



Representantforslag 135 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik

Dokument 8:135 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om å innføre en midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport

Til Stortinget

Bakgrunn

Den 14. mai 2012 er det to år siden de nye reglene for kabotasje trådte i kraft i EU. Begrunnelsen for å tillate kabotasje var å redusere tomkjøring for internasjonale vegtransporter. Transportorganisasjonene i Sverige, Norge og Danmark – både arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden – er redde for at ordningen, stikk i strid med mål og intensjon, nå kan føre til utslettelse av de nasjonale næringene. De peker også på at ordningen har ført med seg omfattende sosial dumping og omfattende organisert og individuelt basert kriminalitet. Norges Lastebileier-Forbund og søsterorganisasjonene i Danmark og Sverige – som slutter opp om det indre marked og fri bevegelse av arbeidskraft – ber nå i et brev som hver organisasjon har sendt til sitt lands samferdselsminister – om en midlertidig opphevelse av kabotasjereglene begrunnet med alvorlige forstyrrelser i markedet. Det vises til at Artikkel 10 i Forordning 1072/2009 gir mulighet for dette.

Informasjon som forslagsstillerne har fra svensk politi, underbygger de store problemene knyttet til ordningen; redusert trafikksikkerhet, omfattende kriminalitet og omfattende omgåelse av alle regler som gjelder for foretak, kjøretøy og sjåfører registrert og hjemmehørende (bosatt) i Sverige. Dette bildet gjenfinnes også i Danmark, og utviklingen er dessverre

også tydelig i Norge. Jevn stigning i antall kabotasjeturer og mangelfull og fraværende kontroll med regelverk som bare tillater 3 kabotasjeturer i Norge før utenlandsk bil kjører tilbake til eget hjemland, gjør at kabotasje – som er tillatt på gitte vilkår – får et preg av en permanent ordning med langvarige oppdrag inne i Norge.

Forslagsstillerne viser til seminar om kabotasje, avholdt på Stortinget, der representanter for svensk politi og Sveriges Åkeriforetak viste til utvikling i Gøteborg-området. Gjennom kriminelle subkulturer omsettes tyvegods, alkohol og tobakk i stor stil. Slike subkulturer brukes også aktivt til å skape sosial uro. Ulovlig omsetning av alkohol og tobakk ser også ut til å skje i Norge med base i utenlandske vogntog.

Når konkurranse om innenlandske transportoppdrag baseres på at få eller ingen nasjonale lover og forskrifter som gjelder for foretak, kjøretøy og sjåfører, følges, blir det alvorlige forstyrrelser i markedet. Når kontroll med kjøretøy (kjøretøykontroll) og sjåfør (kjøre- og hviletid) praktiseres grunnleggende ulikt for dem som har nasjonal base og dem som har utenlandsk base, blir det grunnleggende ulike forhold og medfølgende alvorlig forstyrrelse i markedet. Når drift av utenlandske vogntog baseres på stjålet vogntog, utstyr og drivstoff og salg av ulovlige, medbrakte varer, blir det ikke bare forstyrrelse i markedet; det blir omfattende kriminell virksomhet. Når avlønning av utenlandske sjåfører er satt så lavt at det presser til kriminell virksomhet, blir resultatet enda mer alvorlig enn sosial dumping.

Konklusjon

Forslagsstillerne deler transportnæringens og de transportansattes bekymring over den utvikling og de konsekvenser som reglene om kabotasje har medført. I lys av at EU ser ut til å holde fast på intensjonen om fri kabotasje fra 2014, mener forslagsstillerne det er

svært gode grunner til å stoppe opp etter 2 år og ta en full gjennomgang av dagens situasjon og ikke minst de mange uheldige og bekymringsfulle sidene ved dagens adgang til kabotasjetransport. Transportnæringen i de nordiske land skal i dag oppfylle en lang rekke krav fra myndighetene og samfunnet. Forslagsstillerne vil nevne trafiksikkerhet, miljø, klima, kjøproblemer, kjøretøystandard, sosiale forhold, effektivitet med mer.

Effektiv, sikker og miljøvennlig transport er viktig for verdiskaping og bosetting. Likevel er det viktig at godstransport på vei skjer innenfor vedtatte nasjonale rammer som skal sikre effektiv, sikker og miljøvennlig transport, forhindre kriminalitet og sikre et anstendig arbeidsliv. Det bør ikke være slik at nasjonale krav bare rettes mot og kontrolleres mot de nasjonalt eller nordisk baserte operatører, kjøretøy eller sjåførere, mens de som er utenlandsk basert kan operere fullstendig fritt med liten eller ingen risiko for kontroll og eventuelle straffereaksjoner.

Forslagsstillerne peker i den forbindelse på opplysninger som er mottatt om at EU-landet Nederland har innført eller vurderer innføring av nasjonale krav om at sjåførere som kjører nasjonal transport, skal være bosatt i landet.

Forslagsstillerne peker på at lov- og regelverk innenfor transportsektoren må gjelde alle som driver transport. Arbeidsmiljølovens bestemmelser bør gjelde alle som arbeider i Norge. Mer aktiv og målrettet kontroll må til for å forhindre brudd på nasjo-

nale lover og forskrifter; det gjelder både kontroll utført av Statens vegvesen og av politiet.

Langt sterkere virkemidler må brukes når lov- og regelbrudd avdekkes. Beslag i last bør vurderes for å ansvarliggjøre oppdragsgiver.

Sterkere samarbeid mellom ulike myndigheter som er berørt (Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, politiet m.fl.) må til. Samarbeid mellom alle berørte parter innenfor transportsektoren må utvikles og forsterkes for å sikre effektiv, sikker og miljøvennlig transport.

Ansvarsbestemmelsen i yrkestransportlova § 41 (*Straff; Om nokon med vilje eller aktløyse bryt eller hjelper til med å bryte denne lova, forskrifter eller vilkår som er fastsette med heimel i lova, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er også straffbart.*) må presiseres og brukes.

Forslag

På denne bakgrunn fremmer forslagsstillerne følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen, med henvisning til Artikkel 10 i EU-Forordning 1072/2009, straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport i Norge. Stortinget ber regjeringen fremme forslag før ordningen med kabotasje gjeninnføres.

13. juni 2012

Henvisninger:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:EN:PDF>

<http://www.lastebil.no/xp/pub/hoved/nyheter/596626>

<http://www.lastebil.no/xp/pub/hoved/nyheter/nlf-ber-kleppa-vurdere-kabotasjereglene>