



# Representantforslag 84 S

(2016–2017)

fra stortingsrepresentantene Dag Terje Andersen, Hugo Bjørnstad, Odd Omland, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung

Dokument 8:84 S (2016–2017)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Dag Terje Andersen, Hugo Bjørnstad, Odd Omland, Eirik Sivertsen og Karianne Tung om like konkurransevilkår for innenlandske og utenlandske aktører i lastebilnæringen

Til Stortinget

### Bakgrunn

Forslagsstillerne viser til at lastebilnæringen er stor og viktig næring i Norge. Den omsetter for om lag 60 mrd. kroner og står for frakten av mer enn 260 tusen tonn gods årlig på veiene. Lastebilnæringen opplever betydelig konkurranse fra utenlandske aktører. Den utenlandske andelen av grensetransportene økte fra 2015 til 2016 med 1,6 prosentpoeng, og den langsiktige trenden viser at norske lastebiler taper markedsandeler til utenlandske. I 2000 hadde de utenlandske bilene en andel av grensetransporten på vei på 49,1 pst. I 2016 var denne andelen økt til nær 63 pst. viser tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB).

Mengden gods er ifølge OECD ventet å øke med 40 pst. innen 2040. Fraværet av et tilstrekkelig transportnettverk på bane og sjø som kan håndtere en slik vekst, tilsier at lastebilnæringen, uavhengig av tiltak, vil vokse. I en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) fra 2014 fremheves det at lastebilnæringen vil vokse mest, men at den også vil være mest sårbar:

«I og med at det er lastebilmarkedet som er mest beskyttet overfor internasjonal konkurranse, er det også der et frislipp vil gi størst konsekvenser. Ekstremsituasjonen er et frislipp av innenriks kabotasjetransport, der transportkostnadene for lastebilgis av gjennomsnittet for EUs nye medlemsland.»

### Kabotasje

Det vises til at dagens kabotasjeregulering tillater utenlandske transportører som kommer til Norge med gods for å utføre inntil tre innenriks fraktoppdrag i løpet av syv dager før de må ut av landet igjen. Tanken bak ordningen er å unngå miljøfiendtlig tomkjøring ved å sikre returfrakt på biler som likevel befinner seg på veiene. Næringen understreker at kabotasje er den største utfordringen norsk transportbransje har i dag. Næringen fremholder at kabotasjereguleringen brytes. Det er ødeleggende for konkurransen og fører også med seg store sosiale forskjeller.

Forslagsstillerne stiller seg derfor uforstående til at regjeringen i Prop. 1 S (2016–2017) sier at andelen ulovlig kabotasje er generelt lavt i Norge.

Forslagsstillerne viser til rapporten «Byways in Danish transport», som ble fremlagt for EU-parlamentet 24. januar 2017, og mener den kan ha en viss overføringsverdi til Norge. Rapporten viser at tusenvis av sjåfører, spesielt rumenere, bulgarere og makedonere, lever under svært dårlige forhold i flere uker og måneder i strekk. Blant hovedpunktene som trekkes frem i rapporten, er en gjennomsnittlig månedslønn på 13 000 kroner – omtrent en tredjedel av lønnsnivået i Norge. Sjåførene tilbringer i gjennomsnitt sju uker i lastebilen uten opphold og presses regelmessig til å bryte lover og regler av arbeidsgiver. De kjører aldri gods i hjemlandet og fungerer i praksis som utstasjonerte fremmedarbeidere.

Det vises til Norges Lastebileier-Forbund (NLF), som understreker at man også i Norge ser tydelige faresignaler. Arbeidstilsynets kontroller av den norske allmenngjøringen viser at 73 pst. av utenlandske transportaktører ikke følger lønnsreglene, verken når det gjelder timelønn eller diett.

