

## Utdrag fra innstilling fra transport og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022–2033

Kilde: [stortinget.no](http://stortinget.no), kapittel 10. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

### 10.8 Seriøs transportbransje

Komiteen viser til at det er utarbeidet en egen strategi for rasteplasser, der også døgnhvileplasser inngår. Det er identifisert et behov for 80 antall døgnhvileplasser, og at det forutsettes at dette følges opp i de kommende budsjettene. Komiteen vil påpeke viktigheten av at det er tilstrekkelig med døgnhvileplasser med tilstrekkelige fasiliteter langs de viktigste transportkorridorene, slik at sjåførene kan få en best mulig arbeidshverdag og at det legges til rette for at kjøre og hviletiden kan gjennomføres på en god måte.

Komiteen er opptatt av å stanse utviklingen med sosial dumping, arbeidslivskriminalitet og økt sikkerhetsrisiko langs norske veger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på at utviklingen går i gal retning når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere i den grenseoverskridende transportsektoren, og at konkurransevilkårene for seriøse bedrifter svekkes under slike forhold.

Disse medlemmer mener den allmenngjorte minstelønna i transportbransjen er et viktig virkemiddel for å motarbeide ulike konkurranseforhold mellom norske og utenlandske aktører. Disse medlemmer er imidlertid kjent med at Arbeidstilsynets kontrollresultater viser at mange utenlandske transportører ikke overholder reglene om minstelønn, og at svært mange transportkjøpere ikke overholder informasjons- og påseplikten. Disse medlemmer mener brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons- og påseplikten automatisk bør føre til gebyrlegging, og viser til at dette er tatt opp blant annet av Norges Lastebileier-Forbund. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Representantforslag 22 S (2018–2019) fra Sosialistisk Venstreparti om en bærekraftig godsnæring og mer gods på bane, jf. Innst. 66 S (2018–2019), hvor det ble fremmet forslag om at:

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons-/påseplikten automatisk skal medføre ilegging av gebyr.»*

Disse medlemmer mener en aktiv innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet innen transportsektoren er helt avgjørende for å øke yrkesstoltheten, bedre rekrutteringen til næringen og gi bedre økonomiske rammebetingelser for seriøse transportører. Disse medlemmer mener strenge krav og tydelige rammer for arbeidslivet innen

transportbransjen vil fremme tryggheten, redusere ulykkesrisikoen og bedre fremkommeligheten langs norske veger, særlig på vinterstid. Disse medlemmer konstaterer at press på lønns- og arbeidsvilkår i transportnæringen og uholdbare konkurransevilkår for seriøse transportører skaper gunstige vekstforhold for en dårlig sikkerhetskultur og et arbeidsmarked uten de standardene man ønsker i Norge. Disse medlemmer viser til Representantforslag 121 S (2018–2019) om tiltak for tryggere transport på norske veger, jf. Innst. 388 S (2018–2019), hvor de rødgrønne partiene foreslo en rekke tiltak, blant annet at alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, at det innføres krav til elektronisk registrering av all kabotasjekjøring i Norge, at Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten og at Statens vegvesen skal gis håndhevsingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet, at det innføres krav til elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg, at det faglig 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, at det innføres en ordning med prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven, at det innføres økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåførere på vinterføre, at det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket, at informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen godstransport på veg og i turbilnæringen styrkes, at det innføres økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, at statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren, at statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriøsitetsskravene, at det innføres krav om obligatorisk forhåndsbetaling på obligatoriske bompengebrikker før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge, samt en styrket samordning av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er opptatt av at det skal være like konkurransevilkår og at norske lover og regler blir fulgt av alle aktørene i transportsektoren. Kontrollinnsatsen er økt siden 2013 og det er tatt i bruk ny teknologi som gjør kontrollene mer effektive. Samtidig er samarbeidet mellom de statlige myndighetene som Politiet, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen styrket, noe som har bidratt til at flere som ikke følger regelverket blir tatt. Det er også etablert egne arbeidslivskrimsentre som skal arbeide målrettet med å avdekke ureglementerte forhold på arbeidsplassene, også innenfor transportsektoren. Flertallet viser til at dette er et samarbeid mellom partene i arbeidslivet og myndighetene og er et viktig bidrag i arbeidet mot sosial dumping og lønns- og arbeidsvilkår som ikke er i tråd med norske lover og regler.

Komiteen viser til at det fortløpende må gjøres forbedringer for å styrke oppfølgingen av brudd på regelverket i transportbransjen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at samtidig er det viktig å samarbeide tett med EU i utformingen av et felles regelverk som ivaretar anstendige lønns- og arbeidsvilkår, har et felles regelverk for kjøre- og

hviletid og som ivaretar trafikksikkerheten. Samarbeidet i Road Alliance, hvor Norge har vært aktiv, har gitt positive resultater i arbeidet med EUs mobilitetspakke.

Flertallet vil også påpeke transportkjøpernes ansvar for en tryggere transport. Transportkjøperne har en unik mulighet til å sette tydelige krav til seriøsitet og kvalitet, og legge til rette for at transporten imøtekommer krav til trafikksikkerhet og anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at utbygging av døgnhvileplasser knapt er omtalt i meldingen til tross for at behovet er stort. Statens vegvesen oppgir på sine nettsider at kun 53 døgnhvileplasser er åpne pr. mars 2021, selv om Stortinget allerede i 2013 vedtok at det innen 2023 skulle stå 80 ferdigstilte døgnhvileplasser. Dette flertallet ber regjeringen følge opp dette vedtaket, og at en oppdatert versjon av Vegdirektoratets Nasjonale plan for døgnhvileplasser rapporteres i forbindelse med den årlige budsjettbehandlingen.