



# Innst. 163 S

(2013–2014)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:18 S (2013–2014)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Helga Pedersen, Eirin Sund, Kjell-Idar Juvik, Lise Christoffersen, Dag Terje Andersen, Magne Rommetveit og Kari Henriksen om innføring av nye tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren**

Til Stortinget

### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder vurdering av å innføre:

1. Juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver (virksomheter) ved kjøp av transporttjenester.
2. Regionale verneombud for transportsektoren som kan bidra til å få oversikt over, samt avdekke, ulovlige og uønskede forhold i sektoren.
3. Styrke, samt bedre samordningen av Tollvesenet, påtalemyndighetene, vegmyndighetene, Biltilsynet og skattemyndighetenes arbeid mot transportkriminalitet.
4. Bedre kontroll- og sanksjonsmuligheter: Vegmyndighetene og politiet må få tydeligere retningslinjer og myndighet til å kunne holde igjen kjøretøy som viser seg ikke å være egnet for norske vegforhold. Mulighetene for å avsløre falske førerkort må bedres.

5. Krav om at det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikkene før det aktuelle transportmiddel krysser norsk grense.
6. Innskjerpede regler for kabotasjekjøring i gods-transporten, herunder vurdering av de finske reglene for kabotasje.
7. Økte krav til utstyr og kompetanse for sjåfører på vinterføre: krav om glattkjøringskurs for alle sjåfører, samt strengere krav til kvalitet på vinterdekk, deriblant krav om vinterdekk på tilhengere.
8. Et sentralt nettbasert register over alle transportoppdrag som pågår i Norge, slik at det blir enklere for myndighetene å føre kontroll.
9. Hvordan kabotasjekjøring innen turbilbransjen bør reguleres.
10. Styrke informasjons- og holdningsarbeidet knyttet til sosial dumping i transport- og logistikkbransjen.»

Det vises til dokumentet for nærmere begrunnelse av forslaget.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Hansen, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli og Magne Rommetveit, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Lene Langemyr, Åse Michaelsen og Kari Raustein, fra Kristelig Folkeparti, Torhild Bransdal, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget, Dokument 8:18 S (2013–2014), om innføring av nye til-

tak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren, fremsatt av representantene Anette Trettebergstuen, Dag Terje Andersen, Eirin Sund, Helga Pedersen, Kari Henriksen, Kjell-Idar Juvik, Lise Christoffersen og Magne Rommetveit. Komiteen viser videre til vedlagte uttalelse, datert 18. februar 2014, fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken. Komiteen viser videre til avholdt høring 18. mars 2014 i saken.

Komiteen viser til at den grenseoverskridende transporten er i vekst som følge av at handelen mellom landene øker. Komiteen mener at økende handel mellom land er bra og er en forutsetning for videre økonomisk vekst og velstand. Vekst i handelen gir økende transportbehov, og det er myndighetens oppgave å legge til rette for en friest mulig konkurranse på like vilkår der grunnleggende standarder overholdes.

Komiteen mener at forslagsstillerne setter søkelys på viktige problemstillinger gjennom dette initiativet. Som forslagsstillerne påpeker er det ikke nødvendigvis slik at det er flere regler og mer byråkrati som skal til for å løse utfordringene, men mer effektiv håndheving av gjeldende regelverk. Komiteen mener imidlertid at det også på noen områder kan være grunn til å vurdere en modernisering av regelverket. Komiteen vil i denne sammenheng vise til at regjeringen har igangsatt arbeid med relevante forslag både når det gjelder trafikksikkerhet for tungbiler og for å møte useriøse aktører i transportbransjen med krav og grundige kontrollordninger.

Komiteen mener det er viktig å fremheve at transportbransjen som helhet utviser stor seriøsitet og leverer et viktig bidrag til samfunnet. Det er imidlertid noen useriøse aktører i markedet som skaper problemer, og det er av sentral betydning med standardkrav og effektive kontrollordninger som innebærer at disse aktørene ikke får ødelegge for alt det gode arbeidet som gjøres og svekker trafikksikkerheten på veiene.

Komiteen viser til svarbrevet fra statsråden der det fremkommer at det er igangsatt et omfattende arbeid rundt flere problemstillinger knyttet til vei-transport og trafikksikkerhet enn de temaene som fremmes i dokumentet.

Komiteen er kjent med at regjeringen arbeider med en løsning for å få på plass krav om at alle sjåfører som skal kjøre på norske vinterveier må ha gjennomført opplæring på slikt føre.

Komiteen mener at det i høringen fremkom forslag som bør vurderes for en mer målrettet kontroll med denne delen av transportbransjen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil her spesielt fremheve forslaget om

en ordning med et eget transportpoliti som ble presentert av Norges Lastebileier-Forbund. Dette er et forslag som også har vært til vurdering av tidligere regjering, men som flertallet mener kan vurderes på ny. Flertallet vil i denne sammenheng vise til at flere land har slike spesialenheter for å følge opp tungbilspørsmål.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser også til at regjeringen satser betydelig på økt kontroll når det gjelder tunge kjøretøy. Regjeringen har tredoblet antall enheter som er kontrollert sammenliknet med forrige vinter. Dette har medført at andelen kjøretøy som har fått kjøreforbud eller andre sanksjoner, har økt.

