

TILTAKSPLAN FOR ØKT KONTROLL MED UTENLANDSKE TRANSPORTØRERS VIRKSOMHET I NORGE

Økt trafiksikkerhet – bedre fremkommelighet – likere konkurransevilkår

1. Mer samarbeid – ”De fem kontrollinstanser”

Flere etater må samarbeide. Det er helt avgjørende at alle de fem mest relevante kontrollinstansene (Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, tollvesenet, skatteetaten, og politiet) må ha en koordinert kontrollstrategi. Dette kan med fordel styres av UP eller vegvesenet som har spesiell kompetanse på godstransport langs vei. Det må settes av øremerkede midler til kontroll av transport. Dette fordi det er krevende, men også fordi mange utenlandske førere krever mer ressurser. NLF har tidligere foreslått at det øremerkes midler over Statsbudsjettet, etter mønster fra Danmark, for å øke kontrollen.

På samme måte bør etterforskning av kriminalitet knyttet til utenlandske transportørers virksomhet i Norge, sentraliseres i en egen enhet eksempelvis etter mønster fra Økokrim.

Det bør umiddelbart nedsettes en arbeidsgruppe fra alle de fem faginstansene for å kartlegge problemområdene og komme med forslag til tiltak. Partene i arbeidslivet bør involveres.

2. Kabotasje

Kabotasje er transport mellom to steder i en annen stat enn der hvor transportøren hører hjemme. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt. Ideen bak å unntaksvis tillate kabotasje, var å hindre tomkjøring og redusere utslippene fra transport. Kabotasjetransport må utføres i forbindelse med en internasjonal transport for å være lovlig. Kabotasje kan kun utføres i en begrenset periode (7 dager og 3 turer) og kan ikke være en permanent eller løpende aktivitet. Dersom en utenlandsk transportør ønsker å drive permanent eller løpende transport i Norge, må han etablere seg i landet og søke løyve for nasjonal transport.

3. Tolkning og håndhevelse av gjeldende regelverk

Finland har vedtatt regler som i større grad ansvarlig gjør transportkjøper, og som definerer en kabotasjetur mer restriktivt enn i rundskriv N-1/2012. Dette kan også gjøres i Norge. Det norske regelverket pålegger transportkjøper et ansvar for planlegging av kjøre- og hviletid, samt overholdelse av arbeidstid. De er også ansvarlige for medvirkning til ulovlig bruk av kabotasje etter

Yrkestransportlova. I tillegg er transportkjøper ansvarlig for lovbrudd som er begått av noen som opptrer «vegne av» transportkjøper, jfr. den generelle foretaksstraffebestemmelsen i straffelovens § 48a. Likevel opplever NLF at det kun reageres mot sjåførere og i enkelte tilfeller også eier av transportforetaket. Transportkjøpers rolle og ansvar i transportkjeden må tydelig defineres, og hele transportkjeden må straffeforfølges når det konstateres brudd på bestemmelse.

4. Manglende dokumentasjon må bøtelegges

Kan ikke føreren dokumentere internasjonal transport eller lovlig kabotasjetransport, skal føreren umiddelbart bøtelegges. Transportkjøper må også ha et ansvar for korrekt dokumentasjon. Føreren må heller ikke få lov til å kjøre videre før boten er betalt. Det samme gjelder eier, og transportkjøper dersom han/hun uaktsomt har medvirket.

5. Register for kabotasjetransport

Alle ev. lovlige kabotasjeturer skal registreres av transportkjøper i et sentralt register/webisode FØR turen starter. Manglende registrering vil medføre bot til transportkjøper. Alle utenlandske transportvirksomheter som skal utføre nasjonal transport i Norge, må registreres i samme register.

6. Ny definisjon av internasjonal tur

En internasjonal tur må innebære en reell last for å unngå at man kjører over grensen for å hente noen tompaller og så fortsette på en ny kabotasjerunde. I tillegg kan ikke laste- og lossested være i nærheten av grensen. Omgåelser eller forsøk på omgåelser er også straffbart.

7. Omsetningsgrense

Foretakets omsetning må være styrende for om et selskap må pålegges å etableres seg i Norge. Grensen bør settes ut fra dagens grenser for pliktig registrering i MVA-registeret.

