



STORTINGET

# Representantforslag 22 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård og Lars Haltbrekken

Dokument 8:22 S (2018–2019)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård og Lars Haltbrekken om en bærekraftig godsnæring og mer gods på bane**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Transport av varer har økt betydelig, og prognosene tilsier at godstransport kommer til å øke betydelig de kommende tiårene. Hvordan varene fraktes, og hvordan transportnæringen innrettes, er helt avgjørende for å nå klimamålene Stortinget har sluttet seg til, sikre trafikksikkerhet og mindre kaos på norske veier i tillegg til å sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår for alle som jobber i transportnæringen.

Forslagsstillerne viser til at det er viktig å se overføring av gods fra vei til sjø og bane i sammenheng. Det er nødvendig å sette inn virkemidler som bedrer konkurransevnen til gods på bane, samtidig som man tar tak i sosial dumping og brudd på regelverket i den useriøse delen av lastebilnæringen.

## Tiltak for gods på bane

Forslagsstillerne viser til at regjeringen i Jeløyaerklæringen har gjentatt det tverrpolitiske målet om at minst 30 prosent av gods på vei skal overføres til bane.

Samtidig varsler selskapene som frakter gods på bane, at de må kutte i ansatte og dermed i godsmengden de frakter. CargoNet, som har en markedsandel på nær 70 prosent av all godstrafikk på bane, varslet i septem-

ber 2018 at de vil kutte rundt 50 årsverk og redusere trafikken med opptil 20 prosent.

Forslagsstillerne viser til at dette er en varslet krise for gods på bane. Riksrevisjonen undersøkte regjeringens innsats for å overføre gods til bane og konkluderte med at

«målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane er ikke nådd».

De konkluderte videre med at veitransporten har blitt billigere og mer konkurransedyktig, samtidig som det er gjennomført «få tiltak» for å styrke konkurransevnen til gods på jernbane. I tillegg konkluderer Riksrevisjonen med at

«det har blitt lagt bedre til rette for arealer til tilbydere og brukere av transport langs hovedveinettet enn ved havner og jernbaneterminaler».

Regjeringen har en godsstrategi i Nasjonal transportplan som inneholder utbyggingstiltak som lengre og flere kryssningsspor. Forslagsstillerne mener at dette er positive tiltak. Samtidig understreker forslagsstillerne at disse tiltakene ikke er tilstrekkelige til å møte utfordringene som Riksrevisjonen peker på. Jernbanenettet trenger betydelige forbedringer og utbygginger for å tilrettelegge for gods. Forslagsstillerne viser blant annet til forslaget om å igangsette en konseptutvalgutredning (KVU) for en forbedret jernbanestrekning til Gøteborg, som ville vært svært viktig for gods på bane på sikt (jf. Dokument 8:181 S (2017–2018)). Forslaget ble nedstemt våren 2018.

Godssatsingen til regjeringen er heller ikke tilstrekkelig fordi effekten av tiltakene først vil bli synlig i 2021–2022. Når de største aktørene innenfor gods på bane

kutter nå, må det også sees på tiltak som bedrer situasjonen til gods på bane nå, gitt det eksisterende banenettet.

Dette representantforslaget inneholder derfor forslag som skal styrke konkurransevnen til gods på bane på kort sikt, og som kan innføres på eksisterende infrastruktur før ny infrastruktur er bygget.

Forslagsstillerne mener for det første det er helt nødvendig å etablere en kompensasjonsordning for den planlagt økte baneavgiften for gods på bane. En slik kompensasjonsordning eksisterer allerede i Danmark og har blitt godkjent av EU-domstolen. Forslagsstillerne viser til Dokument 8:15 S (2018–2019), der en slik kompensasjonsordning er foreslått.

Forslagsstillerne viser også til at å gi godstog forrang på nattetid kan bedre situasjonen for godstogene betydelig. Det vil kunne gjøre at godsselskapene kan kjøre lengre tog og dermed frakte mer uten å få betydelig økte driftskostnader. Det vil også kunne gjennomføres med kun mindre endringer i de eksisterende ruteplanene. Forslagsstillerne viser også til at godsdirektøren i Bane NOR uttalte til Dagsavisen 7. september 2018 at

«vi har en næring som blør og blør».

Direktøren tok i samme sak til orde for å prioritere godstog høyere enn det som er tilfelle i dag. Forslagsstillerne viser til samferdselsministerens svar på skriftlig spørsmål fra representanten Arne Nævra, jf. Dokument nr. 15:2237 (2017–2018), der statsråden omtalte forslaget om å gi godstog forrang på nattetid som

«eit konstruktivt forslag til å prøve nye løysingar både for regelverk og praktisk avvikling av togtrafikken på nattetid».