Dette flertallet mener at forslagsstillerens intensjoner er godt ivaretatt i regjeringens pågående arbeid. Dette flertallet mener at det vil være formålstjenlig om regjeringen orienterer Stortinget når dette arbeidet er slutført, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget på egnet måte med sak om oppfølging av arbeidet med trafikksikkerhet knyttet til tungbil og grenseoverskridende transport.»

Dette flertallet vil samtidig vise til at den forrige regjeringen i sine åtte år gjorde lite konkret for å møte disse utfordringene samtidig som veksten i varetransporten over landegrensene i disse årene var stor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det ble satt i gang flere tiltak mot trafikksikre vogntog og useriøse forhold i transportbransjen under den rød-grønne regjeringen. I mai 2013 ble en tredje handlingsplan mot sosial dumping lagt fram, og her var et treparts bransjeprogram for vegtransport et av tiltakene. Disse medlemmer vil vise til at Arbeidstilsynet har tilsyn med transportbransjen som et av sine satsingsområder for perioden 2013–2016. Disse medlemmer vil også vise til at sommeren 2013 opprettet samferdselsministeren en kabotasje-arbeidsgruppe med relevante organisasjoner og myndigheter på vegtransportområdet. Denne gruppa la fram sin rapport 27. mars 2014. Disse medlemmer vil videre vise til at den rød-grønne regjeringen innførte skjerpede krav til vinterdekk for tunge kjøretøy. Disse medlemmer minner også om at under den rød-grønne regjeringen vedtok Stortinget våren 2013 å innføre obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy. Disse medlemmer registrerer at dette

påbudet ennå ikke har fått ikrafttredelse under regjeringen Solberg.

Disse medlemmer viser til at et flertall av tiltakene i representantforslaget fikk bred støtte i høringen, både fra arbeidsgiversiden og fra arbeidstakernes organisasjoner. Disse medlemmer merker seg at arbeidstakerorganisasjonene i høringen framhevet allmenngjøring av tariffavtaler som et sentralt virkemiddel mot sosial dumping og kriminalitet i transportbransjen.

Disse medlemmer er tilfredse med at regjeringen har satt i gang arbeid med hensyn til kontroller, teknisk utrustning hos vogntogene og krav til kompetanse hos sjåførene. Disse medlemmer etterlyser imidlertid flere tiltak som ivaretar ryddige lønns- og arbeidsforhold for de ansatte innen gods-transport- og persontransportnæringa, og som forebygger sosial dumping, kriminalitet og ulovlig kabotasje. Disse medlemmer vil vise til forslagene til tiltak i kabotasjearbeidsgruppas rapport, deriblant behovet for bedre kunnskapsgrunnlag om kabotasje, økt samarbeid mellom tilsynsetater, innføring av kravet om obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy så snart som mulig og behovet for å definere begrepet «midlertidig» i regelverket for persontransportkabotasje. Disse medlemmer viser til at flertallet i kabotasjearbeidsgruppa framhever ulikhetene for norske og utenlandske transportører på gods- og persontransportområdet, og mener denne ulikheten fører til tapte markedsandeler og reduksjon av norske arbeidsplasser. Disse medlemmer mener det er behov for en sterkere innsats for å sikre ryddige lønns- og arbeidsvilkår i transportnæringa og sikre konkurransevilkårene for seriøse bedrifter. Dette er også viktig med hensyn til trafikksikkerheten. Disse medlemmer vil understreke behovet for håndheving av dagens regelverk, sterkere sanksjonsmidler og en forsterket koordinert innsats mellom vegmyndigheter, politi, påtalemyndighet og Arbeidstilsynet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder å innføre:

1. Juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver (virksomheter) ved kjøp av transporttjenester.
2. Regionale verneombud for transportsektoren som kan bidra til å få oversikt over, samt avdekke, ulovlige og uønskede forhold i sektoren.

3. Styrke, samt bedre samordningen av Tollvesenets, påtalemyndighetenes, vegmyndighetenes, trafikkstasjonenes og skattemyndighetenes arbeid mot transportkriminalitet.
4. Bedre kontroll- og sanksjonsmuligheter: Vegmyndighetene og politiet må få tydeligere retningslinjer og myndighet til å kunne holde igjen kjøretøy som viser seg ikke å være egnet for norske vegforhold. Mulighetene for å avsløre falske førerkort må bedres.
5. Krav om at det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompenggebrikkene før det aktuelle transportmiddel krysser norsk grense.
6. Innskjerpede regler for kabotasjeekjøring i gods-transporten, herunder vurdering av de finske reglene for kabotasje.
7. Økte krav til utstyr og kompetanse for sjåfører på vinterføre: krav om glattkjøringskurs for alle sjåfører, samt strengere krav til kvalitet på vinterdekk, deriblant krav om vinterdekk på tilhengere.
8. Et sentralt nettbasert register over alle transportoppdrag som pågår i Norge, slik at det blir enklere for myndighetene å føre kontroll.
9. Hvordan kabotasjeekjøring innen turbilbransjen bør reguleres.
10. Styrke informasjons- og holdningsarbeidet knyttet til sosial dumping i transport- og logistikkbransjen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil peke på at den økte konkurransen innen grenseoverskridende transport skaper press på lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakerne i bransjen og for markedsposisjonen til norske transportører. Disse medlemmer mener at dersom det skal være fri konkurranse, så må ikke dette gå på bekostning av ryddige lønns- og arbeidsvilkår, eller med sosial dumping som konsekvens.

