite vilje til å registrere seg. Dette vil ikkje verte endra sjølv om ein sett ned grensa for registrering.

Noreg har allereie ei svært lav grense på 50 000 kr i året, og dei aller fleste kabotasjeoppdrag i Noreg vil difor vere omfatta av plikta til å betale meirverdiavgift. Grensa for registrering gjeld generelt. Den same grensa vert òg nytta på andre område der selskap som ikkje er registrert i Noreg likevel er avgiftspliktige her. Eg visar her til dømes til ordninga med omsetnad av elektroniske teneste frå utlandet til ein norsk forbrukar.

Når det gjeld forslaget om å innføre elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Noreg, så er dette noko vi har vurdert tidlegare. Eg er kjend med at regjeringa Stoltenberg i 2012 foreslo å opprette eit register for alle kabotasjeoppdrag innanfor persontransport i Noreg. ESA meinte at eit slikt register ikkje var i samsvar med EØS-regelverket. Forslaget vart difor skrinlagt.

Noreg har sidan EØS-avtalen vart inngått teke del i den indre marknaden for persontransport. Gjennom EØS-avtalen har Noreg forplikta seg til å følgje dei allmenne prinsippa om fri rørsle av varer, teneste, personar og kapital. For transport er det og etablert sekundærrett i tillegg til dei vanlege prinsippa. For tilgang til marknaden for persontransport gjeld dei felleseuropeiske reglane som går fram av forordning 1073/2009 om felles reglar for tilgang til den internasjonale marknaden for transport med turvogn og buss medrekna reglar for internasjonal transport og kabotasje. Innføring av nasjonale tiltak, som til dømes eit register for oppdrag om persontransport i Noreg, vil difor ikkje vere i samsvar med EØS-avtalen.

Arbeids- og sosialdepartementet opplyser om at vi innafor skatteretten allereie har ei ordning for registrering av utanlandske tenesteytarar på oppdrag i Noreg. Skatteforvaltningsloven § 7-6 gir reglar om rapportering av utanlandske oppdragstakarar og arbeidstakarar til norske skattestyresmakter. Reglane skal fylle skattemessige føremål, og det er skattemessige omsyn som ligg til grunn for kva slags opplysningar som krevst. Dette regelverket gjeld likevel ikkje for transportsektoren.

Fleire land har innført registreringsordningar for utanlandske tenesteytarar, til dømes Danmark som har "Registret for Udenlandske Tjenesteydere" (RUT-registeret). Føremålet med registeret er å gje styresmaktene betre moglegheit til å føre tilsyn med om utanlandske verksemder i Danmark følgjer dei danske reglane om både arbeidsmiljø og skatt. På transportområdet gjeld det danske RUT-registeret berre for kabotasjeoppdrag med turbuss.

Arbeids- og sosialdepartementet kan ikkje sjå bort frå at ei registreringsordning for kabotasjeoppdrag innafor skatteretten vil kunne medverke til å lette tilsyn og kontroll med at reglar om lønns- og arbeidsvilkår vert følgde. Det kan vere grunn til å vurdere dette nærare.

Forslag nr 2:

"Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten. Etableringen skal styrkes økonomisk og øke bemanningen, og det skal opprettes en egen spesialenhet for kontroller i transportbransjen. Statens vegvesen skal øke kontrollvirksomheten på grensen og langs vegene innenlands. Statens vegvesen skal gis håndhevingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet. Det skal innføres en ordning med elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg."

Arbeidstilsynet har i perioden 2015-2018 ført over 3 000 tilsyn med ulike aktører i transportnæringa. Tilsynet har omfatta både norske verksemder og utanland-

ske verksemdar som utfører transportoppdrag i Noreg. Tilsyn i transportnæringa har vore ei prioritert satsing frå Arbeidstilsynet.

Hausten 2018 publiserte Arbeidstilsynet ein rapport om tilsynsinnsatsen innan transport for perioden 2015-2017. I mange tilfelle vart det avdekka manglar ved arbeidsavtaler og arbeidsgjevarane si oppfølging av sjåførane si arbeidstid. Det vart òg avdekka manglande oppfølging frå utanlandske verksemdar når det gjeld allmenngjort lønn og manglande oppfølging av informasjons- og påse-pliktene frå leverandørar og dei som bestiller transporttenestene. Mange av dei verksemdene som vart kontrollert mangla og systematikk for det lovpålagte helse-, miljø- og tryggleiksarbeidet.

Arbeidstilsynets satsing på tilsyn for transportnæringa har samanheng med gjennomføringa av ein felles kontrollstrategi saman med Statens vegvesen og andre offentlege styresmakter.

