



**YRKESTRAFIKK
FORBUNDET**

Lakkegata 23, 0187 OSLO
Postboks 9175 Grønland
0134 OSLO
Telefon: 40 60 37 00
E-post: post@ytf.no

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Arbeidsmiljø- og sikkerhetsavdelingen
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo
postmottak@aid.dep.no

Oslo, 24.05.23

Deres ref.:
23/1099

Vår ref.:
JW: Sak08376

Sak nr.:
08376

HØRING OM GJENNOMFØRING AV DIREKTIV (EU) 2020/1057 – SÆRREGLER OM UTSENDING AV SJÅFØRER

1. Innledning

Yrkestrafikkforbundet (YTF) er en fagforening for ansatte innenfor transportsektoren. Vi organiserer i skrivende stund omtrent 12 500 medlemmer, hvorav hovedvekten er yrkessjåfører.

YTF tok i 2015 initiativ til å fremme begjæring om allmenngjort minstelønn for godstransport og turbuss. Oppfølgingen og etterlevelsen av allmenngjøringen har etter den tid vært et helt sentralt politisk spørsmål for organisasjonen.

Direktiv (EU) 2020/1057 gir regler som innebærer en forbedring av arbeidsvilkårene for sjåfører som er utsendt til Norge. Flere vil ha rett på minstelønn enn tidligere. Andre land har tolket og praktisert reglene annerledes, slik at endringen innebære at færre vil regnes som utsendt. Dette er et eksempel på at Norge har praktisert og tolket EU-regelverket konservativt, i den forstand at næringsinteresser, og hensynet til fri flyt av tjenester internt i EU, har blitt tilgodesett foran sjåførenes sosiale rettigheter.

Høringsnotatet legger opp til en implementering hvor vi i Norge igjen legger seg på en konservativ linje, på bekostning av sosiale vernehensyn.

Høringsnotatet legger i all hovedsak opp til en minimumsimplementering. YTF ønsker en mer offensiv tilnærming, hvor nasjonale myndigheter sikrer bedre arbeidsvilkår på norske veier, utover det minstekravene i direktivet legger opp til.

2. Forskriftsreguleringen må omfatte alle utsendte sjåfører.

Departementet viser i høringsnotatet til at direktivets særregler kun skal komme til anvendelse ved såkalt «ordinær» utsending, og ikke ved utsending internt i konsern, eller i sammenheng med innleie, jf. utsendingsdirektivet artikkel 1 (3) bokstav b og c.

Videre skriver departementet at det vurderer det som mest hensiktsmessig å avgrense forskriftsbestemmelsens virkeområde i tråd med fartsskriverordningen, og at dette synes å samsvare best med kommisjonens hensikt.

Etter vår oppfatning bør samtlige utsendte sjåførere, uavhengig av overnevnte grensedragninger, omfattes av forskriftsreguleringen. Dette av to grunner

1. For det første etterlater implementeringen ellers et reguleringsrom, hvor det vil være usikkert hva som er gjeldende rett. Vurderingen av om en sjåfør er utsendt eller ikke skal i andre tilfelle gjøres etter tilknytningskriteriet, jf. C-815/1. Vurderingen er usikker, og bør presiseres og utfylles i nasjonal rett. Useriøse aktører profiterer på denne typen tolkningstvil.
2. Det er videre ingen god grunn til at konsernutsendte eller innleieutsendte sjåførere skal ha dårligere vilkår enn de ordinære utsendingstilfellene. De samme vernehensynene gjør se også gjeldende for sjåfør av mindre kjøretøy enn de som er underlagt regler om fartsskriver. Tvert i mot kan det være mye som tilsier at vernehensynet i varebilsegmentet er enda mer tungtveiende.

Som en del av begrunnelsen for å unnta mindre kjøretøy fra forskriftsreguleringen viser Departementet til at fartsskriver synes i en del tilfeller å være en forutsetning for at det i praksis skal være mulig å vurdere og kontrollere hvorvidt det er tale om et utsendingsoppdrag.

YTF er enig i at fartsskriverdata underletter kontroller, men de er ikke nødvendigvis en forutsetning. Utfordringene ved kontroller kan avhjelpest ved at man ikke åpner for samme kompliserte tekniske unntak om å kunne ta med seg lass på vei til eller fra et bilateralt transportoppdrag.

YTF mener at forskriften bør omfatte alle utsendte sjåførere på norske veier som utfører kabotasje eller internasjonal transport, og at unntaket for bilateral transport kun bør gjelde for kjøretøy omfattet av påbud om fartsskriver. Transitt bør holdes utenfor i tråd med direktivet.

3. Transportregisteret må omfatte alle utsendte sjåførere

YTF er veldig positive til at departementet foreslår å innføre plikt til å sende utsendingserklæring. Vi er enige i departementets beskrivelse av at registrering vil gi tilsynsmyndighetene verdifull informasjon om utenlandske transportørers aktivitet i Norge og en ny metode for risikobasert utvelgelse for tilsynsaktivitet.