Disse medlemmer vil også peke på at økt handel og transport bør være mest mulig bærekraftig. Transportsektoren står for en stor andel av klimautslippene, og tiltak for å redusere disse må ha høy prioritet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er mange forhold som gir grunn til bekymring i transportbransjen- kabotasje, sosial dumping, avdekkede ulovligheter, kjøretøy som ikke er egnet for norske forhold. I tillegg blir norsk transportbransje ytterligere rammet av endringene i den differensierte arbeidsgiveravgifta. I tillegg er det en økende godsmengde på vei og derfor behov for å se på gode grep for å få mer gods på bane og kjøll. Dette medlem mener derfor at det er behov for en egen handlingsplan for gods, der det tas grep for å sikre norsk

transportbransje, der norsk regelverk strammes opp og det skisseres tiltak for overføring av gods til bane og kjørl.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Arbeiderpartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget tiltak for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko i transportsektoren, herunder å innføre:

1. Juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver (virksomheter) ved kjøp av transporttjenester.
2. Regionale verneombud for transportsektoren som kan bidra til å få oversikt over, samt avdekke, ulovlige og uønskede forhold i sektoren.
3. Styrke, samt bedre samordningen av Tollvesenet, påtalemyndighetenes, vegmyndighetenes, trafikkstasjonenes og skattemyndighetenes arbeid mot transportkriminalitet.
4. Bedre kontroll- og sanksjonsmuligheter: Vegmyndighetene og politiet må få tydeligere retningslinjer og myndighet til å kunne holde igjen kjøretøy som viser seg ikke å være egnet for norske vegforhold. Mulighetene for å avsløre falske førerkort må bedres.
5. Krav om at det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikkene før det aktuelle transportmiddel krysser norsk grense.
6. Innskjerpede regler for kabotasjekjøring i gods-transporten, herunder vurdering av de finske reglene for kabotasje.
7. Økte krav til utstyr og kompetanse for sjåfører på vinterføre: krav om glattkjøringskurs for alle sjåfører, samt strengere krav til kvalitet på vinterdekk, deriblant krav om vinterdekk på tilhengere.

8. Et sentralt nettbasert register over alle transportoppdrag som pågår i Norge, slik at det blir enklere for myndighetene å føre kontroll.
9. Hvordan kabotasjekjøring innen turbilbransjen bør reguleres.
10. Styrke informasjons- og holdningsarbeidet knyttet til sosial dumping i transport- og logistikkbransjen.

## **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding til romertall I fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteens tilråding til romertall II fremmes av en enstemmig komité.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

### **vedtak:**

#### **I**

Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget på egnet måte med sak om oppfølging av arbeidet med trafiksikkerhet knyttet til tungbil og grenseoverskridende transport.

#### **II**

Dokument 8:18 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Helga Pedersen, Eirin Sund, Kjell-Idar Juvik, Lise Christoffersen, Dag Terje Andersen, Magne Rommetveit og Kari Henriksen om innføring av nye tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. april 2014

**Linda C. Hofstad Helleland**  
leder

**Åse Michaelsen**  
ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. februar 2014**

**Representantforslag Dokument 8:18 S (2013-2014) fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Helga Pedersen, Eirin Sund, Kjell-Idar Juvik, Lise Christoffersen, Dag Terje Andersen, Magne Rommetveit og Kari Henriksen om innføring av nye tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren**

Jeg viser til representantforslag Dokument 8:18 S (2013-2014).

I forslaget tas opp en rekke problemstillinger hvor regjeringen allerede har igangsatt arbeid med relevante tiltak. Jeg er i så måte glad for at problemstillingene også opptar og skaper debatt i Stortinget. Det er viktig å legge til rette for en sunn konkurranse i transportnæringen, slik at vi stimulerer bedre tjenester og kapasitetsutnyttelse i transportbransjen. Gjennom forutsigbare og gode rammer fra myndighetene ønsker vi at seriøse, innovative selskaper vinner frem i konkurransen. Jeg vil derfor også fremheve at regjeringen er opptatt av å legge til rette for at åpenhet, trygghet og fleksibilitet skal prege alle deler av arbeidslivet. De fleste arbeidstakere i Norge har anstendige og gode arbeidsforhold, men noen deler av arbeidslivet opplever dessverre store utfordringer. Regjeringen ønsker å bedre arbeidsforholdene i de bransjer der det er nødvendig. Dette går frem av regjeringens politiske plattform:

"Selv om norsk arbeidsliv i all hovedsak preges av ryddige og ordentlige forhold, er noen bransjer preget av sosial dumping og uakseptable lønn- og arbeidsvilkår. Dette er uakseptabelt, både for arbeidstakerne som rammes og for konkurrerende bedrifter som følger loven. Regjeringen vil derfor fortsette arbeidet mot sosial dumping".

