



## **YRKESTRAFIKK FORBUNDET**

Lakkegata 23, 0187OSLO  
Postboks 9175 Grønland  
0134 OSLO  
Telefon: 40 60 37 00  
Telefaks: 21 01 38 51  
E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)  
Bankgiro: 1602 47 96594  
Postgiro: 0814 57 74757

Direktoratet for arbeidstilsynet  
Postboks 4720 Torgarden  
7468 Trondheim  
Epost: [post@arbeidstilsynet.no](mailto:post@arbeidstilsynet.no)

Oslo, 03.10.19

Deres ref.: 2019/30672  
Deres dato: 03.07.19

Saksbehandler: Josefine Wærstad  
Vår ref.: JW:012

### **1. Innledning**

Yrkestrafikkforbundet representerer ca. 11 500 medlemmer, hovedsakelig innen buss, gods, lager og logistikk. Denne høringen har særlig betydning for gods og turbuss, hvor det er mange useriøse aktører, og hvor det er innført allmenngjorte minstelønnsatser.

Organisasjonsgraden i godssektoren og turbilbransjen er lav, og tariffdekningen er også svært lav. Bransjen er preget av useriøse aktører i alle alvorlighetsgrader, fra klar arbeidslivskriminalitet, til tilsynelatende seriøse aktører som ikke betaler for overtid.

Yrkestrafikkforbundet ønsker de foreslåtte endringene velkomne. Vi ønsker samtidig å benytte anledningen til å bemerke at det bør vurderes ytterligere tiltak rettet mot oppdragsgivere og bestillere. Videre ønsker vi å benytte anledningen til å påpeke at utmålingen av gebyr for brudd på arbeidsmiljøloven og utsendingsforskriften må skjerpes.

I det følgende vil vi kommentere de konkrete endringsforslagene i punkt 2. I punkt 3 vil vi utdype nærmere om at senere tiltak bør rettes mot oppdragsgiver/bestiller. Avslutningsvis i punkt 4 vil vi knytte noen kommentarer til utmålingen av gebyr.

### **2. Endringsforslagene i høringsnotatet**

Yrkestrafikkforbundet støtter innføring av egen hjemmel for bruk av overtredelsesgebyr ved brudd på opplysningsplikten i §18-5 og overholdelse av stansing etter §18-8.

Yrkestrafikkforbundet støtter klargjøring av utsendingsforskriftens §13.

### **3. Plassering av ansvar hos bestiller/oppdragsgiver**

Yrkestrafikkforbundet ønsker at mer ansvar for overholdelse av regelverket plasseres hos bestiller og/eller oppdragsgiver når dette er virksomheter.

Aktuelle tiltak kan eksempelvis være at det gjøres lovstridig å motta tjenester eller varer fra et selskap hvor det er vedtatt stansing eller hvor opplysningsplikten ikke er oppfylt.

Plikten forutsetter selvfølgelig at bestiller/oppdragsgiver får informasjon om at leverandøren ikke oppfyller vedtaket fra arbeidstilsynet. Dette kan eksempelvis gjøres ved kunngjøring i brønnøysundregisteret.

Reaksjonsfastsettelsen ved brudd på forbudet mot å motta varer/tjenester fra slik leverandør bør være gebyr.

#### **4. Utmålingsnivået for gebyr**

Det er viktig at handlingsrommet innenfor regelverket brukes for å oppnå formålet om å hindre at de useriøse får et konkurransefortrinn. Det må gjøres ulønnsomt å operere useriøst.

Det ligger klar økonomisk gevinst i å bryte bestemmelser som har et direkte resultat på bunnlinjen, herunder kravene om minstelønn og overtidsbetalt. Per i dag er det klart at risikoen for å at brudd blir avslørt, kombinert med at gebyr brukes for sjeldent som reaksjonsmiddel, og at nivået er for lavt, gjør at det er lønnsomt å drive virksomhet i strid med regelverket.

I transportbransjen er dette tydelig. De seriøse aktørene som ønsker å overholde regelverket utkonkurreres av useriøse som er utelukkende er opptatt av økonomisk resultat. Slik kan det ikke forbli.

Gebyrer må oftere brukes som reaksjonsfastsettelse, og de må settes til et nivå slik at de har reell avskrekkende virkning. Dette gjelder særlig brudd som gir en klar økonomisk fordel.

Overtredelser må følges opp med strengere reaksjonsfastsettelse i form av vesentlig høyere gebyr. Vi opplever i dag at dersom det oppdages manglende minstelønnsbetaling, kan selskapet enkelt og billig kvittere ut tilsynssaken. De pålegges å betale den kontrollerte sjåføren det vedkommende har krav på den aktuelle måneden hvor kontrollen er gjort, men får ingen reaksjon utover det. Dette gir ingen prevensjon mot fremtidige overtredelser. Selskapet belønnes ved at de får beholde overskuddet, som de har produsert gjennom å operere i strid med regelverket, og får beholde kontraktene de har fått gjennom å dumpe prisene. Prisen de betaler er en forsvinnende liten sum til sjåføren, som representerer toppen av isfjellet.

Høyere gebyrer er først og fremst nødvendig ved 2.gang, og 3. gangs overtredelse, mv, men dette fordrer at 1. gangsovertredelser følges opp tett med påfølgende kontroller.

#### **5. Oppsummering**

Som oppsummering stiller Yrkestrafikkforbundet seg svært positiv til de foreslåtte endringene. Det ytres samtidig et ønske om:

- Mer bruk av gebyr som reaksjonsform ved brudd på arbeidsmiljøloven og utsendingsforskriften, som gir en klar økonomisk fordel mot konkurrentene.
- Høyere gebyr.
- Et forbud mot å motta tjenester/varer fra et selskap som er stanset av arbeidstilsynet og/eller ikke oppfyller opplysningsplikten.

Med vennlig hilsen

Jim Klungnes  
Forbundsleder

Yrkestrafikkforbundet