### Tiltak mot sosial dumping

Forslagsstillerne viser til at det i 2014 ble fremmet ti konkrete tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren i Dokument 8:18 S (2013–2014). I forslaget ble det foreslått å be regjeringen om å engasjere seg mer for å stanse utviklingen med sosial dumping, kriminalitet og økt sikkerhetsrisiko. Bakgrunnen var situasjonen med økende innslag av kriminalitet og sosial dumping i den grenseoverskridende transportsektoren når det gjaldt arbeidsvilkårene for sjåførene, konkurransevilkårene for seriøse bedrifter og ikke minst trafikksikkerheten. En ytterligere oppfølging og status ble avkrevd i et skriftlig spørsmål i Dokument 15:1346 (2015–2016).

### Miljø

Forslagsstillerne viser til at lastebilnæringen i Norge på en god måte har tatt i bruk nye og moderne kjøretøy etter Euro VI-standard, som slipper ut mindre avgasser. I Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2017 ble det foreslått å etablere et CO<sub>2</sub>-fond for næringstransporten. Et slikt fond skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i flere null- og lavutslippskjøretøy som går på eksempelvis biodrivstoff, biogass, elektrisitet eller hydrogen. I tillegg til innføring av et CO<sub>2</sub>-fond for næringslivet viser forslagsstillerne til at det bør vurderes tiltak som kan styrke utskiftningen av gamle kjøretøy.

### Styrke næringen – like vilkår

Næringen opplever konkurransen som skjev. De etterlyser like vilkår. Det fremheves at utenlandske aktører presser lønns- og arbeidsvilkår, noe som medfører uakseptable arbeidsforhold for sjåførene. Utenlandske aktører har også benyttet seg av biler med dårligere standard, noe som medfører større risiko for trafikkulykker og større utslipp enn nødvendig.

Forslagsstillerne mener regjeringen må ta næringen mer på alvor og arbeide grundigere med problemstillingene rundt dette. Det må mer kunnskap og flere tiltak til for å møte disse problemstillingene i bransjen. Det foreslås derfor en gjennomgang og vurdering av tiltak for å sikre at innenlandske og utenlandske aktører i lastebilnæringen har like konkurransevilkår. Det skal sikres akseptable lønns- og

arbeidsvilkår, trafikksikre og miljømessige gode kjøretøy og en styrket lastebilnæring.

### Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen gjennomgå og vurdere tiltak for å sikre like konkurransevilkår for innenlandske og utenlandske aktører i lastebilnæringen, herunder en vurdering av følgende tiltak:

1. Innføring av regionale verneombud etter modell fra bygge- og anleggsbransjen og hotell-, restaurant- og renholdsbransjen.
2. Følge opp intensjonen med å få plass en nettbasert registreringsordning for alle transportoppdrag i Norge som alternativ til et europeisk register over alle kabotasjekjøring.
3. Sette krav om vinterførerkort med krav om gjennomført glattkjøringskurs for alle sjåførere.
4. Tiltak for å sikre rekrutteringen av yrkessjåførere til buss- og lastebilnæringen, herunder å vurdere utdanningskapasiteten.
5. Behovet for en plan for flere døgn- og hvileholdeplasser for store lastebiler og trailere.
6. At obligatorisk bombrikke må kobles mot kredittkort.
7. Styrke og bedre samordningen av Tollvesenets, påtalemyndighetenes, vegmyndighetenes, Biltilsynets og skattemyndighetenes arbeid mot transportkriminalitet, herunder forslag som kan gjøre håndhevingen av reglene for påtale og forelegg lettere for kontrollmyndighetene.
8. Utrede muligheten for et felles transporttilsyn slik man har gjort i Sverige og Finland.
9. Vurdere å fremme forslag om å utrede incentiver for å få flere lav- eller nullutslipps lastebiler, f.eks. en panteordning for eldre biler som ikke har EURO VI-standard.
10. Vurdere tiltak for å ansvarliggjøre vareeier for transporten, f.eks. ved å begrense antall ledd i kontraktskjeden for transporter.
11. En strategi for bærekraftige kjøp av transporttjenester fra offentlige myndigheter og etater.

4. april 2017

**Dag Terje Andersen**

**Odd Omland**

**Hugo Bjørnstad**

**Eirik Sivertsen**

**Karianne O. Tung**