Styrking av samarbeidet mellom offentlige kontroll- og tilsynsmyndigheter står sentralt i regjeringens arbeid på dette området. Velfungerende tilsynsmyndigheter er avgjørende i kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Arbeidstilsynet har allerede satt i gang et pilotprosjekt i Region Vest (Bergen) med en "task force", der Arbeidstilsynet og Skattetaten samarbeider om tilsyn på operativt plan.

Regjeringen ønsker også å rette mer av innsatsen mot de områder av arbeidslivet som opplever særlige utfordringer. I denne bransjerettede innsatsen er det helt nødvendig med et tett samarbeid mellom myndighetene og bransjeorganisasjonene, både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Slike treparts bransje-program er, slik regjeringen ser det, et egnet middel

for å bedre forholdene i særlig utsatte bransjer. Et enstemmig Storting og arbeidslivets parter har også gitt sin tilslutning til det.

Transportbransjen har pekt seg ut som en utsatt bransje og omfattes derfor av et slikt treparts bransje-program. Tilsvarende har Arbeidstilsynet valgt en bransjerettet tilnærming i sin tilsynsvirksomhet, der de i sin strategi for 2013-2016 vil gjennomføre satsninger i flere utsatte bransjer, herunder transport.

Forslagsstillerne mener at det er viktig at regjeringen, i samarbeid med partene, raskt kommer frem til konkrete tiltak mot den uønskede utviklingen man ser brer om seg i deler av transportbransjen. Regjeringen vil her påpeke at transport er en mangfoldig næring, der utfordringene og problemstillingene varierer. Mange deler av næringen er velfungerende og har høy grad av seriositet.

I samråd med partene ble det i fjor foretatt en første kartlegging av transportbransjen. Denne viste at det særlig er innenfor vegsektoren, innenfor gods- og turbilsegmentet, utfordringene synes å være størst. Kartleggingen viste også at det er behov for mer kunnskap om de faktiske forholdene innenfor gods- og turbilsegmentet. Ytterligere utredning har nettopp startet opp og vil pågå i 2014. Resultatene vil danne grunnlag for en nærmere vurdering av relevante tiltak i trepartssamarbeidet. Det legges opp til rask oppfølging med målrettede tiltak og en styrket satsing. Enkelte av punktene som tas opp i representantforslaget er allerede inkludert i kartleggingen nevnt ovenfor og vil bli grundigere vurdert i arbeidet i trepartssamarbeidet.

Regjeringen er også opptatt av trafikksikkerhet. Nullvisjonen for dødsulykker og hardt skadde i trafikken ligger fast. Ut fra en slik tilnærming til trafikksikkerhet har lavstandard transport etter vårt syn ikke noe på norske veier å gjøre. Det var også grunnen til at jeg, når jeg tok over som samferdselsminister, sikret 3 millioner kroner i tilleggsbevilgning til Statens vegvesen for økt kontroll av dekk, kjetting og bremseser. Resultater av økt kontrollvirksomhet ser vi allerede nå. Antall kontrollerte kjøretøyer er allerede tredoblet denne vinteren sammenlignet med hele fjorårets vintersesong, og andelen kjøretøy som har fått bruksforbud eller andre sanksjoner er økt betydelig. Jeg vil sikre et fortsatt fokus på at stadig flere slike kjøretøy blir kontrollert, og stoppet når avdekkede feil tilsier behov for det. I den forbindelse har regjeringen allerede iverksatt arbeid med en rekke tiltak som skal bidra til at sjåfører innehar mer tilpassede

ferdigheter til å ferdes på norske veier, at kjøretøyene er i god teknisk stand, samt at vegvesenet og politiet har bedre verktøy og lovverk til å kunne utføre sin kontrolloppgave.

Videreføring av kabotasjearbeidsgruppen, som ble opprette av tidligere samferdselsminister Arnstad sommeren 2013, har også vært viktig for meg. Både representanter for vegtransportnæringen og relevante offentlige myndigheter er representert, og vil innen kort tid presentere sin rapport. Denne vil blant annet inneholde en beskrivelse av markedssituasjonen og -utfordringer, samt kabotasjereguleringen og tilrådingene i forhold til gjeldende og mulig fremtidig regelverk. Denne rapporten omhandler flere punkter som tas opp i representantforslaget, og hvor regjeringens videre arbeid vil ta med tilrådingene fra rapporten når løsninger skal utformes.

Jeg gjør oppmerksom på at svarene nedenfor ligger dels innenfor henholdsvis justis- og beredskapsministerens, arbeids- og sosialministerens og mitt ansvarsområde. Svarene er derfor utarbeidet i samråd med disse.

### **1. Juridisk, økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver (virksomheter) ved kjøp av transporttjenester**

Strafferettslig medansvar og/eller medvirkningsplikt på vegtransportområdet eksisterer allerede, både i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i forskrifter til lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

I yrkestransportlova § 41 går det frem at den som med forsett eller uaktsomhet hjelper til med å bryte loven kan straffes med bot. Dette innebærer at en transportkjøper eller speditør kan dømmes for medvirkning til brudd på yrkestransportlovens bestemmelser, for eksempel for kjøring uten påbudt løyve og for ulovlig kabotasjekjøring.

