LANDBRUKETS UTREDNINGSKONTOR
Schweigaardsgt. 34 C, Postboks 3720 Gamlebyen,
0135 Oslo 1. Tlf.: (02) 68 18 00. Fax: (02) 67 34 19

LANDBRUKS SAMVIRKET

Oslo, august 1989
9081u017.fo

LU dokument nr. 168
reg. dato 4.5.92

LANDBRUKETS UTREDNINGSKONTOR
Notat nr 9/89

AKSEL BOLLE:

EFs INDRE MARKED OG TRANSPORTPOLITIKKEN

F O R O R D

De Europeiske Fellesskap (EF), ble opprettet i 1957 på grunnlag av Romatraktaten. Formålet var gjennom etablering av et felles marked og ved tilnærming av den økonomiske politikken å oppnå økonomisk vekst. Man anviste en rekke områder hvor det skulle utvikles felles politikk. Transportsektoren var ett slikt område.

Å skulle bli enige om en felles transportpolitikk har skapt visse vansker og det er fortsatt mange uavklarte spørsmål. Innen landeveistransport gjøres det nå en anstrengelse for å realisere et indre fritt marked til 1993. Et stort område som skipsfarten representerer er det til nå gjort lite med.

I dette notatet gir siviløkonom Aksel Bolle en oversikt over transporten som næring i Norge, Norden og EF. Hvilke transportpolitiske ordninger som gjelder blir beskrevet og man ser på mulige utviklingstrekk framover.

Oddvar M Nordnes

I N N H O L D S F O R T E G N E L S E

side

1. GENERELL OVERSIKT 3

1.1. Innledning og avgrensninger 3
1.2 Transport i Norge, Norden og EF 3
1.2.1 Transportvolumer og struktur 4
1.2.2 Transportstrømmer og retningsbalanse 7
1.2.3 Transportsubsidier 8
1.2.4 Transportkostnader, avgifter og skatt 9
1.3 Internasjonale organisasjoner og internasjonalt samarbeide på transportsektoren 12

2. TRANSPORTPOLITIKKEN I NORGE OG EF

2.1 Målsettinger 12
2.2 Problemstillinger for Norge 13
2.3 Veitrafikk 14
2.3.1 Generellt 14
2.3.2 Veitrafikken i Norge, Norden og EF 14
2.3.3 Harmonisering av konkurransebetingelsene 15
2.3.3.1 Kjøre og hviletidsregler 15
2.3.3.2 Mål og vekt 15
2.3.3.3 Adgang til yrket 17
2.3.3.4 Skatter og avgifter 17
2.3.3.5 Andre harmoniseringsområder 17
2.3.4 Liberalisering av markedsadgangen 18
2.3.4.1 Kvoter og tillatelser. Tredjelandskjøring 18
2.3.4.2 Cabotasje 18
2.3.5 Internasjonal persontransport med buss 19
2.4 Jernbanetransport 19
2.5 Forholdet til transittlandene Sveits, Østerrike og Jugoslavia 20
2.6 Luftfart 21
2.7 Skipsfart 23
2.7.1 Generelle forhold 23
2.7.2 Norges og EF's skipsfartspolitikk 23
2.8 Trender mot år 2000 25

3. KONSEKVENSER OG FORELØPIGE KONKLUSJONER FOR NORSKE TRANSPORTBRUKERE, TRANSPORTUTØVERE OG NORSK ØKONOMI 27

3.1 Generelle konsekvenser på transportsektoren 27
3.2 Jernbanetrafikk 29
3.3 Flytrafikk 29
3.4 Veitrafikk 29
3.5 Skipsfart 31

FORKLARINGER AV UTTRYKK 32

TABELLREFERANSER 34

sam\908st002.no

1. GENERELL OVERSIKT.

1.1.Innledning og avgrensninger.

Formålet med dette notatet er å gi en kortfattet oversikt over de problemstillinger Norge og Norden står ovenfor i forhold til EF's indre marked på transportsektoren.

Ut fra forhold som allerede er avklart om fellesskapets transportpolitikk, samt elementer som er under vurdering, vil vi også forsøke å si noe om konsekvensene av alternative tilknytningsformer til EF.

For å sette fingeren på det som først og fremst er viktig for norsk næringsliv og norsk økonomi vil vi konsentrere oss om godstransporten. Innen godstransporten vil oppmerksomheten måtte rette seg mot sjøtransport og veibasert transport fordi det er her både volum og verdi av både innenlands og europeisk transport har sitt tyngdepunkt.

1.2 Transport i Norge, Norden og EF.

Norsk transportlovgivning er blant de mest liberale i Europa. Det samme kan stort sett sies om det øvrige Norden. Det er fortsatt i EF store forskjeller på de enkelte lands samferdselspolitikk. Vest-Tyskland er preget av detaljerte reguleringer, særlig på vei-trafikkområdet, mens Danmark og Holland er eksponentene for en liberal transportpolitikk. På veitrafikkområdet har Danmark og Holland sterk internasjonal konkurranseevne.

1.2.1 Transportvolumer og struktur.

Innenlands godstransport i Norge har et årlig volum på omlag 340 mill. tonn gods. Veksten i volumet har de siste 10 år vært ca. 2,5% årlig. Omgjort til t/km blir resultatet for 1987 omlag 22 mia.t/km.

I Norge, Norden og EF er det en klar forskyvning mot større bruk av veitransport. Dette har en rekke årsaker. Krav til hurtig varefremføring, fleksibilitet, endring i varesammensetning o.a.

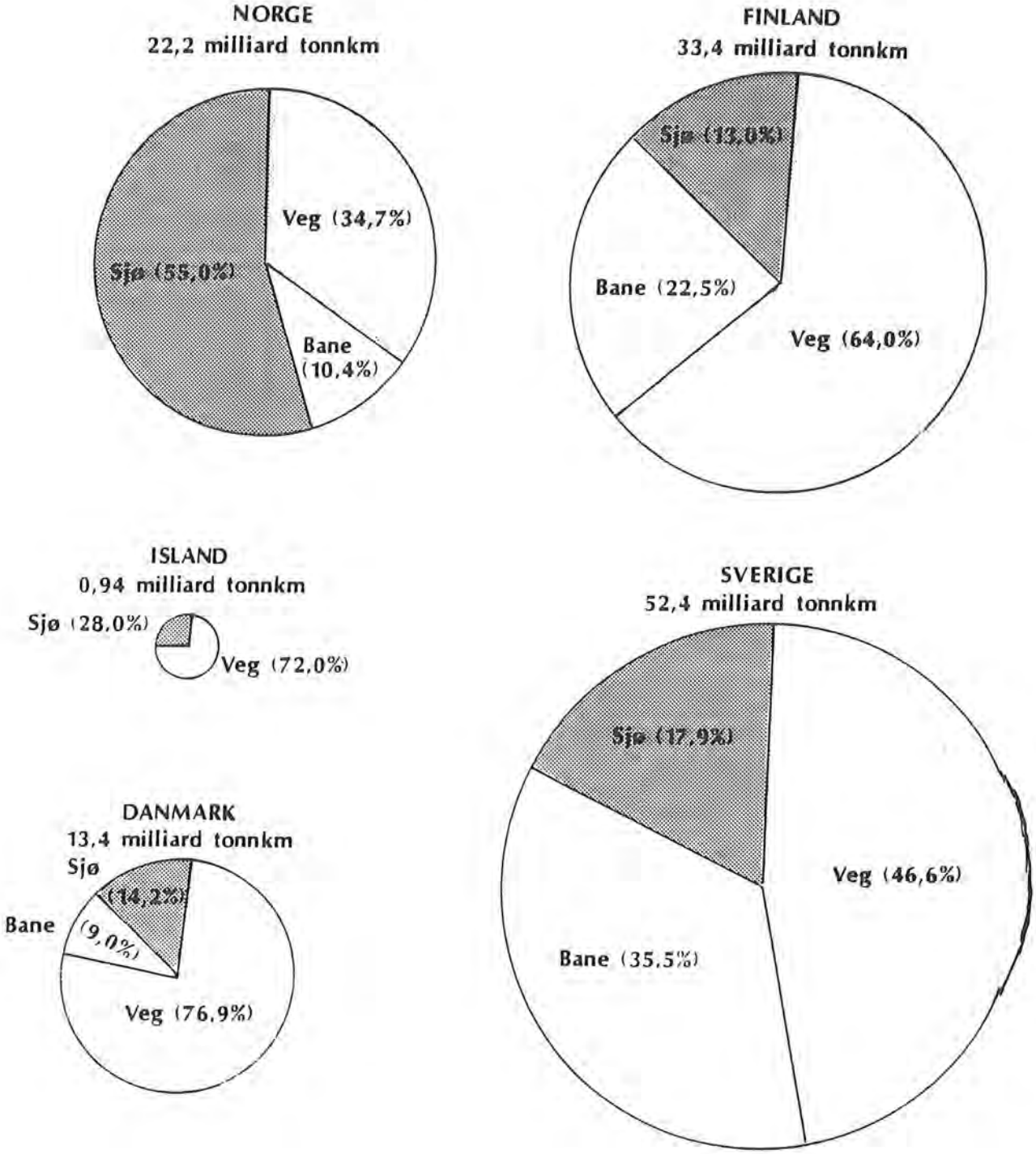
På sikt venter man at veitrafikken vil fortsette å ta markedsandeler fra andre transportformer. Tradisjonelle småbedrifter innen transport og spedisjon vil måtte spesialisere seg for å overleve, store internasjonale organisasjoner "transportens supermarkeder" vil komme til å beherske markedet. I Sverige ser vi klare eksempler på denne utviklingen.

