



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 21/80330-2

Vår ref: tf/gam

Oslo, 13. august 2021

Høringsvar - forslag til endringer i yrkestransportloven og ny forskrift om overtredelsesgebyr

Vi viser til brev datert 25.5.2021 om høring om forslag til endringer i yrkestransportloven og ny forskrift om overtredelsesgebyr.

Forslaget går ut på å innføre gebyr for overtredelser av kabotasjereglene og dokumentasjonsplikten ved ervervsmessig transport. Forslaget til endringer innebærer en økt bruk av overtredelsesgebyr.

Høringen er todelt, og høringsbrevet omtaler det slik:

«Forslaget går ut på å innføre gebyr for overtredelser av kabotasjereglene og dokumentasjonsplikten ved ervervsmessig transport. Forslaget til endringer innebærer en økt bruk av overtredelsesgebyr.

Forslaget medfører endringsbehov i lov av 21.02.2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy, samt forslag til ny forskrift om gebyr for visse overtredelser av yrkestransportlovgivningen.».

I realiteten er hensikten med forslagene en avkriminalisering av de nevnte overtredelsene av kabotasjereglene og av dokumentasjonsplikten (førerattest og fellesskapsløyve) når transport mot vederlag utføres. Dette innebærer at den vanlige reaksjonen i en kontroll ikke skal være bruksforbud og anmeldelse, men bruksforbud og overtredelsesgebyr som skal inndrives på stedet. Mulighetene til også å anmelde i særlig graverende tilfeller beholdes i lov og forskrift.

Bakgrunn og drøfting

Norges Lastebileier-Forbund har som visjon Ansvarlig transport, og mener at ansvarlighet må gjelde for alle direkte og indirekte aktører i verdikjeden, som transportkjøpere, kontraktsparter med mellomledd, myndigheter, politikere, kjøretøy, sjåførere, leverandører, eiere, bedriftsledere, infrastruktur, andre veibrukere og øvrige trafikanter. Med andre ord har alle mulige aktører innenfor veitransport et ansvar for å opptre ansvarlig og seriøst.

NLF sitt strategiske mål om Like konkurransevilkår peker på at alle aktørene i det norske transportmarkedet skal følge det samme regelverket, og at myndighetenes håndhevelse skal være effektivt og sanksjoneres likt. Aktørene i det norske transportmarkedet er underlagt de samme konkurransereglene, men ikke alle følger dem. Ikke alle blir kontrollert, og regelverket gir rom for ulike tolkninger. Det blir dermed ulike konsekvenser av like regelbrudd, enten i form av ulik oppdagelsesrisiko eller ulike sanksjoner. De tilgjengelige verktøyene og metodene for å følge opp for eksempel økonomiske uregelmessigheter kan alltid utnyttes bedre, i arbeidet for å skape like konkurransevilkår.

Bakgrunnen for denne høringens del om overtredelser av kabotasjeregulverket er et anmodningsvedtak fra behandlingen av statsbudsjettet for 2019. NLF ga et høringsinnspill (19.10.2019) til justiskomiteen hvor det blant annet står:

«(...) NLF ønsker at transportnæringen blir kontrollert og sanksjonert på en langt mer effektiv måte enn i dag. På den måten kan man sikre at lovlidige, ansvarlige transportører ikke taper i konkurranse med useriøse lavprisaktører.

NLF ønsker derfor at:

- komiteen ber regjeringen om fortgang i arbeidet med å utrede konsekvensene av å avkriminalisere mindre alvorlige lovbrudd i næringen, og heller gebyrlegge dem.»

NLF vil understreke at dette ikke skal forstås som at brudd på kabotasjeregulverket ansees som akseptabelt (... *mindre alvorlige lovbrudd* ...), men heller som et innspill for å få en effektiv og reell håndhevelse og sanksjonering av slike brudd.

NLF har i lang tid arbeidet for å avkriminalisere brudd på kabotasjeregulverket. Årsaken er at dagens system med anmeldelse ikke fungerer, særlig fordi påtalemyndighetene ikke har prioritert og hatt kapasitet til å behandle anmeldelsene. I tillegg er inndrivningen av bøter fra transportbedrifter etablert i en del land svært mangelfull og vanskelig på grunn av manglende internasjonale avtaler og ordninger.

Useriøse utenlandske transportører har i realiteten liten risiko for å bli dømt, og dermed blir mange brudd på kabotasjeregulverket ikke sanksjonert og/eller bøtene blir ikke betalt.