I forskrift 10. juni 2005 nr. 543 om arbeidsplikt for sjåfører og andre innenfor vegtransport § 3 oppstilles det krav om at avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at arbeidstidsregelverket følges.

I forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS § 1, jf vedlegg 1 artikkel 10, oppstilles det videre krav om at foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører og førerformidlingsbyråer skal sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsregelverket.

I forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport om farlig gods § 4 oppstilles det også en bestemmelse om medansvar, blant annet at farlig gods ikke må overlates for transport til noen som åpenbart mangler

kunnskap, ferdigheter eller materiell for å kunne gjennomføre en forsvarlig transport.

Den som med forsettlig eller uaktsomt bryter sine plikter etter bestemmelsene ovenfor kan straffefølges i henhold til de enkelte regelverkens sanksjonsbestemmelser. Dette er et ansvar som påligger påtalemyndigheten.

Det bør her også nevnes at Europakommisjonen, i sitt forslag til revisjon av direktiv om vektor og dimensjoner, som er gjennomført nasjonalt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, har foreslått et ansvar for avsender ("shipper") for korrekt vektangivelse på containeren. Manglende eller feilaktig vektinformasjon skal nå føre til et medansvar for avsender. Det reviderte direktivet vil, dersom Europaparlamentet og Rådet støtter det, på normal måte bli vurdert gjennomført i norsk rett gjennom EØS-avtalen.

Bakgrunnen for min gjennomgang her er å vise at det allerede foreligger flere bestemmelser om medansvar og medvirkningsplikt. Jeg er imidlertid åpen for å vurdere om disse bestemmelsene er tilstrekkelige. Dette til tross for at et slikt medvirkningsansvar også ble vurdert under regjeringen Stoltenberg. Jeg er for øvrig gjort kjent med at også kabotasjearbeidsgruppen diskuterer et forslag om medansvar, utover det som følger av regelverket i dag. Jeg må imidlertid be om forståelse for at jeg vil avvende arbeidsgruppens rapport før jeg tar stilling til et eventuelt slikt forslag.

### **2. Regionale verneombud for transportsektoren som kan bidra til å få oversikt over, samt avdekke, ulovlige og uønskede forhold i sektoren.**

Jeg må her vise til trepartssamarbeidet innen transport, der aktuelle tiltak vil bli nærmere drøftet mellom myndigheten og partene, jf orienteringen ovenfor.

### **3. Styrke, samt bedre samordningen av Tollvesenet, påtalemyndighetene, vegmyndighetene, Biltilsynet<sup>1</sup> og skattemyndighetenes arbeid mot transportkriminalitet**

Transportkriminalitet er ikke en egen kriminalitetsform i henhold til norsk lovgivning, men en samlebetegnelse for en rekke ulike former for lovbrudd, for eksempel bruk av falske dokumenter, skatte- og avgiftsunndragelser og overtredelser av vegtrafikkloven. I den grad det avdekkes straffbare forhold vil disse bli gjenstand for oppfølging fra politiets og på-

1. I 1995 ble Biltilsynets tjenester organisert i en ny trafikkavdeling i Statens vegvesen. Etter dette ble "Biltilsynet" fjernet som betegnelse i Statens vegvesen. Utestasjonene fikk samtidig betegnelsen trafikkstasjoner. Statens vegvesen er nå organisert i to forvaltningsnivåer: Vegdirektoratet og fem regioner (Region nord, - midt, vest, - sør og -øst).

talemyndighetens side gjennom etterforskning og bøtleggelse/irettføring.

Kontrollkompetansen er i dag delt mellom ulike myndighetsorgan, slik det går frem av forslaget. Det eksisterer imidlertid allerede i dag ulike operative samarbeidsrelasjoner mellom noen av de nevnte aktørene på myndighetssiden. Dette er et konsept som kan utvikles til å omfatte flere myndighetsorganer, slik at man kan oppnå større grad av samhandling, felles prioriteringer og samordnende aktiviteter. Det er allerede et godt samarbeid mellom politiet og Statens vegvesen, og konkrete planer om å utvikle samarbeidet ytterligere, særlig på utekontrollsidene, var et sentralt tema i mitt møte med Justisdepartementet senest nå i januar.

For øvrig er jeg også her gjort kjent med at kabotasjearbeidsgruppen diskuterer forslag om økt samarbeid mellom kontrollatene på veg. Vegdirektoratet har, i tillegg, spilt inn det ville vært formålstjenlig å få en samlet utredning mellom alle kontrollatene med avklaring av myndighet, informasjonsutveksling og samarbeidsformer. Jeg vurderer å be Vegdirektoratet om et ytterligere konkretisert forslag på dette temaet.

