



# Innst. 58 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:135 S (2011–2012)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

### Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«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.»

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 trafikkikkerhet, miljø, klima, kjøproblemer, kjøretøystandard, sosiale forhold, effektivitet med mer.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse, datert 18. oktober 2012, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen vil peke på at de nye reglene for kabotasje trådte i kraft 14. mai 2010 i EU. Bakgrunnen for å åpne for kabotasjekjøring var å redusere tomkjøringen for internasjonale vegtransportører. Komiteen har merket seg at transportorganisasjonene i Sverige, Danmark og Norge, både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, har bedt sine respektive lands myndigheter om å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport.

Komiteen vil videre vise til statsrådets uttalelse til komiteen, datert 18. oktober 2012, hvor statsråden skriver at hun har stor forståelse for transportbransjens bekymringer når det gjelder vilkårene for de norske og utenlandske transportørene. Komiteen vil peke på at statsråden i sin uttalelse peker på at tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at andelen av godstransport som ble utført som kabotasje i Norge i 2010 var på 1 pst., og at hun derfor mener at det ikke er grunnlag for å be om en stans i kabotasjeadgangen i Norge på nåværende tidspunkt.

Komiteen mener det er viktig å følge utviklingen i kabotasjekjøringen nøye, og har merket seg at bransjen mener det har vært en økende utvikling siden 2010. Komiteen viser til at statsråden i sin uttalelse skriver at departementet nå arbeider med å kartlegge andelen og utviklingen av kabotasjekjøringen i Norge, og vil påpeke viktigheten av at dette arbeidet gjøres raskt slik at faktagrunnlaget er mer oppdatert enn 2010-tallene til SSB.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, imøteser en vurdering fra regjeringen på vilkårene for norsk transportbransje når det oppdaterte faktagrunnlaget foreligger. Flertallet deler regjeringens syn på viktigheten av å unngå sosial dumping.

Flertallet har merket seg at EU-kommisjonen har som mål å liberalisere kabotasjetransporten ytterligere. Flertallet ser på dette med bekymring. Flertallet er glad for at regjeringen allerede er i gang med å sammenholde norske og felles nordiske holdninger til et fremtidig kabotasjeregulering. Flertallet mener man må ha strenge regler for kabotasjekjøring i EØS-området.

Flertallet mener det er viktig med økt og mer målrettet innsats for å avdekke brudd på dagens regelverk. Videre vil det være nødvendig å vurdere om det er andre tiltak som kan iverksettes for å forhindre sosial dumping og sikre konkurranse på like vilkår i transportsektoren.

Flertallet er svært opptatt av problemstillingene rundt kabotasjekjøring og imøteser regjeringens oppfølging og tilbakemelding av disse forholdene. På bakgrunn av det arbeidet statsråden varsler i sitt svarbrev til komiteen, ser flertallet ikke grunn til å gå for det forslaget som fremmes i saken nå. Flertallet har ingen ytterligere merknader og foreslår:

«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 – vedlegges protokollen.»

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at 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 operatørene, kjøretøy eller sjåfører, mens de som er utenlandsk basert kan operere med liten eller ingen risiko for kontroll og eventuelle straffereaksjoner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at de nye reglene ikke trådte i kraft før i mai 2010 og at dette derfor er for gammelt og for dårlig grunnlag. Disse medlemmer er imidlertid kjent med at bransjen mener denne utviklingen har eskalert kraftig bare det siste året og at andelen kabotasje er langt høyere enn det tallene fra 2010 viser. Disse medlemmer vil også peke på at det er et svært sterkt signal når samtlige organisasjoner i Norden både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden felles ber om at samferdselsministrene i alle de nordiske landene griper inn og ber om midlertidig oppheving av kabotasjereglene.

Disse medlemmer vil peke på at i henhold til artikkel 10 i forordning 1072/2009 er det fullt mulig å be ESA om å suspendere gyldigheten av kabotasjereglene for en periode på opptil 6 måneder og som kan forlenges.

Disse medlemmer synes det er merkelig at samferdselsministeren har kommet til den konklusjonen at det er lite realistisk å få ESA til å stanse adgangen til å drive kabotasje i Norge.

Disse medlemmer viser til et seminar om kabotasje som ble avholdt på Stortinget. Her pekte representanter fra svensk politi og Sveriges Åkeriforetak på at i Gøteborg-området i forbindelse med denne kjøringen har oppstått kriminelle subkulturer hvor det omsettes tyvgods, alkohol og tobakk i stor stil. Ifølge tilbakemeldinger fra bransjene skjer dette nå også i Norge, og sannsynligheten er stor for at omfanget vil øke kraftig fremover.

Disse medlemmer vil også peke på at transportbransjen klager fordi den mener at myndighetene driver forskjellsbehandling på norske og utenlandske sjåfører. Dette betyr blant annet at kontroll av kjøretøy (kjøretøykontroll) og sjåfør (kjøre- og hviletid) praktiseres grunnleggende ulikt for dem som har base i Norge og dem som har utenlandsk base. Dette innebærer således at det blir ulike konkurranseforhold. Samtidig medfører det også store forstyrrelser i markedet, noe som igjen vil bidra til å gjøre det vanskelig å forsøke å sikre transportbransjen mest mulig like konkurranseforhold mellom norske og utenlandske sjåfører og selskaper.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen, med henvisning til artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endringer før ordningen med kabotasje gjeninnføres.»