8. Begrenset opphold i Norge

Mange oppholder seg i Norge flere uker, i påvente av internasjonal last ut av landet. Det gir sosial dumping. Noen utenlandske førere genererer kriminalitet ved at de påtar seg ulovlige kabotasjeturer, men også annen vinningskriminalitet for å overleve. For eksempel eksisterer det avtaler som gir førerne bonus hvis de kan skaffe seg billig diesel. Dieselyveri var et ikke-problem for inntil få år siden.

9. Tilbakehold av kjøretøy og bøter

Altfor mange anmeldelser mot førere bosatt utenfor Norden blir henlagt, eller det reageres ofte vesentlig mildere enn dersom overtredere er fra Norge. Bøter som utstedes til førere bosatt utenfor Norden, er vanskelig å inndrive. Det er derfor viktig å utstede bot på stedet og kreve den betalt med

én gang. Kjøretøyet må holdes tilbake ved manglende betaling. Alternativt kan kjøretøyet overlates til bilbergere for borttauing og lagring på egnet sted, med pant i kjøretøyet.

10. Bompengebrikke

Obligatorisk bompengebrikke skal innføres for alle kjøretøy over 7 500 kg. Data innhentet ved avlesning av denne brikken må kunne brukes som dokumentasjon for å kartlegge kjøremønsteret ved påstand om kabotasjekjøring. Bompengebrikken må også kunne knyttes opp til et gyldig kredittkort.

11. Forbud mot videresalg av oppdrag

Transport videreselges i dag gjennom flere ledd. I siste ledd er det kun de fattigste EU-landene som finner økonomi i å utføre transporten. Det underbygger sosial dumping. Store transportører må ikke kunne videreselge transport til underleverandører uten at det er forhåndsgodkjent av transportkjøper.

12. Ulovlig innførsel av diesel og farget diesel

Flere utenlandske kjøretøy har spesialbygde tanker som rommer vesentlig mer enn det lovlige volum – 600 l diesel – noe som er å anse som ulovlig innførsel av mineralolje. Satt i system av større utenlandske foretak, er dette å anse som organisert, økonomisk kriminalitet, og må behandles som det.

Definisjoner

Kabotasje:

Når en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat.

Piratvirksomhet:

Ulovlig bruk av kabotasje er juridisk sett det samme som å kjøre pirattaxi; transportkjøper/passasjer kan også straffes.

Transportløyve:

Den som skal drive godstransport med motorvogn over 3500 kg eller persontransport mot vederlag må ha løyve og løyvegaranti fra en bank eller finansinstitusjon.

Transportkjøper:

Profesjonell transportkjøper som bestiller større, faste transportoppdrag.

Bakgrunn

EUs regelverk for kabotasje var opprinnelig ment å hindre tomkjøring og redusere utslippene fra transport. I tillegg var det helt avgjørende at kabotasjekjøringen ikke skulle skape en permanent eller løpende aktivitet, men være en del av en internasjonal transport. Planen er å evaluere ordningen i 2013.

Kabotasje er i utgangspunktet ulovlig, men det gjøres noen få unntak, for eksempel via EØS-avtalen. Den sier at om transportør har løyve i eget land så kan denne søke felleskapstillatelse for EU/EØS-området. Da kan transportøren ta på seg inntil tre turer innen syv dager på annet lands territorium. Alt utover denne aktiviteten er ulovlig kabotasje.

Juridisk

Straffeloven § 48A:

Et foretak kan straffes når en tredjeperson foretar en straffbar handling på vegne av foretaket.

Yrkestrafikkloven § 41:

Kabotasje er et selvstendig brudd på yrkestrafikkloven på grunn av medvirkning og et generelt brudd på grunn av manglende sjekkrutiner. En transportkjøper som kjøper tjenester av en utenlandsk transportør som driver i strid med regelverket, kan straffes. Som transportkjøper har man en skjerpet aktsomhetsplikt til å sjekke at transporttilbyder kjører lovlig, altså har felleskapstillatelse. Kjører en transportør uten felleskapstillatelse, kan oppdragsgiver straffes så lenge denne ikke har etterspurt dokumentasjon.

"Alle medvirkende kan i utgangspunktet straffes når noen gjør noe for meg".

Om noen kjører noen uten løyve for et transportselskap, kan transportselskapet straffes, ref. skatteloven. I tillegg er kabotasje økonomisk kriminalitet siden det unndras skatter og avgifter til Norge ved at de ikke er etablert her.