



**NORGES LASTEBILEIER-FORBUND**

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite  
Stortinget  
0026 Oslo

Forbundskontoret  
St. Olavs gate 25  
P.b. 7134 St. Olavs plass  
0130 Oslo  
Tlf. 22 03 32 00  
Faks 22 20 56 15  
Bankkonto 6005.06.16234  
Org.nr. 955430336 MVA  
[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)

Deres ref: ||

Vår ref: jtm/tf

Oslo, 21. oktober 2015

### **Statsbudsjettet 2016 - Samferdselsdepartementet**

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er positiv til at Samferdselsdepartementet har lagt fram et forslag til budsjett med en økning i rammene på nesten 5 mrd. kr sett i forhold til revidert budsjett for 2015. Det er spesielt positivt at bevilgningene til veiformål prioriteres, og også får del av de ekstraordinære konjunkturtiltakene som regjeringen forslår. NLF er tilfreds med at regjeringen som en følge av økte bevilgninger varsler at vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier også i dette budsjettet blir noe redusert.

NLF er opptatt av mange tema innenfor samferdselsbudsjettet som vi ønsker gjennomslag for, og ber regjeringen og Stortinget om å prioritere:

- Plan for vedlikehold
- Kabotasje
- Samordnet kontroll ved grensepasseringer og langs vei – Transportpoliti
- Forhåndsbetaling av bompenger
- Kjøp av riksveiferjetjenester – anbud med krav om skumanlegg
- Døgnhvileplasser for tungtransporten
- Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveiene
- Trafikksikkerhetstiltak
- Utbyggingselskap for vei
- Utvikling av veinett for modulvogntog

#### **Plan for vedlikehold**

Godt vedlikehold og kvalitetsmessig oppgradering av eksisterende veinett er fundamentalt for at infrastrukturen ikke skal forvitte, og at næringslivets transporter skal kunne skje på en forutsigbar, trafikksikker, miljøvennlig og effektiv måte.

NLF mener at etterslepet på oppgradering og vedlikehold er så stort at det ikke bør håndteres i de årlige budsjettforhandlingen slik det hittil er gjort. NLF mener det er svært prisverdig at regjeringen satser på å redusere vedlikeholdsetterslepet, men

etterlyser en mer forutsigbar og forpliktende langsiktig plan for arbeidet. NLF foreslår derfor at komiteen tar et initiativ ovenfor Samferdselsdepartementet for å vurdere et eget vedlikeholdsselskap, slik det er gjort med Nye veier AS når det gjelder utbygging av de viktigste riksveistrekningene. Finansieringen av et slikt selskap kan gjøres etter samme mønster som for Nye veier AS, hvor for eksempel infrastrukturfondets avkastning og/eller innbetalt vektårsavgift, årsavgift og veibruksavgift kan ligge i bunn.

Uavhengig av dette mener NLF at komiteen bør vurdere et arbeid knyttet til å tilbakeføre de viktigste fylkesveiene til staten, slik at vedlikehold og oppgradering på disse får samme fokus og prioritering som riksveiene får – primært gjennom eget vedlikeholdsselskap.

### **Kabotasje**

NLF er glad for den støtten Samferdselsdepartementet ved ulike anledninger uttrykker ovenfor den norske lastebilnæringen i spørsmålet om bekjempelse av ulovlig kabotasje. Derfor er det skuffende igjen å måtte etterlyse en mer offensiv holdning til bekjempelsen av ulovlig kabotasje. Dette understrekes av at budsjettforslaget for 2016, som forslaget for 2015, inneholder lite nytt hverken av tiltak, midler eller andre prioriteringer mot en så viktig betingelse for like konkurransevilkår som dette problemet representerer for den norske lastebilnæringen.

### **Samordnet kontroll ved grensepasseringer og langs vei - Transportpoliti**

NLF mener det er viktig at innsatsen mot uønskede tilstander innenfor transportnæringen, som følge av sterk internasjonalisering av norske innenlandske transportere, får den oppmerksomheten den fortjener. NLF ønsker derfor velkommen regjeringens satsning i Finansdepartementets budsjettforslag, hvor det er lagt inn 120 nye stillinger i Tollvesenet samt midler til kameraovervåking for styrking av grensekontrollen.

