



STORTINGET

Innst. 66 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:22 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sikre at godstog blir prioritert på jernbanenettet på nattestid 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.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget, brev av 17. oktober 2018 fra samferdselsminister Jon Georg Dale og høringen som ble avholdt i Stortinget 25. oktober 2018.

Komiteen viser til at forslagsstillerne foreslår fem tiltak:

1. Sikre at godstog prioriteres på jernbanenettet på nattestid.
2. Utrede og fremme forslag om støtteordninger for overføring av gods fra vei til bane eller sjø.
3. Utrede og fremme forslag om et transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.
4. Sikre at nye elektroniske fraktbrev gjøres obligatoriske.
5. Fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på regelverket.

Komiteen er enig i at godstog bør sikres prioritet i perioder av døgnet når persontrafikken er mindre. Det må imidlertid pekes på at godstog kan være svært støyende, og at dette må tas hensyn til når det gjelder hvor omfattende transporten kan være på nattetid. Det kan i den forbindelse være nødvendig med omfattende støyskjerming i bebygde områder. Komiteen vil samtidig gjøre oppmerksom på at kontinuerlig vedlikehold og kontroller av jernbanenettet er viktig for sikkerheten samt for å sikre god oppetid, forutsigbarhet og punktlighet for både passasjerer og gods. Mye av denne typen vedlikeholds- og kontrollarbeid får man gjennomført betydelig raskere og bedre når det ikke kjører tog på skinnene. Det vil derfor være viktig å inkludere behovet for både forebyggende og korrektivt vedlikeholdsarbeid når man skal beslutte ruteplaner og prioritering av både passasjer- og godstog på jernbanenettet på nattetid.

Komiteen har merket seg at skognæringen under høringen understreket at tiltakene i godspakke Innlandet må gjennomføres med ny Norsenga-terminal som det viktigste tiltaket.

Komiteen vil videre vise til forslagsstillernes forslag om å utrede og fremme forslag om en støtteordning for overføring av gods fra vei til bane og sjø. Komiteen har merket seg at dette ble et hovedtema for flere av høringsinstansene. Det ble vist til at næringen har foreslått en miljøstøtteordning på linje med andre europeiske land, i størrelsesorden 200 mill. kroner. Det ble i denne sammenheng pekt på det akutte behovet som har oppstått ved at godstransportørene har varslet om kutt i tilbudet på noen strekninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, vil i likhet med statsråden påpeke at forutsetningene for å kjøre lengre tog er mer sammensatt enn det å endre rutetabellen. Flertallet vil i den sammenhengen vise til at en i gjeldende NTP 2018–2029 legger til grunn at en skal bruke 18 mrd. kroner på en godspakke som består av mange ulike tiltak, blant annet lengre kryssingsspor og flere kryssingsspor med samtidig innkjøring. Dette må også sees i sammenheng med økt kapasitet på terminalene og effektivisering av disse.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at departementet ikke ser noe behov for å endre prioriteringen i jernbaneforskriften § 9-5 før en har høstet erfaringer med ruteplanprosessen og tar dette til etterretning.

Dette flertallet stiller seg positive til at departementet har satt i gang en prosess som en mellomløsning frem til tiltakene i godspakken begynner å virke, men vil

be departementet vurdere behovet for å sette inn straks-tiltak allerede nå.

Dette flertallet vil videre bemerke at flere av høringsinstansene påpekte at målsettingen om å flytte minst 30 pst. av det totale godset som i dag går på vei, over til sjø og bane, gjelder godset som transporteres over 300 km på vei. I realiteten utgjør målsettingen om lag 5 pst. av den totale godsmengden. Dette flertallet vil imidlertid understreke alvoret i at både CargoNet og GreenCargo har varslet en reduksjon i transporttilbudet.

Dette flertallet har merket seg de tre øvrige forslagene fra forslagsstillerne, men vil her vise til departementets svar. Dette flertallet legger til grunn at arbeidet med å hindre ulovlig kabotasje og sosial dumping bare kan lykkes i et samarbeid med andre land, og har merket seg at departementet jobber aktivt med dette. Dette flertallet vil be om å bli orientert om det videre arbeidet på en egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den dramatiske situasjonen for godstrafikk på jernbane, og at både næringslivets organisasjoner, fagbevegelsen og miljøbevegelsen har foreslått en støtte-/insentivordning for å få mer gods over fra vei til bane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er positive til en slik støtteordning og viser i den forbindelse til sitt alternative statsbudsjett for 2019, der det er foreslått å etablere en slik ordning fra 1. juli 2019, og der det også er lagt inn 100 mill. kroner til formålet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener den allmenngjorte minstelønna i transportbransjen er et viktig virkemiddel for å motarbeide ulike konkurranseforhold mellom norske og utenlandske aktører. Disse medlemmer er imidlertid gjort kjent med at Arbeidstilsynets kontrollresultater viser at mange utenlandske transportører ikke overholder reglene om minstelønn, og at svært mange transportkjøpere ikke overholder informasjons- og påseplikten. Disse medlemmer mener brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons- og påseplikten automatisk bør føre til gebyrlegging, og viser til at dette er tatt opp blant annet av Norges Lastebileier-Forbund.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons-/påseplikten automatisk skal medføre ilegging av gebyr.»

Disse medlemmer viser til komitéhøringen om representantforslaget som ble holdt 25. oktober 2018, der flere av høringsinstansene tok opp utfordringer knyttet til rekkefølgen på mange av tiltakene i godspakken.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om hvilke av tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan 2018–2029 som kan fremskyndes og gis raskere byggestart enn det som er skissert i jernbanesektorens handlingsprogram.»

Disse medlemmer understreker at tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan ikke vil få effekt i tide til å hindre dramatiske kutt i mengden gods som fraktes på bane, og at det må iverksettes straktiltak. Disse medlemmer har merket seg at flere høringsinstanser påpekte at å bruke betydelige midler for bedre infrastruktur for gods på bane med effekt etter 2020, uten å iverksette straktiltak nå, vil være som å la kua dø mens gresset gror.

Disse medlemmer har merket seg at alle instansene på høringen stilte seg positive til et forslag om å prioritere godstog på nattetid. Disse medlemmer understreker at dette kun skal gjelde der det ikke blir betydelige endringer i rutetabellene for persontog. Disse medlemmer understreker at alle de sentrale aktørene involvert i gods på bane mener et slikt forslag vil gjøre det enklere å få kjørt lengre godstog på dagens infrastruktur.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«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.»

Disse medlemmer mener det er avgjørende å følge opp denne brede enigheten og de unisone beskrivelsene av de negative konsekvensene dersom det ikke kommer en støtteordning på plass i 2019. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en miljøstøtteordning for overføring av gods fra vei til bane i dialog med aktørene i næringen. Støtteordningen skal være på nivå med det næringen har spilt inn til regjeringen og må få virkning allerede fra 2019.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om støtteordninger for overføring av gods fra vei til bane og 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.»

Disse medlemmer har merket seg at alle instansene på høringen mente det måtte iverksettes ytterligere tiltak for å bekjempe sosial dumping og ulovlig kabotasje i transportnæringen i Norge. Disse medlemmer viser til at det er avdekket betydelig sosial dumping i denne sektoren. I utgangspunktet skal sjåførene som kjører oppdrag innad i Norge, inkludert kabotaseturer, 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 i timen. Samtidig viser undersøkelser fra Transportøkonomisk institutt at Norge ligger 30 pst. over snittet i Europa hva gjelder alvorlige ulykker med tunge kjøretøy langs veien. Disse medlemmer mener dette alene bør være nok til å iverksette nye tiltak som sikrer bedre oppfølging av dagens regelverk.

Disse medlemmer viser til at 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.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at nye elektroniske fraktbrev som er planlagt i CRM-direktivet, gjøres obligatoriske.»

Disse medlemmer viser til at en annen utfordring med dagens regelverk er manglende oversikt over ulike typer transporter innad i Norge og grensekryssende transport. Disse medlemmer merker seg at det på høringen var stor enighet om at en variant av et transportregister kunne bidra til å løse dette problemet. Transportregisteret kan enkelt gi tilgang til kjøretøyenes bevegelser, og man får oversikt over om det dreier seg om kabotasje, tredjelandskjøring eller kombinerte transporter. 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, politiet, tollvesenet og Statistisk sentralbyrå.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.»

Disse medlemmer viser 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. Disse medlemmer ønsker at regjeringen skal vurdere å innføre kraftige bøter i stedet. Dette er forenklete forelegg som bør innkreves på stedet. Kan det ikke betales, bør videre kjøring bli stanset. Flere organisasjoner peker på dette som et egnet tiltak og henviser til flere andre land som praktiserer dette.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på kabotasjeregelverket når bruddet oppdages.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons-/påseplikten automatisk skal medføre ilegging av gebyr.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om hvilke av tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan 2018–2029 som kan fremskyndes og gis raskere byggestart enn det som er skissert i jernbanesektorens handlingsprogram.

Forslag 3

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.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en miljøstøtteordning for overføring av gods fra vei til bane i dialog med aktørene i næringen. Støtteordningen skal være på nivå med det næringen har spilt inn til regjeringen og må få virkning allerede fra 2019.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om støtteordninger for overføring av gods fra vei til bane og 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.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sikre at nye elektroniske fraktbrev som er planlagt i CRM-direktivet, gjøres obligatoriske.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på kabotasjeregelverket når bruddet oppdages.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. november 2018

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. oktober 2018**

Dokument 8:22 S (2018-2019) fra representantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Karin Andersen, Freddy Andre Øvstegård og Lars Haltbrekken om en bærekraftig godsnæring og mer gods på bane

Eg viser til representantforslag Dokument 8:22 (2018-2019).

Iforslaget tek de opp ei rekkje problemstillingar der regjeringa allereie har satt i verk arbeid med relevante tiltak. Eg er i så måte glad for at problemstillingane også opptek og skaper debatt i Stortinget. Det er viktig å leggje til rette for sunn konkurranse i transportnær inga, både for veg og jernbane, slik at vi stimulerer til betre tenester og kapasitetsutnytting i transportbran sjen.

Regjeringa har i nasjonal transportplan 2018-2029 lagt opp til ein monaleg satsing på samferdsel. God konkurransekraft for næringslivet krev både ein moderne infrastruktur og sikre og effektive transportløysningar. Jernbane, veg, hamn, lufthamn og digital infrastruktur er nødvendig både for å få byområdene til å utløyse sitt potensial, og for at vi skal kunne ta heile landet i bruk. Regjeringa si satsing på samferdsel er tydeliggjort i Meld.st. 33 (2016- 2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.

Dei fleste arbeidstakarar i Norge har sømmelege og gode arbeidsforhold, men somme deler av arbeidslivet opplever dessverre utfordringar. Transportbransjen har peikt seg ut som ein utsett bransje. På den bakgrunnen har gods- og persontransport på veg vore omfatta av treparts bransjeprogram sidan 2015. Dette programmet er oppretta i regi av Arbeids- og sosialdepartementet. I tillegg er det nyleg vedteke å opprette treparts bransjeprogram for aktørane i bilbransjen, for å betre seriositeten i denne bransjen.

Regjeringa ønskjer å fremje gode og seriøse arbeidsforhold og har på denne bakgrunnen utarbeidd ein strategi mot arbeidslivskriminalitet. Strategien blei revidert i 2017 med tanke på at arbeidet mot arbeidslivskriminalitet skal vidareførast. Gjennom samarbeid med partane i arbeidslivet vil ein forsette å vidareføre ei felles innsats mot arbeidslivskriminalitet. Eg gjer merksam på at svar på pkt 4. nedanfor delvis ligg innanfor justis- og beredskapsministeren sitt ansvarsområde. Svaret er derfor utarbeidd i samråd med han.

1) Stortinget ber regjeringa sikre at godstog blir prioritert på jernbanenettet på nattestid der det gir små eller helt utbetyde/ige ruteendringar for persontogene. Regjeringa bes i dette arbeidet gjennomgå jernbaneforskriften og praktiseringen av denne i tillegg til eksisterende rute-

planer og redegjøre for Stortinget om hvilke endringer som iverksettes når arbeidet er ferdigstilt.

Effektive, pålitelege, sikre og miljøvennlige godstransportar er ein føresetnad for eit konkurransedyktig næringsliv og ei god samfunnsutvikling. Jernbanen har her ei sentral rolle å spele, spesielt på transport av gods over lengre strekningar.

Forslagsstillarane peiker på at ei prioritering av godstog nattestid vil gjere at godsselskapa kan køyre lengre tog, og dermed frakte meir utan å få vesentleg auka driftskostnadar, og at eit slik tiltak kan gjennomførast med berre mindre endringar i dei eksisterande ruteplanane.

Vi har alle det same målet om å halde på og helst auke godstransporten med tog der tog er best eigna, og jernbanesektoren held fram med arbeidet for å betre vilkåra for godstransport med jernbane. Dette inneber at vi jobbar for meir effektive terminalar, betre punktlegheit, auka fokus på drift og vedlikehald med meir.

Moglegheita for å køyre lengre tog vil, som forslagsstillarane peiker på, gjere godstransporten på bane meir konkurransedyktig. Fleire kryssingsspor blir bygd eller forlenga slik at dei kan handsame lengre tog enn tildelagare. Samstundes er det mange kortare kryssingsspor i jernbanenettet som legg avgrensingar på ruteleier og togframføring.

Jernbaneverket utarbeida i 2016 ein godsstrategi for jernbana, der mellom anna auka prioritering av godstog på kveld og natt blei vurdert. Den same strategien peiker på at ein, for å sikre naudsynt kapasitet og effektivitet, må sjå på ein miks av ulike tiltak for å leggje til rette for lengre tog. I denne samanhengen kan det vere aktuelt å sjå nærmare på mellom anna prioritering av godstog på nokre tider av døgnet og korleis ruteplana kan bli optimalisert. Eg understreker at det ikkje her er snakk om å endre på prioriteringskriteriane i jernbaneforskrifta, som nyttast ved tildeling av kapasitet der infrastrukturen er erklært overbelasta, men snarare korleis Bane NOR som infrastrukturforvaltar setter opp ruteplanane i dialog med togoperatørane.

Dette i motsetning til prioriteringsregelen i jernbaneforskrifta § 9-5 skal først verte nytta når infrastrukturen er erklært overbelasta, og det ikkje har vore mogleg å innfri alle søknadene om ruteleier gjennom ein samordningsprosess. I denne samordningsprosessen skal Bane NOR prøve å finne løysingar som gjer at alle som har søkt om ruteleie får oppfylt sine faktiske behov. Det er berre når det fortsatt ikkje vert funne ei løysing at in-

frastrukturen blir erklært overbelasta og prioriteringsregelen må brukast.

Eg meiner vi først bør sjå på om det er noko å hente i sjølve ruteplanprosessen før vi kan slå fast at det er behov for å endre prioriteringsregelen i jernbaneforskrifta § 9-5. Det er og viktig at godsbransjen søker om ruteleier på ein slik måte at Bane NOR kan gjere ein god samordning om det oppstår kryssande interesser med persontoga. Eg vil i dialogen med Bane NOR forsikre meg om at godstog ikkje blir nedprioritert utan god grunn både når ruteplanane vert fastsett i den årlege ruteplanprosessen, og ved den operative trafikkstyringa.

Departementet har tidlegare gjort det klart for infrastrukturforvaltar at det ikkje bør vere automatikk i at dei alltid bruker den same prioriteringsrekkefølga utanfor dei tilfella som jernbaneforskrifta § 9-5 gjeld for. Til dømes bør trafikkstyrarane gjere konkrete vurderingar av dei toga som bør få best prioritet ved trafikkavviklinga i avvikssituasjonar, fordi det ikkje alltid er mest samfunnsnytte i at eit godstog må vente på eit kryssande persontog.

Som ein del av regjeringas satsing på godstransport skal ein i NTP bruke 18 milliardar på ein godspakke . Godspakka består av mange ulike tiltak, mellom anna lengre kryssingsspor og fleire kryssingsspor med samtidig innkjør. Desse tiltaka vil bidra til økt strekningskapasitet i jernbanenettet slik at ein kan framføre lengre godstog på alle hovudsamband enn ein kan i dag. På enkelte samband kan det gi betre kapasitet til fleire godstog enn idag. Dette må også sjåas i samheng med kapasiteten til terminalene som effektiviseras som ein del av godspakka . Sidan omfanget av tiltaka må realiseras over tid vil verkingane være gradvise.

2. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om støtteordningar 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.

Etter drøfting i Regjeringa har Samferdselsdepartementet sett saman ei arbeidsgruppe som skal sjå på om det er mogeleg med ei midlertidig støtteordning for godstransport på jernbana. For å halde på og eventuelt auke den noverande godstransporten på jernbane i tråd med dei politiske ambisjonane om godsoverføring og gi ei anbefaling. Ordninga er ment å vare fram til tiltaka frå godspakka i NTP begynner å gi effekt frå 2023-2029 og utover. Arbeidsgruppa er kjend med at det er fleire tilsvarende ordningar i Europa, blant anna i Danmark og Sverige. Arbeidsgruppa blei satt saman i april og skal komme med ei tilråding i løpet av oktober. Eventuelle løyvingforslag vil bli førelagt Stortinget på ordinær måte.

For godsoverføring frå veg til sjø ble det oppretta ein tilskotsordning for godsoverføring i 2017, som ei treårig prøveordning. Tilskotsordninga har som føremål å overføre gods frå norske veger til sjø gjennom etablering av nye sjøtransporttilbod, for redusere miljømessige og andre samfunnmessige påkjenning frå godstransport på norske veger.

3. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasje i Norge.

Dette er noko vi har vurdert tidlegare. Eg er kjend med at regjeringa Stoltenberg i 2012 foreslo å opprette eit register som skulle registrere alle kabotasjeoppdrag innanfor persontransport i Norge. ESA meinte at eit slikt register ikkje var i samsvar med EØS-regelverket. Forslaget vart derfor skrinlagt.

Norge har sidan inngåinga av EØS-avtalen teke del i den indre marknaden for godstransport . Gjennom EØS-avtalen har Norge forplikta seg til å følgje dei allmenne prinsippa om fri rørsle av varer, tenester, personar og kapital. For transport er det også etablert sekundærrett i tillegg til dei vanlege prinsippa. For tilgang til marknaden for godstransport gjeld dei felleseuropeiske reglane som går fram av forordning 1072/2009 om felles reglar for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg, medrekna reglar for internasjonal transport og kabotasje. Innføring av nasjonale tiltak, som til dømes eit register for oppdrag om godstransport i Norge, vil difor ikkje vere i samsvar med EØS-avtalen. Eg meiner det er mest formålstenleg å jobbe for å få gjennomslag på europeisk nivå når det gjeld utvikling av regelverk på dette området og kontroll av transport , både internasjonal transport, kombinert transport og kabotasje. Her vil eg vise til det arbeidet som blir gjort gjennom medverknad i Road Alliance. Eg vil også vise til regjeringa si politiske plattform, der det går fram at regjeringa vil arbeide aktivt mot ei ytterlegare liberalisering av høvet til å drive kabotasje.

Eg vil vise til at eit av tiltaka i regjeringa sin strategi mot arbeidslivskriminalitet er at ein skal vurdere om det bør innførast ei eiga registreringsplikt for utanlandske tenesteytare som utfører oppdrag mellom i Norge, og at ein skal sjå nærare på korleis eit slikt tiltak kan gjennomførast og korleis dette heng saman med andre ordningar som inneber rapporteringsplikt til det offentlege. Dette kan vere eit effektivt verkemiddel for å betre tilsynsstyresmaktene sin moglegheit til å føre kontroll med verksemder som det elles kan vere vanskeleg å nå, medrekna transportverksemder . Det er blitt peikt på at eit register kan gjere det lettare å føre kontroll med bl.a. allmenngjering av løn. Arbeids- og sosialdepartementet har denne saka til vurdering .

4. Stortinget ber regjeringen sikre at nye elektroniske fraktbrev som er planlagt i CRM direktivet, gjøres obligatoriske.

Kommisjonen la 17. mai 2018 fram del III av Mobilitetspakken. Mobilitetspakken inneheld blant anna eit forslag til forordning om elektronisk frakttransportinformasjon (electronic freight transport information - eFTI), jf. COM(2018) 279. Kommisjonen har analysert barrierane for digitalisering av dokumentasjon pålagt av styresmaktene knytt til godstransport i unionen.

Analysen peikar på at styresmaktene i låg og varierende grad aksepterer elektronisk dokumentasjon frå andre. Dette skuldast fragmentert regelverk og administrative prosedyrar og ulike IT-system. Forordninga skal leggje til rette for digital informasjonsutveksling i transportnæringa. Forordninga fastset at styresmaktene skal akseptere elektronisk dokumentasjon som oppfyljing av dokumentasjonskrav som bestemt i visse vedlegg til forordninga. For aktørane vil bruken vere frivillig. Samferdselsdepartementet har utarbeidd eit foreløpig norsk posisjonsnotat til forslaget. Prosessen framover i Norge er å involvere dei aktuelle forvaltningsorgana for å vurdere tydinga av forslaget.

Eg kan og nemne at Justis- og beredskapsdepartementet 24. april 2018 sende på høyring eit forslag om norsk ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev til Geneve-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeføring på veg. I høyringsnotatet var det og forslag til gjennomføring av tilleggsprotokollen i lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler. Lovforslaget i høyringsnotatet legg opp til at elektroniske fraktbrev skal vere likestilte med fraktbrev på papir, og at det vil vere opp til partane som inngår fraktavtale å avgjere om elektroniske fraktbrev eller papirbaserte fraktbrev skal nyttast. Kva endringar som bør gjerast i vegfraktlova som følgje av ei eventuell tiltreding til tilleggsprotokollen, vil bli vurdert i samband med arbeidet til lovproposisjon. Om tilleggsprotokollen opnar for at elektroniske fraktbrev skal verte obligatoriske i nasjonal rett, må eventuelt vurderast nærmare.

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.

I yrkestransportlova § 41 går det fram at den som med forsett eller aktløyse bryt lova kan straffast med bot. Dette gjeld og brot på kabotasjereglane. I tillegg slår § 15 i straffelova fast at medverknad til brot på reglar og er straffbart. Den som forsettleg eller uaktsamt bryt plikter pålagt iføresegnene kan straffefølgjast etter dei einskilde regelverka. Det er påtalemakta som må ta ut tiltale for brot på regelverket.

Departementet har tidlegare vurdert om det er ønskeleg å sanksjonere brot på kabotasjeregulverket ved å gje forenkla førelegg, som då kan bli ilagt på staden. Vi har ikkje gått vidare med eit slikt forslag fordi ordninga med forenkla førelegg for brot på transportområdet i utgangspunktet skal reserverast for brot som blir karakteriserte som mindre alvorlege. Alvorlege brot som eksempelvis vil utgjere ein direkte fare for trafikksikkerleiken og brot som kan gi ein monaleg økonomisk gevinst bør underleggjast ordinær straffeprosessuell behandling og bør sanksjonerast med ordinært førelegg. I tillegg kan brot på kabotasjeregulverket vere komplekse med behov for etterfølgjande etterforsking. Då bør ein i utgangspunktet ta i bruk det ordinære straffespetet. Det er likevel ein aukande bruk av administrative sanksjonar som alternativ til strafferettslege sanksjonar og vi kan ikkje sjå bort frå at dette kan bli aktuelt på eit seinare tidspunkt.

Vi vurderer ytterligare forslag som gjer det det mulig å føre ein effektiv kontroll med kabotasjeregulverket.

