

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO

Oslo, 1. september 2019

Deres ref.:
15-225358-27

Vår ref.:

Sak nr.:

SVAR PÅ HØRING KNYTTET TIL HJEMMEL I VEGTRAFIKKLOVEN OG YRKESTRANSPORTLOVEN FOR TILBAKEHOLD AV KJØRETØY FOR Å SIKRE BETALING AV ØKONOMISK SANKSJON

Yrkestrafikkforbundet (YTF) er en fagforening for ansatte innen transportsektoren, og organiserer ca. 11 600 personer på tvers av yrkesgrupper. YTF takker for invitasjonen, og ønsker med dette å presentere våre synspunkter på høringen knyttet til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven.

Bakgrunn

Både godstransport på vei og persontransport med turbil er to svært konkurranseutsatte deler av transportnæringa. Konkurransesituasjonen er skjev, og marginene er presset til et kritisk bunnivå. Dessverre er det mange useriøse aktører som gjør hva de kan for å omgå lover og regler. Risikoen for å bli tatt er liten og gevinsten stor. En nedadgående spiral de siste årene har ført til at også en del norske bedrifter som har hatt et ønske om å operere på riktig side av loven og med anstendige betingelser for sjåførene sliter med å overleve i konkurransen mot de som befinner seg i andre enden av skalaen.

Det store innslaget av utenlandske transportører kompliserer situasjonen ytterligere og byr på en rekke utfordringer for så vel kontrollmyndigheter som for bransjens interesseorganisasjoner. Ulovligheter går under radaren, gebyrer blir ikke innbetalt og ulikhetene i lønns- og arbeidsbetingelser innad i samme yrkesgruppe er økende. Alle tiltak som kan bidra til å rette opp i disse skjevhetene hilses derfor velkommen fra YTF sin side.

Hjullås for manglende realisering av utestående gebyrer ble praktisert fram til og med 2017, og mange kontrollstasjoner gikk derfor til anskaffelse av dette. Tiltaket ble imidlertid suspendert fra samferdselsdepartementets side, som følge av en EU-dom fra Ungarn. At det nå søkes en ny og utvidet hjemmel er vi fornøyde med. YTF håper blant annet med dette høringssvaret å kunne bidra konstruktivt til å heve seriøsiteten i bransjen, sikkerheten på veiene våre og statusen for sjåføryrket.

Ansvarliggjøring av transportør og oppdragsgiver

Ansvarliggjøring av arbeidsgivere er positivt, men så lenge det er noen som er villige til å påta seg et transportoppdrag ved å tøyne regelverket, så vil den ulovlige transporten dessverre bare fortsette å øke i omfang. Det fremkommer av høringen at det søkes hjemmel for tilbakeholdelse kun av kjøretøy, mens lasten i praksis kan flyttes over på annet kjøretøy. Dette begrunnes med hensynet til f.eks. ferskvarers holdbarhet eller busspassasjerer som skal rekke videre transport.

YTFs prinsipielle holdning er at også den som bestiller transporten må ansvarliggjøres, og at dette vil være minst like effektivt for å komme ulovligheter i næringa til livs som det å holde transportøren eneansvarlig. Vi anbefaler derfor at det bør søkes hjemmel for å holde vareeier (i de fleste tilfeller i praksis transportbestiller) proporsjonalt ansvarlig for mislighold knyttet til transporten, og anser det preventive potensialet ved en slik lovendring som stort. Det er viktig å underbygge at selv om transportøren kan ha en økonomisk interesse i å bryte reglene, vil transportbestiller ofte ha en økonomisk interesse i at fraktprisene holdes så lave som mulige. Dette er ofte også særlig en implikasjon

der det er snakk om lengre leverandørkjeder. Man kan derfor se for seg at det innføres solidaransvar for transportbestiller og transportør, og at én av disse må innfri de utestående bøtene/gebyrene før lasten frigis, og at det i et slikt tilfelle blir opp til vareeier å gjøre gjeldende regress overfor transportøren i etterkant.

Videre bør det i tilknytning til det nye regelverket vurderes å innføre informasjons- og påseplikt for oppdragsgiver tilknytning til det nye regelverket på samme måte som det er inntatt i lov om allmenngjøring. Fra myndighetshold bør dette anbefales inntatt i kontraktsbestemmelser, slik det anbefales gjort ved etterlevelse av allmenngjøringsbestemmelsene knyttet til kabotasjeoppdrag. Det bør også innføres foretaksstraff med hjullås som sanksjonsmiddel ved utestående innbetaling av lovpålagt merverdiavgift.

Hensynet til sjåføren

Vi savner en klarere definisjon av hvem som rent praktisk skal gjøre opp for de utestående gebyrene. I altfor mange tilfeller ser man en tendens til at byrden ved mange forutsette så vel som uforutsette kostnader pålegges den enkelte sjåfør, enten direkte eller indirekte. Det største problemet ligger ikke der hvor sjåføren må legge ut for kostnader som arbeidsgiver normalt sett forventes å skulle betale for (drivstoff, uforutsette reparasjonsutgifter, manglende eller ubetalte bombrikkeregninger e.l.), men i de tilfellene der sjåføren a) rent faktisk betaler for disse kostnadene av egen lomme for å unngå å risikere jobben sin, eller i b) tilfeller som er mer kompliserte for kontrollmyndighetene å komme til livs, eksempelvis at arbeidsgiver tilsynelatende betaler, men så enten krever dette tilbakebetalt eller gjennomfører lønnstrekk av en sjåførlønn som i mange tilfeller i utgangspunktet ligger under allmenngjort lønn.

Det fastholdes videre i høringsforslaget at sjåføren ikke skal nektes adgang til kjøretøyet, noe som isolert sett er positivt, men vi vil likevel advare mot at dette potensielt sett kan resultere i vanskelige og i ytterste fall ulovlige forhold for sjåføren. Eksempelvis dersom arbeidsgiver ikke skaffer til veie lovpålagt minimumsdiett eller dekker kostnader til egnet overnatting, slik at den lovpålagte ukehvilen i strid med loven avholdes i kjøretøyet. Dette vil dermed ytterligere bidra til de slavelignende forholdene for sjåførene fra mange av de utenlandske selskapene der flere lever ukes- og månedsvis hjemmefra. Mange venter enten på oppdrag eller at arbeidsgiver skal bekoste reparasjon av ødelagt materiell eller andre utestående kostnader som ofte ikke kan tillegges sjåførene ene og alene. Dersom foretaksstraffen skal være effektiv og målrettet for kontrollørene, foreslår vi at også utestående gebyrer og annet mislighold inntas som en del av risikoklassifiseringssystemet som er gjort gjeldende når det gjelder teknisk kontroll, på lik linje med sammenlignbare systemer i Storbritannia. I den forbindelse vises det til våre innspill knyttet til høringen om etablering av register over vegtransportforetaks disponible kjøretøy som hadde frist 6. mars 2019. Vi skulle gjerne også sett at det kunne blitt benyttet foretaksstraff og hjullås ved gjentatte og systematiske brudd på gjeldende allmenngjøringsbestemmelser, da mange som opererer på kant med loven i praksis får fortsette med juks og ulovligheter. I ytterste konsekvens bør utestengelse fra landet være svaret.

Konklusjon

Som nevnt innledningsvis er alle tiltak som kan bøte på en svært skjev konkurransesituasjon med mange useriøse aktører positivt, men all den tid man ikke har noen oversikt over omfanget av internasjonal transport og kabotasjevirkosomhet i Norge, vil kontrollene fortsette å være svært ressurskrevende fra involverte etater, og man vil etter alt å dømme fortsatt kun luke ut en brøkdel av de som jukser, til tross for at håndhevingen av regelverket med disse nye hjemlene forhåpentligvis vil bli mer målrettede. Samtidig er det viktig at terskelen for å ilegge foretaksstraff fra kontrollørens side ikke må oppleves som høyere enn om man skulle bøtelagt eller på annen måte straffet sjåføren for én eller flere overtredelser langs veien. Innføring av hjullås som sanksjonsmiddel er et skritt i riktig retning for en mer seriøs bransje, men det avgjørende er at sanksjonen faktisk blir tatt i bruk der det er nødvendig, og ikke ender opp som et uvirksomt tiltak uten hverken preventiv eller substansiell effekt for lovbrytere i transportnæringa.



Jim Klungnes
Forbundsleder