Forslagsstillerne viser videre til at Storbritannia etablerte en støtteordning for transportør som ønsker å flytte transportør fra veg til sjø i 2015, og som med dette får økte driftskostnader (Guide to Waterborne Freight Grant (WFG) Scheme). Forslagsstillerne mener en tilsvarende ordning bør vurderes for overføring fra både vei til sjø og vei til bane. Støtteordningen kan etableres som en målretting av midlene som allerede er satt av til godsoverføring i Nasjonal transportplan. Forslagsstillerne viser til at blant andre Transportøkonomisk institutt har foreslått et slikt tiltak.

Forslagsstillerne viser også til at EU har et system med økobonus, hvor aktører som overfører gods fra vei til sjø eller bane, blir gitt støtte gjennom «Marco Polo»-prosjektet. I England er støtten satt til 30 prosent av overføringskostnadene per container. Etter at ordningen ble lansert i 2012, sluttet 59 bedrifter seg til avtalen. Det resulterte i en reduksjon på minst 4 millioner vognkilometer og en miljøgevinst på minst 5,5 millioner kg CO<sub>2</sub>.

## Tiltak for gods på vei

Forslagsstillerne viser til at utenlandske aktører er en stadig større utfordring for norske transportselskaper. Dette har flere negative konsekvenser. For det første viser forslagsstillerne til at det er avdekket betydelig sosial dumping. I utgangspunktet skal sjåførene som kjører oppdrag innad i Norge, inkludert kabotasjeturer, ha norske tariffvilkår, men undersøkelser tyder på at det er betydelige brudd på dette regelverket. Arbeidstilsynet har avdekket at det brytes i nesten tre av fire tilfeller og de har avdekket lønninger ned mot 50 kroner timen. Samtidig viser undersøkelser fra Transportøkonomisk institutt at Norge ligger 30 prosent over snittet i Europa hva gjelder alvorlige ulykker med tunge kjøretøy langs veien.

Det pågår en debatt i EU om nytt kabotasjeregulverk som vil ha stor innvirkning på dette. Forslagsstillerne mener det er avgjørende at regjeringen jobber mot enhver form for liberalisering av eksisterende regelverk og heller ser på mulighetene for ytterligere innstramninger.

Samtidig understreker forslagsstillerne at det er et stort behov for å sikre at dagens transportselskaper ikke bryter eksisterende regelverk.

En utfordring med eksisterende kontroller er at kjøretøyene ikke har elektronisk fraktbrev, og at det derfor er enkelt å endre det eller skrive nytt underveis når kontroll skjer eller ventes. Det er derfor heller ikke mulig å spore på en sikker måte hvor lastebilene har vært når de ankommer en destinasjon i Norge. En mulig løsning på dette er å innføre obligatorisk, elektronisk fraktbrev. Regjeringen foreslår at dette skal være frivillig.

Samtidig vil forslagsstillerne etablere et transportregister. Transportregisteret kan enkelt gi tilgang til kjøretøyenes bevegelser, og man får oversikt over om det dreier seg om kabotasje, tredjelandskjøring eller kombinerte transportør. Man får også en god oversikt over kjøretøyenes bevegelser i Norge og ikke minst hvor lenge de har vært i landet. Man får en god oversikt over hvilke firma som benytter denne typen transport. Et slikt register vil være til nytte for blant annet Statens vegvesens utekontroll, Arbeidstilsynet, politi, tollvesenet og Statistisk sentralbyrå.

Forslagsstillerne kjenner til at mange anmeldelser av utenlandske sjåførere for brudd på kabotasjeregler, motorvognforskrifter og annet blir henlagt av politiet og dermed ikke fulgt opp. Ofte vil begrunnelsen være «ut fra bevisets stilling». Det er nærliggende å anta at en rettsforføyning fra politiet mot utenlandske selskaper er krevende og vanskelig å følge opp, og at den dermed ikke blir prioritert. Forslagsstillerne ønsker at regjeringen skal vurdere å innføre kraftige forelegg i stedet. Dette er forelegg som bør innkreves på stedet. Kan det ikke betales, bør videre kjøring bli stanset. Flere organisasjo-

ner peker på dette som et egnet tiltak og henviser til flere andre land som praktiserer dette.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

### f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen sikre at godstog blir prioritert på jernbanenettet på nattetid der det gir små eller helt ubetydelige ruteendringer for persontogene. Regjeringen bes i dette arbeidet gjennomgå jernbaneforskriften og praktiseringen av denne i tillegg til eksisterende ruteplaner og redegjøre for Stortinget om hvilke endringer som iverksettes når arbeidet er ferdigstilt.
2. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om støtteordninger for overføring av gods fra vei til bane eller sjø. Regjeringen bes se på ordningene som allerede finnes i EU-land. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med forslag til innretning av støtteordninger i løpet av 2019.
3. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.
4. Stortinget ber regjeringen sikre at nye elektroniske fraktbrev som er planlagt i CRM-direktivet, gjøres obligatoriske.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på kabotasjeregulverket når bruddet oppdages.

4. oktober 2018

**Arne Nævra**

**Kari Elisabeth Kaski**

**Karin Andersen**

**Freddy André Øvstegård**

**Lars Haltbrekken**