Regjeringa vil effektivisere tilsynet med allmenngjeringsforskriftene for gods- og turbilar gjennom eit tettare samarbeid mellom Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. Det vil verte sendt på høyring eit forslag om at Statens vegvesen skal få mynde til å hente inn dokumentasjon om lønns- og arbeidsvilkår i sine tilsyn langs vegen. Denne informasjonen vil så verte sendt til Arbeidstilsynet for kontroll og vidare oppfølging. Dette vil auka moglegheita for å oppdage brot på allmenngjeringsforskriftene og utnytte etatane sine samla ressursar og kompetanse på ein god måte.

Når det gjeld Statens vegvesen, gjer dei ein kontinuerleg og målretta kontrollverksemd både på grensa og langs vegane innanlands. I tillegg til ein del faste kontrollpunkt blir kontrollane òg målretta mot aktuelle tema som vinterutrusting i vintersesongen. For å effektivisere kontrollverksemda, har eg tru på at auka målretting og nye teknologiske løysingar er vegen å gå. Eg viser til mitt svar til representantforslag 90 S (2018-2019) frå stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes. Statens vegvesen melder om at dei kontinuerleg arbeider med å teste ut og ta i bruk nye digitale løysingar og har m.a. etablert fleire forskingsprosjekt der teknologiutvikling for utekontrollen inngår. Det er òg starta eit arbeid med å utreie heimelsgrunnlaget for bruk av digital informasjon til kontrollformål.

Det vert arbeidd med eit forslag om innføring av elektroniske fraktbrev i EU. Eit av vilkåra er at bruk av elektronisk fraktbrev skal vere frivillig. Bakgrunnen for dette er at fraktbrev er ein avtale mellom sendar, transportør og mottakarane. Styresmaktene er ikkje part i den avtalen.

Det vil verte vurdert å gi transportørar som inngår avtale med t.d. Tolletaten og/eller Statens vegvesen om å sende elektronisk informasjon (t.d. elektronisk fraktbrev) moglegheit for forenkla eller hurtig handtering i kontrollsamanheng.

Forslag nr. 3:

"Det skal utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning.

Det er i utgangspunktet arbeidstidsreglane i arbeidsmiljølova som regulerer arbeidstida til sjåførar som driv yrkestransport med lette køyretøy. Varebilar under 3,5 tonn blir ofte nytta til distribusjonskøyning over kortare distansar og i samband med ulike handverksartenester.

Eg er likevel oppteken av at konkurransen i transportnæringa skal vere på like vilkår. Eg er kjend med at nokre land i Europa har innført køyre- og kviletidsreglar for lette varebilar innafor avgrensa transportverksemdar. Dei nyttar ikkje pålegg om digital fartsskrivar, men krav om at sjåføren må føre køyretid i ei køyrebok. Eg viser til mitt svar på spørsmål 950 (2018-2019) til stortingsrepresentant Arne Nævra om denne tematikken. Eg viser og til at vi følgjer utviklinga på området nøye, og vil ta med oss erfaringane dei andre landa gjer seg med ordninga.

Eg vil òg vise til forslaget til nye reglar på vegtransportområdet som EU-kommisjonen la fram i 2017 (mobilitetspakka) og som no har vore handsama av både Rådet og Europaparlamentet. Rådet og Parlamentet er samde om å setje krav om løyve for internasjonal kommersiell transport under 3,5 tonn. Vidare går Europaparlamentet inn for at køyre- og kviletidsreglane òg skal gjelde for internasjonal, kommersiell godstransport ned til 2,4 tonn (varebilar). Ei slik utviding av krava til løyve og reglar om køyre og kviletid, kan vere tenleg både m.h.t. trafikktryggleik og lik konkurranse. Vi veit enno ikkje kva resultatet her blir etter eventuelle forhandlingar mellom Rådet, Europaparlamentet og EU-kommisjonen.

Eg vil vidare peike på at Statens vegvesen gjennom auka kontrollverksemd retta mot varebilar, kartlegger omfanget av overlast på varebilar med føremål å vurdeire behovet for skjerpa sanksjonar.

Forslag nr. 4:

"Det skal innføres prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven".

Eg er positiv til tiltak mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Eg ser likevel ikkje at innføring av prikkbelastning for innehavarar av nasjonalt transportløyve vil vere eit godt tiltak for å nå dette målet.

Yrkestransportregelverket i Noreg omfattar nasjonale reglar og EU/EØS-reglar. 1. januar 2015 fekk vi endringar i det norske løyvesystemet som følgje av vegpakken i EU. Etter denne vart det bestemt at utferding av

eit nytt internasjonalt løyve for gods- og turvogn (felleskapsløyvet) skal erstatte nasjonalt løyve. Etter denne datoen er det difor ikkje utferda eigne løyve for nasjonal gods- og persontransport. Alle nasjonale løyve for gods- og persontransport er gyldige i 10 år frå denne datoen, noko som inneber at nasjonale transportløyve ikkje vil eksistere frå 1. januar 2025. Vi ser det ikkje som ei god løysing å innføre nye reglar for løyve som går ut om vel 5 år.

Forskrift om prikkbelastning gjeld berre for personar som er fast busette i Noreg. Forskrifta gjeld difor ikkje for sjåførar som bur utanfor Noreg. Sjåførar som bur fast utanfor Noreg, køyrer som regel ikkje for norske firma på norske fellesskapsløyve. Å innføre prikkbelastning for sjåførar som køyrer på norske fellesskapsløyve meiner vi kan medføre ein utilsikta konsekvens for norsk transportnæring. Dette kan gi utanlandske føretak som køyrer i Noreg med sjåførar busette i utlandet ein konkurransefordel, ved at dei blir mildare straffa.

På bakgrunn av at nasjonale transportløyve går ut om 5 år og den konkurransefordelen utanlandske transportføretak kan få, tilrår vi ikkje å gå vidare med forslaget om å innføre prikkbelastning for innehavarar av nasjonalt transportløyve eller fellesskapsløyve for brot på arbeidsmiljølova og vegtrafikklova.

Forslag nr. 5:

"Det stilles økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåførar på vinterføre. Det innføres krav om at alle sjåførar på norske veger skal ha gjennomført og bestått glattkjøringskurs. Det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket i henhold til EU-lovgivning, og som har strenge krav til friksjon og ytelse ved kaldt vær."

Eg er samd i at det er svært viktig for trafikktryggleiken at sjåførane har tilstrekkeleg kompetanse til å køyre under vanskelege tilhøve. Då kompetansekrava til sjåførane er harmonisert innanfor EØS, er det ikkje høve til nasjonale reglar for til dømes utanlandske sjåførar. Samferdselsdepartementet har difor arbeidd systematisk for å styrke EU-krava til yrkessjåførkompetanse, som følgjer av direktiv 2003/59, på dette punktet. Arbeidet har gitt resultat; i det reviderte direktivet, som blei vedtatt våren 2018, er det stilt kompetansekrav til køyring under ekstreme vær- og føreforhold. Krava trer i kraft i 2020.

I lys av dei alvorlege hendingane med tunge kjøretøy denne vinteren har eg vidare bedt Vegdirektoratet om å skjerpe krava til vinterdekk og auke gebyrsatsen for manglar ved vinterutrustinga. Direktoratet vil sende eit forslag om å skjerpe det norske kravet til vinterdekk etter mønster frå Tyskland, det vil seie krav til 3 PMSF-merking, på høyring om kort tid. Målet er å innføre eit strengare krav til vinterdekk så snart som mogleg og innan neste vintersesong.

Forslag nr. 6:

"Informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen skal styrkes ytterligere. Myndighetenes kontrolltiltak skal øke i omfang, og brudd skal føre til reaksjoner med avskrekkende virkning."

Reglane om allmenngjering gir ganske omfattande plikter til hovudleverandør og dei som bestillar transportteneste til å informere om gjeldande allmenngjeringsforskrifter og å kontrollere at dei vert følgde av leverandørar/underleverandørar. Tillitsvalde hos hovudleverandør har rett til innsyn i lønns- og arbeidsvilkåra hos verksemda sine underleverandørar.

Arbeidstilsynet har i tilsyn med transportnæringa i perioden 2015-2017 avdekk manglande oppfølging av informasjons- og påsepliktene frå hovudleverandørar og dei som bestiller transportteneste. Arbeidstilsynet peiker på at mange verksemdar manglar kunnskap om pliktene sine. Det er eit stort behov for informasjon og rettleiing for at reglane skal bli følgde av verksemdar i transportnæringa og oppdragsgjevarane. Arbeidstilsynet prioriterer difor å styrke arbeidet med rettleiing. I samband med dette har treparts-bransjeprogram for transport utarbeidd særskilte rettleiarar for bestilling av transporttenester – både for gods- og persontransport.

Arbeidstilsynet har i auka grad nytta lovbrotsgebyr ved alvorlege brot på regelverket.

Arbeidstilsynet vil halde fram med sin satsing på tilsyn i 2019.

Det er etablert grunnlag for å halde tilbake køyretøy ved brot på vegtrafikklovgivinga. Det vert no arbeidd med eit høyringsforslag for å utvide Statens vegvesen sine moglegheiter til å bruke denne retten til å halde tilbake køyretøy. Vidare vert det arbeidd med å utvide Statens vegvesen si mynde til å gje administrative sanksjonar for enkelte brot på vegtrafikklova, som i dag må bli følgde opp av politi/påtalestyresmaktene.

Forslag nr. 7:

"Det skal pålegges juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, i tillegg til det solidaransvaret som gjelder i alle bransjer hvor det er lovregulert minstelønn (allmenngjorte tariffavtaler)."

Eit generelt objektivt medansvar for oppdragsgjevar kan skape utfordringar. Dersom oppdragsgjevaren stiller urimelege krav til transportøren, vil det kunne føre til at transportøren eller sjåføren bryt regelverket. For desse tilfella vil yrkestransportlova sine føresegner om medverknad kunne nyttast. Vidare følgjer det mellom anna av forskrift om arbeidstid for sjåførar at transportkjøpar skal medverke til at forskrifta blir følgd og av

køyre- og kviletidsreglane at transportkjøpar skal sikre at avtaler er i tråd med reglane.

Det er likevel mange tilhøve ved ein transport oppdragsgevar vanskeleg kan rå over. Dette gjeld til dømes om sjåføren køyrer aktsamt, om køyretøyet til ein kvar tid fyller alle tekniske krav eller er forsikra.

Allmenngjøringslova § 13 gir føresegnar om solidansvar for oppdragsgevarar. Leverandørar og underleverandørar som set ut arbeid vil hefte på same måte som ein sjølvskyldnarkausjonist for utbetaling av lønn, overtidbetaling og feriepengar til arbeidstakarar som er tilsett hos verksemda sine underleverandørar.

Det går ikkje fram av forslaget kva som meinast med at den som kjøper transportteneste skal påleggast juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar utover dette.

Forslag nr. 8:

"Statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren. Statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriositetskravene."

Blant dei selskapa der Samferdselsdepartementet direkte forvaltar statlege eigarinteresser er det ingen som har som føremål å drive vegtransport.

I selskap der staten forvaltar eigarinteresser tar ein utgangspunkt i regjeringa sin eigarskapspolitikk, jf. Mld. St. 27 (2013-2014) Et mangfoldig og verdiskapende eierskap (eigarskapsmeldinga). Meldinga uttrykkjer forventningane til selskap med statleg eigardel. Målet med meldinga er å skape ei heilskapleg, profesjonell og føreseieleg ramme for statleg eigarskap. Selskapa vert kjent med staten si haldning på alle relevante område.

For at den statlege eigarskapspolitikken skal vere oppdatert og i tråd med utviklinga på relevante område vert det utarbeidd ei eigarskapsmelding kvart fjerde år.

Eigarskapsmeldinga uttrykkjer tydelege forventningar til selskapa sitt arbeid med bærekraft og samfunnsvar. Dette gjeld òg varetaking av arbeidstakarane sine rettar. Selskapa skal mellom anna vere ledande i sin bransje når det gjeld HMS, og vere merksame på dette i sin kontakt med leverandørar og forretningspartnarar. Forventningar til ei etisk forsvarleg drift vert følgd opp i den ordinære eigardialogen med selskapa.

Rammene for det statlege eigarskapet er at det skal utøvast profesjonelt i tråd med selskapslovgivinga og anna lovverk, allment aksepterte eigarstyringsprinsipp, at staten utøvar eigarmakta berre på generalforsamlingar og det klare skillet mellom staten si rolle som eigar og andre roller. Selskap der statlege eigarinteresser er basert på forretningsmessige omsyn skal drivast på same måte og med same rammevilkår som veldrivne private bedrifter. Dersom ein innfører nye tiltak bør dei difor ikkje berre rettast mot selskap med statleg eigar-

del, men utformast som rammevilkår for heile næringslivet.

Forslag nr. 9:

"Det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikkene før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge."

Regjeringa er oppteken av å sikre at alle aktørane i transportmarknaden betaler rekningane sine. Gjennom krav om obligatorisk bombrikke for tungbilar i transportsektoren betaler dei fleste rekningane sine. Grepa som vi har tatt i bompengereforma vil vera viktige for at alle betalar for bompasseringane sine i framtida. Som ein del av bompengereforma skal utferdarrolla (tilbydar av bombrikke) etablerast som eiga teneste. Utferdar krev inn betaling frå eigne avtalekundar og gjer opp betalinga mot det einskilde bompengeselskap (operatør). Det vil seie at utferdarselskapa ber kredittrisiko for bompengeselskapa. Det er rimeleg at det må vera mogeleg for utferdarselskapa å sikre seg mot tap på kunderfordringar, både for utanlandske og nasjonale kundegrupper. Slike tiltak kan vera krav om betaling av depositum eller forskot, eller at brikkeavtalen knytast opp mot betalingskort. Det er i utferdarforskrifta opna for at utferdarane vil kunne krevje ei slik sikkerheit for å få inn pengane. Samferdselsdepartementet vil følgje utviklinga på området når den nye organiseringa har fått verke.

Forslag nr. 10:

"Samordningen av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen skal styrkes. Tollvesenet, påtalemyndighetene, Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og skattemyndighetenes virkemidler er viktige motkrefter til framveksten av useriøse aktører i transportnæringen, og innsatsen må derfor samordnes bedre."

Det er viktig å slå hardt ned på aktørar som driv arbeidslivskriminalitet fordi slik kriminalitet inneber utnytting av arbeidskraft, konkurransevriding og det blir vanskelegere for dei verksemdene som ønskjer å drive i samsvar med lovar og reglar.

Eg viser til at regjeringa har etablert eit bredt samarbeid mellom etatane for å kjempe mot arbeidslivskriminalitet. Slik kriminalitet går i mange tilfelle på tvers av bransjar og næringar og gjeld mange og ulike typar lovbrøt.

Med regjeringa sin strategi mot arbeidslivskriminalitet og etatane sin felles kontrollstrategi innafor vegtransport, har ein tatt viktige skritt for å styrke samordninga av etatane sin innsats mot useriøse aktørar. Det er etablert sju arbeidslivskriminalitetssenter der politiet, Skatteetaten, Arbeids- og velferdsetaten og Arbeidstilsynet saman med andre offentlege styresmakter er del av eit særskilt tett kontrollsamarbeid. Arbeidslivs-

kriminalitetssentra har avdekkja saker som òg gjeld transportnæringa. Desse sakene vert følgde opp av dei respektive styresmaktene med samordna kontrollinnsats, etterforsking og bruk av sanksjonar. Statens vegvesen har eit samarbeid med a-krimsentra på veg- og vegtrafikkområdet, som vil bli vidareutvikla i tråd med regjeringa sin reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet. Primært er det eit mål å sikre betre informasjonsdeling mellom Statens vegvesen og etatane som deltek i a-krimsentra.

Det er utarbeidd ein strategi for auka samarbeid mellom kontroll- og tilsynsstyresmakta på vegtransportområdet, og Vegdirektoratet har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet etablert eit operativt samarbeid mellom etatane om felles aksjonar både langs vegen og i bedriftene. Det vart i 2018 etablert eit fast samarbeidsforum mellom etatane. Det vert halde to overordna møte i året og i fellesskap har dei sentrale aktørane gitt Statens vegvesen sine regionar i oppdrag å arrangera tre årlege kontrollar i kvar region. Ved desse samarbeidskontrollane er Statens vegvesen, Politiet og Arbeidstilsynet obligatoriske deltakarar, medan Skatteetaten og Tolletaten òg har pleidd å delta.

Kontrollane rettar seg mot tungbilnæringa, og ved gjennomføringa av kontrollane vil den enkelte etaten sjølv avgjera kva det er formålstenleg at dei fokuserer på innanfor spesialfeltet sitt. Til dømes kan Statens vegvesen rette kontrollen mot køyre- og kviletid, Politiet mot køyring i ruspåverka tilstand og Arbeidstilsynet mot kontroll av minstelønn. Alle etatane har vore svært nøgde med samarbeidet både regionalt og sentralt, og gir tilbakemelding om at samarbeidet fører til meir effektive og målretta kontroller.

Eg vil òg nemna at det er etablert eit treparts bransjeprogram for transport, kor representantar frå styresmakter, arbeidsgievar- og arbeidstakarorganisasjonar arbeider for ei felles forståing av regelverket og opplysning til bransjen om regelverket. Arbeidstilsynet og Statens vegvesen er ansvarlege for å følgje opp bransjeprogrammet, og det vert òg halde regelbundne møter på politisk nivå med Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Eg har tru på at desse tiltaka vil sikre stadig betre innsats mot useriøse aktørar i transportbransjen

