



STORTINGET

Innst. 390 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:90 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innføre nødvendig døgnkontinuerlig kontroll av vogntog på grenseoverganger i Norge, uten at det går på bekostning av innenlands kontroller.
2. Stortinget ber regjeringen, med henvisning til artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereguleringene innenfor veibasert godstransport i Norge.
3. Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag om forbedringer før ordningen med kabotasje etter regelverket må gjeninnføres.
4. Stortinget ber regjeringen gjennomgå straffe-/sanksjonsrammene for yrkestransportsektoren og vurdere om det er strengt nok, og komme tilbake til Stortinget med saken.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils

Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, 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, er opptatt av at vi skal ha nødvendige kontrollsanksjoner som rydder vekk farlige vogntog fra norske veier.

Komiteen har merket seg flere tragiske hendelser på norske vinterveier med dårlig skodde vogntog og sjåfører som ikke behersker norske vinterforhold. Videre har komiteen notert seg at økt kontrollinnsats har avdekket store mangler på svært mange vogntog og ulovligheter i bransjen. Komiteen vil understreke at den ser svært alvorlig på situasjonen og er positiv til at nødvendige permanente tiltak overfor bransjen blir iverksatt.

Komiteen er opptatt av at korte og langsiktige tiltak, sanksjoner og regelverk skal gi bedre trafikksikkerhet og bidra til å luke ut useriøse aktører fra bransjen, og at det er behov for grenseoverskridende samarbeid for å oppnå best mulig resultat. Komiteen understreker viktigheten av at Norge på kort sikt i størst mulig grad setter inn tiltak for å utnytte nasjonalt handlingsrom.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at regjeringen har et pågående arbeid for å bedre tryggheten ved transport på norske veier. Samferdselsministeren skriver i brev til komiteen at regjeringen har tatt initiativ på flere områder, blant annet ved at Arbeidstilsynet gjennomfører flere tilsyn. Det arbeides med et høringsforslag for å utvide Statens vegvesen sine muligheter til å holde tilbake kjøretøy ved brudd på

vegtrafikkloven og deres myndighet til å gi administrative sanksjoner for lovbrudd som i dag må bli fulgt opp av politiet. I lys av de alvorlige hendelsene med tunge kjøretøy denne vinteren ba samferdselsministeren Vegdirektoratet om å skjerpe kravene til vinterdekk og øke gebyrsatsen for mangler ved vinterutrustningen.

Flertallet anser det som praktisk utfordrende å kontrollere alle vogntog som krysser grensen, og er opp-tatt av at det ikke brukes unødige ressurser på vogntog og sjåfører som har alt i orden, men heller målrette økt kontrollinnsats på å ta ut farlige vogntog og å avdekke juks. Flertallet er derfor positive til å ta i bruk nye metoder og teknologi som kan bidra til mer effektive kontroller ved grenseoverganger og ute på veiene, slik regjeringen har lagt opp til.

Komiteen ser sammenhengen mellom farlige vogntog, brudd på kabotasjeregler og lønns- og arbeidsvilkår. Det ansees fra komiteen som viktig med koordinert kontrollinnsats fra de ulike kontrollatene, samt at de har nødvendige sanksjonsmuligheter. Komiteen ser det også som hensiktsmessig med økt fokus på ansvarliggjøring av oppdragsbestiller.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, registrerer at ifølge samferdselsministeren utgjorde kabotasje 3,2 pst. av det nasjonale transportmarkedet i 2017, og anser ikke at det foreligger nok alvorlige forstyrrelser i det nasjonale transportmarkedet til å gjøre bruk av artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene innenfor veibasert godstransport i Norge.

Flertallet viser til Dokument 8:121 S (2018–2019), som omhandler samme tema, og vil fremme sine merknader i behandlingen av den saken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Representantforslag 121 S (2018–2019), der representanter fra Arbeiderpartiet har fremmet en rekke konkrete forslag for tryggere transport på norske veger. Disse medlemmer registrerer at noen av forslagene fra Rødt er delvis sammenfallende med forslag fra Arbeiderpartiet. Disse medlemmer viser til behandlingen av Representantforslag 121 S (2018–2019), jf. Innst. 388 S (2018–2019), der det gjennom merknader og forslag fremkommer hvordan disse medlemmer mener en kan få færre farlige vogntog på norske veger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at utenlandske vogntog uten nødvendig utstyr til å kjøre på norske vinterveier innebærer en uakseptabel sikkerhetsrisiko for andre trafikanter. Det er også viktig at utenlandske sjåfører har

tilstrekkelig kompetanse til å kjøre på norske vinterveier.

Disse medlemmer er tilhengere av at norske og utenlandske transportører skal konkurrere på like vilkår, og slik er det ikke i dag. Dette må det nå tas tak i for å stoppe denne utviklingen.

Disse medlemmer mener sterk og samordnet aktivitet og informasjonsutveksling mellom statlige myndigheter og kontrollinstanser er viktig for å hindre brudd på reglene. Kontroll knyttet til grensepassering er viktig, men det er også viktig med kontroller langs veiene innenlands der det er særlig utfordrende kjøreforhold. Kontroll knyttet til grensepassering kan ikke erstatte kontrollmyndighetenes tilstedeværelse andre steder i landet.

Disse medlemmer mener at det på norske veger kreves en spesiell kompetanse på vinterutrustning og kjøretøyets egnethet. Denne kompetansen har ofte ikke utenlandske sjåfører og transportfirmaer. Disse medlemmer mener det må innføres krav om obligatorisk kurs for å mestre norske vinterveier og settes strengere standarder for bilenes vinterutrustning.

Disse medlemmer mener elektroniske fraktbrev, koblet til et alltid oppdatert register, kan være et tiltak for å hindre juks. Elektroniske fraktbrev kan bekrefte om transporten er lovlig, om det er internasjonal transport eller kabotasjeoppdrag. Et slikt fraktbrev må være tilgjengelig for alle offentlige kontrollinstanser.

Disse medlemmer mener at i tillegg til å sette i gang tiltak for en tryggere tungtransport på veiene må sjø- og banetransportens kår styrkes. En målrettet innsats for mer gods over på sjø og bane vil bidra til målsettingen om at mest mulig av den forventede veksten i fraktbehov kan komme her. Gods på sjø og bane er gunstig for både trafikksikkerheten på veiene og for miljøet. Det er behov for en raskere realisering av planlagte havner og farleder for å styrke sjøfraktens attraktivitet. Når det gjelder gods på bane, trengs det effektive strakstiltak for å hindre en akutt og kraftig overføring fra gods og bane til vei. Godsterminaler må effektiviseres, og det må settes i gang strakstiltak for å kunne kjøre lengre, tyngre og raskere godstog. Det trengs kapasitetsøkninger, lengre krysningsspor og vurderinger rundt prioritering av godstog for å styrke konkurransekraften.

Disse medlemmer mener at det haster å innføre en støtteordning tilsvarende det som er innført i land som Sverige, Danmark, Tyskland, Østerrike, Italia, Belgia og Storbritannia.

Begrunnelsen for ordningene er å oppfylle poliske mål om å flytte gods fra vei til bane. Ordningen må minst opprettholdes fram til nødvendige oppgraderinger for effektiv drift er gjennomført. Det vil bli svært vanskelig å flytte gods tilbake fra vei til bane i framtiden, dersom gods på bane faller bort som alternativ i dag,

blant annet fordi lastbærere og samlastingsterminaler vil tilpasse seg systemer som skreddersys frakt på vei.

Disse medlemmer mener kontrollaktiviteten knyttet til drivstoffvindel og manipulering av rense-systemer må økes kraftig, og gebyrsatsene må som et minimum være like for norske og utenlandske transportører.

Disse medlemmer mener at flere oppstillingsplasser og døgnhvileplasser, bedre sanitærforhold og mulighet for elektrisk strømforsyning til aggregater er viktige tiltak for å bedre forholdene for lastebilnæringen. Dette er både et offentlig ansvar og et ansvar for næringen som sådan.

Disse medlemmer viser til at situasjonen for godstransport på jernbane er svært kritisk på grunn av for lav lønnsomhet. Bedre rammevilkår for godstransport på jernbane vil være et viktig virkemiddel for å sikre at mer gods fraktes på jernbane, og at det dermed blir færre lastebiler på veiene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeoppdrag fra tre til to.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om elektroniske fraktbrev for transportnæringen.»

«Stortinget ber regjeringen innføre forhåndsbetaling eller andre garantiløsninger som sikrer at alle utenlandske vogntog betaler bompenger.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at bøtesatser knyttet til ulovlig bruk av avgiftsfri diesel gjøres like for norske og utenlandske transportører.»

«Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk kurs på samme nivå som for norske sjåfører for å mestre norske vinterveier og sette strengere standarder for bilenes vinterutrustning.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Miljøstøtteordningen må legges til rette for at en større andel av godset flyttes fra vei til jernbane.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil minne om at Sosialistisk Venstreparti en rekke ganger har tatt opp dårlig kontroll av utenlandske vogntog i Norge. Noe av det største problemet er at myndighetene ikke har full oversikt over hvor mange vogntog det er i landet, hva de gjør, og slett ikke om de overholder lover og forskrifter. Dette medlem vil vise til Sosialistisk Venstrepartis Representantforslag 22 S (2018–2019), der en rekke forslag ble fremmet, ikke

minst at vi må få på plass et digitalt transportregister, som transportorganisasjonene i stor grad krever.

Dette medlem vil også peke på at vi har foreslått at elektroniske fraktbrev skal gjøres obligatorisk.

Dette medlem vil for øvrig vise til Representantforslag 121 S (2018–2019), der Sosialistisk Venstreparti vil kommentere dette saksfeltet nærmere, og der det fremmes egne forslag.

Dette medlem vil likevel fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå straffe-/sanksjonsrammene for yrkestransportsektoren og vurdere om de er strenge nok, og komme tilbake til Stortinget med saken.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeoppdrag fra tre til to.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innføre krav om elektroniske fraktbrev for transportnæringen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen innføre forhåndsbetaling eller andre garantiløsninger som sikrer at alle utenlandske vogntog betaler bompenger.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for at bøtesatser knyttet til ulovlig bruk av avgiftsfri diesel gjøres lik for norske og utenlandske transportører.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen innføre et obligatorisk kurs på samme nivå som for norske sjåfører for å mestre norske vinterveier og sette strengere standarder for bilenes vinterutrustning.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen utarbeide en miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Miljøstøtteordningen må legges til rette for at en større andel av godset flyttes fra vei til jernbane.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen gjennomgå straffe-/sanksjonsrammene for yrkestransportsektoren og vurdere

om de er strenge nok, og komme tilbake til Stortinget med saken.

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader, og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:90 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. juni 2019

Helge Orten

leder

Jonny Finstad

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. mars 2019****Dokument 8:90 S (2018-2019) - Representantforslag frå stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlege vogntog på norske vegar**

Eg syner til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev 13. mars 2019 om vurdering av representantforslag 8:90 S. Det fremjast totalt fire forslag som vurderast nedanfor ut frå fastsett nummerering. Departementet har innhenta innspel frå Arbeids- og sosialdepartementet til forslag nr. 4.

Innleiing:

I forslaget tek representanten opp utfordringar som regjeringa har fokus på, og kor det allereie er satt inn ei rekkje tiltak og ytterlegare tiltak er planlagde. Eg er svært oppteken av at vi skal både unngå ulukker og fastkøyrt tunge køyretøy som hindrar framkome for andre trafikantar.

Regjeringa sitt mål er at det ikkje skal førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Det har dessverre vore svært alvorlege hendingar med tunge køyretøy også denne vinteren, noko som sjølvsgd er både uakseptabelt, og djupt tragisk for dei det rammer. Tungbilulukker skaper òg utryggleik generelt hos trafikantane.

Eg vil likevel nytte høvet til å peike på at vi over tid ser at tiltaka som er sett inn gir resultat ved betre tryggleik på vegane våre. Statistikken syner at talet på ulukker der tunge køyretøy er innblanda, har gått ned med heile 65 prosent frå 2012 til 2017 - frå 241 til 105 ulukker. Til samanlikning var over 4 600 personbiler innblanda i ulukker med personskade i 2017. Det er òg svært ulike og samansette årsakar til tungbilulukane. Som eksempel nemner eg at tunge køyretøy var "utløy-sande" faktor i 25 prosent av dødsulukane i 2017 der slike køyretøy var innblanda, altså i 7 av 28 ulukker. Det er både norske og utanlandske køyretøy og førarar i desse ulukkene, noko som er særleg viktig å ha med seg i vurderinga av kor kontrollinnsatsen skal settast inn.

Representanten tek også opp utfordringar knytt til arbeidslivskriminalitet i vegtransportsektoren. Eg vil understreke at regjeringa ønskjer å fremje gode og seriøse arbeidsforhold. Vi har i 2019 lagt fram ein revidert strategi mot arbeidslivskriminalitet, der vegtransportsektoren er eit av dei særlege innsatsområda.

Forslag nr. 1:

Stortinget ber regjeringen innføre nødvendig døgnkontinuerlig kontroll av vogntog på grenseoverganger i Norge, uten at det går på bekostning av innenlands kontroller.

God og effektiv kontroll av tunge køyretøy som trafikkerer vegane våre er svært viktig. Særleg av omsyn til trafikktryggleiken, men òg for å sikre lik konkurranse i transportbransjen og framkjømda generelt på vegnettet. Kontroll er naudsynt både på grensene og på vegane inne i landet, men vi må velje rett nivå på kontrollinnsatsen ut frå risiko og kva som gir best samfunnsmessig nytte.

Talet på lastebilar som trafikkerer norske veger er høgt - både på grenseovergangane og på vegane elles. Vi har nær 80 grenseovergangar med svært ulik trafikkmengde. I tillegg kjem ferjeanløpa. Det er svært varierende trafikk på grenseovergangane. Frå Svinesund, der ein stad mellom 1 500-2 500 tunge køyretøy passerar dagleg, og langt over 100 lastebilar i timen på dagtid, til grensepunkt med tilnærma null tungbiltrafikk. Å kontrollere alle tunge køyretøy på alle grenseovergangane er ikkje praktisk mogleg. Ein einskild kontroll av eit køyretøy og ein sjåfør kan ta mellom 15 min og ein heil dag, avhengig av kva type feil og manglar som blir oppdaga. Å stoppe alle tunge køyretøy på grensa er ikkje god utnytting av ressursane sett opp mot formålet med kontrollaktiviteten; dei som bryt regelverket skal stansast, medan dei som har alt i orden ikkje skal bli unødig forsinka. Då må ein velje kva slags køyretøy og sjåførar det er viktigast å kontrollere og kva slags kontrollstader som gir størst effekt. Ved å basere kontrollaktiviteten på risiko, blir til dømes kontrollane av vinterutrusting gjennomførde på stader kor det ofte er problem med framkome grunna til dømes skiftande føre. Dei som erfaringsvis ikkje har alt i orden blir da plukka ut, mellom anna ved bruk av Vegvesenets digitale kontrollsystem.

Dette bidreg også til at bilar som går i grensekryssande trafikk kan silast ut, i motsett fall vil ein fort bruke kapasitet på å kontrollere det same kjøretøyet gjentekne gongar i løpet av ei veke eller månad, framfor å bruke kapasiteten på tiltak som gir betre gevinst for trafikk-sikringsarbeidet.

For å kartleggje nytta og konsekvensane av å stoppe og kontrollere alle tunge køyretøy, gjennomførte vegvesenet nyleg to storkontrollar som eg var med på - ein på grenseovergangen ved Ørje, og ein i Lærdal, kor trafikk over fjellovergangane Hemsedal og Filefjell er omfatta. Vegvesenet stoppa om lag 1 850 køyretøy totalt, og 177 køyretøy fekk bruksforbod. Erfaringane er at slike totalkontrollar er svært krevjande å gjennomføre reint praktisk; dei krev store ressursar, og dei fører med seg store utfordringar for å sikre framkome og trafikktryggleik for andre trafikantar.

Slike storkontrollar gjer likevel eit viktig signal til transportbransjen, og vil difor også bli gjennomført vidare framover. Men opp mot effektiv bruk av offentlege ressursar, gir risikobasert kontroll på vegnettet langt betre nytte. Samstundes unngår ein i større grad forsøk på å unndra seg kontroll, slik stortingsrepresentanten syner til, og at dei som følgjer regelverket òg blir stoppa ofte.

Dei to kontrollane sett opp mot kvarandre viste at storskala innsats på grensa ikkje gjer resultat som kan forsvare ressursbruken. Talet på feil og bruksforbod var høgare på kontrollen i Lærdal enn på grensa, der om lag 93 prosent av dei kontrollerte køyretøya var utanlandske. Det er og eit faktum at ulukkene og fastkøyringane ikkje skjer på grensa, men på vegane inne i landet. Føreforholda på grensa seier òg lite om kva sjåføren vil møte på vegen dei neste døgn.

Kontrollen i Lærdal ga eit illustrerande døme på behovet for kontrollaktivitet inne i landet; eit vogntog som ble stoppa på Ørje og pålagd å skifte dekk på næraste verkstad før vidare køyring på snø/is, blei dagen etter stoppa også i Lærdal med same feil. Køyretøyet fikk då bruksforbod og sjåføren måtte skifte dekk på staden.

