

Hvordan opplever transportnæringen konkurransen i EØS?

Norges Lastebileier-Forbund

Knut Gravråk, rådgiver

Kristiansund, 01.11.2018

NLF er den største nærings- og arbeidsgiverorganisasjonen for norsk landtransport av gods

NLF representerer

- 3 200 bedrifter
- 20 000 lastebiler
- 23 000 sysselsatte
- 30 mrd. kr i omsetning

NLF har

- medlemsbedrifter i alle fylker
- 9 kontorer i Norge
- Brussel-kontor



Samfunnsoppdrag:

«NLF skal være den samlende kraften som styrker konkurransevnen til norske transportører»

NLFs visjon:



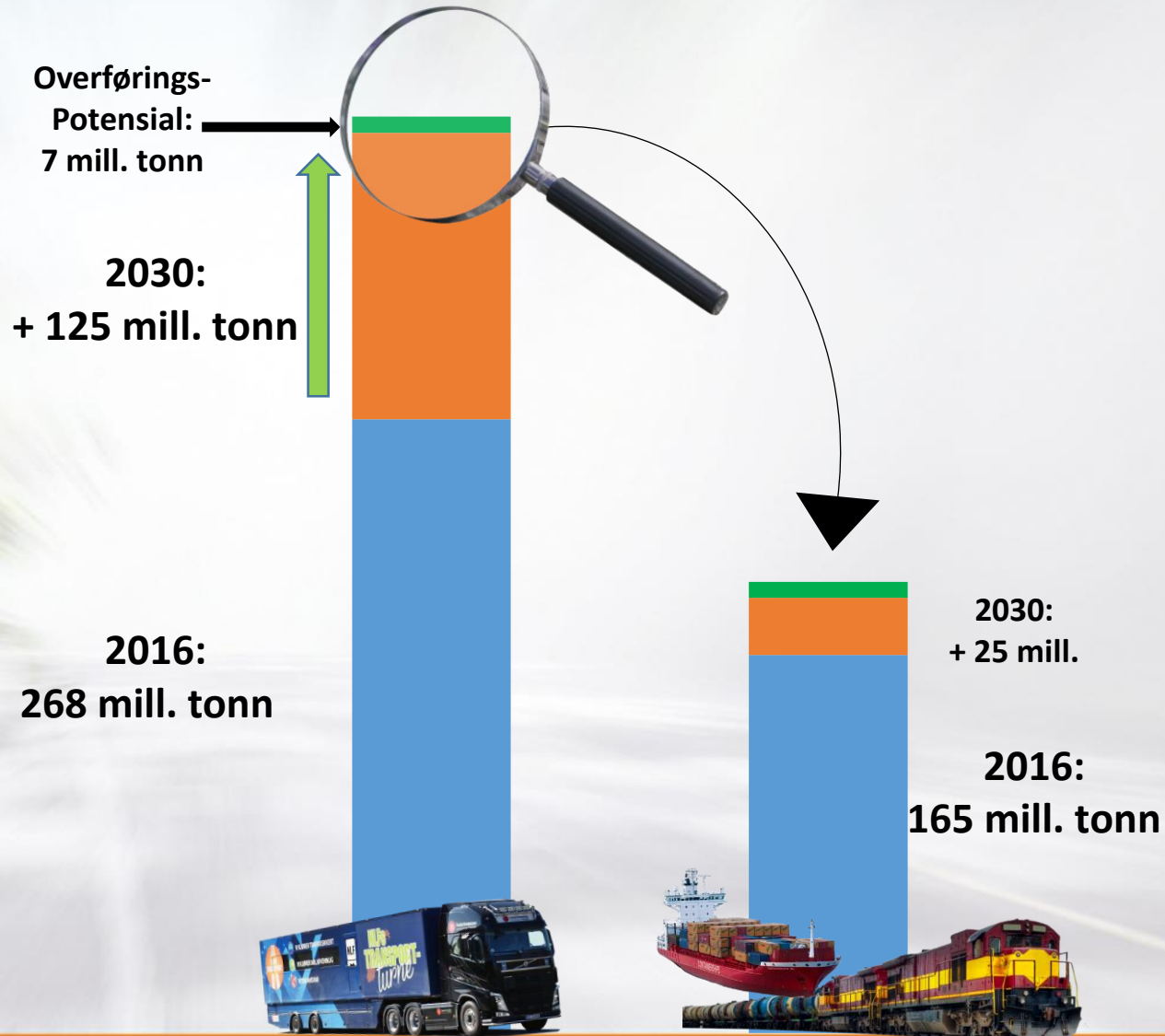
«Ansvarlig transport»

NLFs strategiske mål

- Like konkurransevilkår
- Trafikksikre og effektive veier
- Bærekraftig transport
- Profesjonelle medlemsbedrifter
- Ledende medlemsavtaler



Godstransport på vei øker kraftig!



- **Økningen skyter fart:**
 - Fram mot 2050 vil økningen i gods transportert på vei være på hele 90% sammenlignet med dagens mengde!
- **Liten konkurranse mellom transportformene:**
 - Omlag 95 % av vegtransportens godsmengder innenlands er korte transporter knyttet til bygge- og anleggsarbeider og lokale varetransporter.

NLFs telleaksjon: Andelen utenlandske lastebiler øker



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



I 24 timer teller NLF lastebiler over hele Norge for å kartlegge andelen utenlandske og norske kjøretøy. Bildet er fra telleaksjonen i 2015. Foto: Tore Bendiksen / NLF

Teller utenlandske lastebiler



Fra 2015 til 2017 har antallet utenlandske lastebiler økt med 9,3 prosent. Det viser tall fra NLFs telleaksjon. Foto: Stein Inge Stølen

Flere utenlandske lastebiler

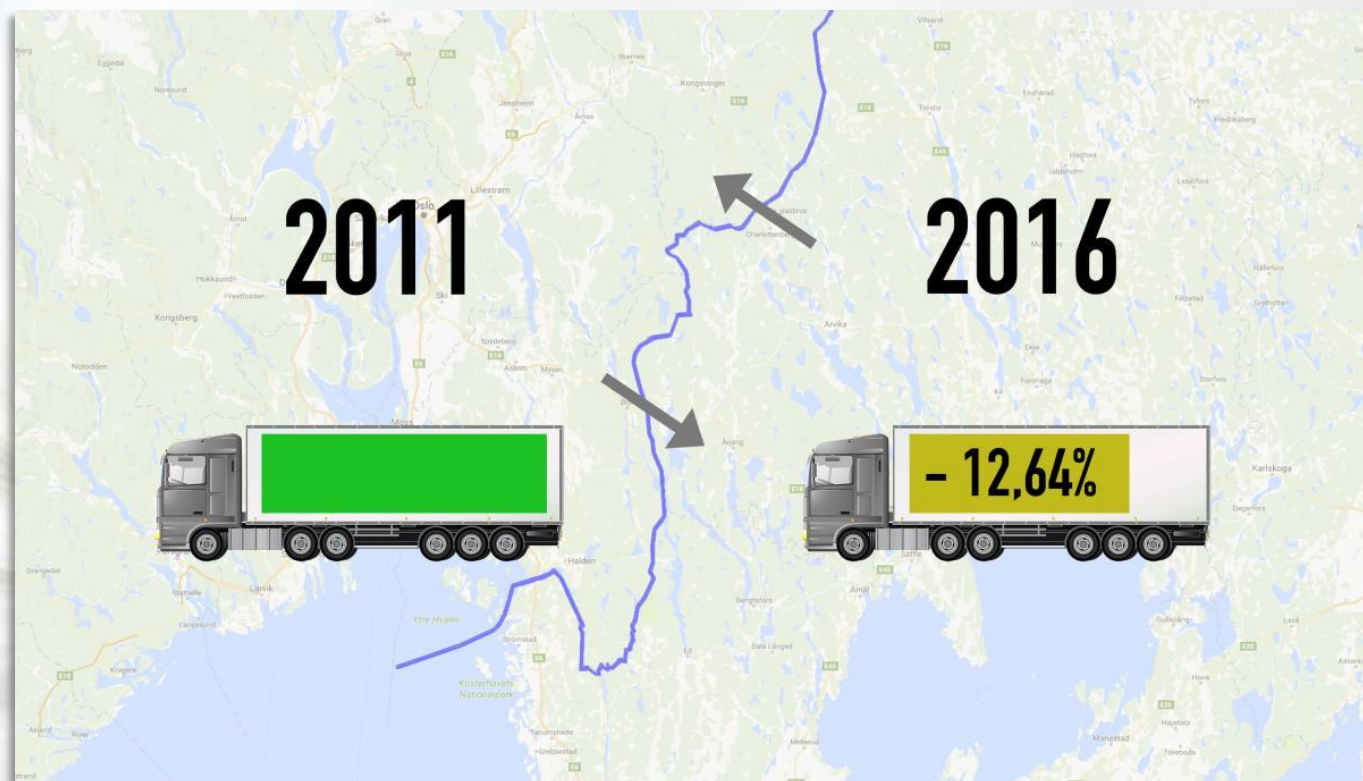
Hvilket arbeid utfører utenlandske lastebiler på norske veier?