Det foreslåtte regelverket i denne høringen vil medføre at brudd på kabotasjeregulverket vil bli gebyrlagt på stedet. Transportforetaket må gjøre opp på stedet før transporten kan fortsette. NLF forutsetter at kontrollmyndighetene Statens vegvesen og Politiet (og eventuelt andre som får myndighet) benytter gjeldende regelverk for tilbakehold av kjøretøy for å sikre innbetaling av gebyrene. Dersom den faktiske inndrivelsen av ilagte gebyr ikke gjøres før transporten kan fortsette, frykter NLF at mange useriøse utenlandske transportører fortsatt vil spekulere i at de slipper å betale. NLF mener bruken av tilbakeholdsretten burde vært tydelig beskrevet i de aktuelle forskriftene.

Mulighetene til også å anmelde særlig graverende tilfeller, som for eksempel ved gjentatte brudd på regelverket, beholdes i lov og forskrift. Dette er positivt, men NLF frykter at

anmeldelser også i framtiden vil bli henlagt og at useriøse transportører vil spekulere i dette. NLF mener at gebyrenes størrelse og akkumulering må være så høye at slike alvorlige forhold ikke oppstår.

Innspill til høringsforslaget

NLF har følgende innspill til foreslått forskrift:

- Gebyrenes størrelse:
 - Gebyrsatsene for gjenglemt gyldig førerattest og/eller løyvedokument er på et passende nivå.
 - Gebyrsatsene for manglende førerattest og/eller løyvedokument bør økes for å virke preventive og gjenspeile alvorligheten i å drive yrkestransport uten helt sentrale nødvendige tillatelser.
 - Gebyrsatsene for ulovlig kabotasje må økes. NLF mener de foreslåtte satsene ikke vil være preventive og avskrekkende nok, fordi fortjenestemarginene i denne ulovlige delen av transportmarkedet er høye, og oppdagelsesrisikoen lav. Med for lave gebyrsatser frykter NLF at mange useriøse utenlandske transportører fortsatt vil spekulere i å drive ulovlig kabotasje. NLF har ikke tatt stilling til gebyrenes størrelse i detalj, men mener en dobling sammenlignet med det som er foreslått kan være passende.
 - Gebyrsatsene for ulovlig kabotasje er foreslått å være maksimale satser, det vil si hvis det avdekkes brudd på flere bestemmelser skal det kun ilegges ett gebyr. Enkelte gebyr kan summeres. Dette mener NLF er svært uheldig, og krever at gebyrene ilegges hvert brudd og akkumuleres. Det innebærer at dersom en kontroll avdekker for eksempel brudd på to bestemmelser, blir gebyret doblet, og så videre.
 - Gebyrsatsene må dobles ved gjentatte brudd på forskriften, slik det for eksempel gjøres ved gjentatt brudd på kravet om obligatorisk bombrikke. Det bør også forskriftsfestes at transportørens kjøretøy kan ilegges bruksforbud i Norge ved gjentatte brudd på forskriften.

- Hvem som ilegges gebyrene:
 - Forslaget innebærer at det er enten sjåfør eller transportør som blir ilagt gebyrene. NLF mener dette må utvides til også å gjelde transportkjøper.
 - Gebyrene for gjenglemt gyldig førerattest og/eller løyvedokument bør ilegges sjåfør. Det er urimelig at transportør eller transportkjøper skal ilegges dette. Det bør likevel vurderes å innføre solidaransvar for transportøren for betaling av gebyrene, som et incitament for å bedre rutinene for å sikre at disse dokumentene følger med på transporten.
 - Gebyr for manglende førerattest og/eller løyvedokument må ilegges både transportør og transportkjøper. Attesten/løyvedokument går på bedriften, og derfor er det naturlig at transportøren ilegges gebyr. Påseplikten til transportkjøperen må også innebære at denne ilegges et gebyr, eller får medansvar for et gebyr.

- Gebyr for ulovlig kabotasje må ilegges både transportør og transportkjøper. Begge disse kan påvirke planleggingen av transporten og bruken av ulovlig kabotasje. Begge disse vil ha store økonomiske interesser av å utføre ulovlig kabotasje. Ved å ilegge begge egne gebyr for ulovlig kabotasje, vil forskriften virke mer preventiv og etter hensikten. Ileggelse av gebyr til transportkjøper vil understreke ansvaret denne har med hensyn til påseplikten. Når begge ilegges gebyr vil begge ha et mulig incentiv til å gjennomføre transporten innenfor regelverket.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk