



Representantforslag 30 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:30 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en bedre hverdag for yrkessjåførene

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge er helt avhengig av yrkessjåfører og andre transportarbeidere for at samfunnet skal fungere. Forslagsstillerne fremmer i dette representantforslaget forslag om enkle grep som kan bedre yrkessjåførenes arbeidssituasjon.

Døgnhvileplasser

Nesten alle yrkessjåfører som kjører lastebil over 3 500 kg og busser registrert for flere enn 12 personer må forholde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelser. Disse spesifiserer blant annet at det etter en maksimal kjøretid på 4,5 timer skal tas pause på 45 minutter. Yrkessjåførene er derfor helt avhengig av at det er et tilstrekkelig antall hvileplasser tilpasset deres behov.

En konsekvens av at man i Norge nesten utelukkende bygger svært korte veiparseller, er at døgnhvileplasser for yrkessjåfører fjernes fra nye veiprojekter når det er budsjettoverskridelser. Det er derfor et stort behov for flere døgnhvileplasser langs det norske veinettet, og behovet er størst rundt de store byene der tomteknadene er størst. Mangelen på slike døgnhvileplasser har ført til at yrkessjåfører har brukt Statens vegvesens kontrollplasser som hvileplasser. Forslagsstillerne ønsker å satse på riksveiene og bygge et nasjonalt motorveinett mellom de største byene, blant annet E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger og E6 Oslo–Trondheim–Steinkjer. Dette ville gjort

det mulig med en mer helhetlig tilnærming og planlegging av døgnhvileplasser for yrkessjåfører i forbindelse med de enkelte veiprojektene. Med regjeringens politikk der man kun bygger korte parseller om gangen, er det imidlertid behov for en helhetlig og overordnet plan for døgnhvileplasser basert på konkrete behov uavhengig av eksisterende utbyggingssjekter på veinettet.

LABEL er et EU-prosjekt knyttet til sertifisering av hvileplasser for lastebiler og trailere, der hver enkelt hvileplass får mellom 1 og 5 stjerner for servicenivå, og mellom 1 og 5 låser for sikkerhetsnivå. For å få tre stjerner må for eksempel hvileplassen ha dusj, butikk og drivstoff, og for å få fem stjerner kreves blant annet restaurant. Prosjektet har tatt for seg 71 hvileplasser i Europa, men har ikke sett på noen hvileplasser i Norge. Det hadde vært en stor fordel om Norge ble en del av dette systemet. Statens vegvesens håndbok 279 oppsummerer hva som må være på plass for at en hvileplass kan få godkjenning som døgnhvileplass med skilt og oppføring i Nasjonal vegdatabank. I hele Norge finnes det kun 10 godkjente døgnhvileplasser – alle på Vest- eller Østlandet. Ifølge håndbok 279 bør avstanden mellom døgnhvileplasser ikke være over 2 1/2 times kjøretid.

Veistandard og uavhengig transportilsyn

Veien er arbeidsplassen for svært mange mennesker i Norge, og dette er noe myndighetene burde ta på alvor. Trafikksikkerhet er et samspill mellom veistandard, bilist og bilens tekniske stand. Det finnes en rekke lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyttet til trafikanten og kjøretøyet, blant annet vegtrafikkloven og kjøretøyforskriften. Politiet bidrar til at bilene på norske veier har god teknisk stand, ved at de avskilter biler som for eksempel ikke oppfyller kravene til kjøreløys og bremses. Politiet bidrar også til å fjerne trafikkfarlige bilister fra veiene, ved at de

fratar uansvarlige bilister førerkortet. Ved mindre alvorlige tilfeller har politiet anledning til å gi bøter, både når det gjelder bilistfeil og feil ved kjøretøyet. Politiet har altså sanksjonsmuligheter overfor dårlige bilister og dårlige biler, men det finnes ingen tilsvarende sanksjonsmuligheter dersom det er veien som skaper de trafikkfarlige situasjonene. Dette er betenkelig, når vi vet at dårlige veier bidrar til en stor andel av dødsulykkene.

Forslagsstillerne vil opprette et selvstendig transporttilsyn felles for alle transportformene som i ytterste konsekvens skal kunne stenge farlige veier og bøtelegge veiholder, og har gjentatte ganger fremmet forslag om dette, blant annet i Representantforslag 2 S (2010–2011).

Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har svart på dette ved å opprette et veitilsyn underlagt vegdirektøren og Statens vegvesen. Denne organisatoriske plasseringen gjør at det kan stilles spørsmål ved tilsynets uavhengighet. I svar på spørsmål nr. 226 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011 til statsbudsjettet for 2012, kommer det frem at et helt uavhengig og frittstående vegtilsyn vil ha driftsutgifter på om lag 40 mill. kroner, og at det i tillegg kommer etableringskostnader. Tilsynet underlagt vegdirektøren står oppført med 11,2 mill. kroner i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2012.

Fremskrittspartiets forslag om et felles transporttilsyn for alle transportformene er billigere enn et separat veitilsyn, uten å gå på akkord med tilsynets uavhengighet. Dette er fordi man ved et felles transporttilsyn vil få et fagmiljø der man kan benytte kompetanse på tvers av transportområdene. Et slikt tilsyn vil for eksempel inkludere Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til at det fremmes følgende forslag i Innst. 2 S (2011–2012), jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2012:

«Stortinget ber Regjeringen slå sammen de ulike transporttilsynene til et Statens Transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdselssektoren.»

Krav til opplæring

Det kommer mange direktiver fra EU som Norge må innføre, men Norge og hvert enkelt medlemsland har ofte ganske stor frihet i forhold til hvordan man ønsker å implementere direktivene i nasjonal rett. Dessverre ser det ut som at regjeringen tenderer mot å velge en strengest mulig fortolkning av direktiver innenfor transport, slik at norske yrkessjåfører rammes hardere enn yrkessjåfører i andre land.

Regjeringen har innført krav om periodisk etterutdanning av yrkessjåfører hvert femte år, i henhold til EUs sjåførdirektiv 2003/59/EF om nye utdanningskrav for yrkessjåfører. Da Stortinget behandlet EU-

direktivet i Innst. S nr. 140 (2006–2007), gikk Fremskrittspartiet inn for en komprimert variant slik at sjåførene og transportselskapene ikke skulle bli påført unødvendig høye kostnader sammenlignet med utenlandske konkurrenter. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gikk derimot inn for en opplæringsmodell som har forverret rekruttering til bransjen.

I henhold til EUs tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) skal førerkort for personbiler, motorsykler og andre lette førerkortklasser fornyes hvert 10. eller 15. år frem til fylte 70 eller 75 år. Administrativ gyldighet vil si at det er selve kortet (dokumentasjonen for førerretten) som har en bestemt gyldighetsperiode. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet valgte den strengeste fortolkningen da Stortinget behandlet saken i Innst. 176 L (2010–2011), dvs. fornyelse hvert tiende år. Fremskrittspartiet ønsket derimot 15 års administrativ gyldighet i tråd med direktivets maksimum for lette førerkortklasser slik Tyskland, Polen og Finland hadde valgt å gjøre. Dette vil gi lavere kostnader enn fornyelse hvert 10. år slik regjeringen legger opp til.

Prikkbelastning og andre offentlige sanksjoner

Dagens ordning for prikkbelastning gjør at små feil får uforholdsmessig store følger for sjåførene. Ved åtte prikker mister man sertifikatet. I dagens system slettes prikker etter 3 år, uavhengig av hvor langt man kjører i året. For en yrkessjåfører vil prikker ikke slettes før etter flere hundre tusen kilometers kjøring. Det er ikke prikkbelastning, økte bøter eller strengere regler som gir økt trafikkikkerhet, men nyere biler og bedre veier. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet skjerper imidlertid prikkbelastningsordningen fra 1. juli 2011 slik at sjåfører risikerer å få fire ganger så mange prikker i førerkortet for fartsovertredelser som før. Prikkbelastningen kommer i tillegg til bot.

En lastebilsjåfører som er involvert i en trafikkulykke, kan med dagens regelverk risikere å miste førerkortet permanent både for lastebil og personbil. Politiet inndrar nemlig i mange tilfeller førerkortet mens etterforskningen pågår, og det kan være vanskelig å få tilbake. Etter § 33 i vegtrafikkloven kan folk miste retten til å kjøre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikkikkerheten og/eller såkalt allmenne hensyn ellers krever det. Dersom meget tungtveiende grunner taler for det, kan perioden, ifølge § 40, forkortes selv om minstetiden ikke er utløpt. Bestemmelsen finner man igjen i tapsforskriften § 9-1. Med dagens praksis av lov og regelverket så innebærer dette at en yrkessjåfører som aldri før ulykken hadde vært involvert i en ulykke, og som heller ikke i tiden etter ulykken har vært involvert, plutselig risikerer å bli fradømt førerretten av såkalte allmennpreventive hen-

syn. Stortingsrepresentant Bård Hoksrud tok opp denne problemstillingen med justisminister Knut Storberget i skriftlig spørsmål, jf. Dokument nr. 15:945 (2009–2010), og fikk til svar 8. april 2010 at det bør høstes mer erfaring med praksisen før det eventuelt tas initiativ til en mer omfattende lovendring på dette området. Dette er nå ett og et halvt år siden.

Utenlandske trailere på norske vinterveier

Utenlandske trailere er hver eneste vinter involvert i ulykker på norske veier, både fordi trailerne ikke er utstyrt for vinterføre og fordi mange sjåfører har liten erfaring med kjøring vinterstid. Det er positivt for norsk økonomi at utenlandske aktører får levere varer i Norge uten kostbar omlasting, men noe må gjøres med sikkerheten. Representantene fra Fremskrittspartiet fremmet derfor 9. februar 2011 Representantforslag 84 S (2010–2011) om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier. De konkrete forslagene lød som følger:

«Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske og spesielt utenlandske trailere på norske veier, herunder krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører og bruk av trailerkolonner på utsatte veier.»

«Stortinget ber regjeringen intensivere kontroller av grenseoverganger og fergeankomster der man nedlegger bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, samt sørge for at det blir utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmaterieell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.»

Forslagene fikk dessverre kun Fremskrittspartiets egne stemmer da Stortinget behandlet saken 14. april 2011.

Bompenger

Utenlandske bilister er en utfordring for norske bomselskaper, blant annet fordi myndighetene i europeiske land som Polen, Tyskland, Sveits og Litauen ikke engang utleverer navn og adresse knyttet til bilskilte. Innkreving kan også bli svært dyrt, selv i saker der man har navn og adresse. Dette gjør at ikke-nordiske transportører kan få en konkurransefordel i Norge ved at de slipper bompenger. Norske myndigheter har motsatt politikk, og man kan til og med få utlevert navnet på kjøretøyeieren ved å sende en sms med registreringsnummeret til Statens vegvesen. Denne muligheten er noe for eksempel utenlandske innbruddsbander kan benytte seg av ved å notere registreringsnumrene til norske barnefamilier på bilferie i Europa. Transport- og kommunikasjonskomite-

en behandlet problemstillingen knyttet til bompenger for utenlandske biler i Innst. 110 S (2010–2011), og det kom i statsrådens svar til saken frem at Samferdselsdepartementet i brev 14. september 2010 ba Statens vegvesen umiddelbart sette i gang arbeidet med å innføre obligatorisk brikke med sikte på en raskest mulig implementering av ordningen. Det har, så vidt forslagsstillerne vet, fortsatt ikke skjedd noe i denne saken. Forslagsstillerne har som utgangspunkt at bompengeinnkreving er en unødvendig og dyr måte å finansiere veiprojekter på, men mener samtidig at det bør legges vekt på at alle som passerer bomstasjoner, som hovedprinsipp, skal betale inntil ordningen har blitt avvirket. Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet fremmer forslag om å fjerne hele bompengegjelden i nysalderingen av statsbudsjettet for 2011.

Den samme problemstillingen gjelder også fartsbøter, der det av ovenfornevnte grunner er vanskelig å bøtelegge utlendinger. Ifølge Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 188 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011, behandler EU for tiden et forslag om grenseoverskridende informasjonsutveksling av trafikkovertrедelser (COM (2008) 151 final). Forslaget oppfattes, ifølge svaret fra departementet, ikke som EØS-relevant, og en eventuell egen tilknytning må vurderes om, eller når, endelig forslag blir vedtatt.

Godkjenning av varebiler

Norge har særegne avgiftstekniske regler for hva som kan registreres som varebiler, og som derved kan få vesentlig lavere avgifter. De to viktigste særnorske kravene til hva som kan regnes som varebil er at det er en fastmontert beskyttelsesvegg mellom fører-/passasjerrom og godsrom, og at godsrommet skal kunne romme en tenkt, rettvisklet kasse med lengde 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm. Dette omtales gjerne som «statskassen». EU har andre regler, og i forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011 finner man i bilag II punkt 3.8.3.1 krav for kjøretøyklassifisering N1 lett varebil. Disse kravene innebærer blant annet at en lett varebil med lukket karosseri må ha en minste høyde på lasteåpningen på minst 800 millimeter, en flate på lasteåpningen på minst 12 800 kvadratcentimeter (for eksempel 114 x 113 cm), og at lastearealets minstelengde skal være på minst 40 pst. av akselavstanden. EU er et stort marked for varebiler, og produsentene forholder seg derfor til EUs definisjoner når de utvikler bilmodeller. Norge er et lite marked, og produsentene tar derfor ikke hensyn til de særnorske avgiftstekniske kravene i sin produktutvikling. Derfor blir enkelte eksisterende bilmodeller bygget om for å passe det norske regelverket, istedenfor at de kommer ferdig tilpasset fra fabrikk.

De særnorske kravene til hva som kan regnes som varebil får konsekvenser for norske yrkessjåfører. Kravene betyr blant annet at norske varebileiere og varebilsjåfører ikke får lov til å flytte fremveggen lenger bakover i bilen for å få bedre plass i fører- og passasjerstet, noe som betyr at man for en del varebiler må være liten av vekst for å kunne være yrkessjåfør. De særnorske kravene betyr også at enkelte små og miljøvennlige varebiler tilpasset EUs regelverk, må registreres som personbil i Norge. Dette gjelder blant annet Peugeot Bipper og Citroën Nemo. Forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet tok opp dette i Representantforslag 94 S (2009–2010) om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy.

Forslagsstillerne har som utgangspunkt at Norge vil være tjent med at Norge i større grad forholdt seg til samme regelverk som bilprodusentene, med samsvare mellom typegodkjenning og avgiftsklasser, slik at man slapp kostbare ombygginger. I svar på spørsmål nr. 557 fra Fremskrittspartiets representanter til statsbudsjettet for 2012, kommer det frem at dette kan føre til et stort provenytap. Forslagsstillerne mener derfor at dette bør utredes nærmere.

Oppsummering

Forslagsstillerne mener det er på høy tid at hensynet til yrkessjåførene inngår i de vurderingene man gjør innenfor samferdselspolitikken og avgiftspolitikken.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig og overordnet plan for døgnhvileplasser på riksveinettet tilpasset yrkessjåførenes behov.
2. Stortinget ber regjeringen utrede en komprimert variant av den periodiske etterutdanningen av yrkessjåfører, med fokus på å redusere kostnader og redusert tidsbruk.
3. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å øke administrativ gyldighet fra 10 til 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne prikkbelastning på førerkort for motorvogn og motorsykkel.
5. Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske, og spesielt utenlandske, trailere på norske veier.
6. Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av å endre den avgiftstekniske definisjonen for varebiler slik at alle kjøretøy som klassifiseres som varebil i EU etter forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011, vil falle inn under den norske avgiftstekniske varebildefinisjonen.

22. november 2011