

## Saksprotokoll

**Organ:** Fylkestinget

**Møtedato:** 12.06.2018

**Sak nr.:** 18/6534-3

**Internt l.nr.** 31528/18

**Sak:** 22/18

**Tittel:** **Innføring av EU sin mobilitetspakke trugar seriøs norsk transportnæring**

**Behandling:**

**Dette gir følgjande endeleg vedtak:**

*Fråsegn:*

Kabotasje er transport mellom stader i eit anna land enn der transportøren høyrer heime. Etter Yrkestransportloven er kabotasje i utgangspunktet forbudt i Norge. Men i praksis foregår det i stort omfang, både i lovleg og ulovleg form. Ein utenlandsk transportør kan bare frakte gods eller personar mellom to stader i Noreg dersom det er spesielle grunner for det. Men transportørar fra EØS-området har likevel adgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge.

Med dei reglane vi har i dag gir dette EØS-transportører lov til å køyre inntil tre innenlandske oppdrag i løpet av sju dager. Frå 2015 har det også vært fullt lovleg å køyre inn i Noreg med ein tom pall for å ta kabotasjeoppdrag, viss dette skjer når ein har lossa gods i eit anna EU-land (f.eks. Sverige) og i løpet av dei sju dagane kabotasjekjøring i dette landet er tillatt. I praksis vil utanlandske vogntog kunne køyre ei uavgrensa mengde oppdrag i ei veke, ta helgekvilen på Svinesund for så å køyre tilbake over grensa for ei ny køyreveke.

Både Norsk Transportarbeiderforbund og Norges Lastebileierforbund har gjentatte gonger påvist korleis kabotasjeregane fører til sosial dumping, utbredt kriminalitet og ei alvorlig reduksjon av tryggleiken lags vegane våre. Kabotasjekøringa i EU/EØS er blitt synonymt med sosial dumping, kriminalitet og trafikkulukker.

Sjølv om transporten har allmenngjort ei "minstelønn", vil dei norske arbeidstakerane likevel tape i den konkurransen sidan dette beløpet er betydeleg lågare enn det som er vanleg gjennom dei lokale forhandlingane i bedriftene. Samstundes er det ingen tvil om at det òg er mange brot på denne minstelønna. I ein omfattande kontroll som Arbeidstilsynet gjennomførte 2016 og 2017 viste det seg at sju av ti sjåførar frå utanlandske transportselskap hadde ulovlege lønsvilkår.

I vinter blei ein litauisk sjåfør vinka til sides i Sogn og Fjordane. Sjåføren blei kjempeglad for å bli "tatt" i kontrollen, og kunne umiddelbart vise kontrollørane avvik på alt frå bremsar, køyretid, dekk og kjettingar. For han var kanskje dette den einaste sjansen han hadde for å få sjefen sin til å rette opp i nokre av manglane. For traileren var ikkje trygg å køyre. Traileren var heller ikkje trygg å møte.

Dersom EU sin mobilitetspakke (også kalla vegpakke) blir vedteken, så kan det forverre situasjonen. Dei nye EU-reglane legg opp til uavgrensa tal kabotasjeoppdrag innafor fem dagar. I praksis vil utanlandske vogntog kunne køyre ei uavgrensa mengde oppdrag i ei veke, ta helgekvilen på Svinesund for så å køyre tilbake over grensa for ei ny køyreveke.

Med dei utfordringane som er omtala over ser fylkestinget det som uaktuelt at det blir innført eit regelverk som skapar eit frislepp for utenlandsk transportnæring i Noreg.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane oppmodar Stortinget om å reservere seg mot det nye kabotasje-regelverket som ligg i mobilitetspakka til EU