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

- Bilateral transport
 - Gods fraktet fra opprinnelsesland til mottakerland og tilbake
 - **Ikke underlagt utstasjoneringsregler**
- Kombinerte transporter
 - Gods transporteres av utenlandsk lastebil inntil 150 km i luftlinje fra havn til leveringsstedet, eller til «nærmeste passende terminal» fra jernbane
 - **Underlagt utstasjoneringsregler.**
- Tredjelandskjøring
 - Transportfirma registrert i land A kjører mellom land B og C.
 - **Ikke underlagt utstasjoneringsregler**
- Kabotasje
 - Utenlandsk transportfirma utfører innenlands oppdrag. Er i utgangspunktet ulovlig, men tillatt med inntil 3 oppdrag i løpet av 7 dager etter at internasjonal last er levert.
 - **Underlagt utstasjoneringsregler.**

Kabotasjen ser ut til å øke i omfang



Ledig lastekapasitet
tilsvarende 570
tomme lastebiler
krysser grensen
hver dag

Hvorfor er like konkurransevilkår så viktig?



Regelen, ikke unntaket



Nylig sluppet rapport fra Arbeidstilsynet:

7 av 10 utenlandske sjåførere har ulovlig lav lønn
8 av 10 transportkjøpere bryter påseplikten



Bevisstheten rundt transportkostnader er svært lav

**FRI
FRAKT**

GRATIS FRAKT



FRI FRAKT PÅ ALLE
KJØP OVER 1000,-

GJELDER ALLE PAKKER UNDER 10 KG, INNENFOR MÅLENE 60X60X120 CM

Fri Frakt



FRI FRAKT VED
KJØP OVER **500,-**

Gratis Frakt*

Fri frakt ved
bestillinger
over 500,-

Les mer



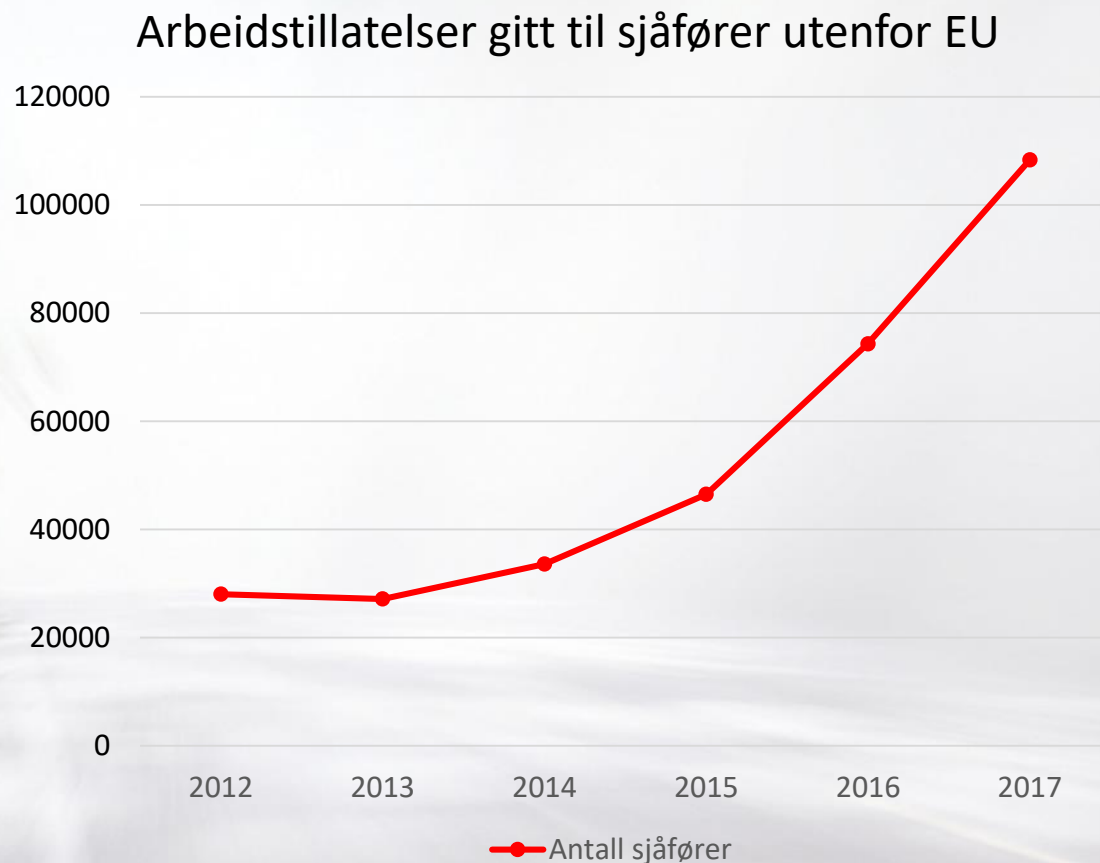
PÅ LAGER I NORGE

**GRATIS FRAKT
PÅ ALLE VARER**



Resultat:

