

Statens vegvesen

Deres ref.: 23/106502

Vår ref.: JW08752

Høringssvar til gjennomføring av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2

1. Innledning

Det vises til Statens vegvesens høringsnotat om forslag til endringer i forskrift av 10. juni 2006 nr. 543 om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS) og forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS.

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

Høringen gjelder kun implementering av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2, og er den fjerde i rekken av høringer som gjelder mobilitetspakken.

Som vi har understreket i tidligere høringsrunder om mobilitetspakken, så savner YTF en helhetlig tilnærming til implementeringen av mobilitetspakken, hvor man ser på hvilket handlingsrom som ligger i mobilitetspakken, hvilke øvrige tiltak som kan understøtte formålet med endringene, hvordan man kan underlette kontrollene til samtlige kontrolletater og om regelverket er tilgjengelig nok for aktørene som skal etterleve det.

Når det gjelder det som konkret er sendt på høring denne gangen ønsker vi en forenkling av regelverket, og en utvidelse av tilsynshjemmelen.

2. Forskriftsteksten må forenkles

Kjøre- og hviletidsreglene og reglene om arbeidstid for sjåfører er vanskelig tilgjengelige allerede for sjåførene. Forskriftene bør utformes med tanke på at de skal være enkle å sette seg inn i. Tekst som er overflødig bør ikke tas inn i forskriften.

Slik vi leser Direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2, så er det i hovedsak en bestemmelse som regulerer hvordan tilsyn/kontroll med arbeidstiden til sjåfører skal gjennomføres. YTF stiller spørsmål ved om dette er regulering som det er nødvendig å ha i forskrift, eller om det kan følge av instruks. I slik instruks kan det også gis bedre og mer utfyllende veiledning.

3. Hvilke overtredelser er alvorlige

YTF savner en mer utfyllende beskrivelse av hvilke typer overtredelser som avdekkes langs vei som er så alvorlige at de skal ha som direkte konsekvens at det skal gjennomføres en foretaks kontroll.

Vi legger til grunn at Statens Vegvesen, Arbeidstilsynet og politiet allerede arbeider risikobasert, uavhengig av dette pålegget. Vi er positive til at man følger opp en virksomhet dersom det avdekkes lovbrudd. I motsatt tilfelle kan kontroller ha negativ allmennpreventiv virkning fordi bedrifter som opererer utenfor regelverket opplever at selv om man blir avslørt, så får det ikke alvorlige konsekvenser.

YTF stiller uansett spørsmål ved om det er nødvendig å ha regelen om når foretakskontroll skal gjøres, så lenge tilsynsmyndighetene har hjemmel til å faktisk gjennomføre en foretakskontroll.

4. Hvilke regler kan effektivt kontrolleres langs vei?

Direktivet foreskriver at kontrollene langs vei skal være effektive, og konsentrere seg om det som effektivt kan kontrolleres på stedet. I høringsnotatet står følgende to eksempler på regler som effektivt kontrolleres langs vei ved å se på informasjon fra skriveren:

- Pauser etter § 15 første ledd
- Ukentlig arbeidstid på maks 60 timer etter § 13 andre ledd

YTF erfarer at kontroll på disse to punktene ikke vil gi avvik, selv om arbeidstiden er ulovlig.

Det er vanlig at sjåfører feilregistrerer annet arbeid som pauser eller tilgjengelighetstid. Andre eksempler som bør kontrolleres langs vei er derfor lange utstrekk på arbeidsdagen, dvs. lang tid mellom uttak og innsett av bil, uten kompensierende friperiode. Dette indikerer ulovlig overtidarbeid.

Enda et eksempel er dersom sjåføren har lite eller ikke noe annet arbeid på skriveren. Det indikerer at skriveren misbrukes.

Listen bør derfor utvides, selv om den ikke er uttømmende, til å omfatte punkter som gir grunn til å gå transportselskapet nærmere etter i sømmene. I slike tilfeller vil det ikke være en plikt etter direktivet til å gjennomføre en etterfølgende foretakskontroll, men det er informasjon som bør loggføres og registreres i kontrollmyndighetenes systemer for en risikobasert utvelgelse ved senere tilsyn.

5. § 20(2) må utvides til terminaler/lagre mv.

Som nevnt over mener YTF at forslag til endring i forskriftstekst bør vurderes gjort om til instruks for kontrollmyndighetene. Unntaket er FATS §20 (2).

FATS §20 (2) gir hjemmel for tilsyn også i foretak, og må derfor stå i forskriften, dersom det ikke er god nok hjemmel annet sted. YTF støtter at denne tas inn, men den bør utvides til å gi hjemmel til å kontrollere kjøretøy også andre steder enn langs veien og hos arbeidsgiver.

Kontroller må også kunne gjennomføres hos transportkjøper og/eller vareeier. Her kan man kontrollere om lasting og lossing registreres rett på skriveren. Dette vil særlig være nødvendig for utenlandske kjøretøy, hvor det ikke er mulig å gjennomføre en foretakskontroll.

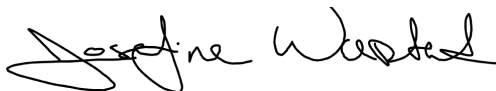
Særlig innenfor varebildelen av transportbransjen er det stort behov for egnede kontrollsteder da disse gjerne kjører i bysentrum.

Oppsummert

Oppsummert ønsker YTF:

- En enklere forskriftstekst, hvor retningslinjer for utførelsen av kontrollvirksomheten ikke tas inn i forskriften direkte.
- Retningslinjene for kontrollørene bør være mer utfyllende, ved at man eksemplifiserer når et funn er alvorlig nok til å automatisk utløse foretaks kontroll, samt en utvidet liste over hvilke markører man bør se etter ved kontroller langs vei.
- kontroller hos andre aktører. Særlig for varebil mangler man gode kontrollområder. Dette bør ivaretas ved å gi hjemmel til å også kontrollere varebilene når de er hos transportkjøper og/eller vareeier. Typisk for å laste eller losse.

Oslo, 18.08.23



Josefine Wærstad
Leder for juridisk avdeling i YTF

For Jim Klungnes
Forbundsleder