

Representantforslag S
(2016–2017)

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

Dokument 8: S (2016–2017)

Like konkurransevilkår for innenlandske og utenlandske aktører i lastebilnæringen

Til Stortinget

Bakgrunn

Forslagsstillerne viser til at lastebilnæringen er stor 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 mot utenlandske. I 2000 hadde de utenlandske bilene en andel av grensetransporten på vei på 49,1 prosent. I 2016 var denne andelen økt til nær 63 prosent *viser tall fra SSB*.

Mengden gods er ifølge OECD ventet å øke med 40 % 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. En rapport fra TØI 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 lastebil gis 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.

Forslagstillerne viser til rapporten "Byways in Danish transport" som ble fremlagt for EU-parlamentet 24. januar i år og mener den kan ha en viss overføringsverdi til Norge. Rapporten viser at tusenvis av sjåførere, 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 7 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 NLF Norges Lastebileier -Forbund som understreker at også i Norge ser vi tydelige faresignaler. Arbeidstilsynets kontroller av den norske allmenngjøringen viser at 73 prosent av utenlandske transportaktører ikke følger lønnsreglene, verken når det kommer til timelønn eller diett.

Tiltak mot sosial dumping

Forslagstillerne viser til at det i 2013/2014 ble det fremmet ti konkrete tiltak mot sosial dumping og kriminalitet i transportsektoren i Dokument 8:18S (2013-2014). I forslaget ble Høyre/Frp-regjeringen bedt 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 trafikk sikkerheten. En ytterligere oppfølging og status ble avkrevd i et skriftlig spørsmål i Dokument nr. 15:1346 (2015-2016).

Miljø

Forslagstillerne viser til lastebilnæringen i Norge på en god måte har tatt i bruk nye og moderne kjøretøyer etter Euro VI standard og som slipper ut mindre avgasser. I Arbeiderpartiets alternative budsjett ble det foreslått å etablere et Co2-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 Co2 fond for næringslivet, viser forslagstillerne 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, 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 mer grundig 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 innenlandsk og utenlandske aktører i lastebilnæringa like konkurransevilkår. Det skal sikres akseptable lønns- og arbeidsvilkår, trafikksikre og miljømessige gode kjøretøy og en styrket lastebilnæring. Forslagsstillerne mener følgende tiltak skal inngå en slik gjennomgang og vurdering:

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 kabotasjekjøringar.
3. Sette krav til vinterførerkort for alle sjåfører med krav til gjennomført glattkjøringskurs
4. Tiltak for å sikre rekrutteringen av yrkessjåfører 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 Tollvesenet, påtalemyndighetene, vegmyndighetene, Biltilsynet 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.

.april 2017

Dag Terje Andersen,

Hugo Johan Bjørnstad

Odd Omland,

Eirik Sivertsen,

Karianne Tung