Vi er alle samde om at farlege vogntog skal bort frå norske veger og at vegvesenets kontrollverksemd er eit av dei viktigaste verkemidlane vi har. Denne ressursen må innrettast effektivt og nyttast der det er størst behov. Risikobasert kontroll gjer størst effekt og størst samfunnsnytte. Eg vil difor arbeide for å styrkje denne tilnærminga. For å styrkje kontrollverksemda også på grensa har eg langt større tru på innføring av andre tiltak enn døgnkontinuerlig kontroll, som auka bruk av digitale løysingar for å få eit betre bilete av dei køyretøya som passerer, utan å måtte stanse alle. Dette vil bidra til meir effektiv kontroll, med auka mogeligheiter for å ta dei køyretøya som ikkje tilfredsstillar gjeldande regelverk.

Statens vegvesen er allereie i gang med å sjå på vidareutvikling av slike løysingar.

Forslag nr. 2:

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

Norge har vore ein del av den indre marknaden på transportområdet sidan EØS-avtalen vert sett i kraft. Dette betyr at når det gjeld regelverk, og til ein viss grad òg kontroll, er det dei same reglane som gjeld for alle transportverksemdar innan EU/EØS. For marknadstilgang innan godstransport på veg gjeld reglane i forordning (EU) 1072/2009. Forordninga gir transportørar som er etablert i EU/EØS eit visst høve til å køyre kabotasje.

Artikkel 10 i forordninga opnar for at eit EØS-land, ved alvorlege forstyrningar i den nasjonale transportmarknaden som følgje av kabotasje, kan be Kommisjonen/ESA om å få gjennomføre konkrete vernetiltak i heile landet eller i eit særskilt område innan dette landet. Kommisjonen/ESA skal, etter å ha undersøkt saka, vedta vernetiltak som dei meiner er nødvendige. Tiltaka kan bli gjeve med verknad for 6 månader, med høve for forlenging ein gong. Vernetiltak som følgje av kabotasje kan berre iverksetjast i tilfelle av alvorlege forstyrningar på den nasjonale marknaden som tilseier at tilbodet av tenester overstig etterspørselen. Overskotet av tilbod samanlikna med etterspørsel må medføre ein trussel mot den finansielle stabiliteten og overlevinga for ein monaleg mengd nasjonale transportørar.

I følgje opplysningar frå SSB utgjorde kabotasjekøyring i Norge 3,2% i 2017. Dette er ein auke samanlikna med tal frå tidlegare år. I 2014-2016 følgjer det av tal frå SSB at kabotasjeandelen av innanlands transport var 2,2 - 2,3%. I 2013 var talla 3,0%. Tala er framleis relative lave, og visar at det ikkje er grunnlag for å tru at det norske marknaden er alvorleg forstyrra på grunn av kabotasje. Eg meiner at tala ikkje gir grunnlag for å undersøkje og iverksetje eventuelle vernetiltak etter forordninga. Regjeringa følgjer likevel nøye med på utviklinga i vegtransportsektoren. Sidan transportnæringa i stor grad er blitt internasjonalisert er det viktig at vi innanfor vegtransportsektoren samarbeider tett med nabolanda og EU/EØS-land om regelverksutvikling og handheving, slik at vi utviklar eit regelverk som sikrar at næringa er velfungerande og har høg grad av seriositet.

Eg legg også til at eit forbod mot kabotasjekjøyring vil medføre ei monaleg auke av antal tungbilar på norske vegar for å dekke næringslivets og folks transportbehov. Dette vil kunne bidra til auka framfor redusert risiko på vegane.

Forslag nr. 3:

Stortinget ber regjeringen gjennomgå og fremme forslag om forbedringer før ordningen med kabotasje etter regelverket må gjeninnføres.

Regjeringa arbeider for at dei nye reglane som EU-kommisjonen har foreslått om kabotasje, utsending av arbeidstakarar m.v, den såkalla "mobilitetspakka", skal redusere høva for misbruk og svindel knytte til sosiale rettar og trafikktryggleik. Enkelte forslag i pakka er omstridde - også i EU-systemet. Her vil eg særleg vise til forslag som handlar om å liberalisere kabotasjereglane. Når det gjeld kabotasje slår Granavolderklæringa fast at regjeringa vil arbeide aktivt mot liberalisering av kabotasjeregelverket, samt at vi skal sørge for ryddige konkurranseforhold innan transportnæringa. Så langt ser det ut til at det ligg an til ei innstramming i kabotasjeregelverket, men mobilitetspakka er til behandling i EU-

systemet og det er framleis uklart om det blir oppnådd semje mellom Rådet og Parlamentet.