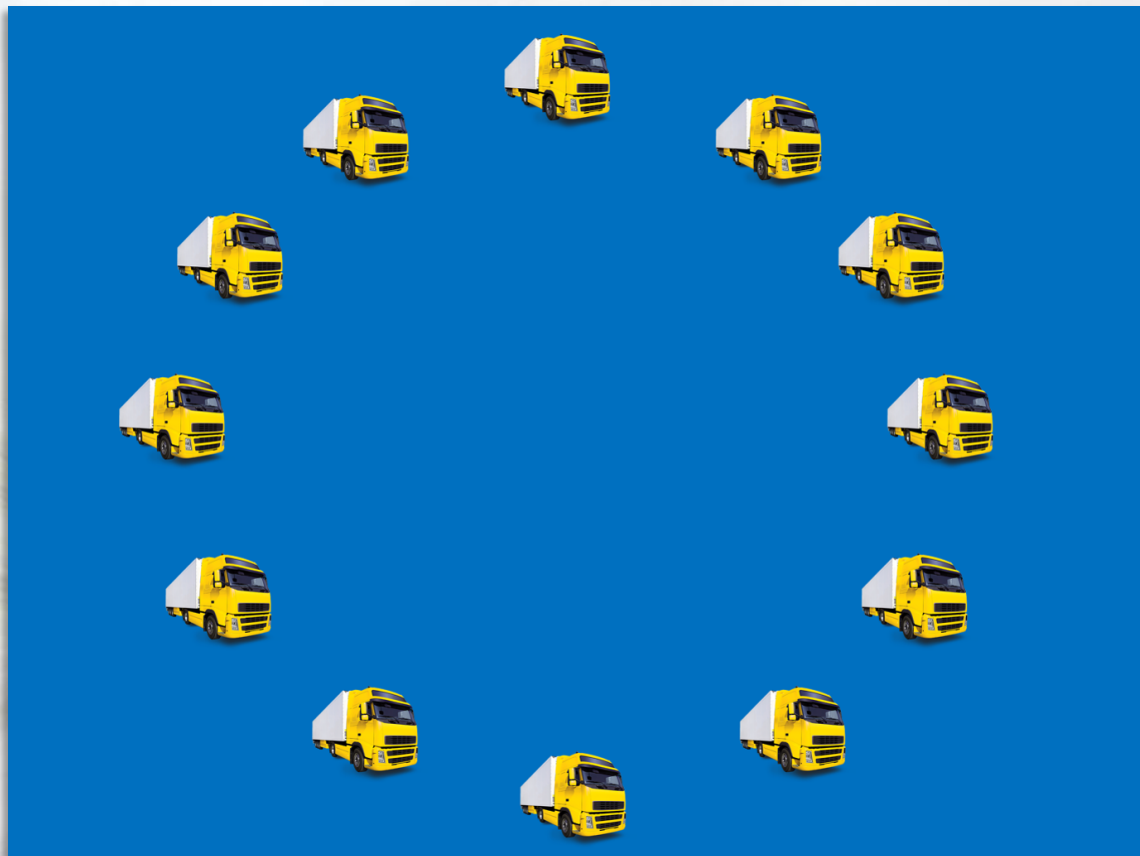
Europeiske sjåførere er ikke billig nok



Kilde: EU-kommisjonen

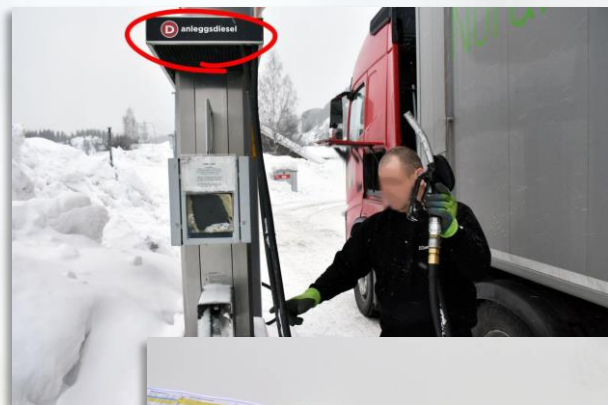
- På få år har bruken av lastebilsjåførere fra land utenfor EU eksplodert
- Polen, Litauen og Slovenia står alene for over **90 000** av tillatelsene
 - Sjåførene hentes fra Ukraina, Hviterussland, Filipinene, Serbia osv
- Gjennom EUs kobotasjeregulering kan disse operere også i Norge
- Begrunnelsen er den stadig økende sjåførmangelen
- Den egentlige grunnen er en negativ spiral tilsynelatende ute av kontroll

EUs mobilitetspakke – fra vondt til verre?



- Foreslår å liberalisere kabotasjereglene ytterligere
- Fra dagens 7 dager – 3 oppdrag til 5 dager – ubegrenset antall oppdrag
- Presiserer ikke hvor lenge man må være ute av landet før man returnerer
- Definisjonen på en internasjonal last: En tom container eller pall.
- Kan i verste fall få store konsekvenser for norsk transportnæring

Har vi likhet for loven i dag?



På flere områder mangler myndighetene gode sanksjonsmuligheter i møte med useriøse utenlandske aktører:

- Lavere bøtesatser for fylling av anleggsdiesel
- Statens innkrevingsssentral kan ikke kreve inn bøter utenfor Norden
- SVV får ikke bruke hjullås på utenlandske aktører
- Osv, osv...

Derfor ønsker vi mer kontroll

- **Kontrollmyndighetene mangler i dag verktøy for å kontrollere og sanksjonere effektivt!**
- Vi vil øke deres handlingsrom gjennom:
 - Økte bevilgninger til Arbeidstilsynet
 - Blålyskompetanse til SVVs kontrollører
 - Avkriminalisering og gebyrlegging av mindre alvorlige lovbrudd i næringen
 - Innføring av et transport/kabotasjeregister
 - Innføring av obligatoriske elektroniske veifraktbrev (e-CMR)
 - Automatisk gebyrlegging av transportkjøpere som bryter informasjons- og påseplikten

Takk for oppmerksomheten!

Følg NLF på

www.lastebil.no

facebook.com/lastebil