Plansjen på side 4B gir et bilde av det innenlandske godstransportarbeidet i Norden i 1986, fig. nr. 1. Det er viktig å merke seg at det er sjøtransportens store avstander som skaper denne transportformens relative tyngde, spesielt i Norge. Omgjort til andel av transportert tonnmengde uavhengig av avstand ser bildet i Norge slik ut:

Vei	78%
Sjø	20%
Bane	2%
Fly	-

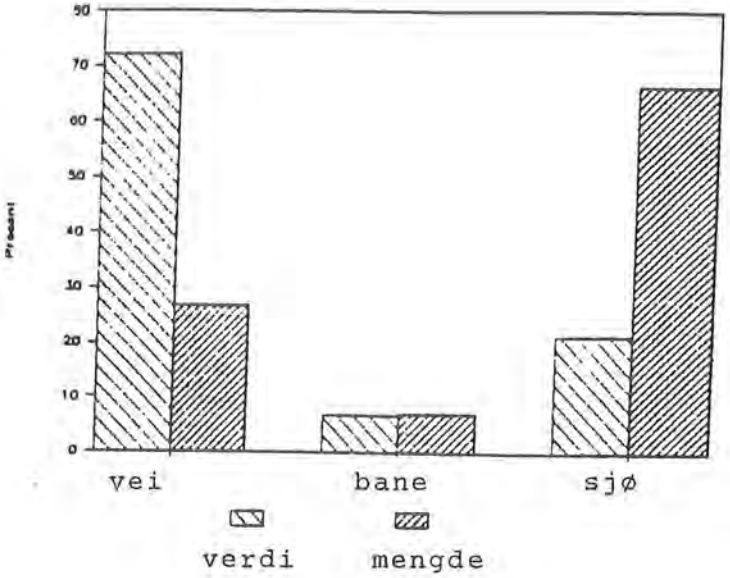
For Norden gir plansjen, øverst på side 5, en sammenheng mellom mengde og verdi.

Figur 1. Innenlands godstransportarbeid 1986.



Kilde: Transportarbeidet i Norden, NKTF.
Publikasjon 59/1988.

Figur 2 Transportmåte i internordisk transport 1986.



Kilde: FOU 27A 1988.

Godsstrømmene mellom Norden og EF bestemmes først og fremst av eksport og importvolum. Dette ventes å øke med 2-3% årlig mot år 2000.

Fordelingen av norsk import og eksport vises i tabell 3.

Tabell 3. *Import og eksport etter land 1985. Prosent og enhetspris.*

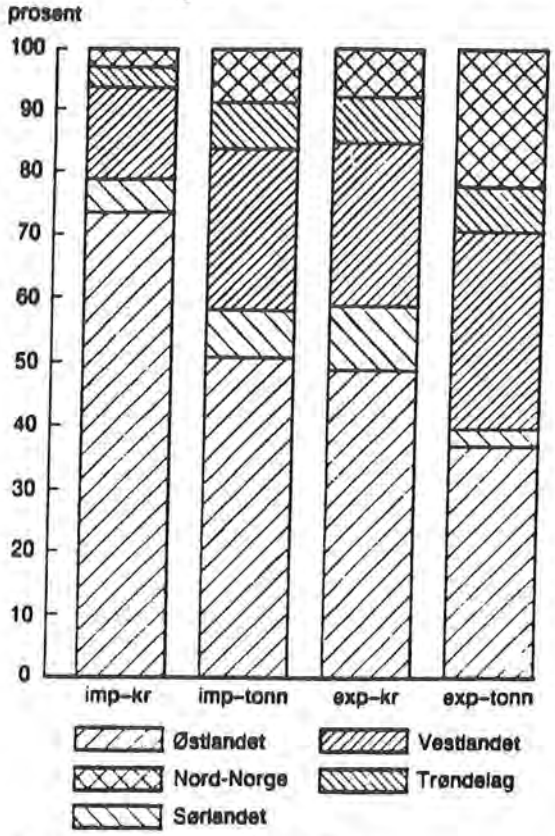
	NORDEN	EF inkl. DANMARK	USA, CANADA	ANDRE LAND	I ALT
IMPORT					
verdi	23	51	9	17	100
mengde	25	45	5	25	100
EKSPORT					
verdi	19	51	10	19	100
mengde	18	65	4	13	100
ENHETSPRIS kr/kg					
import	6.20	7.90	13.20	4.70	6.90
eksport	3.70	2.80	8.50	5.20	3.50

Kilde: FOU 27A 1988.

Tabellen viser klart EF's betydning for Norge, men indikerer også at Norge er en typisk råvare-eksportør.

Litt interessant kan det være å ta med en oversikt over import og eksport etter landsdel, fig. nr. 4

Figur 4. *Import og eksport etter landsdel 1985. Relativ fordeling verdi og mengde.*



Kilde: FOU 27A 1988.

Innen EF utvikler godsmarkedet seg på samme måte som Norden både hva angår volumvekst i markedet og fordeling mellom transportmidlene.

Tabell nr. 5 gir en oversikt over situasjonen.

Tabell 5. Utvikling av godsmarkedet 1965-1983. (Miljarder tkm, EG-10).

						Marknadsandeler		
År	vei	kanal trafikk	bane	marked	Mkn index 83/65	vei %	kanal trafikk %	bane %
65	251,1	86,9	181,1	519,1	100	48,4	16,7	34,9
73	389,3	101,0	194,6	685,7	132	56,8	14,8	28,4
75	390,5	95,1	167,2	652,0	126	59,8	14,6	25,6
77	432,8	99,5	172,1	704,4	136	61,4	14,1	24,4
79	504,3	103,3	185,0	792,6	153	63,6	13,0	23,3
81	501,6	99,3	170,8	771,7	149	65,0	12,9	22,1
83	516,9	95,1	156,4	769,2	148	67,2	12,5	20,3

Kilde: Sverige og EG 1987.

I EF's internasjonale handel ser bildet ut som i tabell 6, som igjen bekrefter forskyvningen mot lastebil og omtrent samme volumutvikling som i Norge.

Tabell 6 .Internationella flöden på olika transportmedel (EG 10) 1980-1986. Milj t.

Ar	Lastbil	Järnväg	Inre vattenvägar	Summa
1980	168	79	191	438
1981	170	70	184	424
1982	175	61	177	413
1983	181	60	183	424
1984	189	70	192	451
1985	198	71	186	455
1986 (prognos)	212	73	193	478

Kilde: Sverige og EG 1987.

1.2.2. Transportstrømmer og retningsbalanse.

Tabell nr. 7 gir en oversikt over transportmiddelens andeler av norsk import og eksport. Som vi ser dominerer veitransporten i Norden, mens sjøtransportens betydning øker med avstanden.

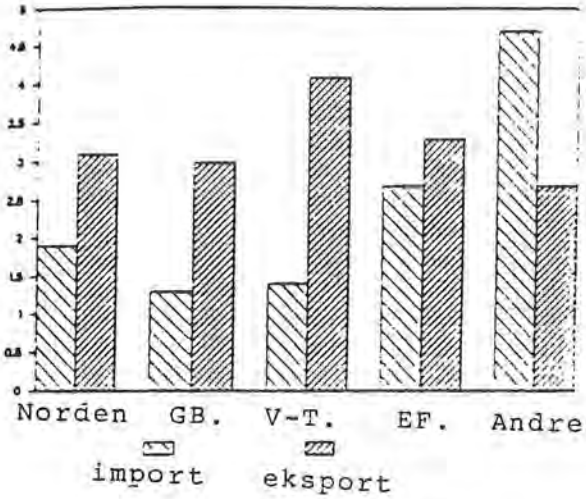
Tabell 7 *Transportmidlenes andeler av stykkgods- og bulkmarkedet etter land 1985. Millioner tonn og prosent.*

LAND	I alt Mill t (=100)	Stykkgods Prosent-fordeling Sjø	Veg	Bane	I alt Mill t (=100)	Bulk Prosent-fordeling Sjø	Veg	Bane
Import fra								
Norden	1.9	20	55	25	2.2	57	33	9
Britiske øyer	0.3	78	22	0	1.0	96	4	0
Vest-Tyskland	0.7	60	30	9	1.1	87	12	1
Europa ellers	1.0	62	30	8	2.3	94	5	1
Øvrige land	1.0	80	11	9	3.7	99	1	0
I alt	4.9	51	35	15	10.3	87	10	2
Eksport til								
Norden	1.4	39	54	7	3.4	78	15	7
Britiske øyer	1.0	97	3	0	2.1	99	1	0
Vest-Tyskland	1.0	87	13	0	3.3	98	2	0
Europa ellers	1.4	85	12	2	2.2	96	4	0
Øvrige land	1.3	82	11	7	1.7	97	2	1
I alt	6.1	76	20	4	12.6	92	6	2

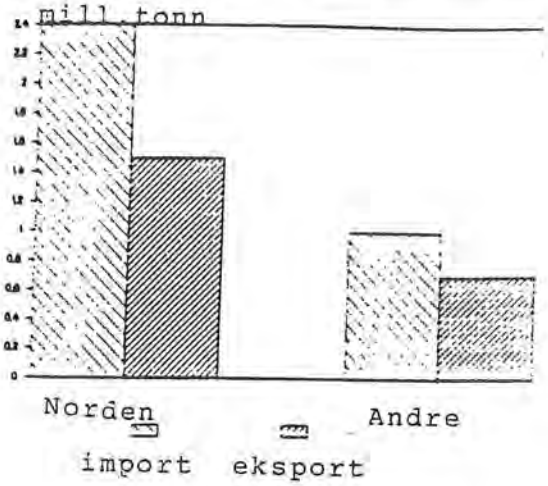
Kilde: FOU 27A 1988.

Retningsbalansen i norsk utenriks godstransport på vei og med skip er vist i tabell nr. 8a og 8b.

Figur 8a *Retningsbalanse ved import og eksport - Sjøtransport 1985.*



Figur 8b *Retningsbalanse ved import og eksport - vegtransport 1985.*



Kilde: FOU 27A 1988.

Som vi ser viser retningsbalansen sammenhengen mellom tradisjonell import og eksport fordelt på varer og markeder.

Tabell 9 viser også at norske transportørers markedsandeler ikke er endret i vår disfavør.

Tabell 9 *Importens og eksportens fordeling mellom norske og utenlandske transportører 1975 og 1985.*

	1975	1985
Veg, mill. tonn i alt	4,5	5,8
Herav norske biler - prosent andel	38	35
Herav utenlandske biler - prosentandel	62	64
Sjø, mill. tonn i alt	40,7	54,7
Herav norske skip - prosent-andel	39	55
Herav utenlandske skip - prosent-andel	61	45

Kilde: FOU 27A 1988

1.2.3. Transportsubsidier.

I Norden er omfanget av subsidier og antallet av forskjellige offentlige myndigheter som bevilger subsidier meget omfattende.

Her skal vi bare i tabell 10 referere de direkte statlige subsidiene i de nordiske land.

Tabell 10: Direkte statstilskudd i de nordiske landene 1985 i millioner svenske kroner.

	1985			
	D	F	N	S[1]
Allmänna subventioner till kollektivtrafik		140		
Subventioner specialdestinerade till regional och lokal kollektivtrafik	140	46	1 245	295
Statligt tillskott till järnvägstrafik[5]	3 258	1 673	1 895	615
Övriga direkta subventioner	-	254[2]	705[3]	547
Totalt	3 398	2 113	3 845	1 457

1) Medeltal för budgetåren 1984/85 och 1985/86
2) Stöd till skoltrafik, regionalt transportstöd och bidrag för handikapptransporter
3) Hurtigruten, färjerutter och flygrutter
4) Transportstöd till Gotland och Norrland, bidrag till isbrytning, vissa sjöfartsändamål (exkl. rederistöd), flygtrafik till Gotland och riksfärdtjänsten för handikappade
5) Se tabell 4.2.

Kilde: Trafikpolitiken i Norden. Hovedrapport 1988.

Til sammenligning kan nevnes at EF-landenes direkte subsidier til jernbanen er omtrent 150 mia.kr. årlig.

1.2.4. Transportkostnader, avgifter og skatt.

Vi vil gi en kortfattet oversikt over transportkostnadene i Norge i forhold til Norden og dels EF. Det er naturlig å se kostnadene i sammenheng med avgifter og skatter fordi dette er rammebetingelser som påvirker veitransportørenes innbyrdes konkurranseevne over landegrensene.

De store konsekvensene av forskjeller i konkurranseevnen vil først gjøre seg gjeldende når veitrafikken i Norden og Europa, 1 1992/93, blir avregulert. Av de såkalte harmoniseringsspørsmålene, er det i skatte og avgiftspolitikken, det innbyrdes i EF er mest problematisk å finne et felles standpunkt.

Næringslivets veitransportkostnader i Norge var i 1987 52 mia.kr. Herav står godstransporten for 35 mia.kr. På landsbasis utgjør veitransportkostnadene 9% av BNP. For sammenligningens skyld viser vi en oversikt over landbrukets totale transportkostnader (de seks store bransjene) i 1981. Se tabell no. 11.

Tabell nr. 11

	Innenlands	Utenriks	Sum
Skognæringen			
virke	496	105	601
produkter	354	695	1.049
Jordbruk			
meieri	595		595
slakteri	200		200
egg	45		45
gartneri	57	97	154
Felleskjøpene	450		450
Sum	**2.197**	**897**	**3.094**

Kilde: Landbrukssamvirkets Felleskontor.

En brukbar gjetning er at landbrukets totale transportkostnader i dag er ca. 4 mia.kr. Sammenlignet med Sverige og Danmark har norsk næringsliv 20 mia.kr. i årlig høyere transportkostnader. Dette tilsvarer eksempelvis 5 ganger veiinvesteringene i Norge i 1989.

De totale MA kostnadene i vareeksporten var i 1985 10,9 mia. kr. Kostnadenes fordeling på transportmidler var

Sjø	68%
Veg	27%
Bane	3%
Fly	2%

Det foreligger en rekke sammenligninger av transportkostnadene i de nordiske land. Uansett utgangspunkt i undersøkelsene kommer Norge ut med de høyeste kostnadene. Det foreligger ikke samme type sammenligninger mellom Norden og EF. Vi skal gjengi noen hovedtall i tabell nr. 12, for Norden. Tallene er fra 1981. Konklusjonen er at vi i Norge har 50-100% høyere transportkostnader enn i våre naboland, og at mesteparten av forklaringen henger sammen med lavere effektivitet.

Tabell nr. 12. Transportkostnader i norden.

	DK	SF	N	S
Godstransportkostnader i alt (mia.kr)	16,4	20,8	20,6	26,6
I % av bearbeidingsverdi/industri	9,6	11,8	15,9	9,8
varehandel	25,0	28,0	40,0	32,0
Indeks for kostnader pr. t/km (N=100)				
bil	56	27	100	44
bane	111	53	100	51
båt	127	39	100	67

Kilde: Nordiske Ministerråd. Transportkostnadene i Norden. Rapport 0024/1989.

