

Til Statens vegvesen

Ref 25/332182-1

Oslo, 26 februar

Høringssvar – forslag til endring i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (avrenning fra last)

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) viser til Statens vegvesens høringsnotat om innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra last, herunder fiskeavrenning. Vi takker for muligheten til å gi innspill.

Vi støtter målsettingene

NHO Logistikk og Transport støtter fullt ut målsettingen om å hindre avrenning fra kjøretøy. Avrenning representerer både en trafiksikkerhetsrisiko og en miljøutfordring, og det er bred enighet i transportnæringen om at dette er uakseptabelt.

Samtidig mener vi at det foreslåtte gebyrregimet, slik det nå er utformet, **ikke treffer riktig ansvarsnivå** og i praksis kan skape nye problemer – både for trafiksikkerhet, miljø, mattrygghet og verdikjeden for sjømat.

Ansvarsplassering og styring i verdikjeden

Avrenning fra fisketransport er i stor grad et resultat av forhold som bestemmes før transporten starter, herunder:

- fiskens temperatur ved pakking
- mengde og type is
- valg av emballasje (tette/utette kasser)

Dette er forhold som i hovedsak styres av slakteri/pakkeri og transportkjøper, ikke av sjåfør eller transportforetak.

Sjømatnæringen har selv pekt på at det kan fremstå urimelig at sjåfør og transportforetak skal ilegges gebyr der avrenningen skyldes utilstrekkelig nedkjøling før pakking eller emballaseløsninger valgt av avsender. NHO LT deler denne vurderingen.

Dersom formålet med gebyr er å gi riktige insentiver til endret praksis, må reguleringen treffe den aktøren som faktisk har styring over årsaken til problemet.

Erfaringer fra Nor-Log – oppsamling er ikke en fullgod løsning alene

Flere transportører, blant annet Nor-Log, har investert i oppsamlingstanker for smeltevann. Dette har bidratt til at de ikke er blitt ilagt gebyr. Samtidig viser erfaringene tydelig at dette ikke er en bærekraftig hovedløsning alene:

- Oppsamlingstankene har begrenset kapasitet og må tømmes hyppig
- I enkelte transporter kreves 3–4 tømminger underveis
- Det er ofte uklart hvor fiskevannet kan tømmes lovlig

- Hyppig tømning gir luktproblemer og risiko for lokal forurensning

Dette reiser et grunnleggende spørsmål:

Flytter vi bare problemet fra vei til grøft – uten at det samlet sett er bedre for miljøet?

I tillegg vil ombygging av trailere med tanker:

- redusere lastekapasiteten
- være vanskelig eller umulig på eldre materiell

Konflikt med matregelverket og mattrygghet

Et sentralt og alvorlig poeng er den praktiske konsekvensen ved kontroll:

Dersom et kjøretøy stoppes og det konstateres avrenning, kan transporten ikke fortsette før det slutter å renne. I praksis innebærer dette ofte at transportør presses til å:

- senke temperaturen i lasterommet til rundt -22°C

Konsekvensen er at fisken fryses og deretter tines igjen, noe som:

- er i strid med Mattilsynets krav til riktig transport av fersk fisk
- kan forringe kvaliteten og øke matsvinn

Dette er et klart eksempel på kryssende regelverk, der transportør risikerer å bryte matregelverket for å etterleve vegregelverket.

Løsninger finnes

Det er bred enighet om at løsninger finnes. Dersom fisken fryses ned til under 3 grader, er det utviklet fiskekasser som knapt gir fiskeavrenning i det hele tatt. Dette er allerede tatt i bruk av en av verdens største sjømat-aktør. Transport av fisk med fly via Gardermoen fungerer nettopp fordi avrenning ikke tillates, og tette kasser er standard. Dette viser at løsningen er teknisk mulig.

Samtidig må det understrekes:

- Tette(re) kasser innebærer økte kostnader, som i dag i liten grad bæres av produsent
- Flere slakterier hevder de ikke klarer å kjøle fisken godt nok før pakking til å bruke tette kasser uten kvalitetsforringelse
- Eventuelle krav til emballasje hører ikke hjemme i vegtrafikklovgivningen, men må forankres i relevant mat- og emballasjeregulering

Et ensidig gebyrregime mot transportleddet er derfor ikke et egnet virkemiddel for å tvinge frem denne omstillingen.

Forventede konsekvenser av forslaget

Dersom forslaget vedtas uendret, ser NHO LT følgende sannsynlige konsekvenser:

- Økte fraktrater for å dekke risiko og gebyrkostnader
- Flere transportører vil avvise oppdrag med høy risiko for avrenning
- Ulik praksis i markedet, som kan svekke konkurransen

- Økt press på sjåfører i situasjoner de ikke har reell kontroll over

Dette er også konsekvenser som Statens vegvesen selv peker på i høringsnotatet.

NHO LTs anbefalinger

NHO Logistikk og Transport anbefaler at forslaget justeres slik at:

1. Ansvar og sanksjoner knyttes tydeligere til aktører med faktisk styring, herunder avsender/transportkjøper
2. Transportør og sjåfør gis et tydelig fritak ("safe harbour") der avrenning skyldes dokumenterte forhold utenfor deres kontroll
3. Krav til emballasje og kjøleprosedyrer håndteres i relevant regelverk, ikke indirekte gjennom gebyr
4. Eventuelle krav til oppsamling av smeltevann vurderes helhetlig, inkludert håndtering og tømning, før de pålegges som standard
5. Regelverket utformes slik at det ikke skaper konflikt med matregelverket

8. Avslutning

NHO Logistikk og Transport støtter ambisjonen om null avrenning. For å lykkes må reguleringen imidlertid være rettferdig, treffsikker og helhetlig. Vi stiller oss gjerne til disposisjon for videre dialog om hvordan regelverket kan utformes slik at trafiksikkerhet, miljøhensyn og mattrygghet ivaretas samtidig.

Med vennlig hilsen

NHO Logistikk og Transport

Ole A. Hagen

Næringspolitisk direktør