### **3. Bedre kontroll- og sanksjonsmuligheter: Vegmyndighetene og politiet må få tydeligere retningslinjer og myndighet til å kunne holde igjen kjøretøy som viser seg ikke å være egnet for norske vegforhold. Mulighetene for å avsløre falske førerkort må bedres.**

Riksadvokaten har tatt opp at dagens tilbakeholdsrett i vegtrafikkloven § 36 b begrenses av at det må foreligge dom eller vedtatt forelegg, det vil si straffen må være "ilagt", og det er da ikke tilstrekkelig at for eksempel forelegg er skrevet ut på sjåføren. Nekter sjåføren å akseptere forelegget, vil politiet dermed ikke kunne holde tilbake kjøretøyet til boten er betalt eller til det er stillet sikkerhet for betaling. Denne situasjonen er etter min mening uholdbar, ikke minst tatt i betraktning at det er et begrenset samarbeid utover de nordiske lands myndigheter for bistand til innkreving av bøter over landegrensene. Jeg har derfor gitt Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 b. Målsettingen er at forslag til en utvidet lovhjemmel skal kunne forelegges Stortinget i løpet av inneværende år.

Bruk av falsk førerkort er etter norsk lov straffbar handling som følges opp av politiet. I tilfeller der det er mistanke om bruk av falske dokumenter vil det være tale om en mulig overtredelse av straffeloven kapittel 18, mest praktisk straffeloven § 182 om bruk av falsk dokument. I slike saker vil det aktuelle dokumentet beslaglegges som ledd i etterforskningen.

Falske førerkort er imidlertid ikke bare et problem i forbindelse med kriminalitet, men også ift kompetanse. Førere av store tunge kjøretøy, uten tilstrekkelig opplæring og førerferdigheter til å trafikere vårt vegnett med sine krevende utfordringer på vinterføre, utgjør også en stor trafikksikkerhetsrisiko. Det er derfor viktig å arbeide på bred front mot falske førerkort/sjåførkort.

Et førerkort er et offentlig dokument som har som formål å dokumentere innehaverens rett til å føre et nærmere definert kjøretøy. Kontroll skjer primært ved visuell inspeksjon ved at innehaveren fremviser førerkortet enten for politiet eller vegmyndighetene. Alle ekte førerkort er utstyrt med sikkerhetslementer. Generelt har førerkort utstedt de siste 10 årene fra de fleste land innenfor EØS-området en relativt høy grad av sikkerhet.

Selv om kortet er tilstrekkelig sikkert, kan det likevel være utstedt på falskt grunnlag. Statens vegvesen har erfart at ekte kort har vært utstedt til feil person. Det finnes også forfalskninger som innehar noen av sikkerhetslementene. Derfor kan man ikke stole blindt på den fysiske kontrollen. Det er gjennom bevisstgjøring og kompetanseheving hos kontrollørene innenfor feltet ID-kontroll, kombinert med den fysiske kontrollen, at man i første omgang kan få en økt mulighet til å avdekke falske førerkort og andre bevis.

På sikt vil online tilgang til nasjonale og andre lands førerkortregistre kunne gjøre kontrollen bedre. Politiet og Statens vegvesen har i dag tilgang til det norske førerkortregisteret i kontrollsammenheng. Vegdirektoratet har for tiden på høring et forslag til endring i vegtrafikkloven som omhandler hjemmel for behandling av opplysninger og for å utlevere opplysninger til politiet i forbindelse med utføring av deres forvaltningsoppgaver etter vegtrafikkloven.

Statens vegvesen vil i løpet av første halvdel av 2014 starte testing og bruk av et elektronisk informasjonssystem for å utveksle kjøretøy- og førerkortinformasjon - EUCARIS (*Treaty concerning a European Vehicle and Driving Licence information System*). EUCARIS er et internasjonalt samarbeid mellom flere europeiske lands sentrale registermyndigheter. System skal være et verktøy for bekjempelse av bilkriminalitet, for verifikasjon av antatte førerrettigheter, samt for å sikre korrekte opplysninger ved godkjenning og registrering av bruktimporterte kjøretøy. Norge har undertegnet en samarbeidserklæring (*Declaration of Endorsement*) til EUCARIS-traktaten, som EUCARIS-samarbeidet bygger på. Dette muliggjør en gjensidig oppslagsmulighet direkte inn mot EUCARIS-partenes sentrale motorvogn- og førerkortregistre. Politiet vil også få mulighet til å benytte seg av EUCARIS, under forutsetning av at det legges til rette for dette internt i politiets datasystemer.

Statens vegvesen vil fra samme tidspunkt også starte bruk av EUs system for utveksling av førerkorttopplysninger i forbindelse med innbytte av førerkort i EØS-området. RESPER (*Réseau permis de conduire/Drivers License Network*) muliggjør gjensidig oppslagsmulighet direkte inn mot EØS-landenes førerkortregistre. Denne muligheten vil sikre og forenkle prosessen med kontroll av innbytte av førerkort innenfor EØS-området. RESPER har sin bakgrunn i tredje førerkortdirektiv, hvor det skisseres et behov for å kontrollere at ingen innad i EØS er innehaver av mer enn ett førerkort. Det følger av tredje førerkortdirektiv at forpliktelsen til å benytte informasjonssystemet kun gjelder i forbindelse med førerkortinnbytte.