Samferdselsdepartementet følgjer og opp arbeidet med mobilitetspakka via Road Alliance, som er ei samanslutning av vesteuropeiske EU-land (Austerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Hellas, Italia, Luxembourg, Sverige og Sveits). Medlemslanda i alliansen er blant anna uroleg for misbruk og svindel knytt til regelverka for sosiale rettar, trafikktryggleik og arbeid innanfor det europeiske godstransportmarknaden på veg. Medverknaden i Road Alliance er ein viktig informasjons- og påverknadskanal. Tanken er at denne alliansen kan stå saman om felles posisjonar på forslaga i pakken, inn mot den vidare behandlinga i EU-systemet, og dermed få større gjennomslagskraft.

Forslag nr. 4:

Stortinget ber regjeringa gjennomgå straffe-/sanksjonsrammene for yrkestransportsektoren og vurdere om det er strengt nok, og komme tilbake til Stortinget med saken.

Regjeringa er oppteken av å styrke trafikktryggleiken og å redusere arbeidslivskriminalitet i samferdselssektoren. I 2019 blei den reviderte strategien mot arbeidslivskriminalitet lagt fram, der eit av tiltaka er å styrke tilsyns- og kontrollverksemda på vegtransportområdet.

Dette skal sikrast gjennom mellom anna meir effektive reaksjonar og eit tettare samarbeid mellom Statens vegvesen og andre kontroll- og tilsynsetatar. I 2018 blei det sett i verk handlingsplanar som skal sikre auka samhandling mellom vegvesenet, politiet, Arbeidstilsynet, Tolletaten og Skatteetaten i kontrollen på vegtrafikkområdet. Vi har òg starta et arbeid for å vidareutvikle samarbeidet mellom Statens vegvesen og a-krimsentra.

Eit ytterlegare døme på auka samhandling er at Statens vegvesens kontrollørar skal kunne innhente dokumentasjon etter allmenngjøringsbestemmingane på vegne av Arbeidstilsynet. Dette vil effektivisere kontrollen av at sjåførane får rett løn.

Av omsyn til både trafikktryggleik og framkome er det svært viktig at reglane på vegtransportområdet er strenge nok, og at dei vert handheva. Reaksjonane ved brot må gje faktisk åtferdsending hos dei som ikkje følgjer krava.

Denne regjeringa har allereie styrkt retten til å halde attende køyretøy som ikkje fyller krav i vegtrafikklovgevinga, og innført heimel for at hjullås kan nyttast til å halde køyretøya fysisk attende. I lys av dei alvorlege hendingane med tunge køyretøy i vinter har eg bedt Vegdirektoratet om å skjerpe krava til vinterdekk framfor neste vintersesong, og å skjerpe reaksjonane ved manglar i påbode vinterutrusting. Det inneber at

det vil bli føreslått auka gebyrsats for brot på krava til dekk og kjetting.

Det er òg viktig at kontrollørane førar ein streng kontrollpraksis. Eg har difor nyleg oppmoda vegvesenet om å praktisera eit strengt skjøn ved kontrollane og at moglegheita til å krevje pålegg av kjettingar eller bruksforbod etter vegtrafikkloven § 36, nyttast aktivt av omsyn til trafikktryggleiken. Vi har og sett i verk eit arbeid for å effektivisere sanksjonsmoglegheitene ved andre brot på vegtrafikklovgevinga, mellom anna brot på bestemmingane om køyre- og kviletid og overlast.

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

I 2013 var det nedsett ei arbeidsgruppe som skulle sjå på ulike sider ved kabotasje. Både representantar for vegtransportnæringa og relevante offentlege myndigheter var representert. I mars 2014 leverte arbeidsgruppa ein rapport om mellom anna straffe- og sanksjonsrammene for kabotasje. På bakgrunn av rapporten er det sett i verk eit regelarbeid i yrkestransportlova som skal sikre at køyretøya kan haldast tilbake ved brot på denne lova, tilsvarende som etter vegtrafikklova.

Eg vil elles syne til at strafferammene for brot på arbeidsmiljølova og allmenngjøringslova blei skjerpa i 2015. Desse gjeld generelt uavhengig av næring/bransje, og det finnast ikkje særskilde sanksjonar for enkeltnæringar.