YTF mener at plikten til å inngi utsendingserklæring må omfatte alle transportoppdrag, og ikke bare de som gjelder transport med godsvogn over 3,5 tonn og buss registrert for mer enn 9 personer.

Behovet gjør seg særlig gjeldende i varebilbransjen. Politiet i Oslo mener at multikriminelle nettverk har etablert seg i varebilbransjen. Økokrim uttaler at bransjen brukes av gjengkriminelle for hvitvasking av narkotikakriminalitet.

Registrering i transportregisteret kan være svært nyttig for å avsløre såkalte «postkasseselskaper» som skulle vært etablert i Norge, for å avdekke trygdesvindler, MVA-juks, samt få oversikt over utenlandske svarebilselskapers andel av det norske transportmarkedet.

Vi kan ikke se at det er noe i veien for å inkludere all transportvirksomhet transportregisteret.

4. Ansvarliggjøring av transportkjøper mv.

Departementet viser til at medvirkningsplikten i aml. §19-1(1) oppfyller direktivets krav om å sanksjonere avsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter.

YTF har ikke tillitt til at medvirkningsansvaret slik det er regulert i dag vil være effektivt nok til at direktivets krav om effektiv og avskrekkende virkning vil være oppfylt. Hvilke krav som stilles til de ulike aktørene må som et minimum konkretiseres. Konkrete plikter må innarbeides i selve forskriftsteksten. Eksempelvis bør det være en plikt til å be om kopi av utsendingserklæringen. I tillegg bør det angis noe ut over dette i forarbeidene om hvilke skritt en aktør skal ta for å opptre aktsomt etter regelverket. Dette kan så innarbeides i de nasjonale veiledere.

Implementering av medvirkningsansvar bør ideelt angripes mer overordnet og helhetlig. Ansvaret som påhviler transportkjøper, medkontrahenter og andre aktører er i dag spredt i regelverket og er vanskelig tilgjengelig. Vi erfarer at det er lite brukt og kontrollert, ut over at pliktene for bestiller og hovedleverandør etter allmenngjøringsregelverket til en viss grad kontrolleres.

Vi viser særlig til Rapport av 23.06.21 fra partssammensatt arbeidsgruppe som har vurdert tiltak for å øke ansvaret for trafikksikkerhet i bestillingskjeden av transportoppdrag. Arbeidsgruppen var satt sammen av representanter fra bransjeorganisasjoner, Arbeidstilsynet og Statens Vegvesen. Arbeidsgruppen kom enstemmig med følgende anbefaling:

Arbeidsgruppen anbefaler å klargjøre de eksisterende lovverk for så vidt gjelder ansvar for bestilling av transporttjenester, og sikre at en samlet oversikt over slike bestemmelser er lett tilgjengelig.

Arbeidstilsynet og Statens vegvesen utdypet videre:

Arbeidstilsynet bemerker at eventuelle medvirkningsplikter for bestiller, bør søkes konkretiseres i så stor grad som mulig, gjennom at det som minimum oppstilles aktivitetsplikter med et nærmere innhold

Vi slutter oss til disse uttalelsene og foreslår at det igangsettes arbeid med en egen samlet transportforskrift, hvor ansvaret etter blant annet direktiv (EU) 2020/1057 konkretiseres og forskriftsfestes. Arbeidstilsynet og Statens vegvesen må begge ha tilsynsmyndighet.

5. Flere tilsynsmyndigheter bør ha tilgang til transportregisteret.

Departementet forslår at arbeidstilsynet skal være ansvarlige myndighet med tilgang til informasjonen i transportregisteret. Det er uklart om dette er informasjon som arbeidstilsynet dermed er avskåret fra å dele med andre tilsynsmyndigheter. I tilfelle er det et steg i feil retning.

Samarbeid på tvers av tilsynsmyndighetene har de senere årene blitt vesentlig bedre. Det vises bl.a. til opprettelse av A-krimsentere, og til at Statens Vegvesen har fått kompetanse til å innhente dokumentasjon på vegne av Arbeidstilsynet. Flest mulig tilsynsmyndigheter bør ha tilgang til informasjon fra IMI for å koordinere kontroller med Arbeidstilsynet, samt til å drive risikobasert tilsynsaktivitet.

I tillegg bør man åpne for at fagforeninger kan få innsyn i registeropplysninger. Dette vil understøtte tillitsvalgtes innsynsrett etter allmenngjøringsregelverket, som ofte kommer til kort fordi det ikke er tillitsvalgte i bedriften hvor det er aktuelt å be om innsyn. Slik vi leser direktivet gir det hjemmel for slik innsynsrett i Direktivets artikkel 1 nr. 13.

Oslo, 24.05.23

Josefine Wærstad
Fagsjef, advokatene i YTF

For Jim Klungnes
Forbundsleder