### **5. Krav om at det skal være betalt inn penger på de obligatoriske bompengebrikke for det aktuelle transportmiddel krysser norsk grense.**

Jeg er opptatt av å sikre at så lenge det opereres med bompengestasjoner i Norge så skal alle bilistene betale for seg uavhengig av nasjonalitet. Dersom enkelte transportører klarer å unndra seg betaling ved passering av bomstasjoner så vil det skape en skjev og urettferdig konkurransesituasjon i transportbransjen.

De fleste norske trafikantbetalingssystemene er i dag helautomatiske. Hovedmåten for betaling av bompenger er at bompengeselskapene etterfakturerer for den faktiske bompaseringen/betalingsnittet. Med etterskuddsfakturering unngår man at næringslivet pålegges krav om forhåndsbinding av større midler. Norsk næringsliv har derfor signalisert overfor Samferdselsdepartementet at det er ønskelig med etterskuddsfakturering som hovedordning, jf omtalen i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 kapittel 6.4.1. Dette opplever jeg å være ganske uproblematisk all den tid myndighetene relativt enkelt kan oppspore eier av kjøretøy og om nødvendig tvangsinn drive ubetalte regninger.

Det er viktig å sikre at (også) utenlandske transportører betaler bompenger. Norske myndigheter har derimot ikke samme mulighet til å verifisere adresse eller innkreve betaling fra alle utenlandske transportører i Norge. Det er derfor gitt hjemmel i vegtrafikkloven § 13 tredje ledd for å lage forskrifter som pålegger kjøretøy over 3 500 kg å ha elektronisk betalingsbrikke. Det vil snart bli sendt et utkast til en slik forskrift på bred offentlig høring.

EØS-avtalen artikkel 4 nedlegger forbud mot enhver forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet. I Samferdselsdepartementets arbeid med innføringen av ordningen med krav om bruk av elektronisk betalingsenhet i kjøretøy over 3 500 kg, er det derfor lagt opp til at vilkårene knyttet til bruk av betalingsenheten og kravene knyttet til betaling av bompenger i utgangspunktet må gjelde likt for de

norske og utenlandske kjøretøyene som omfattes av påbudet. Etterskuddsinnkreving av bompenger fra utenlandske trafikanter har i praksis vist seg å være krevende med en forholdsmessig stor andel uoppgjorte krav. Vi må derfor undersøke mulighetene for å stille egne krav til betaling for den utenlandske transporten.

En ordning med forskuddsbetaling av bompenger kan være en måte å løse dette, men den gir ingen garanti for at forskuddsbetalingen er tilstrekkelig stor til å dekke alle kostnader kjøretøyet pådrar seg i løpet av sitt besøk i landet. En slik ordning vil i tillegg kreve at man oppretter et omfattende kontrollsystem knyttet til ordningen med obligatorisk bompengebrikke som sikrer faktisk etterlevelse. Det ble ikke ansett som hensiktsmessig ved departementets lovforslag, se nærmere omtalen i Prop. 80 L (2012-2013) kapittel 8 og 9. Utover dette vil også en ordning med forskuddsbetaling av bompenger føre til et merarbeid for bompengeselskapene. Innbetalte forskudd vil ikke kunne tilsvare de eksakte faktisk skyldige bompengebeløp og det må forventes at de utenlandske brukerne, som ikke forventer å returnere til Norge, vil kreve refundert det som er betalt for mye når de forlater landet. Dette vil føre til mer administrasjon og høyere driftskostnader for bompengeselskapene. Det vil gå i mot både formålet med AutoPASS-ordningen og ordningen med obligatorisk bompengebrikke. Det vurderes derfor om man kan koble opp kredittkort til bompengordningen, slik at kreditt risiko og betaling bedre sikres gjennom etablerte kredittforetak. Arbeidet med dette vil fortsette parallelt med den pågående utviklingen av nye bompengebrikker og -system. Temaet vil også bli tatt opp i mitt forestående møte med EU kommisjonen 6. mars.

### **6. Innskjerpede regler for kabotasjekjøring i godstransporten, herunder vurdering av de finske reglene for kabotasje.**

Jeg må her vise til arbeidet i kabotasje arbeidsgruppen.

### **7. Økte krav til utstyr og kompetanse for sjåfører på vinterføre: krav om glattkjøringskurs for alle sjåfører, samt strengere krav til kvalitet på vinterdekk, deriblant krav om vinterdekk på tilhengere.**

Det er fortsatt mange episoder med trafikkarlige og fastkjørte vogntog på norske veger, og dette skaper til dels store utfordringer mht både fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet. Norsk vinterføre kan være ekstremt og jeg er redd vi aldri vil makte å regulere oss helt ut av slike situasjoner. Samtidig er dårlige førerferdigheter, kjøretøyenes tekniske tilstand, bruk av lite egnede kjøretøykombinasjoner og manglende kunnskap om lasting viktige årsa-

ker til at tunge kjøretøy får problemer på norsk vinterføre. Dette er konkrete utfordringer vi må arbeide videre med. Et av tiltakene som jeg har skissert i den forbindelse er å stille kompetansekrav til utenlandske tungbilførere, for å gjøre dem bedre rustet til å ferdes på norsk vinterføre.

Jeg har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å se nærmere på handlingsrommet i EØS-avtalen for å stille tilleggskrav til kompetanse etter førerkortdirektivet og yrkessjåførdirektivet. Det vil danne grunnlaget for at jeg kan ta saken videre opp med Europakommisjonen den 6. mars.