### **Forslag fra mindretall**

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen med henvisning til artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport i Norge.

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endringer før ordningen med kabotasje gjeninnføres.

### **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

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 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2012

**Knut Arild Hareide**  
leder

**Bård Hoksrud**  
ordfører

Vedlegg

**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden  
til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. oktober 2012**

**Dokument 8:135 S (2011-2012) representantforslag fra stortingsrepresentantene B. Hoksrud, R. Eriksson, L.M Reiertsen, J.H Fredriksen og A. Sortevik om å innføre en midlertidig opphevelse av kabotasje-reglene innenfor vegbasert godstransport**

Jeg viser til ovennevnte representantforslag 135 S vedr. kabotasje datert 04.10.2012.

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

I praksis foreslås det at Kommisjonen (ESA) skal bes om å sette en stopp for lovlig kabotasje i Norge, ved at Kommisjonen vedtar beskyttelsestiltak etter forordningene om markedsadgang innen godstransport.

Bestemmelsene om kabotasje i godstransport er en del av forordning 1072/2009. De aktuelle bestemmelsene trådte i kraft i EU i mai 2010. Forordningen er, som kjent, ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Artikkel 10 i forordning 1072/2009 fastslår at hvis det oppstår alvorlige forstyrrelser på det nasjonale transportmarkedet som følge av kabotasje, kan enhver medlemsstat forelegge saken for Kommisjonen med henblikk på vedtak av beskyttelsestiltak. Bestemmelsen tilsvarer artikkel 7 i forordning 3118/93 som fortsatt gjelder mellom partene i EØS-avtalen, og åpner en mulighet for å be Kommisjonen/ESA om å suspendere gyldigheten av kabotasje-reglene for en periode på opptil 6 måneder, som kan forlenges en gang. Forutsetningen er at myndighetene kan dokumentere varige overskudd av tilbud i forhold til etterspørselen som utgjør en trussel mot den økonomiske stabilitet.

For ordens skyld nevnes at det i henhold til EØS-avtalen er ESA som er riktig myndighet for å vurdere henvendelser om beskyttelsestiltak mot kabotasje for EFTAs EØS-stater – ikke EU-kommisjonen.

Jeg har forståelse for bekymringene knyttet til kabotasje og tilstøtende problemstillinger. Imidlertid mener jeg at å få ESA til å stanse adgangen til å drive kabotasje i Norge er lite realistisk. Etter Samferdselsdepartementets vurdering kan det per i dag ikke dokumenteres at kabotasje har ført til alvorlige forstyrrelser i transportmarkedet, jf. at tall fra SSB viser at andelen av godstransport som ble utført som kabotasje i Norge var på 1 % i 2010. Det er derfor ikke

grunnlag for å be om en stans i kabotasjeadgangen i Norge på nåværende tidspunkt. Så vidt jeg er kjent med har heller ikke ministrene i Sverige og Danmark gått inn for en stans i utenlandske operatørers adgang til å drive kabotasje. Departementet arbeider nå med å kartlegge andelen og utviklingen av kabotasje i Norge slik at vi kan få et klarere bilde av hvor utbredt dette er.

EU-kommisjonen har et uttalt mål om å gradvis liberalisere kabotasetransporten i hele EØS-området. Den 20. juni 2012 ble det lagt frem en rapport om situasjonen på EU's vegtransportmarked av en såkalt ”High level group”. Rapporten kan sies å utgjøre starten på det som antakelig vil ende opp i bl.a. nye regler for adgangen til å drive godstransportkabotasje. Denne rapporten vil med det første bli sendt på høring til berørte instanser i Norge slik at vi kan utarbeide en norsk holdning til de forslagene som fremkommer her. Jeg har tatt saken opp med min svenske kollega og vil arbeide for en felles nordisk holdning til et fremtidig kabotasjeregulering som skal kommuniseres til EU-kommisjonen.

I representantforslaget vises det videre til problemer med trafiksikkerhet og kriminalitet som følge av utenlandske transportørers tilstedeværelse i markedet. Det er viktig å merke seg at disse problemstillingene ikke knytter seg til kabotasje spesielt. Den største delen av utenlandske kjøretøy i Norge utfører internasjonal transport som er fullt ut liberalisert. Det er viktig å skille generelle problemstillinger knyttet til trafiksikkerhet, kriminalitet mv. mot rene kabotasje-problemstillinger.

Speditørnæringen er positiv til muligheten for å utøve kabotasje, og ser dette som en mulighet for effektivisering av transporten som også kommer transportbrukerne og næringslivet til gode. Speditørorganisasjonene mener omfanget av kabotasje i Norge er svært lite.

Det er imidlertid liten tvil om at transportbransjen møter økt konkurranse fra utenlandske aktører på både det internasjonale og det nasjonale transportmarkedet. Utenlandske aktører kan tilby transporttjenester til en lavere pris enn de norske, svenske og danske transportørene. Bakgrunnen for dette er ulike rammevilkår for næringen innen EØS-området. Der er særlig sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår som skiller seg ut og gir transportører fra enkelte EØS-land (særlig fra Øst-Europa) et sterkt konkurransefortrinn.

Jeg har forståelse for transportbransjens bekymringer når det gjelder de ulike rammevilkårene for de

norske og de utenlandske transportørene; og særlig ulikhetene i de norske og utenlandske sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. Dette er en bekymring regje-

ringen deler med den norske transportnæringen og regjeringen er svært opptatt av å forhindre sosial dumping.





