



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Justis- og beredskapsdepartementet

Forbundskontoret  
St. Olavs gate 25  
P.b. 7134 St. Olavs plass  
0130 Oslo  
Tlf. 415 44 100  
Faks 22 20 56 15  
Bankkonto 6005.06.16234  
Org.nr. 955430336 MVA  
[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)

Deres ref: 17/3618

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 27. november 2017

## Høring – NOU 2017:11 Bedre bistand. Bedre beredskap.

Det vises til Justisdepartementets høring datert 14.6.2017 vedr. Særorganutvalgets utredning, NOU 2017:11 Bedre bistand. Bedre beredskap (Fremtidig organisering av politiets særorganer) datert 18.5.2017.

Som ett av flere forslag i utvalgets utredning foreslås det at «*Trafikkoppgaver blir overført fra UP til politidistriktene, og Politidirektoratet styrker strategisk styring på området som sikrer fortsatt god trafikksikkerhetsinnsats*».

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har, sammen med en rekke andre organisasjoner, deriblant Trygg Trafikk, gjort et felles opprop mot nedleggelse av UP.

Oppropet peker først på en rekke svakheter med forslaget:

- Ensidig fokus på justissektorens behov for å styrke politidistriktene som ledd i nærpolitireformen, og dermed manglende konsekvensvurdering av UPs viktige rolle i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet som skjer på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.
- Manglende sammenheng mellom utvalgets mål om å ivareta politiets svært viktige trafikksikkerhetsarbeid og konsekvensen som vil bli en tydelig nedprioritering «*for å oppnå en mer fleksibel og effektiv bruk av politikraft til alle former for kriminalitetsbekjempelse*».
- Manglende sammenheng mellom beskrivelsen av UP som «*en effektiv og fleksibel organisasjon som oppnår gode resultater innen trafikksikkerhet*» og konklusjonen om nedleggelse.
- Urealistiske premisser om at ny teknologi, bl.a. selvkjørende biler, i nær fremtid vil overflødiggjøre politiets kontrollvirksomhet på veiene. Vi er fortsatt langt unna en slik situasjon.

Videre argumenterer oppropet for hvorfor UP må bevares:

1. Politikontroller virker og er samfunnsøkonomisk lønnsomt  
Ruskjøring, høy fart etter forholdene og uoppmerksomhet er fortsatt de viktigste årsakene til dødsulykker i trafikken. Det er godt dokumentert at politikontroller har forebyggende effekt på trafikkfarlig atferd og at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt (jf. Transportøkonomisk Institutt).
2. UP er garantisten for at politiet prioriterer trafiksikkerhet  
Ansvaret for politiets trafiksikkerhetsarbeid er i dag fordelt mellom UP og politidistriktene, men UP har et mye høyere aktivitetsnivå. En samling av dette viktige ansvaret i politidistriktene innebærer høy risiko for lavere prioritering av forebyggende trafiksikkerhetsarbeid, da man er presset på ressurser og erfaringsmessig prioriterer andre akutte hendelser.
3. UPs spisskompetanse og kapasitet kommer politidistriktene til gode  
UP har vært på veiene i 80 år og bygget opp et meget kompetent fagmiljø på trafiksikkerhet, og samarbeider tett og godt med øvrige nasjonale aktører. Når et politidistrikt avgir folk til UPs tjeneste får de tilbake en kompetanse som er helt uvurderlig i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. UP er også en fleksibel og mobil bistandsressurs for politidistriktene ved store ekstraordinære hendelser.
4. Befolkningen ønsker politi på veiene  
Av hendelser som politiet håndterer er befolkningen mest redd for trafikkfarlige hendelser. Befolkningen har størst tiltro til politiets evne til å håndtere trafikkfarlige hendelser, sammenlignet med andre hendelser<sup>1</sup>.
5. UP er en viktig aktør i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet  
Norge har opplevd en gledelig reduksjon i antallet som omkommer og blir hardt skadet i trafikken de senere tiår. Dette skyldes systematisk, langsiktig og tverrsektoriell innsats, bl.a. i politiet og ikke minst UP. Myndighetene må ikke ta fortsatt nedgang i alvorlige trafikkulykker for gitt. Vekst i trafikken, økt andel eldre, flere myke trafikanter og ny teknologi som tar oppmerksomheten fra veien utfordrer trafiksikkerheten. Den norske samarbeidsmodellen er en suksessformel som ikke må endres.

NLF har i flere år argumentert for at det er behov for å styrke kontrollvirksomheten overfor transportnæringen. Dette er tatt opp både overfor Samferdselsdepartementet i Kobotasjegruppens rapport<sup>2</sup> og overfor Stortingets komiteer ifm de årlige budsjettøringene.

