

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Deres ref: 10/1988-KD

Vår ref: TG/JTM/OS

Oslo, 13. mai 2011

## **EUs hvitbok om transportpolitikken mot 2050 Høringsuttalelse fra Norges Lastebileier-Forbund**

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 13.04.11 vedrørende EUs dokument om transportpolitikken mot 2050. Nedenfor følger NLFs kommentarer til hvitbokens punkter om godstransport på veg.

NLF mener at det er en riktig tilnærming av EU å ikke legge begrensninger på mobiliteten når det gjelder flyt av varer og gods. Et moderne samfunn bygger på effektiv vare- og godsflyt og det å prøve seg med begrensninger der, vil raskt føre til problemer. Dessuten er jo EU tuftet på fri flyt av varer og tjenester, så det skulle bare mangle.

NLF mener at hvitboken har en del forslag om storstilt utbygging av parallelle transportsystemer som det neppe er grunnlag for i Norge pga geografi/utbyggingskostnader og befolkningsgrunnlag, muligens også klimatiske forhold. Ikke minst gjelder dette båt- og jernbaneanlegg som krever store, varige transportmengder for å kunne forsvare utbygging av nye anlegg.

Utbygging av transportkorridorer/opprusting av vegnett må vurderes ut fra forholdene i det enkelte land. Standarden på det norske vegnettet ligger langt etter de fleste land i EU og nye riksveger bygges fortsatt ofte med for lav standard. Kostnadene med vegutbygging ut fra geografiske, topografiske og befolkningsmessige forhold må her tas i betraktning.

NLF er for fri konkurranse på godstransportmarkedet, men det betinger at konkurransevilkårene er like. For lastebilnæringen betyr det at skatter og avgifter må harmoniseres, at lønns- og arbeidsvilkårene for næringens ansatte harmoniseres (minstelønn i det enkelte land) og at kontroll og sanksjoner er likt fra land til land. NLF mener også at en harmonisering av sanksjoner betinger at kontrollmyndighetene må settes bedre i stand til å utføre den jobb de blir pålagt. Det er langt igjen til dette er tilfelle i EU, og slik sett er ikke tiden inne for oppheving av konkurransebegrensninger som følger av kabotasjereguleringen.

Når det gjelder spørsmålet om sosial dumping i lastebilnæringen, er NLF av den oppfatning at dette er et voksende problem. Sosial dumping innebærer at konkurransevilkårene blir veldig ulike, det setter sikkerheten i fare og det harmoniserer ikke med respekt for de ansatte. Dette må EU få vite i klartekst når man drøfter å oppheve kabotasjereguleringen.

NLF registrerer at EU igjen har målsatt overføring av godstransport fra lastebil til tog og båt/skip. Vi ser klart at tidligere målsettinger ikke er nådd, noe som ikke er overraskende. For Norge vil det være enda vanskeligere å få til pga små markeder og lite utbygd jernbane.

Godstransportmarkedet er velfungerende i de enkelte land og det er pris, effektivitet og kvalitet som avgjør hvilket godstransportmiddel som velges av vareeiere og andre transportkjøpere<sup>1</sup>. (Varer og gods skal fra dør til dør.) Ingen av disse aktørene har type transportmiddel som en viktig preferanse. Derfor mener NLF at EU fortsatt bør legge til grunn målene som kom i forbindelse med revisjonen av den forrige hvitboken i 2006. Det innebærer at godstransportmidlene skal bli bedre på det de er gode på, samt at det må legges bedre til rette for et samspill mellom dem.

Forslaget om obligatorisk infrastrukturavgift for tunge kjøretøyer må forutsette at dette ikke kommer i tillegg til dagens avgifter, noe som vil kreve en omlegging av avgiftsstrukturen.

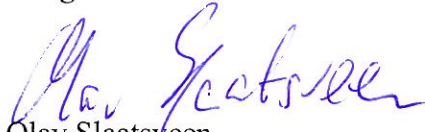
NLF går sterkt imot å innføre et avgiftssystem med betaling for såkalte eksterne kostnader uten at tilsvarende skal gjelde for andre godstransportmidler.

NLF støtter – som for bompenger i Norge – en øremerking av inntekter fra transportsektoren til utbygging og drift i samme sektor så lenge nye avgifter ikke innføres til dette formål.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Olav Slaatsveen  
Adm. direktør



Terje Grytbakk  
Avdelingssjef næringspolitikk

---

<sup>1</sup> Et eksempel på at godstransportmarkedet fungerer slik, og det bør det, er at Jernbaneverket velger lastebil i stedet for tog når de skal transportere betongsviller fra Hønefoss til Mosjøen.