I Norge har vi omfattende krav til, og et stort fokus på, at føreropplæringen skal sikre at trafikantene forstår utfordringene med å kjøre under vanskelige kjøreforhold. Opplæringen har som mål å skape forståelse for kjøreforholdene - langt mer enn å trene ferdigheter. Innen yrkessjåførutdanningen i Europa, og særlig innen den obligatoriske etterutdanningen, er det forslag om å innføre obligatoriske moduler, felles for alle EØS-land. Statens vegvesen har i den forbindelse foreslått at kunnskap om kjøring under vanskelige forhold må implementeres i yrkessjåførdirektivet. Videre at valg, bruk og pålegging av kjettinger må være en obligatorisk del i en fremtidig felleseuropeisk etterutdanning.

Nye krav til vinterdekk for kjøretøy som veier mer enn 3500 kg ble innført forut for vintersesongen 2013/2014. Kravene innebærer at drivende og styrende hjul på motorvogn skal ha dekk særskilt fremstilt for vinterkjøring. Videre skal alle dekk, både på motorvogn og tilhenger ha minst 5 mm mønsterdybde.

Vegdirektoratet foreslo i 2013 at krav til vinterdekk skulle gjelde alle hjul, både på bil og tilhenger til tunge kjøretøy i en bestemt tidsperiode. Dette ble foreslått på bakgrunn av innspill i en forutgående høring om temaet. Samferdselsdepartementet besluttet at det i første omgang bare skulle fastsettes krav til vinterdekk for motorvogn over 3500 kg, men ga samtidig Vegdirektoratet i oppdrag å vurdere nærmere et krav om vinterdekk også for tilhenger. Departementets beslutning var begrunnet i at et krav om vinterdekk på tilhenger uansett ikke ville være praktisk gjennomførbart sesongen 2013/2014, på grunn av at det ikke ble produsert dekk med vinteregenskaper i alle nødvendige dimensjoner. Det var også behov for å vurdere et slikt påbud nærmere fordi et krav om vinterdekk på tilhengere ville ha betydelige kostnader for transportørene.

Erfaringer fra denne vintersesongen vil være et viktig element i vurderingen av om også tilhengere bør ha vinterdekk. Vegdirektoratet mener fortsatt at det ut fra trafikksikkerhetshensyn er behov for krav om vinterdekk på tilhenger. Jeg har derfor gitt Vegdirektoratet i oppdrag å sende et slikt forslag på høring. Dette vil også måtte gå på EØS-høring.

Vegdirektoratet har også i sitt utredningsarbeid vurdert muligheten for å stille strengere krav til kvaliteten på vinterdekk (enn de krav som følger av direktiv 92/93/EØF jf. direktiv 2005/11/EF). Direktoratet har konkludert med at man ikke kan innføre strengere tekniske krav enn i resten av EØS-området, av hensyn til EØS-avtalen og konkurransen i transportmarkedet. Vegdirektoratet har arbeidet for og arbeider fortsatt for at kravene til kvalitet på vinterdekk skal skjerpes i Europa.

## **8. Et sentralt nettbasert register over alle transportoppdrag som pågår i Norge, slik at det blir enklere for myndighetene å føre kontroll.**

Dette er en mulighet vi nå vurderer. Det har tilsynelatende fordeler, men samtidig også en del ulemper og problemstillinger. Et slikt register vil innebære store økonomiske og administrative konsekvenser, både for den norske transportnæringen og for offentlige myndigheter. Et slikt register kan også ha betydelige personvernsmessige konsekvenser og stride mot regjeringens politiske plattform, blant annet om å redusere næringslivets kostnader med å etterleve myndighetspålagte rapporteringskrav.

Jeg er for øvrig kjent med at regjeringen Stoltenberg i 2012 foreslo å opprette et register som skulle registrere alle kabotasjeoppdrag innenfor persontransport i Norge. ESA mente at et slikt register ikke var forenlig med EU-regelverket. Forslaget ble derfor skrinlagt. Vi vurderer imidlertid om vi kan reise problemstillingen igjen i et fremstøt overfor Europakommisjonen, i forbindelse med mulige fremtidige endringer i det felleseuropeiske kabotasjeregulverket. Her må jeg imidlertid vise til det arbeidet i kabotasjearbeidsgruppen.

## **9. Hvordan kabotasjekjøring innen tungebilbransjen bør reguleres.**

Jeg viser også her til arbeidet i kabotasjearbeidsgruppen.

## **10. Styrke informasjons- og holdningsarbeidet knyttet til sosial dumping i transport- og logistikkbransjen.**

Aktuelle tiltak her vil bli nærmere drøftet mellom myndigheten og partene i trepartssamarbeidet innen transport, jf orienteringen ovenfor.

Avslutningsvis vil jeg imidlertid påpeke at det er viktig at staten selv går foran med et godt eksempel og er nøye med å følge opp kravene i forskrift 8. februar 2008 nr. 112 om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Statens vegvesen har for eksempel presisert kravene som følger av forskriften i sine kontrakter med entreprenørene.





