



STORTINGET

# Representantforslag 90 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes

Dokument 8:90 S (2018–2019)

---

## Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om strakstiltak mot farlige vogntog på norske veier

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

Denne vinteren har vært preget av utenlandske vogntog som ikke er skodd for norske vinterveier, og det har skjedd flere alvorlige ulykker. Man vet at de utenlandske tunge godsbilene har tre ganger høyere risiko for å bli involvert i ulykker enn norske tunge godsbiler, dobbelt så stor risiko for møteulykker og nesten dobbelt så stor risiko for å havne i kollisjon med et kjøretøy som kjører i samme retning, ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt fra 2016<sup>1</sup>. 83 pst. av de spurte vil skjerpe kravene til vogntog på norske vinterveier, ifølge en fersk undersøkelse fra NAF.

Aftenposten skriver i desember 2018 at politiet mener transportbransjen har noen kjennetegn som gjør den spesielt utsatt for arbeidslivskriminalitet.<sup>2</sup> Timesatsene for yrkessjåfører i Norge er allmenngjort, men Arbeidstilsynets undersøkelser viser at bare tre av ti utenlandske sjåfører hadde lovlig lønn og diett i 2017.<sup>3</sup> Det jukses med fartsskrivere og transportdokumenter.

1. [https://www.toi.no/system-og-kultur/vinterfore-og-manglende-erfaring-skaper-ulykker-article35792-1643.html?utm\\_source=share\\_mailer&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=share\\_post](https://www.toi.no/system-og-kultur/vinterfore-og-manglende-erfaring-skaper-ulykker-article35792-1643.html?utm_source=share_mailer&utm_medium=email&utm_campaign=share_post)
2. <https://www.aftenposten.no/norge/i/a2no6L/Black-Friday-kupp-etter-storkontroll>
3. <https://www.nrk.no/norge/sju-av-ti-utenlandske-sjåfører-far-ulovlig-lav-lonn-1.13900273>

Transportører kan utnytte underbetalte utenlandske sjåfører og kalkulere med å bruke vogntog og utstyr med for lav sikkerhet fordi det gir økt lønnsomhet i et for dårlig kontrollert marked. Det går ut over trafikksikkerheten på norske veier. De som rammes av dette, er vanlige folk, som kan få 30 tonn mot seg i en kollisjon. Det er trafikksikkert, og det er enkelt å gjøre noe med tilstandene.

I 2017 passerte nesten én million vogntog grenseovergangen ved Svinesund. Ifølge Norges Lastebileier-Forbund var 91 pst. av disse utenlandske.<sup>4</sup> Svinesund er den største grenseovergangen, men fremdeles bare én av mange grenseoverganger vogntog kan bruke på vei inn i Norge. Statistikk fra Statens vegvesen viser at totalt 36 899 motorvogner ble sjekket på grenseovergangene i 2018. Av disse var 8 645 østeuropeiske.<sup>5</sup> Av de østeuropeiske var det 2 pst. som ikke hadde godkjente vinterdekk, og 3,8 pst. som hadde manglende antall kjettinger. Tallet ser lavt ut, men når man vet at det er en ekstremt liten andel av vogntogene som sjekkes, og at ryktet om kontroll raskt sprer seg mellom sjåfører og mange plutselig tar en pause utenfor grensene til kontrollen er over, illustrerer det problemet med at kontrollene er få og sporadiske. Et enkelt tiltak for å fjerne de verste trafikksikkerhetsprobletene på norske vinterveier er å sikre døgnkontinuerlig kontroll av alle vogntog på alle grenseoverganger, slik at det blir umulig å vente til en pågående kontrollaksjon er overstått. Dette har vært et hovedkrav fra både ofre, pårørende og yrkestrafikkorganisasjonene.

Kabotasje er transport mellom steder i en annen stat enn der transportøren hører hjemme. I 2010 trådte

4. <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2018/43-245-flere-tunge-kjoeretoey-over-Svinesund-i-fjor>
5. <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/sjekket-om-63.000-tunge-kjoeretoey-var-godt-nok-vinterskodd-i-fjor>

de nye reglene for kabotasje i kraft i EU. Begrunnelsen for å tillate kabotasje var å redusere tomkjøring for internasjonale vegtransporter. Men det åpningen for å kjøre kabotasje har ført til, er omfattende sosial dumping i transportsektoren, i tillegg til økt vogntogtrafikk i Norge, fordi flere utenlandske vogntog kjører inn med lite eller ingen last for å utnytte mulighetene for kabotasje.

Forslagsstiller deler transportnæringens og de transportansattes bekymring over den utvikling og de konsekvenser som reglene om kabotasje har medført. EU ser ut til å ville opprettholde adgangen til tre kabotasjeoppdrag i løpet av syv dager i behandlingen av mobilitetspakkene, men dette er ennå ikke vedtatt i EU-parlamentet. I lys av dette mener forlagsstiller at det er svært gode grunner til å stoppe opp og ta en full gjennomgang av dagens situasjon og ikke minst de mange uheldige og bekymringsfulle sidene ved dagens adgang til kabotasetransport. Transportnæringen i de nordiske land skal i dag oppfylle en lang rekke krav fra myndighetene og samfunnet. Forslagsstiller vil nevne trafikksikkerhet, miljø, klima, køproblemer, sosiale forhold, effektivitet med mer.

Effektiv, sikker og miljøvennlig transport er viktig for verdiskaping og bosetting. Samtidig er det viktig at godstransport skjer innenfor vedtatte nasjonale rammer som skal sikre effektiv, sikker og miljøvennlig transport, forhindre kriminalitet og sikre et anstendig arbeidsliv. Forslagsstiller peker på at lov- og regelverk innenfor transportsektoren må gjelde alle som driver transport. Arbeidsmiljølovens bestemmelser bør gjelde alle som arbeider i Norge. Mer aktiv og målrettet kontroll må til for å forhindre brudd på nasjonale lover og

forskrifter; det gjelder både kontroll utført av Statens vegvesen og av politiet. Langt sterkere virkemidler må brukes når lov- og regelbrudd avdekkes. Beslag i last bør vurderes for å ansvarliggjøre oppdragsgiver. Sterkere samarbeid mellom ulike myndigheter som er berørt (Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, politiet m.fl.), må til. Ansvarsbestemmelsen i yrkestransportlova § 41 om straff: «Om nokon med vilje eller aktløyse bryt denne lova, forskrifter eller vilkår som er fastsette med heimel i lova, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er også straffbart.» må presiseres og brukes.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

### f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen innføre nødvendig døgnkontinuerlig kontroll av vogntog på grenseoverganger i Norge, uten at det går på bekostning av innlandskontroller.
2. Stortinget ber regjeringen, med henvisning til artikkel 10 i EU-forordningen 1072/2009, ESA, om straks å innføre midlertidig opphevelse av kabotasjereglene 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.

5. mars 2019

**Bjørnar Moxnes**