---

<sup>1</sup> Politiets innbyggerundersøkelse (2016)

<sup>2</sup> Rapport om kabotasje på veg i Norge (2014)



NLF er opptatt av like konkurransevilkår, trafikksikkerhet og arbeidsforholdene i næringen. Dessverre finnes det aktører i næringen vår som spekulerer i lovbrudd for å skaffe seg konkurransefortrinn. Daglig begås grove brudd på kjøre- og hviletid, kjøring med overlast og brudd på loven om allmengjøring av tariff. For NLF spiller det ingen rolle om disse useriøse aktørene er tilhørende i Norge eller et annet land. Imidlertid ser vi stadig eksempler på at utenlandske transportører slipper unna lovbrudd med få eller ingen konsekvenser, mens norske transportselskaper må betale høye bøter for samme lovbrudd.

Trenden i transportmarkedet i EØS er at norske transportører i internasjonal transport blir utkonkurrert av transportører fra land med lavere kostnader. Utviklingen av kabotasjekjøring gjør at denne konkurranseulikheten nå også brer seg inn i det norske innenlandsmarkedet. Dersom lavprisaktører fra andre land i tillegg slipper unna med mildere straff enn norske aktører for samme lovbrudd er situasjonen uholdbar.

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

**NLF ønsker derfor at det etableres en felles kontrollenhet med tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig myndighet til sanksjonering i utekontrollene. Enheten må ha myndighet til å avgjøre saker på stedet med relevante gebyr, forenklete forelegg og påtalekompetanse.**

NLF mener det er viktig at innsatsen mot uønskede tilstander innenfor transportnæringen får den oppmerksomheten den fortjener. Vi har derfor lenge tatt til orde for at det må etableres en felles kontrollenhet – vår arbeidstittel er Transportpoliti – som kan sikre tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig bred myndighet til sanksjonering spesielt i utekontrollene, men også sikre nødvendig utredning og etterforskning rettet mot bedriftene hvor det avdekkes uregelmessigheter. Enheten må ha myndighet til å avgjøre saker «der og da», med relevante gebyr, forenklet forelegg og påtalekompetanse.

Vi mener enheten må bestå av kompetanse og myndighet fra Vegvesen, Tollvesen, Skatt, Arbeidstilsyn og Politi, og kan for eksempel bygges opp rundt Utrykningspolitiet. Oppgavene bør være å planlegge og gjennomføre effektive og samordnede kontroller, og med tilhørende konsekvent sanksjonering av brudd på lover og regler.

NLF deltar aktivt i et tre-parts bransjesamarbeid på transportområdet i regi av Arbeids- og sosialdepartementet. Arbeidet har som siktemål å bedre arbeidsforholdene i bransjen gjennom informasjonsspredning og kampanjer rettet både mot norske og utenlandske sjåførere og arbeidsgivere. På denne måten kan vi nå den delen av bransjen som har ønske og evne til å etterleve gjeldende regelverk. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig. Skal problemene i bransjen kunne løses, er det nødvendig med mer effektiv kontroll, håndheving og sanksjonering.



Vegdirektoratet la 6. oktober 2016 fram en strategi for økt kontroll samarbeid<sup>3</sup> som en oppfølging av ett av forslagene til tiltak i Kabotasjegruppens rapport. Rapporten var laget av en arbeidsgruppe med representanter fra Arbeidstilsynet, Politiet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen. I rapporten ble det foreslått ni tiltak for bedre samarbeid mellom disse etatene, fordelt på tre overordnede nivåer: Operativt samarbeid mellom etatene, samarbeid om arbeidslivskriminalitet (A-krim saker) og noen tiltak som vil innebære regelverksendringer. Vi er kjent med at Samferdselsdepartementet i brev datert 4. juli 2017 har bedt om to av tiltakene i strategirapporten – operativt samarbeid mellom etatene med felles aksjoner både langs veien og i bedriftene, og samarbeid om A-krim saker – iverksettes. Dette er bra, men vi mener det er viktig at arbeidet konkretiseres så snart som mulig. Dette kontroll samarbeidet omfatter også politiet og det er derfor viktig at UP med sin fagkompetanse blir sentral i dette arbeidet.

NLF vil på det sterkeste advare mot å legge ned UP og overføre ressurser, kompetanse og prioriteringer til de lokale politidistriktene. NLF mener at innsatsen for bedre trafikksikkerhet og mot transportkriminalitet må styrkes. Dette oppnås best ved å beholde/styrke UP sin operative rolle, samt å etablere et tett, forpliktende og formalisert samarbeid mellom de viktigste kontrollmyndighetene.

Brevet sendes kun elektronisk

Med vennlig hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Geir A. Mo  
Adm. direktør



Thorleif Foss  
Seniorrådgiver næringspolitikk

---

<sup>3</sup> Strategi for økt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene og politiet innenfor vegtransporten/vegtrafikkområdet (2016)