NLF mener det i tillegg må etableres en felles kontrollenhet – vår arbeidstittel er Transportpoliti – som kan sikre tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig bred myndighet til sanksjonering spesielt i utekontrollene, men også sikre nødvendig utredning og etterforskning rettet mot bedriftene hvor det avdekkes uregelmessigheter. Enheten må ha myndighet (såkalt påtalekompetanse) til å avgjøre saker «der og da», med relevante gebyr eller forenklet forelegg. Dette er viktig fordi det i dag er for mange eksempler på at saken må prioriteres bort av ressursmessige grunner. Vi ser også et eget «transportpoliti» som en svært rasjonell måte å utnytte de samlede kontrollressursene på.

NLF mener enheten må bestå av kompetanse og myndighet fra Statens vegvesen, Tollvesen, Skatt, Arbeidstilsyn og Politi, og kan for eksempel bygges opp rundt tungbilgruppen i Utrykningspolitiet. Oppgavene bør være å planlegge og gjennomføre effektive og samordnede kontroller langs vei og i bedrift, og med tilhørende konsekvent sanksjonering av brudd på lover og regler.

Statens vegvesen er selvsagt en svært sentral aktør i enheten, og vi ber om at Transport- og kommunikasjonskomiteen tar et snarlig initiativ med mål om en hurtig utredning for å klarlegge hvordan dette kan organiseres.

### **Forhåndsbetaling av bompenger**

Obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3.500 kg totalvekt som benytter offentlig vei ble endelig innført fra 1.1.2015. Brikken skal være koblet opp mot en gyldig avtale med et bompengeselskap. Bakgrunnen for innføringen var at en stor andel av de utenlandske lastebilene passerer bomstasjoner uten brikke, og uten å betale eventuelle ettersendte fakturaer. De oppnådde dermed en betydelig konkurransefordel sammenlignet med norske transportører som hadde AutoPASS-brikke med tilknyttet avtale.

Ordnningen som er innført mangler imidlertid et krav om forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. NLF mener det kan ordnes med krav om betaling pr kredittkort, dieselskort, bankgaranti eller annen ordning, og at det allerede finnes løsninger på markedet som bør kunne benyttes.

Kontrakten med IBM om å utvikle Grindgut-prosjektet (nytt sentralsystem for bompenger) ble i juli 2015 stoppet av Vegdirektoratet. Samferdselsdepartementet skriver i sin Prop 1S (2015-2016) at «*Det er satt i gang et arbeid med å utarbeide grunnlag for en ny framtidig løsning for bompengeneinnkreving.*». Etter NLFs syn vil dette medføre en helt uakseptabel utsettelse av et innkrevingssystem som er helt nødvendig for å sikre likest mulig konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører. Særlig uheldig framstår dette når myndighetene ikke er villige til å vurdere de løsningene som NLF har påpekt allerede finnes i markedet.

NLF krever derfor at det så fort som overhode mulig tas initiativ for å vurdere bruk av allerede eksisterende innkrevingssystemer slik at den forutsatte forhåndsbetaling knyttet til bruk av bombrikke kan bli iverksatt snarest.

Inntil dette er på plass er det avgjørende at kontroll av om korrekt brikke virkelig finnes i alle utenlandske lastebiler, og at disse er aktive, har høy prioritet ved grensepasseringer og kontrollstasjoner.

### **Kjøp av riksveiferjetjenester – anbud med krav om skumanlegg**

Bevilgningene til drift av riksveiferjetjenestene øker betydelig, som skyldes oppstart av en rekke nye anbudskontrakter. Rutetilbudet for 2016 blir som for 2015.

NLF erfarer at det på enkelte ferjestrekninger er svært redusert kapasitet på avganger når det transporteres ADR-gods. Årsaken til dette er at det kreves særskilt skumanlegg for å opprettholde normal kapasitet ved slik transport. NLF erfarer at det i enkelte anbudsutlysninger ikke tas med krav om skumanlegg. Det er uforståelig og svært uheldig, i en situasjon hvor dette er et problem samtidig som ferjemateriellet i stor grad skal fornyes for å tilfredsstillende nye klima- og miljøkrav.

### **Døgnhvileplasser for tungtransporten**

Samferdselsdepartementet konstaterer nødvendigheten av døgnhvileplasser for å ivareta en effektiv og trafikk sikker tungtransport.

I følge budsjettforslaget skal det i løpet av 2016 etableres ytterligere 8-10 døgnhvileplasser, slik at antallet pr utgangen av 2016 skal være 37-39 døgnhvileplasser. Gjeldende NTP har et mål på minst 80 plasser etablert innen 2023. Som tidligere mener NLF fortsatt at antallet på 80 er et minimum, og at utbyggingstakten bør forseres. NLF er også tilfreds med at det nå ser ut til å være et økt fokus i Vegdirektoratet på å få på plass et nødvendig minimum nettverk av godkjente døgnhvileplasser.

NLF er kjent med at Vegdirektoratet, som del av innspill til rullering av Nasjonal transportplan 2018-2029, arbeider med en nasjonal handlingsplan. Denne handlingsplanen må ha et kortsiktig tidsperspektiv, med ferdigstilling av alle de vedtatte 80 døgnhvileplassene i god tid før 2023.

### **Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveiene**

NLF har i lang tid arbeidet for, og etterlyst en sterkere satsing på drift og vedlikehold av veinettet. NLF er derfor svært tilfreds med at også budsjettforslaget for 2016 legger opp til at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene blir redusert. Dette forventes å få betydning både for fremkommelighet og for trafiksikkerhet. For å unngå svært varierende kvalitet på fylkesveinettet, bør også disse veiene ha standardkrav.

NLF er positiv til satsingen på tunnelsikkerhet og skredsikring.

NLF viser til forslaget innledningsvis om en plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, frigjort fra årlige budsjettforhandlinger, og å etablere en eget selskap med ansvar for gjennomføringen, og vurdering av tilbakeføring av viktige fylkesveier til statlig ansvar.

### **Trafiksikkerhetstiltak**

NLF mener arbeidet med å få innført «vinterførerkort» for utenlandske sjåfører i godstrafikk må forseres. Et slikt «vinterførerkort» bør eksempelvis være en forutsetning for utenlandske yrkessjåfører for å operere i Norge vinterstid.

Intensiverte kontroller er viktig forebyggende trafiksikkerhetstiltak, og NLFs forslag om å etablere et «Transportpoliti» vil være et effektivt middel for trafiksikkert utstyr og adferd.

Utbedring av flaskehals på veinettet, samt breddeutvidelse bør også få rettmessig fokus og bevilgninger. Budsjettforslagets virkning innebærer for eksempel en økning på kun 23 km vei med gul stripe, som tilsvarer 1,4 % av veinettet som i dag mangler gul stripe. Tilsvarende økning på 32 km (2,8 % av behovet) med midtrekkverk er også svært lite ambisiøst.

### **Utbyggingselskap for vei**

Nye veier AS er forventet å være operativt pr 1.1.2016, og har fått tildelt både sin portefølje av veier og oppstartprosjekter. Ambisjonene til selskapet er både store og gode, og NLF har tro på modellen og støtter oppstarten. For å oppnå ønskede resultater med selskapet, er det viktig at finansieringen og disponible investeringsmidler minst blir som presentert i forslaget til budsjett for 2016, og at

senere års midler vurderes forsert sett i forhold til en flat budsjetttramme. Det er også viktig at Nye veier AS får den uavhengige rollen som tiltenkt på de gjenstående delene av tildelt portefølje.

NLF mener at det for veiutbygginger med nasjonal og stor regional betydning i større grad må tas i bruk statlig reguleringsplan, slik at lokale særinteresser ikke blokkerer for påtrengt veibygging.

#### **Utvikling av veinett for modulvogntog**

Prøveordningen med modulvogntog på utvalgte veistrekninger ble gjort permanent fra 15. september 2014, og kriteriesett for å objektivt kunne vurdere eventuell åpning av nye veistrekninger for modulvogntog er ferdigstilt.

NLF ønsker å påpeke behovet for midler til større og mindre utbedringer for å fjerne flaskehals og fremkommelighetsproblemer, slik at veinettet for modulvogntog kan bli så optimalt som mulig.

Det er også et behov for midler til å etablere såkalte omstillingsplasser. Dette er plasser beregnet til å sette fra seg/bytte moduler, for å frakte disse separat den siste strekningen til mottaker, hvor det ikke er godkjent veinett for modulvogntog. Dette er nødvendig for å utnytte mulighetene for bruk av modulvogntog på veinettet som er godkjent for denne typen transport.

Med vennlig hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Per Madsen  
**Forbundsleder**



Geir A. Mo  
**Adm. Direktør**