Skatte og avgiftsnivået på veitransport påvirker kostnadsnivået i det enkelte land og derved også transportørenes konkurranseevne vis a vis andre transportmidler innenlands og utenlandske konkurrenter. Nasjonale skatter og avgifter knyttet til skips og flytrafikk har liten betydning for konkurranseforholdene.

Skatter og avgifter på veitrafikk omfatter kjøp, eie og bruk og bygger på et utall forskjellige prinsipper bare i de nordiske land. Særegent for Norge er investeringsavgiften. For et vogntog antas denne å utgjøre kr. 40.000 pr. år. Tabell nr. 13 og 14 viser eksempler på skattenivået for tunge lastebiler i Norden og en rekke EF-land. Norge kommer meget dårlig ut.

Tabell 13 Skatter och avgifter i inrikestrafik efter 38 tons lastbil i ECU. 1986
Kurs 30/12-86: 7,25

	Bilskatt	1000 lit Diesel-skatt	VAT %	Kostnad per mil (9000 mil)
Belgien	980	116	25	0.109+0.464=0.573
Danmark	3406	76	22	0.378+0.304=0.682
Västtyskland	4335	203	14	0.482+0.812=1.294
Grekland	726	120		0.081+0.480=0.561
Spanien	365	87	12	0.041+0.348=0.389
Frankrike	433	193	19	0.048+0.772=0.820
Irland	540	294	25	0.060+1.176=1.236
Italien	345	120	18	0.038+0.480=0.518
Luxemburg	589	95	12	0.065+0.380=0.445
Holland	1514	75	19	0.1682+0.300=0.468
Portugal	488	184	8	0.054+0.736=0.790
Storbritannien	4870	258	15	0.541+1.032=1.573
Sverige	2396	529SKR 73ECU*		0.292 0.266+0.775=1.333

Källa: COM (86) 750 final

Forklaringer til tabellen:
ECU=Eurodollar
Vat=merverdiavg., ikke med i siste kolonne: kostnad pr mil
Siste kolonne: første tallrekke = bilskatt, andre tallrekke = dieselskatt
Sverige: øverste tall = brenselskatt, nederste kilometerskatt

Tabell 14 Skatter och avgifter (avser 47 tons typfordon). 1986, kronor per mil.

	Fast skatt	Bränsle skatt	Kilom. skatt	Övriga skatter	
Sverige	2.06	2.64	5.84	-	10.54 SKR
Norge	-	0.38	14.41	2.19	16.98 "
Finland	1.60	2.48	-	-	4.08 "
Danmark	3.25	-	-	0.49	3.74 "

Beräknat efter 9000 mil/år

Källa: Svenska åkeriförbundet

1.3 Internasjonale organisasjoner og internasjonalt samarbeid på transportsektoren.

I vurderingene omkring EF og transportpolitikken må vi ha i mente at nasjonal og internasjonal transportpolitikk preges av et utall samarbeidsorganer og interne grupperinger som alle øver innflytelse på europeiske og oversjøiske rammebetingelser for næringsvirksomhet.

Av politiske grupperinger (eller enkeltland) har Japan, USA, EFTA og Norden hver for seg eller samlet interesser å vareta overfor det indre marked.

Internasjonale arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner har tilsvarende interesser og ikke minst har aktører med transport som fagfelt sine interesseorganisasjoner.

Aller viktigst i denne sammenheng er i tillegg til EF selv den Europeiske Transportministerkonferansen ECMT.

Alle forannevnte grupperinger ønsker å fremme sine interesser når rammebetingelsene for det indre marked etter hvert fastlegges.

2. TRANSPORTPOLITIKKEN I NORGE OG EF.

2.1. Målsettinger.

"Enhetsakten" ble vedtatt av EF-landene i 1985 og trådte i kraft 1.7. 1987." Hvitboken" med 300 tiltak som skal gjennomføres før utgangen av 1992 er utgangspunktet for å realisere et fritt marked for personer, varer, tjenester og kapital.

Hovedmålsettingen for et felles hjemmemarked med 320 mill. innbyggere er å legge et bedre grunnlag for økonomisk vekst.

"Hvitboken" angir 3 typer hindringer som må fjernes hvis det indre marked skal virke effektivt. Fysiske, tekniske og skattemessige hindringer må avskaffes eller harmoniseres.

Totalgevinsten ved en realisering av EF's indre marked anslås til mellom 4,3 og 6,4 % av BNP i EF, eller mellom 1.300 og 2000 mia.kr.

En rasjonell transportavvikling uten reguleringer er en viktig forutsetning for at det indre marked skal fungere etter hensikten.

En rekke tiltak er allerede vedtatt. For Norge er bestemmelsene på veitrafikk og sjøfartsområdet av stor betydning.

2.2. Problemstillinger for Norge.

Realiseringen av det indre marked på transportsektoren vil skje gradvis frem mot 1993.

Norge og norsk næringsliv må tilpasse seg EF for å unngå at realiseringen av det indre marked får negative, økonomiske konsekvenser.

For transportsektoren er de to viktigste elementene

* harmonisering av konkurransebetingelsene
* liberalisering av markedsadgangen

Harmonisering av konkurransebetingelsene kan hvert enkelt land som står utenfor fellesskapet ta stilling til.

Derimot når det gjelder liberalisering av markedsadgangen så vil forhandlinger mellom EF og tredjeland eller grupper av utenforstående land være grunnlaget for markedsadgangen.

Vi vil behandle transportmidlene hver for seg.

2.3 Veitrafikk

2.3.1 Generelt

Den internasjonale veitransporten med gods er svært regulert i hele Europa.

Markedsadgangen reguleres gjennom 300 bilaterale avtaler hvorav Norge har ca. 20. Kjørekontoret i Samferdselsdepartementet utsteder ca. 50.000 tillatelser i året. Hovedregelen er at transportørene skaffer seg tillatelse til hver enkelt transport.

I tosidig handel er tillatelsene vanligvis delt, 50/50 mellom avsender og mottakerland. I norsk internasjonal handel utgjør veitransporten 15% av volumet men 45% av verdien. Prognoser over økningen i veitrafikken mot år 2000 ligger mellom 60 og 100%.

2.3.2 Veitrafikken i Norge, Norden og EF.

I nordisk veitrafikk og mellom Norge/Benelux og Norge/GB er det ingen volumbegrensninger. Tredjelandstrafikk og cabotasje er ikke tillatt i Norden, dog finnes det 800 tredjelandstillatelser. Finland har den mest restriktive politikken. Danmark står konkurransemessig i en særstilling, mellom EF og Norden blant annet fordi 1000 danske biler kjører på såkalte EF-tillatelser som medfører fri tredjelandstrafikk i EF. I tillegg finnes visse særløsninger i fellesskapet, blant annet fri trafikk mellom Italia og Frankrike. Ca. 1.500 norske biler i om lag 500 bedrifter er fast engasjert i utenriks veitrafikk. Årlig omsetning utgjør ca. 2 mia.kr. Nordisk Råd vedtok i februar 1989 å avvikle restriksjonene på tredjelandstrafikk i Norden senest i 1992.
Hovedstrategien for Norge på veitrafikkområdet er forhandlinger sammen med de øvrige nordiske land i løpet av høsten 89. Norden anses imidlertid ikke så viktig for EF i denne sammenheng, resultatet er derfor uvisst.

Målsettingen i EF er et fritt transportmarked i 1992, d.v.s. at markedsadgangen reguleres av kvalitative kriterier og fellesskapslisenser.

2.3.3. Harmonisering av konkurransebetingelsene.

2.3.3.1 Kjøre og hviletidsregler.

Her er man i EF enig om en løsning. Selv om denne avviker noe fra AETR-reglene må vi anta at dette området ikke vil medføre norske tilpasningsproblemer. Se tabell nr. 15.

Tabell nr. 15.
Kjøre og hviletidsregler AETR, EF og Norge.

	AETR	EF	Norge
Kjøreperiode	4 timer evt. 4,5 t	4,5 timer	4,5 timer
Kjøreperiode pr. uke	8 timer	9 timer	10(12) timer
Kjøreperiode 2 uker	48 timer	56 timer	48 timer
Minste hvileperiode for tung lastebil	1 time/ 2x 30 min.	45 min/ 3x 15 min.	1/2 time
Minste hvileperiode pr. døgn	11 timer	11 timer	10 timer
Lengste kjørestrekning pr. arbeidsdag	450 km		

2.3.3.2 Mål og vekt

Fellesskapet har vedtatt felles regler for mål og vekt.

Reglene skiller seg på flere punkter fra norske og andre nordiske regler som vi gjengir i tabell nr. 14.

Tab.16 *Bestemmelser vedrørende størrelse og vekt på tunge kjøretøy i Norden (ekskl. Island og EF*

	1989				1990-93			EF
	DK	SF	N	S	DK	SF	S	
Aksellast (tonn)	10	10	10	10	10[1])	10[1])	10[1])	10[1])
Boggilast (tonn)	16	16	16	16	18	18	16	18
Totalvekt (tonn)								
- semitrailer	44	37	39	33	44	44	44	40
- vogntog 18 m	48	45	50	43	48	51	51	40/44
- vogntog 22 m		48	50	51.4		56	56	
Maks lengde								
- vogntog (m)	18	22	ca.19	24	18	22	24	18
- enkeltkjøretøy (m)	12	12	12.4	(-)	12	12	(-)	12
Maks høyde (m)	4	4	(4.5)	(4.5)	4	4	(4.5)	4
Maks bredde (m)	2.55	2.6	2.5[2])	(2.6)	2.55	2.6	2.6	2.5[2])

[1]) 11.5 tonn på drivende aksel for 5-aksiete kjøretøyer
[2]) 2.6 meter for termovogner
[3]) iflg. vegnormalene

Kilde: Norsk Vegplan 1990-93.

44 tonn totalvekt gjelder 40 fots ISO-container.

Irland og GB har dispensasjon etter reciprocitetsprinsippet for 10 t akseltrykk.

Vi er usikre på om EF vil opprettholde høydekravet på 4 m og om fellesskapet eventuelt vil øke bredden til 2,60 også for ordinære kjøretøyer.

I Norden vil drivakseltrykket på 5-akslet vogntog heves til 11,5 tonn fra 1990. For nordisk trafikk i fellesskapet regner vi med at 18 m blir maksimal lengde og at totalvektstabellen i EF må følges.

Det er foreløpig uavklart, men allikevel sannsynlig at vi i Norden kan beholde og eventuelt øke våre vekter og mål så lenge vogntoget går i innenlandsk eller internordisk trafikk. I så fall er det viktig at norske transportører har like gode konkurransebetingelser som svenske, finske og ikke minst danske transportutøvere.

2.3.3.3. Adgang til yrket.

EF er enige om kriteriene for adgang til yrket som består av

* dokumentert kompetanse
* økonomiske garantier
* god vandel

Dette er noe strengere regler enn de norske, men skulle ikke være vanskelig å tilpasse seg.

2.3.3.4 Skatter og avgifter.

Dette er det mest kontroversielle harmoniseringsproblemet innen EF. Enighet vil antagelig ikke bli oppnådd før 1992. Internt i EF tyder imidlertid undersøkelser på at forskjellen i skatter/avgifter ikke er avgjørende for konkurransesituasjonen mellom EF-transportørene.

Selv om det er høyst uvisst hva som blir sluttresultatet refererer vi her kommisjonens fremlagte forslag som består av

* årsavgift med minimumssatser
* bompenger (som før)
* dieselavgifter med minimumsatser

Under enhver omstendighet synes det helt nødvendig at norske myndigheter bedre tilpasser seg det øvrige Norden og EF.

2.3.3.5 Andre harmoniseringsområder

Også en rekke andre områder er gjenstand for harmonisering. Eksempler er investeringer, toll og grenseprosedyrer, enhetsadministrasjonsdokumentet SAD, nytt tariffsystem (TARIC) og et harmonisert system for varebeskrivelse og klassifisering. Videre er internasjonale EDB-baserte informasjonssystemer som EDIFACT og TEDIS og det norske NODI-import under utvikling og utprøving.

2.3.4. Liberalisering av markedsadgangen.

Adgangen til markedet er selvsagt det viktigste området for norske transportutøvere.

2.3.4.1. Kvoter og tillatelser. Tredjelandskjøring.

Utover de 300 bilaterale avtalene som regulerer veitrafikken i Europa hadde EF i 1988 17.153 såkalte EF-tillatelser som gir rett til bilateral, transitt og tredjelandstrafikk innen EF. EF-kommisjonen vedtok i juni 1988 å forhøye antallet EF-kvoter med 40% kummulativt i årene frem til det indre marked trer i funksjon. Dette betyr i praksis at EF kanskje allerede i 1991 har fri tredjelands trafikk.

I tillegg finnes en ECMT kvote på 966 tillatelser som gir veitransportører i andre europeiske land rett til fri tredjelandstrafikk i EF. ECMT-kvotene avgjøres ved forhandlinger hvert år. Det arbeides for å øke ECMT-kvoten, noe som vil bidra til en raskere liberalisering i hele Europa.

De nordiske samferdselsdepartementer arbeider for å øke den nordiske kvoten på 800 tillatelser i takt med det som skjer i EF.

I Norge er det blant transportørene skepsis til tredjelandskjøring i Norden på grunn av det norske skatte og avgiftsnivået og Danmarks spesielle situasjon. Videre er man av den oppfatning at nordisk tredjelandskjøring som inkluderer Danmark bør ses i sammenheng med en samtidig avtale med EF med gjensidig adgang til tredjelandskjøring.

2.3.4.2 Cabotasje.

Cabotasje er omstridt i både EF og Norden. Ministerrådet i EF fremmet forslag om 4000 tillatelser fra 1.1.1990, bare for såkalte EF-domiciler. Sannsynligvis vil såkalt tilslutningscabotasje (2 innenrikstransporter for hver utenlandstransport) først bli gjennomført. Cabotasje blir tillatt i fellesskapet antagelig ikke så lenge etter 1993.

2.3.5 Internasjonal persontransport med buss.

Fellesskapet har som målsetting at busstransporten skal deregulere. Arbeidstidsregler o.a. vil følge samme regler som for godstransport.

I dag er det såkalt rundreisefrihet i EF og mellom Norden og EF. Tilfeldig cartertrafikk er fri, regulær cartertrafikk er underlagt reguleringer,- men disse blir i praksis lempelig behandlet av myndighetene. Regulær rutetrafikk og såkalt pendeltrafikk er regulert.

EF har selv tatt initiativ til at busstrafikken avreguleres og harmoniseres i hele Vest-Europa.

Fra februar 1987 foreligger et forslag til cabotasje i EF for såkalte "ekte forbindelser" mellom registreringslandet og eieren.

2.4 Jernbanetransport,

Jernbanen har en beskjeden andel av Norges utenriks godstransport, 5-6% av volumet og omlag 3% av verdien. De siste 20 årene har banen tapt markedsandeler. De fleste vurderinger konkluderer med at jernbanen ikke vil ta tilbake tapte markeder. I Fellesskapet er det årlige underskuddet ca. 150 mia.kr.på jernbanedriften.

Årsaken til banens situasjon er dels at jernbanenettet av forskjellige politiske grunner har vært et nasjonalt anliggende, dels at samarbeidet mellom landene i Europa har vært dårlig. Spania og Portugal har til og med hatt annen sporbredde. Viktigst har imidlertid vært fraværet av konkurransekraft gjennom service, leveringstid, fleksibilitet m. v.

Særlig av miljømessige årsaker er jernbanen et satsingsområde for fellesskapet.

I 1984 la EF-kommisjonen frem et reformprogram hvor statlige myndigheter skulle overta banelegemet mens jernbaneselskapene skulle betale avgifter for bruken av jernbanesystemet. Dette tilsvarer det system Stortinget vedtok for NSB i 1988. I 1988 har EFs råd vedtatt en rekke positive viljeerklæringer som også vil kanalisere store investeringer mot jernbanesektoren.

I Norge satte NSB i 1988 og 1989 i gang direkte tog til henholdsvis Hamburg og Ruhr, på prøve. Man arbeider også aktivt for jernbaneforbindelse over Svinesund i forbindelse med Scan-link.

De nordiske jernbaneselskapene har etablert et felles jernbaneselskap NERU som de har tanker om skal bli et togtrafikkens SAS. Lastebileierne er interessert i å delta på eiersiden. En ens nordisk holdning for jernbanetrafikken kan ha betydning for de senere forhandlingene med EF.

Den mest interessante utviklingen på togsiden ligger allikevel i etableringen av et hovednett for hurtiggående TVG-tog i Europa. Denne utviklingen er i gang. Eksempelvis vil reisetiden London/Paris bli ca. 2,5 timer fra sentrum til sentrum! Noen bedre?

2.5 Forholdet til transittlandene Sveits,Østerrike og Jugoslavia.

Fellesskapet har spesielle problemer med Sveits, Østerrike og Jugoslavia som er transittland for godstrafikken i fellesskapet.

Sterk forurensning, slitasje på veibanen samt næringspolitiske argumenter i transittlandene har bidratt til at de ikke ønsker å øke sine grenser for mål og vekt i samme takt som fellesskapet. I EF er i dag totalvekten 38t, Sveits tillater til overmål ikke totalvekt over 28 t.

Resultatet er blitt at trafikken ledes gjennom Østerrike, særlig Brennerpasset.

Trafikkutviklingen i transitt-trafikken ser slik ut:

		1971	1986
Østerrike	veg	4 mill/t	20 mill/t
	bane	8 "	10 "

I Sveits er transitt-trafikken nå mindre enn i 1980.

Forhandlinger med Sveits og Østerrike skal innledes i 1989. Utfallet kan i verste fall bli att EF i forholdet til Sveits forlanger reciprocitet for 28t.

Det arbeides for å flytte deler av transitttrafikken over på bane. Østerrike planlegger sammen med Italia og Vest-Tyskland innen 92/93 et såkalt "bypas" rundt Insbruck. En slik løsning vil øke det daglige antallet tog fra 96 til 200. På lengre sikt (2010) planlegges en ny tunnel under Brennerpasset. I øst/vest retning arbeides det med forbedringer sammen med Jugoslavia og Hellas. Også på Sveitsisk side arbeides det med løsninger på mellomlang og lang (2010) sikt.

Observatører tror imidlertid det blir vanskelig å overføre trafikken fra vei til bane/bil (kombitrafikk).

2.6 Luftfart.

Internasjonal luftfart er sterkt regulert og bygger på samarbeid mellom flyselskapene basert på bilaterale avtaler om trafikkrettigheter. Luftfart er det området innen fellesskapet som er kommet kortest.

Godstransport til/fra Norge med fly står i dag fra 5-6% av verdien av norske varer i utenrikshandelen og er større enn jernbanen. Innen flytrafikk står imidlertid persontrafikk

sentralt. Undersøkelser antyder at flytrafikken i Europa vil øke med 100% frem til år 2000.

Flyfraktmarkedet (på godsfly) er deregulert i N-S-DK-GB og NL. Skandinavia er her kommet lenger enn EF. Passasjerfly ble samtidig fritatt for plikten til å ta med gods. Storparten av fraktkvantumet går i dag på passasjerfly. De nordiske samferdselsministre vedtok i april 1988 å følge opp alle EF's liberaliseringer på regionale ruter. I Skandinavia ønsker vi i prinsippet full deregulering.

Med tanke på at Danmark er med i EF er SAS godkjent som EF selskap. Forhandlinger starter etter ministerrådsmøtet i oktober /89 med tanke på at Norge og Sverige ønsker samme status som Danmark på luftfartsområdet. Forskjellige interesser innen EF og EFTA kan gjøre forhandlingene vanskelige.

Som et ledd i dereguleringen av luftfarten ble det i EF fra 1.1.1988 iverksatt liberaliseringstiltak som omfatter konkurranseregler, prissettingen, markedsadgangen og kapasitetsfordelingen.

Det forutsettes at rådet vedtar nye tiltak i 1990 for å ta det siste skrittet mot 1993.

Plassproblemer i luften og på bakken, 40 forskjellige kontrollsentra på bakken, samt eierskap eller styringsmuligheter over flyselskapene fra nasjonalstatene gjør prosessen problemfyllt.

På fraktsektoren vil det de kommende år skje store endringer både innen de såkalte ekspresspakkeforsendelsene og flyfrakt med godsfly.

I Europa har flyfrakten stagnert i konkurranse med lastebiltrafikken. Oversjøisk flyfrakt øker.

2.7 Skipsfart.

2.7.1 Generelle forhold.

Skipsfart er Norges største eksportnæring innen tjenesteyting. I 1988 var bruttofraktinntektene totalt 31 mia.kr, herav 60% eller ca. 20 mia.kr antas å stamme fra trafikk til/fra fellesskapet.

Norges skipsfartflåte ser, med stort og smått, slik ut i juni 89

Register		Antall skip		MTD
Nor		292		1,8
NIS		575		24,7
Utenlandsk flagg		388		13,5
Norsk Management	=	400	=	17,0
Total		1.600		56,0

Norsk sysselsetting knyttet til utenriksfart er ca. 35000 årsverk. I Norge er skipsfart en fullstendig avregulert næring hva angår tredjelandstrafikk og cabotasje. Ca. 90 % av norsk varetransport i bulk går på skip. Andelen av norsk sjøveis utenrikshandel som fraktes under norsk flagg er mellom 35 og 65 % avhengig av vareslag. Av transportkostnadene for tradisjonell norsk vareeksport til EF (eks.DK.) utgjorde sjøtransportkostnadene 73%.

Norske rederier transporterer henholdsvis opp mot 10% og 5% av EF's sjøveis import og eksport.

2.7.2 Norges og EF's skipsfartspolitikk.

Norge etablerte allerede i 1977 faste halvårige konsultasjoner med EF som fra 1981 ble formalisert på ministernivå. Norske initiativer til en skipsfartsavtale mellom Norge og EF strandet i 1988. Mye tyder på at en ensidig norsk avklaring med EF før 1992 blir vanskelig. Tilnærminger skjer også via EFTA.

Det var lenge tvil om skipsfart var omfattet av Roma-traktaten. Dette ble bekreftet ved en domstolbeslutning i 1974. Etterhvert har EF blant sine medlemmer fått sterke sjøfartsland som Danmark og Storbritannia (1973), og senere Hellas (1981), Spania og Portugal (1986).

Første fase i EF's skipsfartspolitikk var ratifikasjon av den såkalte Bryssel-pakken i 1979. Forordningen gir fri lasteadgang for linjefart i konferanser mellom EF-land. Andre OECD-land herunder Norge, sikres den samme adgang på gjensidighetsbasis og er således sikret tilgang til linjefarten mellom og til og fra EF-land.

Med virkning fra 1.7.1987 vedtok fellesskapet 4 forordninger som vedrører skipsfart til og fra medlemsland. Selv om forordningene i utgangspunktet er liberale introduserer de et skille mellom EF's egne og tredjelands rederier.

De 4 forordninger behandler:
1. Fri adgang til internasjonal skipsfart
2. Frihet til å yte tjenester mellom medlemsland og medlemsland og tredjeland.
3. Konkurranseregler
4. Antidumpingsregler

Den andre forordningen er den viktigste. De tre øvrige forordningene kan også, avhengig av fortolkningen, skape problemer for norsk skipsfart.

Forordning 2 tok i utgangspunktet sikte på avskaffelse av alle restriksjoner. Slik denne forordningen nå fremstår omfatter den kun nedbygging av bilaterale lastedelingsavtaler og nasjonale lastereservasjonsordninger mellom EF-land og EF-land og tredjeland. Cabotasjeproblemet er altså fortsatt uløst i de enkelte EF-land.

Avvikling av nasjonale restriksjoner skal skje slik:

1. "Begrensninger på trades" medlemsstater imellom åpnes for skip under medlemslandenes flagg pr. 31.12.89.
2. "Begrensninger på trades" mellom medlemsstat og 3. land åpnes for skip under medlemslandenes flagg pr. 31.12.91.
3. "Trades" nevnt under 1 og 2 åpnes også for medlemslandenes tonnasje under fremmes flagg pr. 31.12.92.

Det sies ikke noe om hvorvidt andre enn medlemslandenes rederier får nyte godt av liberaliseringen. I verst fall kan vi bli utelukket fra dette markedet.

I 1986 avga EF's ministerråd en erklæring om harmonisering av driftsbetingelsene samt felles bestrebelser på å styrke EF-flåtens konkurranseevne - de såkalte "positive measures" Positive tiltak består av følgende hovedpunkter

1. Etablering av et eget EF-register (EUROS).
2. Nye skatteregler
3. Krav til mannskapet om at halvparten skal være fra EF-land.
4. Fri kystfart for EF-land, men ikke tredjeland.
5. Subsidiering av skipsbyggingsindustrien, hvis dette kan begrunnes regionalpolitisk.
6. Matvarehjelp til u-land forbeholdes EF-skip.

Forslaget er sterkt omstridt innad, og er ennå ikke realisert. Slike proteksjonistiske løsninger vil medføre problemer for norsk skipsfart.

2.8 Trender mot år 2000

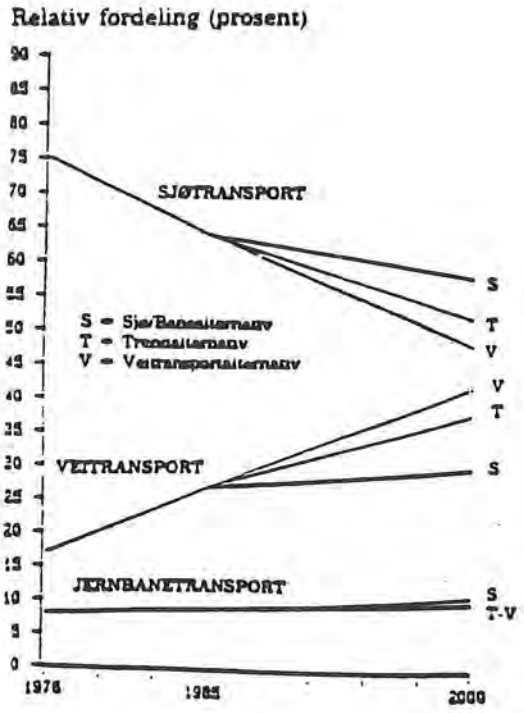
En viktig faktor mot år 2000 vil være miljøspørsmål. Investeringene vil kanaliseres mot flaskehalser i EF's samferdselsstruktur. Bedre veinett i byene er også en viktig oppgave. I tillegg kommer en rekke tiltak på

bilene, bruken av bil, arealplanlegging og kombinerte transportløsninger. Trass i mange argumenter for å endre transportmiddelfordelingen mot år 2000 tror de fleste at veitrafikken vil fortsette å øke sine andeler.

Vi viser i fig. nr. 17 et regneeksempel med 3 alternativer som er laget av det norske intertransutvalget.

Fig. nr.17.

Transportmidlenes andeler av stykkgodsmarkedet til/fra Norge ved århundreskiftet i tre prognosealternativer



Kilde: NOU 1988 27A

Mye av årsakene til at biltransport antagelig vil hevde seg godt i fremtiden er at transporten i økende grad blir en integrert del av eksportørers og importørers totale MA-tenking og at veitransportens styrke når det gjelder fleksibilitet, hurtighet, kvalitet og leveringstid best vil passe industriens krav til MA-tenkning og JIT-vurderinger.

Imidlertid vil såkalte kombinerte transporter bil/bane, båt/bane og andre kombinasjoner kunne hevde seg godt frem mot år 2000. I flere europeiske land er også egne selskaper dannet for å ta seg av denne trafikken. Dette vil også føre til en standardisering av vekt, mål, containere, vekselflak o.a. som passer for flere transportmidler.

I fremtiden vil vi også muligens se nyskapninger på transportsektoren. Et vanlig eksempel er store katamaraner m/høy fart i trafikk mellom Norge og Frankrike/Spania med fersk laks og med frukt/grønnsaker i retur.

3. KONSEKVENSER OG FORELØPIGE KONKLUSJONER FOR NORSKE TRANSPORTBRUKERE, TRANSPORTUTØVERE OG NORSK ØKONOMI.

Vi opererer med de to alternative forutsetninger. Enten slutter Norge seg til fellesskapet eller - så inngår vi en avtale med EF som ivaretar våre interesser.

Vi forutsetter at EF oppfyller målet om et indre marked.

3.1 Generelle konsekvenser på transportsektoren.

Når det indre marked realiseres tror mange at prisen på transporttjenester vil falle. Årsaken er selvsagt at arbeidsbetingelsene for transportutøverne blir endret, grensekontroller oppheves, tredjelandskjøring og cabotasje blir tillatt, større standardisering av utstyr etc. Konsekvensene for transportbrukerne kan bli lavere kostander og bedre konkurranseevne. For transportutøverne vil et indre marked by på klare muligheter,- men også svært skjerpet konkurranse.

De fleste observatører er av den oppfatning at sysselsettingen og de sosiale forholdene for arbeidstagerne ikke blir nevneverdi påvirket av situasjonen på kort sikt.

Særdeles viktig, kanskje i enda større grad hvis Norge velger å stå utenfor EF, er at vår infastruktur styrkes. Vi tenker da særlig på Scan-link og opprusting av havner og flyplasser. Samtidig er det også viktig at norske og nordiske transportutøvere opprettholder sin konkurranseevne slik at norske eksportører og forsåvidt importører rasjonelt kan betjene sine forbindelser.

Et annet saksområde hvor det er uhyre viktig at vi følger opp utviklingen i EF er databehandling og informasjonsteknologi. Sakker vi akterut her er det i seg selv nok til at vi gjør oss uinteressante som handelspartnere.

Hva angår harmoniseringstiltakene i fellesskapet er det opp til oss selv å tilpasse oss disse.

De største utfordringene for myndighetene ligger imidlertid på skatte- og avgiftsområdet innen veisektoren, hvor store endringer er nødvendig hvis norske veitransportører skal være konkurransedyktige.

De utslagsgivende avgjørelsene tas imidlertid på liberaliseringsområdet. Hvis fellesskapet vedtar ordninger som begrenser markedsadgangen for veitransportørene og skipsfarten, kan det skape til dels betydelige problemer for både brukere, utøvere og ansatte i transportsektoren. Dette vil forplante seg videre i norsk økonomi.

Litt mer om de forskjellige transportformene;

3.2 Jernbanetrafikk.

Vi har vanskelig for å se større samfunnsmessige konsekvenser på dette området.

Sannsynligvis vil både systemene for gods og persontransport bli opprustet og modernisert i langt raskere tempo med sikte på tilpasning til det indre marked.

3.3 Flytrafikk.

Nordisk godstrafikk er deregulert. Trolig vil det samme skje innen EF, slik at vi vil få et fullstendig fritt flygodsmarked mellom Norden og EF fra 1992.

Passasjertrafikken, herunder også godstrafikk med rutefly er under deregulering. SAS er beredt på og ønsker avregulering og fri konkurranse.

Sett fra norsk og nordisk synspunkt er det viktig at vi opprettholder et best mulig intereuropeisk rutenett. Det er lite trolig at vi på denne sektoren får overraskelser som skaper store problemer for norsk økonomi.

3.4 Veitrafikk.

Mange norske veitransportører av gods ser på det indre marked som et fremtidig interessant eksportmarked. Bransjen har på denne sektoren betydelige utviklingsmuligheter.

Samtidig er Norge som marked relativt uinteressant for andre utenlandske transportører enn de nordiske p.g.a. markedsstørrelse, klima og topografi.

Fra 1992/93 er det realistisk og anta at Norden,EFTA og/eller ECMT har forhandlet seg til løsninger med fellesskapet som skaper et fritt transportmarked mellom Norden og EF. Dette betyr da at tredjelandspolitikken blir

fri i Norden, EF og Norden-EF. Samtidig blir alle bilaterale avtaler og kjøretillatelser opphevet og erstattet av én kjøretillatelse. Cabotasje vil antageligbli lovlig i fellesskapet, Norden og Norden-EF, men dette er foreløpig uklart.

Andre mål og vektbestemmelser i Norden enn EF vil muligvis bli godtatt av EF-landene under kjøring i Norden.

Innen Norden bør avgiftssystemet og mål og vektbestemmelsene som i dag gir ulike konkurransebetingelser harmoniseres, fordi like vilkår er grunnlaget for fri tredjelandskjøring og cabotasje.Hvis vi ikke innen Norden er enige om disse spørsmålene slik at vi kan legge opp til en løsning med fellesskapet etter reciprocitetsprinsippet, kan vi komme i en situasjon som ser slik ut

- ingen tredjelandskjøring i Norden
- ingen cabotasje i Norden
- ingen tredjelandskjøring i EF
- ingen cabotasje i EF
- fortsatt et system basert på avtaler og kjøretillatelser i EF og Norden.

En slik utvikling må unngås. Skadevirkningene for Norsk veitransport og i neste omgang for norsk økonomi vil bli betydelige.

Frem mot 1992 bør vi i Norge forsøke å få øket vår andel av de såkalte ECMT tillatelsene for transitt og tredjelandstrafikk i Europa.

Det bør arbeides for at egne norske beslutninger på harmoniseringsområdet og konsekvensene av de fremtidige forhandlingene med EF ikke gir norske veitransportører dårligere rammebetingelser ved en avtale enn ved medlemsskap.

3.5 Skipsfart.

Som det fremgår av pkt. 2.7.2 vil ugunstige løsninger for skipsfarten kunne få store konsekvenser for inntjeningen av fremmed valuta og norsk økonomi.

EF er til nå ikke kommet langt i å realisere en felles skipsfartspolitikk. Samtidig er dette området blitt det mest usikre hva angår tolkningen og praktiseringen av de såkalte 4 friheter og ikke minst betydningen av de "positive measures" og EUROS.

Det er i norsk interesse at vi opprettholder en friest mulig internasjonal skipsfart. Betydningen av EF som kunde for norsk skipsfart tilsier at det fra våre myndigheter legges stor vekt på å få til avtaler som sikrer markedsadgangen. Norsk skipsfarts renomé som sikker transportør med høg kvalitet og servicegrad burde muliggjøre en tilfredsstillende avtale. Skulle dette vise seg umulig, kan et medlemskap -isolert sett- synes som en naturlig løsning for skipsfarten.

FORKLARINGER AV UTTRYKK.

AETR-reglene	Europeisk avtale om kjøre og hviletid for yrkessjåfører i internasjonal veitransport.
Cabotasje	Faguttrykk for at et transportmiddel registrert i et land går i innenlands trafikk i et annet land. (Eks. en norsk lastebil går i innenlands trafikk i Sverige).
ECMT	Samarbeidsorganisasjon for 18 europeiske land på transportområdet.
ECU	Navn på felles pengeenhet (european currency unit) eller eurokroner.
EDIFACT	Internasjonale syntax-regler for elektronisk dataoverføring.
EF - Domicil	Beskriver den situasjon at en bedrift i et ikke EF-land må må medeierskap fra EF-innbyggere for å kunne utnytte EF's vilkår innen Fellesskapet.
EUROS	Betegnelsen på forslaget om eget felles skipsregister i EF.
JIT	Betyr "just in time" eller akkurat tidsnok. Beskriver at varene blir levert når mottager skal bruke de, slik at han unngår lagerhold o.a.
MA	Materialadministrasjon eller logistikk. Totalsyn på kostnader, organisering og service knyttet til materialstrømmen fra innkjøp til sluttbruker.
NERU	Felles nordisk jernbaneselskap.
NODI	Norsk standard for elektronisk datautveksling.
Reciprositet	Gjensidighet. (Eks. hvis EF bare får ha 28t totalvekt på vei i Sveits, blir forholdet til Sveits i EF det samme).

SCANLINK	Storstilt vei og jernbaneprosjekt for å knytte de nordiske land nærmere til kontinentet.
Tredjelandskjøring	Uttrykk for at et transportmiddel registrert i et land går i trafikk mellom to andre land (F.eks. norsk lastebil kjører mellom Sverige og Danmark
TGV - tog	Betegnelse på ultrahurtige passasjertog. (>200km/t)

TABELLREFERANSER.

			side
Fig. nr.	1	Innenlands godstransportsamarbeid	4B
Fig. nr.	2	Transportmåte i internordisk transport 1986.	5
Tabell	3	Import og eksport etter land 1985	5
Fig. nr.	4	Import og eksport etter landsdel 1985	6
Tabell	5	Utvikling av godsmarkedet 1965 - 1983	6
Tabell	6	Internasjonale varestrømmer på ulike transportmidler	7
Tabell	7	Transportmidlenes andeler etter type og land	7
Fig. nr.	8a	Retningsbalanse ved import og eksport - Sjøtransport 1985	8
Fig. nr.	8b	Retningsbalanse ved import og eksport - veitransport 1985.	8
Tabell	9	Importens og eksportens fordeling mellom norske og utenlandske transportører 1975 og 1985	8
Tabell	10	Direkte statstilskudd i de nordiske landene 1985	9
Tabell	11	Landbrukets totale transportkostnader	10
Tabell	12	Transportkostnader i norden	11
Tabell	13	Skatter og avgifter , 38 t lastebil	11B
Tabell	14	Skatter og avgifter, 47 t lastebil	11B
Tabell	15	Kjøre og hviletidsregler	15
Tabell	16	Bestemmelser vedr. størrelse og vekt	16
Fig. nr.	17	Transportmidlenes andeler av stykk-godsmarkedet til/fra Norge	26

LANDBRUKETS UTREDNINGSKONTOR

Schweigaardsgt. 34 C, Postboks 3720 Gamlebyen,
0135 Oslo 1. Tlf.: (02) 68 18 00. Fax: (02) 67 34 19

LANDBRUKS SAMVIRKET

\LU\8

PUBLIKASJONER FRA
LANDBRUKETS UTREDNINGSKONTOR

LANDBRUKETS UTREDNINGSKONTORS NOTAT-SERIE:

NOTAT 1/89	STRØM, BJØRN: EF's INSTITUSJONER OG STYRINGSORGANER
NOTAT 2/89	STIKSRUD, HELGE: EF's LANDBRUKSPOLITIKK
NOTAT 3/89	NORDNES, ODDVAR M: NORGE, LANDBRUKET OG EF
NOTAT 4/89	NORDNES, ODDVAR M: EF 1992 - DE "300" DIREKTIVER (revidert august 1989)
NOTAT 5/89	STRØM, BJØRN: TOLLUNION - ET SKRITT MOT STATSDANNELSE
NOTAT 6/89	STRØM, BJØRN: NORSK NÆRINGSLIV, EKSPORT OG EF - EF SOM EKSPORTMARKED
NOTAT 7/89	HELGESEN, HILDE: MILJØPOLITIKKEN I EF
NOTAT 8/89	NORDNES, ODDVAR M: EF SOM ØKONOMISK OG MONETÆR UNION
NOTAT 9/89	BOLLE, AKSEL: EFs INDRE MARKED OG TRANSPORTPOLITIKKEN
NOTAT 10/89	KVAAL, GUDBRAND: NORSK SKOGBRUK OG UTVIKLINGEN AV EFs INDRE MARKED
NOTAT 11/89	STRØM, BJØRN: NOEN PROBLEMSTILLINGER VEDRØRENDE FISKERISEKTOREN OG EF
NOTAT 12/89	SELJEGARD, STEINAR: EFs STRUKTUR- OG REGIONALPOLITIKK
NOTAT 13/89	CAPPELEN, ÅDNE og ERIK STORM: NORGES TILPASNING TIL EF's INDRE MARKED - HARMONISERING AV INDIREKTE SKATTER
NOTAT 14/89	NORDNES, ODDVAR M: MEDLEMSKAPSAVTALEN I 1972 - ET TILBAKEBLIKK

Landbrukets Utredningskontor
- administrativt underlagt Landbrukssamvirkets Felleskontor - er et samarbeidsorgan for:
Norges Bondelag, Norske Melkeprodusenters Landsforbund, Norges Kjøtt og Fleskesentral, Norske Eggsentraler, A.L. Gartnerhallen, Norske Felleskjøp, Norske Potetindustrier, Honningsentralen A/L, NRF-Avlslaget for Norsk Rødt Fe, Norsk Svineavlslag, Landteknikk, Gjensidige Forsikring, Fokus Bank A/S, Landkreditt.