



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep
0030 Oslo
postmottak@fin.dep.no

Deres ref: 20/563

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 21. august 2020

Svar på høring om forslag til nasjonalt statistikkprogram 2021-2023

Det vises til høringsbrev og høringsnotat publisert 3. juni 2020.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei. NLF representerer om lag 3.200 medlemsbedrifter med om lag 20.000 lastebiler og 23.000 ansatte. Medlemsbedriftene representerer en verdiskapning på om lag 30 mrd. kr, og har aktivitet innenfor alle deler av norsk godstransport på vei. Brorparten av medlemsbedriftene er små og mellomstore privateide bedrifter.

NLF er som næringsorganisasjon opptatt av at rammebetingelsene for norsk godstransport på vei blir best mulig. NLF sin visjon er Ansvarlig transport. For å nå denne, har NLF som ett av sine strategiske mål Like konkurransevilkår. Dette peker på at aktørene i bransjen må forholde seg til felles konkurranseregler, og at kontroll og sanksjoner ved brudd på lover og regler må bli håndhevet forutsigbart og konsekvent. NLF sitt strategiske mål om Bærekraftig transport understreker viktigheten av at de økonomiske og menneskelige forutsetningene for å drive en sunn næring må være til stede.

NLF er som følge av dette opptatt av at myndigheter og andre beslutningstakere har et så godt faktagrunnlag som mulig. Ett av områdene NLF mener er mangelfullt, er forhold knyttet til omfanget av kabotasjekjøring. Dette er transport av gods (og passasjerer) utført i Norge av en bedrift som hører hjemme i et annet land. Kabotasjekjøring er i utgangspunktet ulovlig, men er tillatt innenfor EU/EØS-området under særskilte betingelser. Disse betingelsene har lenge vært under revisjon. Nytt regelverk ble vedtatt 9. juli 2020 i EU-parlamentet og lovtekstene publisert i EU-tidende 31. juli 2020. Det forventes at EØS-komiteen vil beslutte at regelverket har EØS-relevans og at det blir gjort gjeldende i Norge snarlig.

Uavhengig av regelverkets utforming mener NLF det er behov for et bedre faktagrunnlag for å fastslå omfanget av kabotasjekjøring. Det er et behov for å avdekke både lovlig og ulovlig kabotasjekjøring. NLF har forståelse for at det er vanskelig å avdekke ulovlig kabotasjekjøring gjennom offentlig statistikk basert på ulike, men frivillige innrapporteringsordninger.

NLF har blant annet i forbindelse med det pågående tre-parts bransjesamarbeidet for transport tatt til orde for å få en bedre oversikt over kabotasjekjøring. NLF mener at et register over alle transporter utført som kabotasje i Norge må etableres. Dette vil for det første gjøre det lettere med en effektiv kontroll og sanksjonering av brudd på regelverket. Det vil for det andre også være et godt hjelpemiddel til å få en god oversikt over omfanget av kabotasjekjøring i Norge.

NLF mener, som mange andre næringsaktører og samarbeidspartnere i tre-partsamarbeidet, at dagens statistikk over kabotasje ikke godt nok fanger opp det reelle omfanget. Omfanget av kombinerte transporter er også udokumentert. Årsakene til dette kjenner vi vel ikke fullt ut, men det kan antas at mye skyldes innrapporteringsregimet. For at statistikken skal bli god, krever det at alle relevante land i EU/EØS-området har gode rutiner og god kvalitet på sine nasjonale innrapporteringer.

Det nye regelverket som nå er vedtatt i EU, krever at bedrifter i andre EØS-land må sende inn informasjon om arbeidstagere (sjåførere) som utstasjoneres, senest ved starten av utstasjoneringen. Sjåførere anses som utstasjonert når det utføres kabotasje, kombinert transport og tredjelandskjøring (kjøring mellom to andre land enn landet hvor bedriften er etablert). Slik informasjon skal knyttes opp til IMI (the Internal Market Information system). Det bør utredes om dette sammen med annen informasjon kan bidra til bedre oversikt over omfanget av lovlig kabotasje og kombinerte transporter i Norge, slik at statistikken på dette området kan bedres.

I det nye regelverket er det også innarbeidet at informasjon som er nødvendig for å kunne dokumentere retten til å kjøre kabotasje, kan fremlegges elektronisk ved kontroller langs vei, i form av elektronisk veifraktbrev (e-CMR). Ved Stortingets behandling av Innst. 214 S (2019–2020) om ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på vei, ble det også vedtatt å be regjeringen sikre at nye elektroniske fraktbrev gjøres obligatoriske. Det bør derfor vurderes hvordan informasjon som gjøres tilgjengelig i slike elektroniske veifraktbrev, kan brukes for å utarbeide bedre statistikk om kabotasjetransport.

NLF mener på denne bakgrunn at Statistisk Sentralbyrå bør prioritere å få på plass en forbedret innrapportering av kabotasjekjøring, om nødvendig i nært samarbeid med europeiske nasjonale statistikkbyrå/Eurostat.

NLF mener også at det kan være behov for å få fram et mer nyansert bilde av godstransport på vei, ved å differensiere statistikk for transportert mengde (tonn) og transportarbeid (tonnkm) for kjøretøy over 3,5 tonn i naturlige segment. Det er et stort spenn i nyttelast for kjøretøyene, fra varebiler på 3,5 tonn til modulvogntog på 60 tonn totalvekt. NLF mener det er nyttig at statistikk som viser status og utvikling i de ulike segmentene blir lettere tilgjengelig. Det nevnte nye regelverket vil regulere internasjonal transport med varebiler med totalvekt mellom 2,5 tonn og 3,5 tonn på tilsvarende måte som transport med kjøretøy over 3,5 tonn. Dette bør det tas høyde for i arbeidet med statistikken.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk