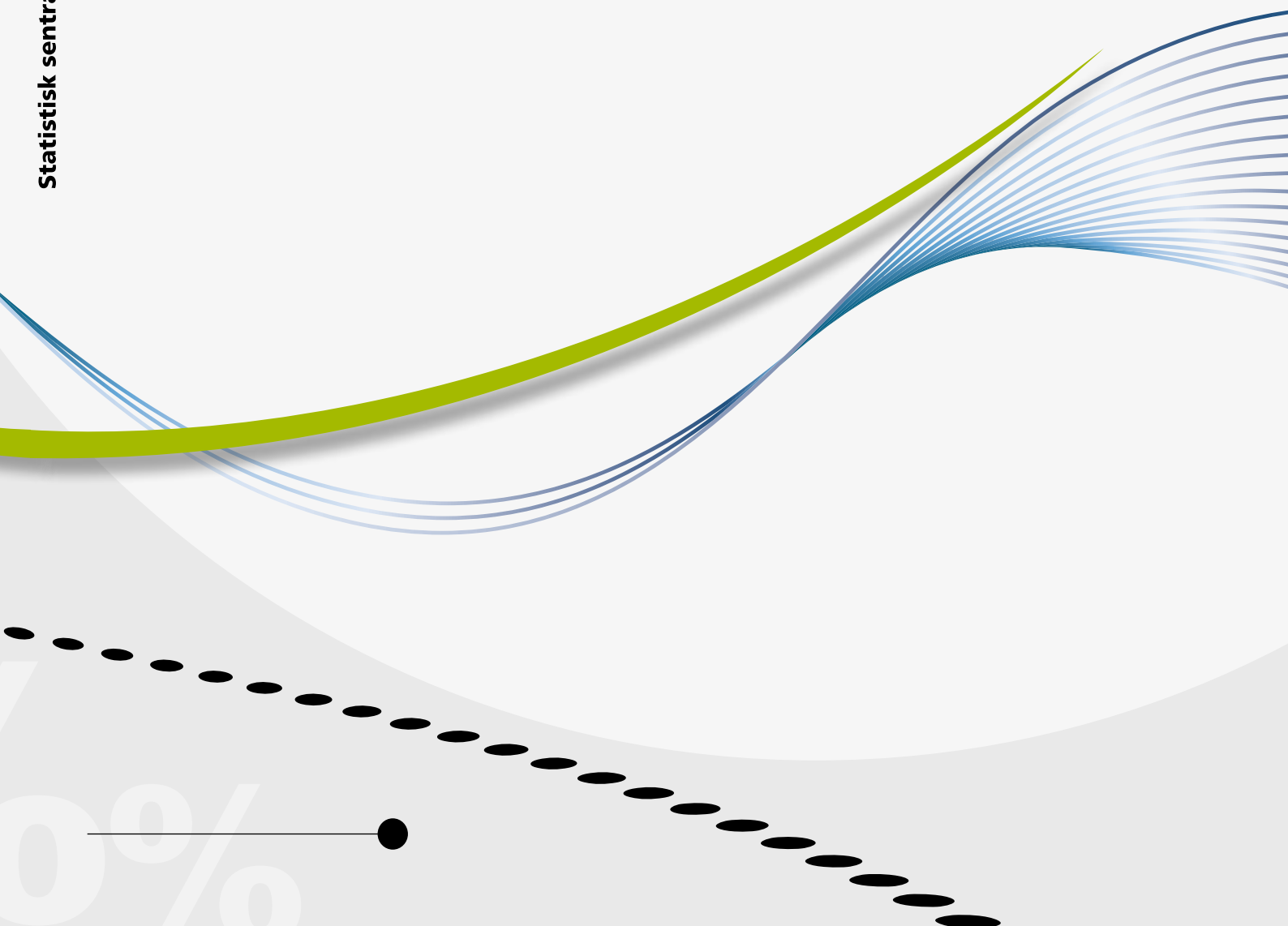


Frode Berglund (red.), Asbjørn Wethal og Jan Monsrud

Kabotasje i Norge

Eksisterende og mulige datakilder



*Frode Berglund (red.), Asbjørn Wethal og
Jan Monsrud*

Kabotasje i Norge

Eksisterende og mulige datakilder

© Statistisk sentralbyrå Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen skal Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde. Publisert februar 2014 ISBN 978-82-537-8882-1 (elektronisk) Emne: Transport og reiseliv	Standardtegn i tabeller		Symbol
	Tall kan ikke forekomme	.	.
	Oppgave mangler	..	..
	Oppgave mangler foreløpig	...	...
	Tall kan ikke offentliggjøres	:	:
	Null	-	-
	Mindre enn 0,5 av den brukte enheten	0	0
	Mindre enn 0,05 av den brukte enheten	0,0	0,0
	Foreløpig tall	*	*
	Brudd i den loddrette serien	—	—
	Brudd i den vannrette serien		
	Desimaltegn	,	,

Forord

Dette notatet omhandler statistikk på kabotasjetransport i Norge. Kabotasje er nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemmehørende. Kabotasje utføres både innen gods- og persontransport, men det er ulike regelsett som regulerer adgangen til kabotasje for gods- og persontransport. SSB har gjennomført en analyse av kabotasje for godstransport i Norge basert på tilgjengelig offisiell statistikk og kartlagt mulige alternative datakilder for kabotasje gjennom intervjuer med en rekke aktører i bransjen. Studien har også omfattet persontransport, hvor det per i dag ikke foreligger tilgjengelig statistikk verken norske eller utenlandske aktørers aktivitet i Norge eller om norske selskapers turbussaktivitet i utlandet.

Leder for prosjektet har vært forsker Frode Berglund ved Seksjon for datafangstmetoder i Statistisk sentralbyrå, som også har vært redaktør for rapporten. Kapittel 1 og 2 om definisjoner og grunnlaget for dagens statistikk om kabotasje er skrevet av seniorrådgiver Asbjørn Wethal. Kapittel 3 om nasjonale og internasjonal kabotasjestatistikk er skrevet av seniorrådgiver Jan Monsrud, begge ved Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk. Kapittel 4 er skrevet av Frode Berglund, mens seniorrådgiver Tore Nøtnæs har bistått med rekruttering og intervjuene, begge ved Seksjon for datafangstmetoder. Kapittel 5 er skrevet av Asbjørn Wethal. Seksjonssjef Dagfinn Sve fra Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk har bidratt med verdifulle kommentarer underveis i arbeidet med notatet. Førstekonsulent Anne-Kathrine Jernberg – også fra Seksjon for datafangstmetoder - bidro i oppstartsfasen av prosjektet.

Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet.

Statistisk sentralbyrå, 5. februar 2014

Hans Henrik Scheel

Sammendrag

Dette notatet handler om statistikk på kabotasjetransport i Norge. Kabotasje er nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemmehørende. Kabotasje utføres både innen gods- og persontransport, men det er ulike regelsett som regulerer adgangen til kabotasje for gods- og persontransport.

Notatet starter med å gi en beskrivelse av eksisterende, offisiell statistikk om kabotasjetransport av gods i Norge. Det finnes ingen offisiell statistikk for kabotasje med persontransport. Deretter følger en gjennomgang av mulige alternative kilder for å utvide og styrke dagens datagrunnlag. Kartleggingen har i hovedsak foregått ved å intervju sentrale aktører innen statlige etater, bransjeorganisasjoner og transportforetak innen både person- og godstransport. Statlige etater ble intervjuet for å finne ut om det finnes offentlige registre som inneholder data som kan brukes til å kartlegge kabotasje. Bransjeorganisasjoner ble intervjuet som nøkkelinformanter for å få informasjon om status og synspunkter på området. Transportforetak ble intervjuet som mulige oppgavegivere, og for å få oversikt over hvilke opplysninger som lagres i bransjesystemer og hvor enkelt det vil være for foretakene å rapportere relevante data.

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
Innhold	5
Oppsummering og SSBs anbefalinger	6
1. Innledning	8
1.1. Bakgrunn	8
1.2. Definisjoner	8
2. Dagens datagrunnlag om kabotasjetransport med gods	10
2.1. Innledning	10
2.2. Den norske lastebilundersøkelsen	10
2.3. Publisering	11
2.4. Feilkilder og usikkerhet i lastebilundersøkelsen generelt og kabotasje spesielt	13
3. Hva forteller statistikken om kabotasjetransporten?	15
3.1. Generelt	15
3.2. Utenrikshandel med varer fraktet på lastebil	15
3.3. Tilgjengelig internasjonal statistikk om kabotasjetransport med lastebil	18
3.4. Konklusjon	26
4. Mulige alternative datakilder om kabotasje	26
4.1. Innledning	26
4.2. Vurdering av datagrunnlaget innen godstransport	27
4.3. Vurdering av datagrunnlaget innen persontransport	29
4.4. Andre datakilder	30
5. Kost-/nytte-/kvalitetsvurderinger for alternative datafangstmetoder	32
5.1. Kabotasje for godstransport	32
5.2. Kabotasje for persontransport	34
Vedlegg 1. Rekruttering og gjennomføring av intervjuer	36
Vedlegg 2. Intervjuguider	37
Vedlegg 3. Skjema – lastebilundersøkelsen (Godstransport på vei)	39
Vedlegg 4. Ny vareklassifisering fra 1.1.2008, NST 2007	43
Figurregister	46

Oppsummering og SSBs anbefalinger

I kapittel 1 er det gitt en oversikt over regelverket for kabotasje både for person- og godstransport.

I kapittel 2 er det gitt en utførlig beskrivelse av hvordan den offisielle statistikken som Statistisk sentralbyrå (SSB) publiserer i dag, blir produsert. Et hovedpoeng er at statistikken for kabotasje av gods i Norge ikke er laget av SSB, men av EU/EFTAs statistikkbyråer. Kvaliteten på tallene vil følgelig være avhengig av kvaliteten på lastebilundersøkelsen i hvert enkelt land.

I kapittel 3 er det foretatt en analyse av de kabotasjetallene som lages i dag for Norge og EU-/EFTA-landene. Hvordan data fra utenrikshandelsstatistikken kan benyttes for å komplettere bildet, er også vist.

I kapittel 4 er det gitt en vurdering av aktuelle datakilder for kabotasje for både person- og godstransport. Vurderingene er gjort med utgangspunkt i en serie intervjuer med sentrale aktører. De datakildene som er kartlagt har blant annet framkommet gjennom intervjuer med bransjeorganisasjoner.

I kapittel 5 er det gjort noen kost-, nytte- og kvalitetsvurderinger av de ulike datakildene som er kartlagt i kapittel 4:

1. Lastebilundersøkelsen

Isolert sett ville det minst ressurskrevende og beste alternativet for bedre data om kabotasje, være at det ble gjennomført endringer på europeisk nivå gjennom de eksisterende lastebilundersøkelsene. Problemstillingen er på dagsorden i Eurostat, men det er foreløpig ikke klart om og i så fall hvilke tiltak som kan være aktuelle. Det vil ikke ha innvirkning på kabotasjetallene i Norge om SSB gjør tilpasninger i sin datafangst, og dette er følgelig uaktuelt. SSB har for øvrig ikke hjemmel til å hente inn data fra utenlandske selskaper.

2. Speditører

Før det er mulig å avgjøre om data om kabotasje av tilstrekkelig kvalitet kan hentes inn fra speditørene, må det gjennomføres en pilotundersøkelse blant noen store og mellomstore foretak. Ressursbehov: SSB anslår at et slikt pilotprosjekt kan gjennomføres innen en ramme på 600 000 ekskl. mva.

3. Vareeiere som bestiller transport selv

Å ha oversikt over og kontroll på populasjonen er helt avgjørende for å kunne gjennomføre en statistisk undersøkelse av god kvalitet. Det er verken mulig eller ønskelig, hverken av hensyn til oppgavebelastning eller øvrige kostnader, å pålegge et utvalg vareeiere å rapportere data om transport inkl. opplysninger om kabotasje. Kostnaden vil være altfor høy i forhold til forventet kvalitet på dataene og nytteverdi. Med utgangspunkt i disse vurderingene ser SSB ingen hensikt i å kostnadsberegne et datafangststopplegg mot vareprodusenter.

4. MVA-registeret

Informasjonen fra registeret vil være av perifer interesse i forhold til problemstillingen, og vil ikke være til særlig nytte for statistiske formål.

5. Data fra TAD/UH

Det er ikke andre registre i TAD som synes å være av interesse i kabotasjesammenheng.

6. Data fra elektronisk skiltavlesing på grensen

SSBs foreløpige vurderinger er at informasjon om grensepassering fra automatisk skiltavlesing alene ikke gir annen informasjon enn at bilene har passert grensen. Det er mulig å tenke seg at det i et framtidig system kan knyttes til andre data, fra mobile kontrollposter og AUTOPASS-brikker. Det vil i så fall kreve et betydelig apparat og samle inn store mengder data og kompliserte analyser før det eventuelt kan være mulig å etablere et kjøremønster for utenlandske biler. Lagring og bruk av slike data er også en problemstilling i forhold til Datatilsynet. Utviklingen i teknologi og analysemuligheter må følges framover.

7. AUTOPASS-data

En foreløpig vurdering er at det ikke er mulig å lage statistikk om kabotasje ut fra disse dataene, uten omfattende analyser og kombinasjon med annen registerinformasjon. Dataene fra alle bomselskapene er heller ikke samlet tilgjengelig i en sentral database foreløpig. SSB er kjent med at Vegdirektoratet

arbeider med å få elektronisk tilgang til dataene fra bomselskapene og samle dem i en sentral database. Når denne databasen er operativ bør dataene analyseres for å vurdere om de kan brukes for å si noe om kabotasjeomfanget, eventuelt i samband med andre datakilder (f.eks. skiltavlesing).

Ressursbehov: For en pilot når data er tilgjengelig: 200 000 kroner eks mva.

8. Vegdirektoratets database for tungbilkontroller - VADIS

Foreløpig lagres ikke data i VADIS på en konsistent måte, og er følgelig foreløpig uaktuell som datakilde. Når registeret tas helhetlig i bruk, etter planen i løpet av 2014, bør det vurderes om opplysningene om kabotasje kan brukes, og publiseres f.eks. gjennom StatRes for Statens vegvesen. Ressursbruk for pilot: 50 000 kroner eks mva.

9. Kabotasjestudien

Kabotasjestudien er et forskningsprosjekt i regi av Tekniska Högskolan i Lund, og SSB vil ikke ha tilgang til disse dataene. Foreløpig er det ikke lagt fram analyser av de dataene som er samlet inn for Norge. Det gjenstår å se om dataene kan gi annen informasjon enn et visst bevegelsesmønster og antall utenlandske biler som ser ut til å ha oppholdt seg i landet i mer enn 7 dager.

10. Nasjonal turbilstatistikk

Det er et klart behov for å utvikle en statistikk for turbuss, i første omgang for å kartlegge årlig norske turbusselskapers transportytelser i Norge og ved kjøring til og fra utlandet inkl. kabotasje.

Ressursbehov: Det er krevende å bygge ut en god statistikk for turbusser. Utviklingsbehovet vil være i størrelsesorden 1 million kroner, og årlig drift om lag 600 000 kroner. Utviklingsprosjektet vil omfatte et pilotprosjekt blant et begrenset antall rapportører.

11. Utenlandske formidlere eller transportselskaper

Det synes foreløpig uaktuelt å forsøke å kartlegge utenlandske turbusselskapers aktivitet til, fra og innen Norge. Delvis fordi SSB ikke kan pålegge opplysningsplikt til utenlandske selskaper i Norge og delvis fordi det er begrenset med data lagret hos aktuelle oppgavegivere. Et alternativ som foreløpig ikke er vurdert, er om den intervjuundersøkelsen som SSB utfører for Innovasjon Norge ved utvalgte overnattingssteder, kan utvides med noen spørsmål om transport til selve overnattingsstedet. *Antall spurte per i dag er rundt 12 500 i løpet av et år, og omtrent 3 000 av disse er utenlandske turister totalt.* Hvis det lar seg gjøre, vil kostnaden beløpe seg på rundt 100 000 kroner.

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Godstransport på vei er en betydelig næring i Norge. Veitransport utgjør om lag 1,5 prosent av bruttonasjonalproduktet for fastlands-Norge. Med unntak for finanskrisen har den totale transportmengden økt kontinuerlig over lang tid. Vogntog og andre store godsbiler utgjør en stadig større del av trafikkbildet. Og de norske lastebilene har ikke vært alene om økningen. Flere og flere av godsbilene har utenlandske skilt, og norske bilers andel av transportene inn og ut av Norge reduseres gradvis.

De nasjonale transportene, hvor både pålessing og avlessing foregår i Norge, domineres av norske transportører. Den publiserte statistikken basert på data fra Eurostat, viser at kabotasjetransporten med lastebil i Norge har økt noe de senere årene, men at den er fortsatt lav sammenlignet med den nasjonale lastebiltransporten. Og selv om tall fra utenrikshandelsstatistikken indikerer at det er en økende andel utenlandske lastebiler som frakter gods til og fra Norge, og at *potensialet* for kabotasje følgelig har økt, er ikke dette data som kan brukes til å kvalitets-sikre den offisielle kabotasjestatistikken basert på Eurostat-dataene.

Statistikkdekningen for turbiltransport er generelt svak. Gjennom strukturundersøkelsene som Statistisk sentralbyrå publiserer årlig, gis det en del økonomiske nøkkeltall. Men statistikk over transportytelser inkl. kabotasje, finnes det ikke tall for.

I denne rapporten går vi nærmere inn på den metoden som brukes for å kartlegge kabotasjeomfanget i dagens offisielle statistikk og vurderer samtidig alternative kilder og innsamlingsmetoder.

1.2. Definisjoner

1.2.1. Kabotasje

Kabotasje er nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemmehørende. Kabotasje utføres både innen gods- og persontransport, men det er ulike regelsett som regulerer adgangen til kabotasje for gods- og persontransport.

1.2.1.1. Lovhjemmel for kabotasje

I henhold til yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 § 10 (3) kan den som ikke har forretningssted i Norge ikke utføre transport av gods eller personer mot vederlag mellom steder i Norge, dersom ikke annet følger av internasjonal avtale der Norge er part. Norge er imidlertid tilsluttet EØS-avtalen og er dermed en del av EUs indre marked på transportområdet, der kabotasje er tillatt etter visse regler.

1.2.1.2. Nærmere om persontransportkabotasje

Gjennom EØS-avtalen har Norge implementert reglene i forordning nr. 12/98 av 11. desember 1997 om fastsetting av vilkårene for at transportører skal kunne utføre innenlands persontransport på veg i en medlemsstat der de ikke hører hjemme. Forordningen gjelder som forskrift og er implementert i forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje (den internasjonale forskriften) § 4.

Det følger av artikkel 1 i forordningen at EØS-transportører som innehar fellesskapslisens skal ha rett til midlertidig å utføre kabotasje i en annen medlemsstat. Ordet midlertidig er ikke nærmere definert i regelverket.

Forordning(EF) nr. 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss erstatter forordning nr. 12/98. Forordning 1073/2009 trådte i kraft i EU 14. mai 2010, men forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen. De nye kabotasjereglene for persontransport i forordning 1073/2009 inneholder i hovedsak de samme reglene for kabotasje som i forordning 12/98.

1.2.1.3. Nærmere om godstransportkabotasje

For godstransportkabotasje gjelder forordning nr. 3118/93 av 25. oktober 1993 om fastsettelse av vilkårene for transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat der de ikke er hjemmehørende. Forordningen gjelder som forskrift, jf. den internasjonale forskriften § 2.

Forordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til markedet for internasjonal godstransport, erstatter forordning nr. 3118/93. Forordning 1072/2009 trådte i kraft i EU 14. mai 2010, men forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen.

For godstransportkabotasje er det endringer i forhold til tidligere regler i forordning 3118/93. De nye kabotasje-reglene oppstiller kriterier for hva som regnes som midlertidig kabotasje, og innfører krav til dokumentasjon for hver enkelt kabotasjetur, jf. artikkel 8 og 9 i forordning 1072/2009.

I påvente av at forordning 1072/2009 skal tas inn i EØS-avtalen, har Samferdselsdepartementet vedtatt forskriftsbestemmelser som i det vesentlige tilsvarer de nye EU-reglene i forordning 1071/2009 på området for godstransportkabotasje. Bestemmelsene finnes i den internasjonale forskriften § 2a. Det følger av § 2a i den internasjonale forskriften at en transportør som utfører godstransportkabotasje må ha (i) fellesskapstillatelse. Dette innebærer at de må være hjemmehørende i et EØS-land, og at de må oppfylle kravene for yrkesadgang som framkommer i yrkestransportlova § 5 jf., § 4.

I tillegg kreves at det for sjåfører som ikke er statsborgere i et EØS-land må foreligge en (ii) førerattest som dokumenterer at vedkommende har lovlig ansettelse i et EØS-land.

En transportør kan (iii) utføre opp til 3 kabotasjeturer, (iv) i tilslutning til en internasjonal transport, (v) med samme kjøretøy (vi) innenfor en periode på 7 dager (vii) etter at den innkommende lasten fra det internasjonale oppdraget er losset.

Det nye i forskriften, sammenlignet med tidligere rettstilstand, er at transportøren skal (viii) legge fram dokumentasjon på den innkommende internasjonale transporten, samt bevis for hver av de etterfølgende kabotasjeturene. Slik dokumentasjon skal inneholde følgende opplysninger:

- a) avsenderens navn, adresse og underskrift,
- b) transportørens navn, adresse og underskrift,
- c) mottakers navn og adresse, samt, etter at godset er levert, mottakers underskrift og dato for levering,
- d) sted og dato for overtakelse av godset, samt sted der godset skal leveres,
- e) den alminnelige betegnelsen på godset, emballeringsmetoden, samt, dersom det gjelder farlig gods, en allment anerkjent betegnelse på godset, sammen med antallet pakker og særlig merking og nummerering av pakkene,
- f) godsets bruttovekt eller mengde gods uttrykt på annen måte,
- g) motorvognens og tilhengerens nummerskilt.

En nærmere beskrivelse av reglene for godstransportkabotasje framkommer av Rundskriv N-1/2012 som ligger på Samferdselsdepartementets hjemmesider.

1.2.2. Kombinert transport

Det gjelder særskilte regler for kombinert transport mellom medlemsstater i EØS der lastebil, tilhenger, semitrailer, flak eller container på 20 fot eller mer, benytter vei på den innledende og avsluttende strekning og på resten av strekningen jernbane eller innenlands vann- eller sjøvei. Reglene framkommer i Rådsdirektiv nr. 92/106 som er implementert i norsk rett gjennom lov av 26. mai 1995 nr. 25 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen, jf. forskrift av 11. august 1995 nr. 716 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen § 1.

Kombinert transport er ikke det samme som kabotasje, men det inneholder elementer av kabotasje ved at en utenlandsk transportør eksempelvis kan komme til en havn i Norge med sin trekkbil og koble på semitrailer med innkommende last med ferje fra utlandet og deretter kjøre fra den norske havnen til bestemmelsesstedet for lasten et annet sted innad i Norge. Så lenge disse vilkårene i direktivet er overholdt, regnes kombinert transport som internasjonal transport.

1.2.3. Transportmengde

Bruttovekten av det gods som transporteres medregnet vekten av emballasje. Vekten av kontainer eller vekselflak er ikke inkludert.

1.2.4. Godstransportarbeid

Transportmengden for én sending multiplisert med sendingens lengde. Måles i enheten tonnkilometer.

2. Dagens datagrunnlag om kabotasjetransport med gods

2.1. Innledning

Statistisk sentralbyrå har ingen egen datainnsamling for kabotasjetransport i Norge. Kabotasje som norsk-registrerte biler utfører i utlandet, dekkes imidlertid gjennom den utvalgsbaserte, kvartalsvise lastebilundersøkelsen. Den norske lastebilundersøkelsen følger Eurostats statistikkforordning. Den er bindende for Norge på lik linje med EU-landene og de øvrige EFTA-landene. På samme måte som Norge er forpliktet til å kartlegge norskregistrerte bilers kabotasjetransport i utlandet, er de andre EU-/EFTA-landene forpliktet til å gjøre det samme. Alle data som landene samler inn på denne måten, samles i EUs statistikkbyrå Eurostat. Eurostat sender hvert år en oversikt over alle landenes kabotasjetransport til det enkelte statistikkbyrå. Dette er grunnlaget for SSBs publisering av tall for kabotasje i Norge. Dette er altså ikke data som SSB selv produserer, men data som hvert land sitt statistikkbyrå har utarbeidet på grunnlag av sin lastebiltelling. Følgelig er det også vanskelig å gi nøyaktige anslag på usikkerheten i tallene. Kvaliteten vil være avhengig av kvaliteten på lastebilundersøkelsene i hvert enkelt land. Eurostat har imidlertid stilt nokså strenge krav til metode og estimeringsrutiner. For å oppnå en tilfredsstillende kvalitet, stilles det følgelig krav til at design og utforming av lastebilundersøkelsen skal gjøres i henhold til gode statistiske prinsipper.

Siden det er lastebilundersøkelsene i landene som er grunnlaget for den offisielle statistikken over kabotasje for gods, gis det i de neste avsnittene en gjennomgang av den norske lastebilundersøkelsen. De fleste landene følger noenlunde samme opplegg i sine undersøkelser og utvalgsfeil og usikkerhet vil til en viss grad være den samme.

2.2. Den norske lastebilundersøkelsen

Statistisk sentralbyrå har publisert offisiell statistikk over godstransport på vei siden 1954. I perioden 1963 til og med 1988 var undersøkelsen 5-årlig. Fra og med 1993 ble undersøkelsen kvartalsvis. En egen og utvidet internasjonal undersøkelse ble startet opp i 1996. Siden 1996 har SSB følgelig publisert detaljert kvartalsvis statistikk over transporttytelser for norskregistrerte lastebiler ved kjøring i Norge og utlandet. Også EU-landene har publisert lastebilstatistikk gjennom mange år. Fra 1999 foreligger følgelig offisiell statistikk over utenlandske bilers kabotasjetransport i Norge og kabotasjekjøring som norskregistrerte biler utfører i utlandet.

Når undersøkelsen ble kvartalsvis i 1993, var det som følge av at Norge som en del av EØS-avtalen var forpliktet til å følge EUs statistikkforordning. Den lovforordningen som EFTA-landene (unntatt Island og Liechtenstein) og EU-landene følger i dag er Council Regulation 32012 R 0070: Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road.

Siden alle landene følger de samme retningslinjene, bidrar det til å sikre at landene samler inn data for de samme variablene, i henhold til de samme definisjonene og til en viss grad i henhold til de samme statistiske metodene.

2.2.1. Omfang

Ved vurdering av den offisielle statistikken over kabotasje, er det viktig å være klar over hva statistikken omfatter og hva som ikke dekkes:

- Kun godstransport dekkes, dvs. kjøreskoleopplæring med lastebil, snøbrøyting mv. er fritatt fra oppgaveplikten. Det samme er landbrukskjøretøyer og militære kjøretøyer samt veteranbiler (over 30 år gamle)
- Godskjøretøy med totalvekt over 35 tonn er ikke med, siden dette i all hovedsak er spesialkjøretøy som brukes på lukket område
- Godskjøretøyer under 3,5 tonn i nyttelast eller 6 tonn totalvekt holdes utenfor. I Norge dekkes de store varebilene og de små lastebilene av en egen undersøkelse om små godsbiler. Undersøkelsen ble sist gjennomført i 2008. Andre land kan ha med også de mindre godsbilene i den ordinære lastebilundersøkelsen, men de selekteres bort ved sammenlikning mellom land
- Både biler i leietransport (transport av gods mot betaling) og egentransport (transport av eget gods for egen regning) dekkes

2.2.2. Gjennomføring av dagens lastebilundersøkelse

I Norge så vel som i de andre landene, bygger statistikken på en utvalgsundersøkelse. Datainnsamlingen kjennetegnes ved at:

- Det trekkes et utvalg godsbiler fra det sentrale motorvognregisteret hvert kvartal. I Norge er den kvartalsvise utvalgsprosenten på snaut 5 prosent. Dvs. at det hvert kvartal trekkes ut om lag 1700 biler av en utvalgsramme på om lag 38 000 biler. Utvalgsandelen vil variere mellom landene.
- Alle årets 52 uker dekkes. Det vil si at det hver uke gjennom hele året sendes ut et spørreskjema hvor rapporteringsperioden er en uke (spørreskjemaet er vist i vedlegg 3). De fleste landene dekker 52 tellingsuker, mens noen har 26.
- For hver bil som trekkes ut, skal det fylles ut en kjøredagbok, hvor alle sendinger den aktuelle uka skal føres inn. De fleste landene praktiserer en eller annen form for dagbokføring via papirskjema eller via Internett.
- For hver sending skal det gis opplysninger om hvor sendingen går fra og til (på kommunenivå/postnummernivå), og med noen kjennetegn for sendingen/godset:
 - Transportlengde
 - Vareslag i henhold til den internasjonale transportstandarden NST 2007
 - Farlig gods i henhold til ADR-klasser
 - Lastebærer
 - Vekt på godset
- For å sikre at utvalget inneholder et minimum av biler som kjører utenriks, innhentes hvert kvartal en oversikt over foretak som har fellesskapstillatelse for å kjøre på utlandet. Denne informasjonen kombineres med en egen skjemaundersøkelse hver høst, hvor foretaket blir bedt om å angi hvilke av foretakets biler som er planlagt brukt utenriks det kommende året. Andre land kan bruke andre tilnærmingsmåter for å fastlegge utenlandspopulasjonen.
- Alle utenrikssendingene kodes på NUTS III-nivå. Dette er en detaljert regional inndeling som i Norge tilsvarer fylke. Tyskland f.eks., består av 429 NUTS III-regioner. Denne informasjonen gjør det derfor i utgangspunktet mulig å lage detaljerte O/D (Opprinnelse/Destinasjon)-matriser, inkl. kabotasje- og tredjelandskjøring.
- Undersøkelsen er i Norge opplysningspliktig, dvs. at de som trekkes ut er pliktig til å svare. Videre benyttes tvangsmulkt overfor de som ikke svarer. Dette sikrer en høy deltakelse. For lastebilundersøkelsen i Norge er brutto svarprosent på mellom 90 og 95 prosent. Svarprosenten varierer mellom landene, og mange land har ikke adgang til å bruke tvangsmulkt overfor de som ikke svarer.
- Hvis bilen er eid av leasingselskap, sendes skjemaet til faktisk bruker av bilen (i den norske undersøkelsen). Dette gjøres ved at det hvert kvartal hentes inn en oversikt over de foretakene som leaser er kjøretøy direkte fra leasingselskapene.
- I Norge som i de andre landene aggregeres resultatene fra utvalgsundersøkelsen til totaltall for kvartal ved bruk av anerkjente statistiske metoder.

2.3. Publisering

2.3.1. DS Godstransport med norske lastebiler

SSB publiserer resultatene fra lastebilundersøkelsen hvert kvartal som [Dagens statistikk](#).

STATISTIKK

Gå til statistikkens arkiv

Godstransport med norske lastebiler, 2. kvartal 2013

Publisert: 20. november 2013 - Neste publisering: 11. februar 2014

Statistikkens hovedside

Tabeller (6)

Om statistikken

Økning i nasjonal lastebiltransport

I 2. kvartal 2013 ble det utført et transportarbeid på 4,7 milliarder tonnkilometer med norkregistrerte lastebiler i Norge, 10,4 prosent mer enn i tilsvarende kvartal i fjor. Det ble transportert 66,5 millioner tonn gods, en økning på 6,7 prosent fra 2. kvartal 2012.

	2. kvartal 2013		Endring i prosent	
	Transportarbeid (mill. tonnkm)	Andel	2. kvartal 2012 - 2. kvartal 2013	2. kvartal 2008 - 2. kvartal 2013
Nasjonal og internasjonal transport i alt	5 430,5	100,0	6,9	-2,0
Nasjonal leie- og egentransport	4 720,2	86,9	10,4	5,3
Nasjonal leietransport	3 679,0	67,7	12,9	12,4
Nasjonal egentransport	1 041,2	19,2	2,4	-13,8
Internasjonal leie- og egentransport	710,3	13,1	-11,4	-33,1

STATISTIKKBANKEN

Finn flere tall og lag egne tabeller og figurer

Lag tabeller og figurer »

KONTAKT

Nataliya Granerud
E-post: nataliya.granerud@ssb.no
tlf.: 62 88 56 15

Asbjørn Willy Wethal
E-post: asbjorn.willy.wethal@ssb.no
tlf.: 62 88 54 15

MER PÅ SSB.NO

Statistikker
[Godstransport med utenlandske lastebiler](#)

I tabell 4 til meldingen publiseres en tabell med tall for omfanget av norske bilers kabotasje- og tredjelandskjøring i utlandet per år, målt i henholdsvis tonn og tonnkilometer.

I [statistikkbanken](#) er det mulig å lage sin egen tabell om kabotasje- og tredjelandskjøring for norskregistrerte biler med tall for tonn og tonnkilometer tilbake til 2006.

STATISTIKKBANKEN

[Les artikkel som beskriver tallene](#) | [Velg andre tabeller](#)

Godstransport med norske lastebiler

Lag egne tabeller og figurer

1 Velg tabell som inneholder de variablene du ønsker 2 Velg verdier fra ulike variabler 3 Se din skreddersydde tabell, eksporter eller lagre

Tabell: 08548: Lastebilundersøkelsen. Internasjonal transport, til og fra Norge, kabotasje og tredjelandskjøring. Transportmengde og transportarbeid

Min tabell | Velg via søk | Velg via grupper | Informasjon | [Hvordan velge variabler og verdier?](#) | [Logg inn](#)

Statistikkvariabel 1 av 2

Transportmengde (1 000 tonn) - Enhet: 1000 tonn
Transportarbeid (mill. tkm) - Enhet: mill. tkm

Type transport 0 av 5 | År 1 av 7

Internasjonal transport i alt
Fra Norge
Til Norge
Kabotasje
Tredjelandskjøring

2012
2011
2010
2009
2008
2007

Du har inntil videre valgt maks 1 celler. Klikk på 'Vis tabell' for å se tabellen.

Vis tabell >>

2.3.2. DS Godstransport med utenlandske lastebiler

Som nevnt lager alle EU- og EFTA-landene sin lastebilstatistikk i henhold til de samme kravene i EU-forordningen. Alle landene er også pliktige til å rapportere detaljerte data til Eurostat, EUs statistikkorgan. Som en del av forordningen er det åpnet for at Eurostat kan sende utvalgte spesialtabeller og aggregerte data for alle landenes aktivitet i det enkelte land en gang årlig til landene. SSB får følgelig hver høst en datafil som viser hva de europeiske statistikkbyråene har beregnet at sitt lands godskjøretøy har utført av aktiviteter i blant annet Norge. Disse dataene publiserer SSB i desember hvert år som egen [melding](#).

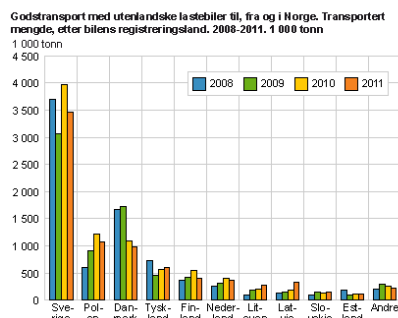
Godstransport med utenlandske lastebiler, 2011

Publisert: 12. desember 2012 - Neste publisering: 18. desember 2013

[Statistikkens hovedside](#)
[Om statistikken](#)

Mindre utenlandstransport med lastebil

I 2011 ble det i alt transportert 12,5 millioner tonn gods inn og ut av Norge med lastebil. Dette er en nedgang på 11 prosent sett i forhold til 2010.



STATISTIKKBANKEN

Finn flere tall og lag egne tabeller og figurer

Lag tabeller og figurer >

KONTAKT

Asbjørn Willy Wethal
E-post: asbjorn.willy.wethal@ssb.no
tlf.: 62 88 54 15

Nataliya Granerud
E-post: nataliya.granerud@ssb.no
tlf.: 62 88 56 15

MER PÅ SSB.NO

Statistikker
[Godstransport med norske lastebiler](#)

Fra [statistikkbanken](#) for denne statistikken er det mulig å lage en tabell over blant annet kabotasje- og tredjelandskjøring som utføres i Norge av utenlandske EU-/EFTA-kjøretøy.

Godstransport med utenlandske lastebiler

Lag egne tabeller og figurer

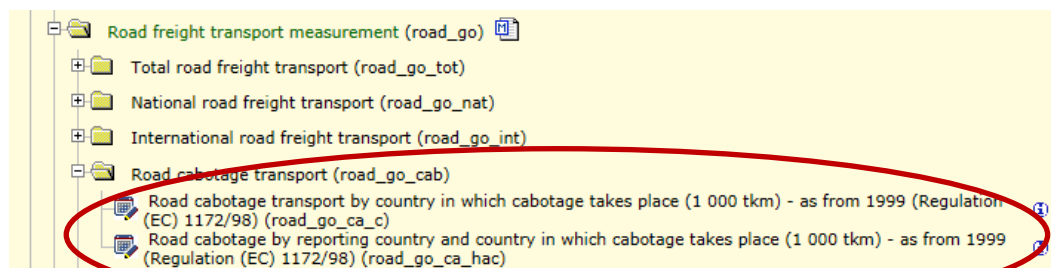
1 Velg tabell som inneholder de variablene du ønsker 2 Velg verdier fra ulike variabler 3 Se din skreddersydd tabell, eksporter eller lagre

Tabell: 06803: Godstransport med utenlandske lastebiler i Norge, etter lastebilens nasjonalitet og kjøringens art

2.3.3. EUROBASE

Eurostat publiserer også tall om godstransport og kabotasje i sin [database](#).

Det publiseres to tabeller. I den ene tabellen fordeles den totale kabotasjetransporten etter hvilket land kabotasjetransporten foregår i. I den andre tabellen er det mulig for hvert rapporterende land og angi kabotasjetransporten som landets kjøretøy utfører:



2.4. Feilkilder og usikkerhet i lastebilundersøkelsen generelt og kabotasje spesielt

2.4.1. I lastebilundersøkelsene generelt

Opplysningene om transporttytelsene, dvs. godsmengde, transportarbeid, trafikkarbeid og tallet på sendinger/turer er beregnede størrelser. De er beheftet med utvalgsfeil siden opplysningene baseres på utvalgsundersøkelser i de ulike landene. Utvalgsfeil er egentlig ikke feil, men en usikkerhet som skyldes at undersøkelsen er basert på et utvalg (sannsynlighetsutvalg) i stedet for å spørre alle. I gjennomsnitt over alle utvalg vi kan trekke vil den være null. I lastebilundersøkelsen er det vanlig at utvalgsfeil forekommer på to trinn: ved trekkingen av hvilke biler som skal være med og ved tildeling av undersøkelsesuke for hver enkelt bil. Informasjon om utvalgsfeilen i de ulike landene er ikke tilgjengelig.

Stratifisering av populasjonen før trekking har til hensikt å redusere utvalgsfeilen mest mulig. I Norge blir populasjonen til lastebilundersøkelsen først inndelt i et nasjonalt (NS) og et internasjonalt (IS) superstratum. IS består av biler som tilhører transportfirma med tillatelse til å kjøre på utlandet, og som ifølge en kartlegging hos disse foretakene sannsynligvis kommer til bli brukt til utlandskjøring. Resten av bilene danner NS. Disse to superstrata blir deretter stratifisert etter region, kjøretøyklasse og bilens alder. Region avledes av fylke og utgjør fire landsdeler. Kjøretøyklasse avledes av kjøretøygruppe og nyttelast, og utgjør seks klasser. Bilens alder deles inn i tre aldersgrupper for NS og to aldersgrupper for IS.

Generelt er det slik at desto flere observasjoner, desto sikrere anslag for totaltallene. Det publiseres derfor ikke tall for størrelser som er basert på færre enn 11 kjøretøyobservasjoner. Dette markeres med «:» i tabellene.

Lastbiler fra Russland dekkes ikke av statistikken, og er antakelig det landet utenfor EU som har størst betydning for transportene i Norge, særlig i nord. Statistikken omfatter altså ikke lastebiler som er registrert utenfor EU. Trafikk som gjennomføres av utenlandske biler uten fellesskapstillatelse, kan også i noen tilfeller falle utenfor undersøkelsen. Det er f.eks. ikke krav om fellesskapstillatelse ved egentransport, og noen land kan ha designet undersøkelsen slik at denne transporten ikke dekkes. Det er derfor ulike årsaker til at den utenlandske virksomheten i Norge kan være høyere enn det som kommer fram av statistikken.

Undersøkelsen i de fleste landene er lagt opp slik at bileieren skal føre opp all kjøring hver dag i en bestemt tildelt uke. Dersom bilbruken ikke blir notert hver dag, kan det forekomme at turer blir glemt ved utfyllingen av spørreskjemaet. Videre kan en bil bli brukt av flere sjåfører, slik at den personen som fyller ut oppgaven ikke har full oversikt over bruken av bilen i tellingsperioden. I en del tilfeller vil spørreskjemaet fylles ut av administrasjonen i et foretak, på bakgrunn av informasjon om bilens aktivitet fra datasystemer.

Under databehandlingen kan det forekomme feilregistreringer, men disse vil i stor grad bli rettet i revisjonsfasen. Det vil være ulik praksis mellom landene hvor store ressurser som brukes for å rette opp materialet.

Enhetsfravall i lastebilundersøkelsen vil være enten biler hvor en ikke får kontakt med eier pga. ukjent adressat eller lignende samtidig som bilen er registrert, eller bileiere som nekter å svare og således får tvangsmulkt. Enhetsfravall bidrar til fravallsskjevhet og en usikkerhet som kommer i tillegg til den usikkerheten som skyldes utvalgsfeil. I den norske undersøkelsen forsøker en gjennom oppblåsing av resultatene til totaltall å korrigere for fravallsskjevhet og redusere fravallsusikkerhet, men her vil det være ulike metoder i bruk i de ulike landene.

Partielt fravall oppstår når deler av svarskjemaet er mangelfullt utfylt, men manglene ikke er større enn at besvarelsen kan brukes. I den norske undersøkelsen brukes det mye ressurser på å fylle inn opplysninger som oppgavegiver har unnlatt å oppgi. Det skjer både gjennom maskinell imputering, rekontakt med oppgavegiver og gjennom revisjon av oppgavene og vurdering av andre svar i skjemaet. Også på dette området vil metode og ressursbruk variere mellom landene.

I lastebilundersøkelsen vil det være dekningsfeil i trekkegrunnlaget pga. forsinket oppdatering av Motorvognregisteret som benyttes til utvalgstrekkningen. For biler som er solgt, avregistrert eller kondemnert like før eller i løpet av undersøkelseskvartalet, vil opplysningene ikke være oppdaterte. Dekningsfeil kan delvis forklare lave tall for internasjonal kjøring for norskregistrerte biler fram til og med 4. kvartal 2005, idet SSB ikke har hatt fullstendig oversikt over hvilke biler som brukes til utlandskjøring. Kalibreringen av totaltall for importert og eksportert godsmengde mot utenrikshandelsstatistikken, som ble innført fra 1.kvartal 2006, tar sikte på å korrigere for denne feiltypen, samt for underrapportering på utenlandsturer. Kalibreringen gir tall av god kvalitet for total importert og eksportert mengde, men kan føre til skjevheter på land- og vareslagnivå. I tillegg til dekningsfeil vil det være usikkerheter knyttet til justeringen for underrapportering (oppgavegiver svarer feilaktig at bilen ikke har vært i bruk i tellingsuka). Også behandlingen av dekningsfeil vil variere mellom landene.

2.4.2. I kabotasjetallene spesielt

Kvaliteten på kabotasjetallene vil i stor grad være avhengig av kvaliteten på undersøkelsene som gjennomføres i de ulike landene, som alle vil være ulikt utformet (ulik utvalgsstørrelse og målemetode, ulik måte for håndtering av fravall, ulikt omfang på revisjonen mv.). Omfanget, dvs. antallet foretak som transporterer utenlands i de ulike landene vil også ha betydning. Et stort land med mange foretak og mange biler som opererer i utlandet, kan oppnå bedre kvalitet på tallene enn små land med få foretak som driver i utenrikstransport. Men slike forskjeller kan til en viss grad motvirkes av gode statistiske metoder.

Det er ikke utarbeidet kvantitative mål for utvalgsfeil og andre feilkilder (standardfeil) for kabotasje i undersøkelsen. Sverige har imidlertid publisert konfidensintervall for blant annet kabotasjetransporten med svenske biler, og det antas at usikkerheten vil være om lag på samme nivå for de norske bilenes kabotasjeaktivitet. Et konfidensintervall er en måte å angi feilmarginen av en måling eller en beregning på. Et konfidensintervall angir intervallet som med en spesifisert sannsynlighet inneholder den sanne (men vanligvis ukjente) verdien av variabelen man har målt. Sannsynligheten angis i prosent. Således inneholder et 95 %-konfidensintervall den sanne verdien med en sannsynlighet på 0,95. Når man f.eks. skriver « 130 ± 115 (95 % CI)», så betyr dette at målingen var 130 og at konfidensintervallet strekker seg fra 15 til 245.

Tabellen på neste side viser at feilmarginen for de svenske kabotasjetallene er relativt stor. Hvis slike mål på feilmarginen var blitt publisert for alle landene, ville en sett til dels store kvalitetsforskjeller. Denne

informasjonen er det viktig å ha med seg når man skal vurdere utviklingen i kabotasjetransporten i Norge (og andre land) over tid, jf. statistikken som presenteres i kapittel 3.

Tabell 1. Svenska lastbilers godstransporter, andra kvartalet 2013.

	Kvartal 2 2013	95 % K.I.	Kvartal 2 2012	95 % K.I.
Lastad godsmängd i 1 000-tal ton	70 857 ±	6 440	80 158 ±	7 176
Inrikes trafik	69 396 ±	6 447	78 888 ±	7 174
därav				
Yrkesmässig trafik	61 662 ±	6 348	69 791 ±	7 031
Firmabilstrafik	7 733 ±	2 065	9 097 ±	2 264
Utrikes trafik	1 461 ±	452	1 270 ±	366
därav				
Från Sverige till utlandet	724 ±	261	719 ±	300
Från utlandet till Sverige	485 ±	197	425 ±	117
Cabotage	130 ±	115	85 ±	63
Tredjelandstrafik	122 ±	113	40 ±	27
Transportarbete i miljoner ton-km	8 649 ±	764	8 805 ±	588
Inrikes trafik	7 855 ±	748	7 985 ±	577
därav				
Yrkesmässig trafik	7 260 ±	731	7 257 ±	570
Firmabilstrafik	596 ±	221	728 ±	203
Utrikes trafik	794 ±	220	820 ±	177
därav				
Från Sverige till utlandet	326 ±	94	389 ±	88
Från utlandet till Sverige	276 ±	92	306 ±	84
Cabotage	61 ±	52	84 ±	75
Tredjelandstrafik	131 ±	110	41 ±	28

Kilde: SCB

3. Hva forteller statistikken om kabotasjetransporten?

3.1. Generelt

Liberaliseringen av regelverket i Europa for transport med godsbiler har gitt utenlandske transportoperatører mulighet til å utøve transport i andre land i form av kabotasje. Denne transporten er begrenset til å gjelde transporter i tilknytning til import/eksport, og er begrenset til en ukes varighet og maksimalt tre turer. Det er imidlertid en betydelig utfordring knyttet til denne type transporter skal man tro kritiske røster i transportbransjen - mangel på god statistikk som kan belyse det reelle omfanget av kabotasjetransporten og utviklingen over tid på en tilfredsstillende måte. Den statistikken som finnes om kabotasjetransport for godsbiler på vei er regulert i egen rådsforordning som også Norge er forpliktet til å følge. Det er sett nærmere på dette datagrunnlaget nedenfor, men det innledes med en omtale av utenrikshandelsstatistikken.

Utenrikshandelsstatistikken i SSB går langt tilbake i tid. Denne gir ikke data direkte om kabotasjetransport, men gir data om importert og eksportert godsmengde etter kjøretøyets nasjonalitet. Ettersom kabotasjetransporten kun kan utføres i forlengelsen av import til Norge eller i forkant av eksport fra Norge, bør utenrikshandelsstatistikken over tid kunne gi en indikasjon om potensiale og utvikling for (den lovlige) kabotasjetransporten med lastebil.

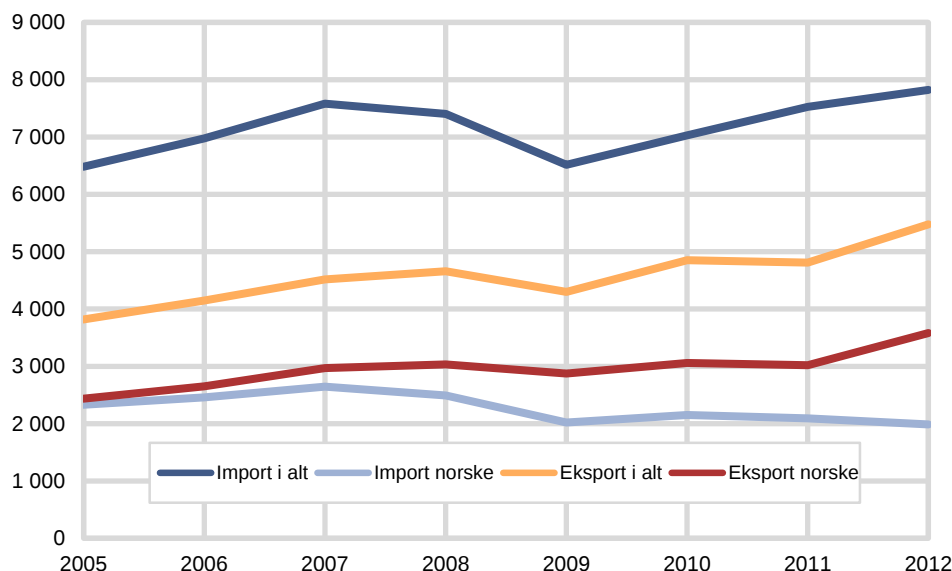
3.2. Utenrikshandel med varer fraktet på lastebil

Selv om kabotasjetransport kan utføres i tilknytning til både import og eksport, må det antas at potensialet for slike transporter best illustreres ved størrelsen av og endringer i mengden gods som blir importert til Norge med lastebil. Kommentarene i det etterfølgende er derfor i sterkere grad konsentrert til importen enn om eksporten.

Importen med lastebil til Norge er større enn eksporten, og den økte betydelig i perioden 2010-2012 etter en nedgang i de to foregående årene, se figur 3.1. Figuren viser også at importen til Norge med norske lastebiler har avtatt. I 2005 stod norske lastebiler for en andel av importen på 36 prosent sammenlignet med 25 prosent i 2012. Dette var et resultat av at importen med norske lastebiler ble redusert med 345 000 tonn i perioden (15 prosent) samtidig som importen med utenlandske lastebiler økte med 1,7 millioner tonn (41 prosent), se tabell 3.1. Norske lastebiler dominerer eksporten fra Norge til andre land med en andel på 65 prosent i 2012. Andelen har vært relativt konstant i perioden 2005-2012. Transportert mengde gods ut av landet med utenlandske

lastebiler økte likevel med 37 prosent i perioden. Eksporten med utenlandske biler utgjorde 32 prosent av importen med «tilsvarende» biler i 2012.

Figur 3.1. Lastebiltransport til og fra Norge. 2005-2012. 1 000 tonn



Kilde: SSB, Godstransport med lastebil over grensen, utenrikshandel.

Tabell 3.1. Lastebiltransport til og fra Norge, etter bilens nasjonalitet. 2005-2012. Tonn

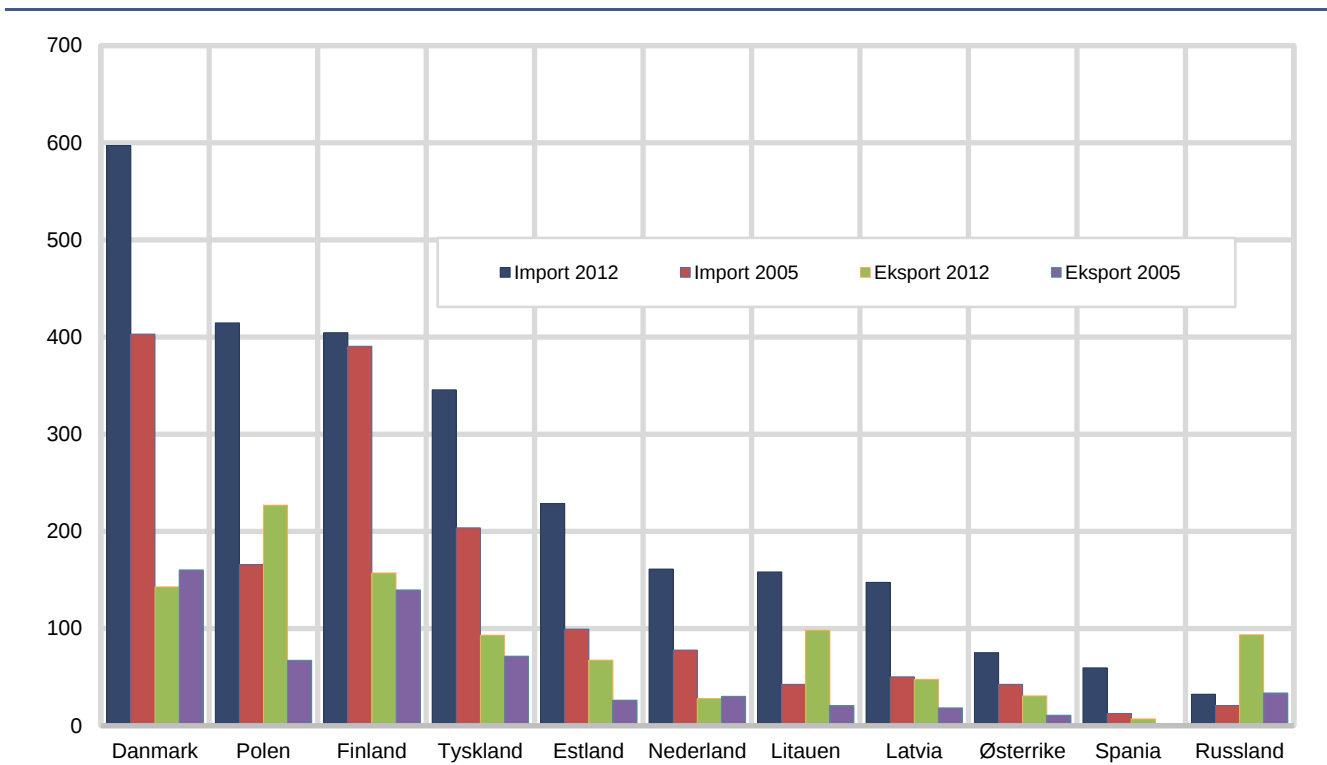
	Import								Eksport							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Belgia	22 221	21 991	24 925	28 646	28 829	28 257	35 745	37 437	6 581	5 779	5 469	7 159	4 787	4 186	4 965	9 456
Bulgaria	1 743	3 746	2 241	4 702	6 004	10 221	11 060	19 514	573	663	453	361	1 042	4 999	2 528	6 039
Danmark	403 064	362 633	414 790	452 882	433 175	456 845	547 403	597 019	160 376	163 500	176 237	160 906	126 846	149 913	129 989	142 938
Estland	99 290	112 060	134 716	135 315	127 547	166 438	193 240	228 527	26 267	26 259	29 270	31 030	32 582	54 790	59 407	67 446
Finland	390 425	423 574	458 118	411 803	353 545	378 561	391 969	404 443	139 670	141 826	157 759	195 549	130 010	172 171	151 555	157 236
Frankrike	9 472	11 493	14 039	19 083	16 915	13 859	17 853	19 902	2 400	2 228	2 518	1 721	3 102	2 459	2 221	4 692
Hellas	222	519	2 611	16 871	26 949	31 414	28 801	25 398	173	72	189	690	934	2 142	2 077	2 799
Irland	595	1 460	1 235	936	904	825	1 049	1 511	69	102	111	78	80	29	176	142
Italia	9 038	9 842	11 280	19 833	16 636	13 074	21 185	23 402	1 277	1 799	2 638	1 813	1 236	1 920	3 535	3 457
Kroatia	3 413	4 890	4 420	3 690	2 719	3 675	5 139	6 494	2 114	2 774	775	489	903	677	855	1 074
Kypros	0	0	0	0	260	373	174	346	0	0	0	0	31	0	7	3
Latvia	50 261	68 784	68 956	73 893	75 415	94 953	126 228	147 438	18 354	19 111	25 220	33 342	28 355	29 252	40 310	47 625
Litauen	42 467	55 807	69 235	75 394	80 420	109 504	134 124	158 126	20 656	22 780	29 204	39 953	47 650	82 129	78 155	98 227
Luxemburg	2 081	4 248	4 758	4 311	3 457	4 415	3 750	3 554	81	104	200	133	815	902	232	430
Malta	0	106	0	2	0	1	11	15	0	0	0	2 498	149	0	2 721	0
Nederland	77 801	81 706	102 588	155 272	143 835	147 667	153 114	161 149	30 198	27 935	22 349	33 188	26 575	25 567	27 959	27 813
Norge	2 331 036	2 457 445	2 644 849	2 491 653	2 020 415	2 152 359	2 092 040	1 986 326	2 435 100	2 651 376	2 968 778	3 033 609	2 875 092	3 058 802	3 020 462	3 581 354
Polen	165 757	210 682	239 668	270 270	266 910	296 059	330 548	414 483	67 180	67 282	91 999	124 096	132 012	172 456	159 611	226 895
Portugal	2 506	2 758	2 625	2 672	2 142	2 628	3 072	2 668	414	441	417	288	346	592	1 432	2 468
Romania	10 538	9 775	9 223	7 978	6 340	5 948	13 047	12 494	3 104	3 767	4 547	5 930	4 176	4 690	7 828	7 838
Russland	20 638	32 646	51 855	33 133	35 029	45 004	42 227	32 348	33 619	34 832	34 120	57 809	84 156	89 025	99 954	93 632
Slovakia	15 408	22 664	24 104	24 087	20 748	16 844	21 233	21 054	2 233	3 516	4 700	6 895	4 354	6 635	6 425	7 896
Slovenia	4 685	6 167	6 199	6 019	5 071	4 005	4 925	5 326	772	890	417	617	468	1 124	1 230	1 826
Spania	12 560	17 649	24 904	44 391	35 278	29 268	40 100	59 501	1 921	1 643	1 240	1 123	1 053	1 635	4 208	6 939
Storbritannia	10 206	15 163	18 387	19 442	23 161	29 480	34 063	26 015	1 994	3 999	1 933	5 392	3 394	3 498	3 298	4 186
Sveits	5 391	12 351	5 395	5 259	5 886	4 784	5 255	8 195	1 500	3 292	2 582	1 866	1 998	1 238	786	914
Sverige	2 450 076	2 645 243	2 859 826	2 646 565	2 388 557	2 555 253	2 769 717	2 894 129	731 214	822 094	823 784	782 014	660 954	815 367	846 255	815 591
Tyskland	203 638	239 961	233 242	293 626	259 639	283 508	325 456	345 590	71 583	77 133	64 978	74 091	67 393	84 802	81 571	93 064
Ungarn	18 201	18 253	16 445	14 812	12 947	14 103	16 098	16 554	12 743	10 604	5 069	3 602	2 226	2 602	3 842	4 677
Østerrike	42 460	36 565	39 722	51 152	43 919	50 908	64 950	75 201	10 714	11 556	19 904	13 989	28 061	48 683	31 784	30 629
Øvrig	75 379	86 020	92 302	89 732	71 322	77 931	91 441	88 920	34 355	41 216	40 428	37 462	27 309	28 208	33 840	30 725
I alt	6 480 572	6 976 201	7 582 658	7 403 424	6 513 974	7 028 164	7 525 017	7 823 079	3 817 235	4 148 573	4 517 288	4 657 693	4 298 089	4 850 493	4 809 218	5 478 011
I alt ekskl. Norge	4 149 536	4 518 756	4 937 809	4 911 771	4 493 559	4 875 805	5 432 977	5 836 753	1 382 135	1 497 197	1 548 510	1 624 084	1 422 997	1 791 691	1 788 756	1 896 657

Kilde: SSB, Godstransport med lastebil over grensen, utenrikshandel.

Svenske lastebiler dominerer importen til Norge, og den øker. Nesten 2,5 millioner tonn gods ble importert med svenskregistrerte lastebiler i 2005, om lag 120 000 tonn mer enn hva norske lastebiler fraktet til Norge samme år. I 2012 var forskjellen 910 000 tonn. Deretter fulgte Danmark og Polen, se figur 3.2.

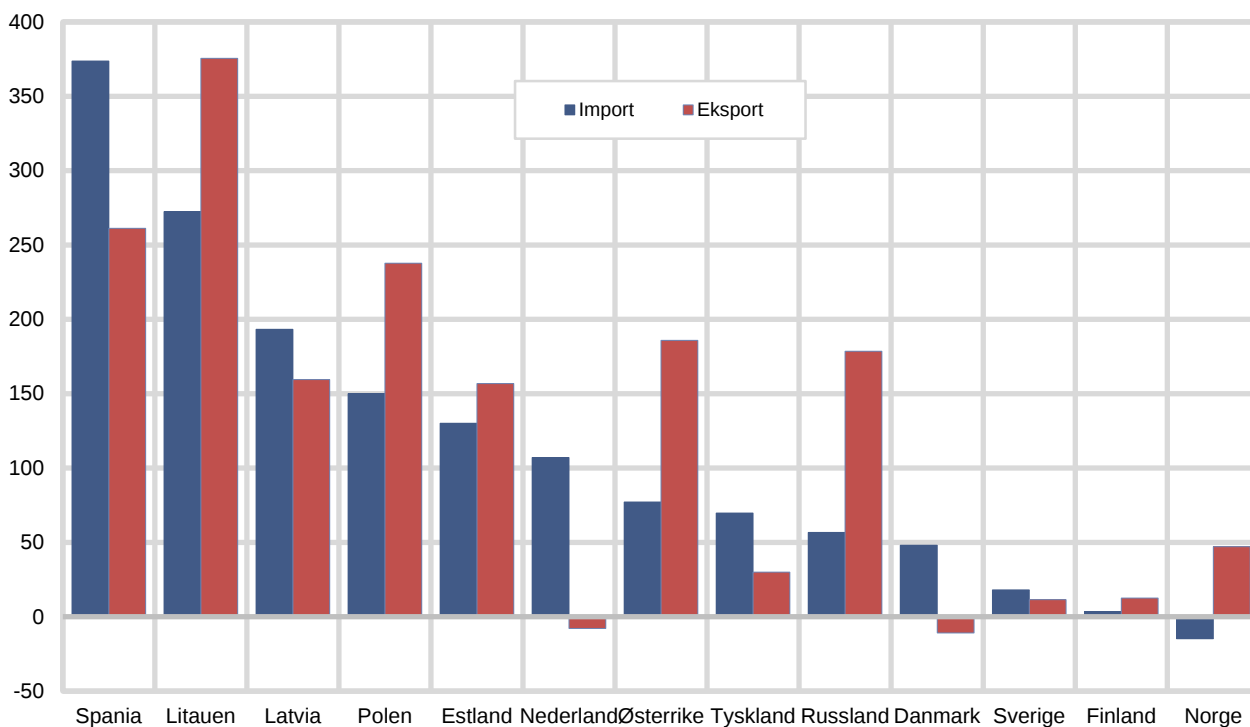
Selv om volumet importert til Norge på spanske lastebiler utgjorde knapt 60 000 tonn i 2012, var det lastebiler registrert i Spania som hadde den sterkeste relative veksten i importen til Norge i perioden 2005-2012, se figur 3.3. Veksten var på 370 prosent. Dernest kom lastebiler registrert i baltiske land og Polen. Dette er land med et betydelig større importert volum til Norge enn Spania.

Figur 3.2. Lastebiltransport til og fra Norge med utenlandske biler, etter bilens nasjonalitet. Utvalgte land¹. 2005 og 2012. 1 000 tonn



¹ Sum import og eksport til Norge over 100 000 tonn eller import over 50 000 tonn i 2012. Sverige er holdt utenfor (for illustrasjonens skyld).

Kilde: SSB. Godstransport med lastebil over grensen, utenrikshandel

Figur 3.3. Lastebiltransport til og fra Norge, etter bilens nasjonalitet. Utvalgte land.¹ Endring i godsmengde 2005- 2012. Prosent

¹Sum import og eksport til Norge over 100 000 tonn eller import over 50 000 tonn i 2012.

Kilde: SSB, Godstransport med lastebil over grensen, utenrikshandel.

Som det går fram av tallene, har grunnlaget for å tilby kabotasjetransport økt sterkt de senere årene. Det gjelder særlig transport til Norge med lastebiler registrert i baltiske land samt Polen. Den samlede veksten i importen til Norge for lastebiler registrert i Estland, Latvia og Litauen økte med 342 000 tonn fra 2005 til 2012, eller 178 prosent. Riktignok økte importen til Norge med svenskregistrerte lastebiler med 440 000 tonn i samme periode, men inkluderes også eksporten fra Norge, er det liten forskjell i veksten av mengden gods fraktet på baltisk registrerte og svensk registrerte lastebiler fra 2005 til 2012.

Fra 2005 til 2012 økte vare importen med utenlandske lastebiler til Norge med nesten 1,7 millioner tonn. Lagt til grunn en gjennomsnittlig godsvekt per bil på 15 tonn, samt at endringen i gjennomsnittsvekten var ubetydelig i perioden, tilsvarer dette en vekst i antall innkomne utenlandske lastebiler fra 2005 til 2012 på om lag 113 000 per år, eller nesten 310 flere per dag.

3.3. Tilgjengelig internasjonal statistikk om kabotasjetransport med lastebil

EU-landene fjernet i sin tid tolldeklarasjonene for transporter innen området. Dette medførte et ytterligere behov for å bygge ut og harmonisere transportstatistikken slik at myndigheter og andre brukere og interessenter kunne følge utviklingen innen transportsektoren; spesielt hvordan tredjelands trafikken og etter hvert også hvordan kabotasjetransporten utviklet seg over tid. Det ble derfor vedtatt en rekke statistikkforordninger for å imøtekomme nye krav til statistikk. I Rådsforordning (EF) nr. 70/2012 stilles krav til statistikk om godstransport på vei. Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge denne forordningens krav til statistikk. EU- og EFTA landene skal fange opp all transport med godskjøretøyer (totalvekt >5,9 tonn eller nyttelast >3,4 tonn) registrert i respektive land inklusiv utlandstransportene, dvs. til/fra, tredjelandskjøring og kabotasje (se kapittel 2 for mer detaljer).

Eurostat vil etter at data er mottatt fra landene sammenstille hva som er rapportert kjørt av blant annet kabotasje i det enkelte land (etter kjøretøyets nasjonalitet). Hvert land mottar deretter data for sitt område for publisering.

Nedenfor er det tatt inn tabeller hentet fra Eurostats [statistikkdatabase](#) og statistikkbanken i Statistisk sentralbyrå (SSB) over nasjonale transporter og kabotasjetransporter med lastebiler og hva andel kabotasjetransportene utgjør i det enkelte land.

Tabell 3.2. Nasjonale transporter med godsbiler¹ registrert i respektive land². Mill tonnkm

	2008	2009	2010	2011	2012
Belgium	21 657	20 978	21 345	21 354	17 312
Bulgaria	7 139	6 334	6 146	6 530	6 322
Tsjekkia	15 746	13 479	14 761	14 984	14 402
Denmark	10 719	10 006	10 574	12 026	12 290
Tyskland	255 869	237 140	243 606	256 331	245 267
Estland	1 935	1 417	1 400	1 556	1 591
Irland	12 887	8 061	7 896	7 232	7 187
Hellas	24 346	23 549	24 954	16 643	16 076
Spania	175 180	151 056	146 190	142 320	133 365
Frankrike	181 896	156 036	164 343	168 259	156 096
Kroatia	6 445	5 125	4 547	4 374	4 142
Italia	151 819	145 605	149 243	127 677	111 781
Latvia	2 482	2 094	2 490	2 586	2 560
Litauen	2 546	2 618	2 272	2 299	2 414
Luxemburg	555	530	574	650	..
Ungarn	12 962	12 075	11 243	10 346	9 032
Nederland	32 007	31 335	33 783	33 594	32 655
Østerrike	13 976	12 960	13 352	13 959	13 677
Polen	71 913	79 204	82 214	89 730	89 010
Portugal	17 047	14 386	12 853	12 671	9 911
Romania	23 174	20 861	12 094	11 853	12 670
Slovenia	2 608	2 252	2 267	2 151	1 819
Slovakia	6 259	5 462	5 156	4 861	5 033
Finland	27 616	24 395	25 157	23 732	21 929
Sverige	33 704	29 324	29 987	30 659	28 057
Storbritannia ³	152 552	133 599	140 955	140 955	140 955
Norge	16 657	15 276	16 343	16 131	16 982
Sveits	9 499	9 460	9 300	9 713	9 809
I alt ³	1 291 195	1 174 617	1 195 045	1 185 176	1 122 344

¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn. ²EU-28 (eksklusiv Malta og Kypros), Sveits og Norge. ³Tall for 2010 for Storbritannia er benyttet også for 2011 og 2012

Kilde: Eurostats statistikkdatabase

Tabell 3.3. Kabotasjetransport med godsbiler etter land¹. EU-28², Norge og Sveits

	1 000 tonnkm					Andel kabotasje av nasjonale transporter. Prosent			
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011
Belgium	873 815	996 161	1 204 212	1 123 477	861 255	4	4,7	5,6	5,3
Bulgaria	3 040	3 336	1 660	12 556	5 252	0	0,1	0	0,2
Tsjekkia	74 784	70 712	171 170	83 971	84 508	0,5	0,5	1,2	0,6
Denmark	371 284	305 604	412 897	323 342	319 714	3,5	3,1	3,9	2,7
Tyskland	4 048 534	4 571 687	6 023 116	6 679 805	7 927 116	1,6	1,9	2,5	2,6
Estland	2 335	6 488	3 483	2 763	13 545	0,1	0,5	0,2	0,2
Irland	170 333	105 345	178 439	7 214	6 043	1,3	1,3	2,3	0,1
Hellas	167 623	163 813	211 901	195 845	68 855	0,7	0,7	0,8	1,2
Spania	1 185 208	855 020	664 496	702 808	627 488	0,7	0,6	0,5	0,5
Frankrike	5 339 441	6 162 336	6 352 524	6 079 361	5 463 616	2,9	3,9	3,9	3,6
Kroatia	3 904	2 580	1 771	1 012	1 093	0,1	0,1	0	0
Italia	1 062 154	1 270 572	1 463 315	1 433 959	1 302 268	0,7	0,9	1	1,1
Latvia	8 707	1 510	19 977	8 017	4 598	0,4	0,1	0,8	0,3
Litauen	5 415	13 990	8 519	6 844	6 868	0,2	0,5	0,4	0,3
Luxemburg	6 560	11 220	15 351	19 460	6 553	1,2	2,1	2,7	3
Ungarn	20 151	42 256	21 229	71 513	49 799	0,2	0,3	0,2	0,7
Nederland	449 552	418 996	553 580	489 429	448 881	1,4	1,3	1,6	1,5
Østerrike	422 219	295 519	329 449	543 365	708 773	3	2,3	2,5	3,9
Polen	42 903	42 426	180 685	69 539	102 319	0,1	0,1	0,2	0,1
Portugal	5 335	55 361	55 734	30 289	76 112	0	0,4	0,4	0,2
Romania	14 846	121 944	30 962	31 218	124 104	0,1	0,6	0,3	0,3
Slovenia	5 554	4 316	1 764	11 619	8 617	0,2	0,2	0,1	0,5
Slovakia	52 350	17 238	40 111	68 368	98 237	0,8	0,3	0,8	1,4
Finland	34 376	67 304	86 461	44 195	68 438	0,1	0,3	0,3	0,2
Sverige	933 388	708 964	1 044 264	1 015 749	689 990	2,8	2,4	3,5	3,3
Storbritannia	1 711 855	1 231 357	1 271 842	1 038 966	1 050 797	1,1	0,9	0,9	0,7
Norge	202 932	137 349	160 165	200 792	272 715	1,2	0,9	1	1,2
Sveits	70 116	70 906	121 259	61 767	106 923	0,7	0,7	1,3	0,6
I alt	17 288 714	17 754 310	20 630 336	20 357 243	20 504 477	1,3	1,5	1,7	1,7

¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn. ²EU-28 (eksklusiv Malta og Kypros), Sveits og Norge.

Kilde: Eurostats statistikkdatabase

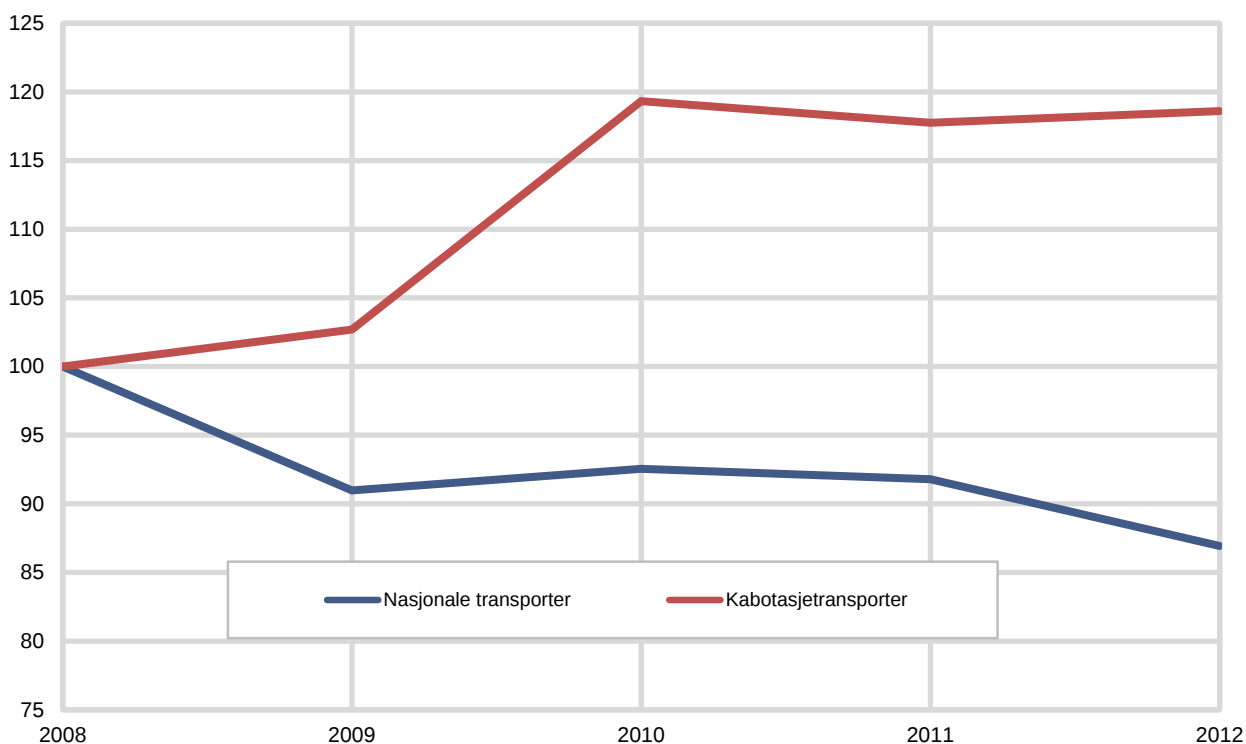
Tabellene viser at (den rapporterte) kabotasjetransporten utgjør en liten andel av de nasjonale transportene i samtlige land. Tonnkilometerproduksjonen i kabotasje er likevel relativt betydelig i land som Frankrike og Tyskland med henholdsvis 5,5 og nesten 8 milliarder tonnkilometer i 2012. Kabotasjetransportene i Tyskland

tilsvarte med dette om lag halvparten av den nasjonale transporten med norskregistrerte lastebiler i Norge i 2012, målt i tonnkilometer.

Tyskland og Frankrike er også blant landene med høyest andel kabotasje sett i forhold til det nasjonale transportarbeidet. Belgia er på topp med rundt regnet 5 prosent de seneste årene.

Med et lite forbehold for manglende tall for Storbritannia (tallet for 2010 er benyttet også for 2011 og 2012), viser statistikken en nedgang på 13 prosent i det samlede nasjonale transportarbeidet for EU-28 (eksklusiv Malta og Kypros), Sveits og Norge fra 2008 til 2012. For samme tidsrom og omfang viser statistikken en vekst i kabotasjetransporten på nesten 19 prosent. Statistikken viser også at endringene var mest markante i 2009 og 2010 for deretter å flate ut – spesielt for kabotasjetransporten. Endringene i transportarbeidet for nasjonale transporter og kabotasjetransporter med lastebil for perioden 2008-2012, er vist i figur 3.4.

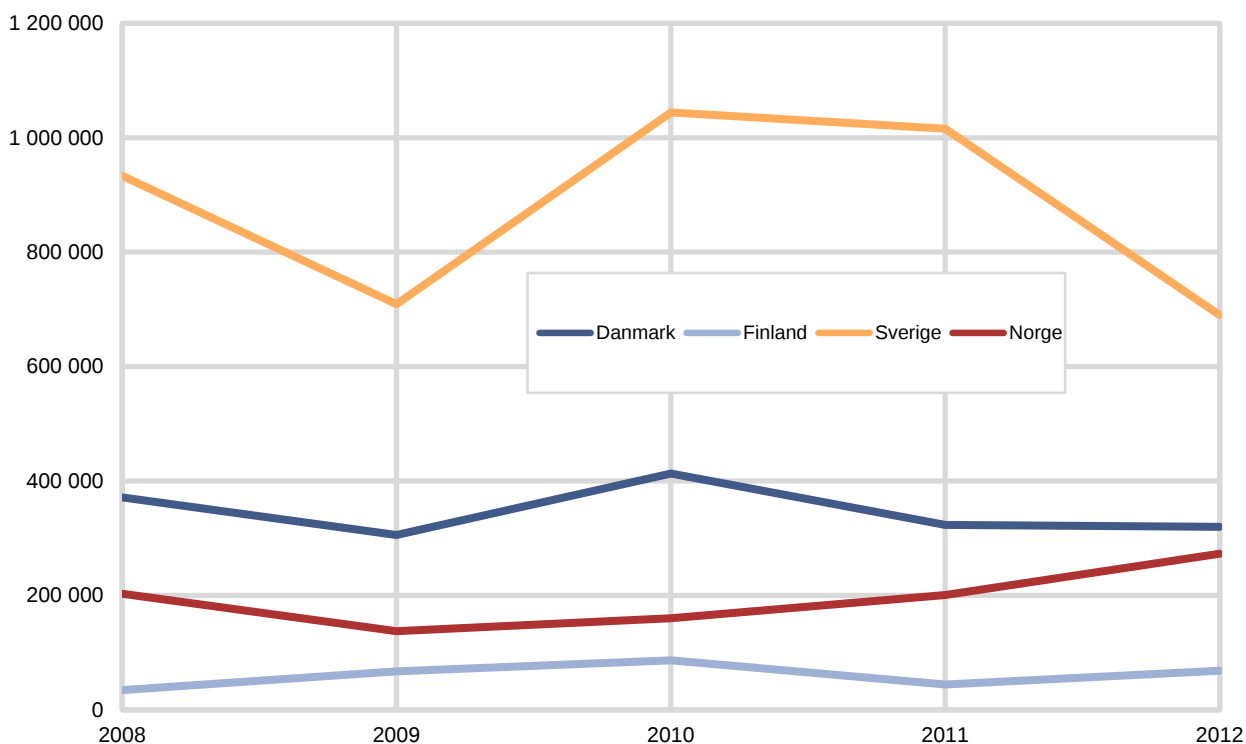
Figur 3.4. Kabotasjetransport med godsbiler i alt¹. EU-28², Norge og Sveits. Tonnkilometer. Indeks



¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn. ²Eksklusiv Kypros og Malta.
Kilde: Eurostats statistikkdatabase

3.3.1. Kabotasjetransport i Norden

Statistikken viser store forskjeller i omfanget av kabotasjetransport i de nordiske land, se figur 3.5. For eksempel utgjorde kabotasjetransportene i Finland om lag en tiendedel av tilsvarende transporter i Sverige i 2012, målt i tonnkilometer. Dette tilsvarte henholdsvis 0,3 og 2,5 prosent av de nasjonale transportene i respektive land. I Norge var denne andelen 1,6 prosent og i Danmark 2,6 prosent. Mens statistikken viser store svingninger i kabotasjetransporten i Sverige i perioden 2008-2012, er endringene i transportarbeidet langt mindre i både Finland og Danmark – absolutt sett. Statistikken viser en sammenhengende vekst i kabotasjetransportens transportarbeid i Norge fra 2009 til 2012 (en dobling).

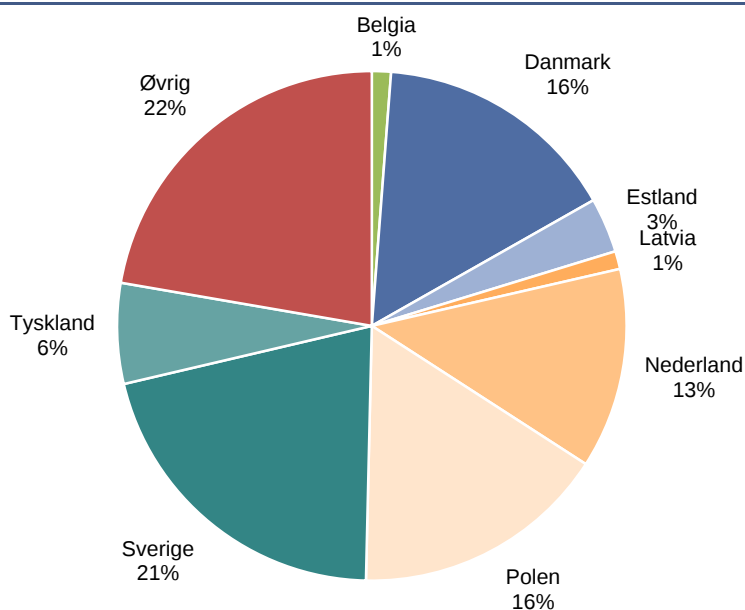
Figur 3.5. Kabotasjetransport med godsbiler etter land.¹ 1 000 tonnkm

¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn.

Kilde: Eurostats statistikkdatabase

3.3.2. Nærmere om kabotasjetransport i Norge

Det fremgår ikke direkte av statistikken hvor mange nasjonaliteter som utførte kabotasjetransport med godsbiler i Norge i 2012. Grunnet konfidensialitetshensyn må minst 10 kjøretøyobservasjoner ligge til grunn for publisering etter land. Statistikken for 2012 er spesifisert på åtte land, mens øvrig rapportert kabotasjetransport fremkommer som en restpost («øvrig»), se figur 3.6 og 3.7. Blant annet land som Litauen, Finland, Luxemburg, Ungarn, Østerrike inngår her.

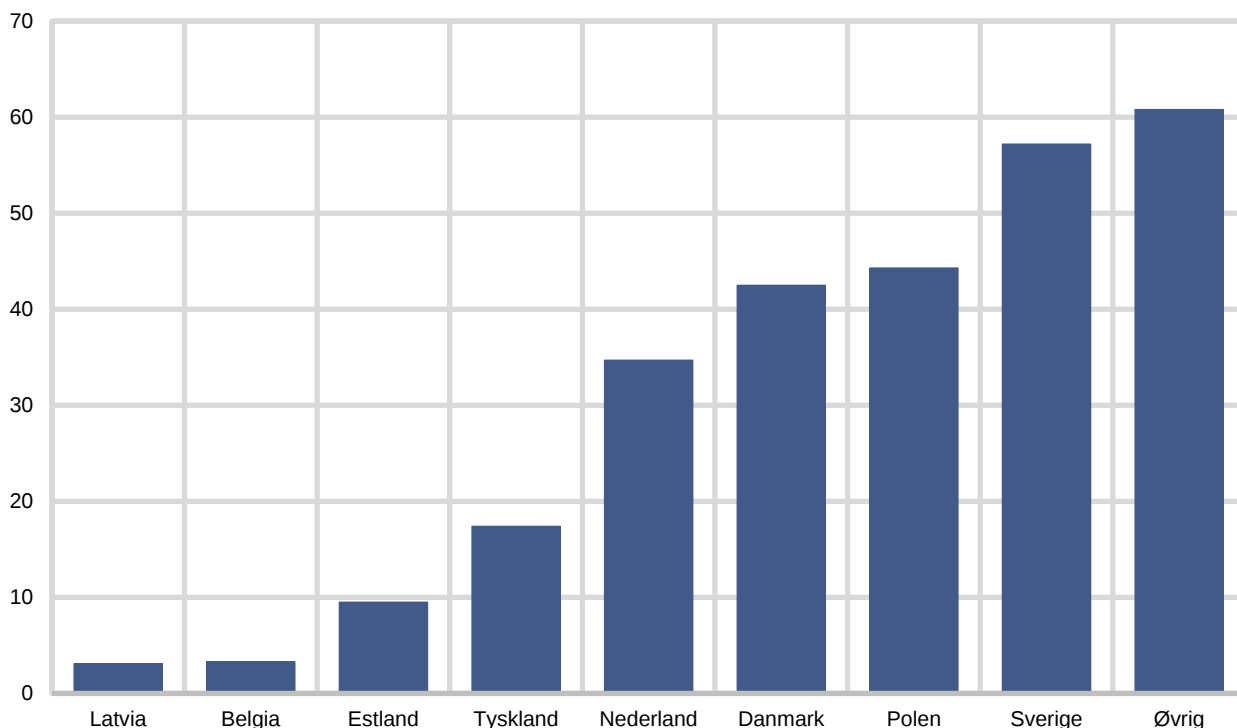
Figur 3.6. Andel kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge¹, etter land. Transportarbeid. 2012. Prosent

¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn.

Kilde: Eurostats statistikkdatabase

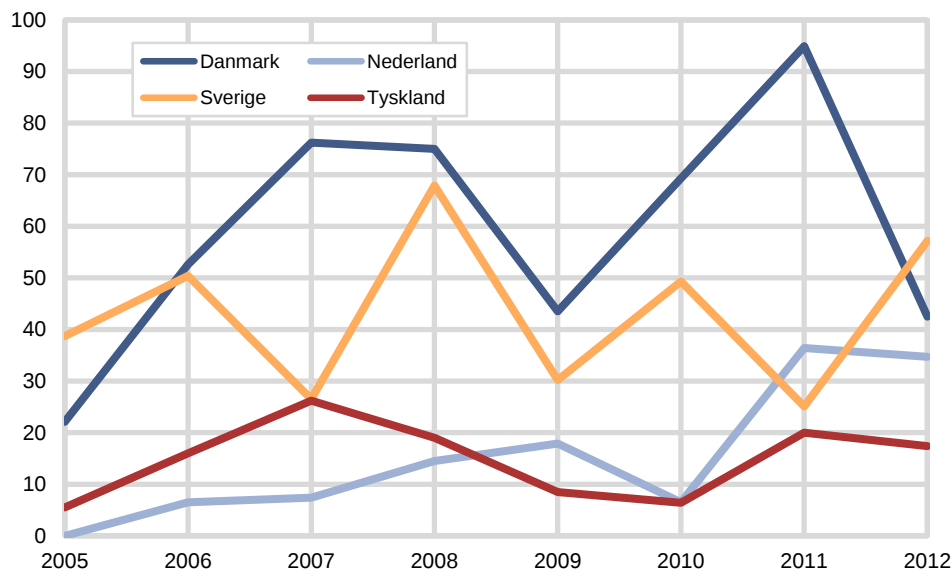
Statistikken viser at svenskregistrerte godsbiler stod for drøyt hver femte tonnkilometer av kabotasjekjøringen i Norge i 2012. Dette tilsvarte 57 millioner tonnkilometer. Tilsvarende tall for polsk- og danskregistrerte godsbiler var om lag 43 millioner tonnkilometer hver. Nederlandske godsbiler kom ikke langt etter med 35 millioner tonnkilometer utført på norsk område i 2012.

Figur 3.7. Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge¹, etter land. 2012. Mill. tonnkilometer



¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn
Kilde: Eurostats statistikkdatabase.

Figur 3.8. Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge.¹ Utvalgte land. 2005-2012. Mill. tonnkilometer

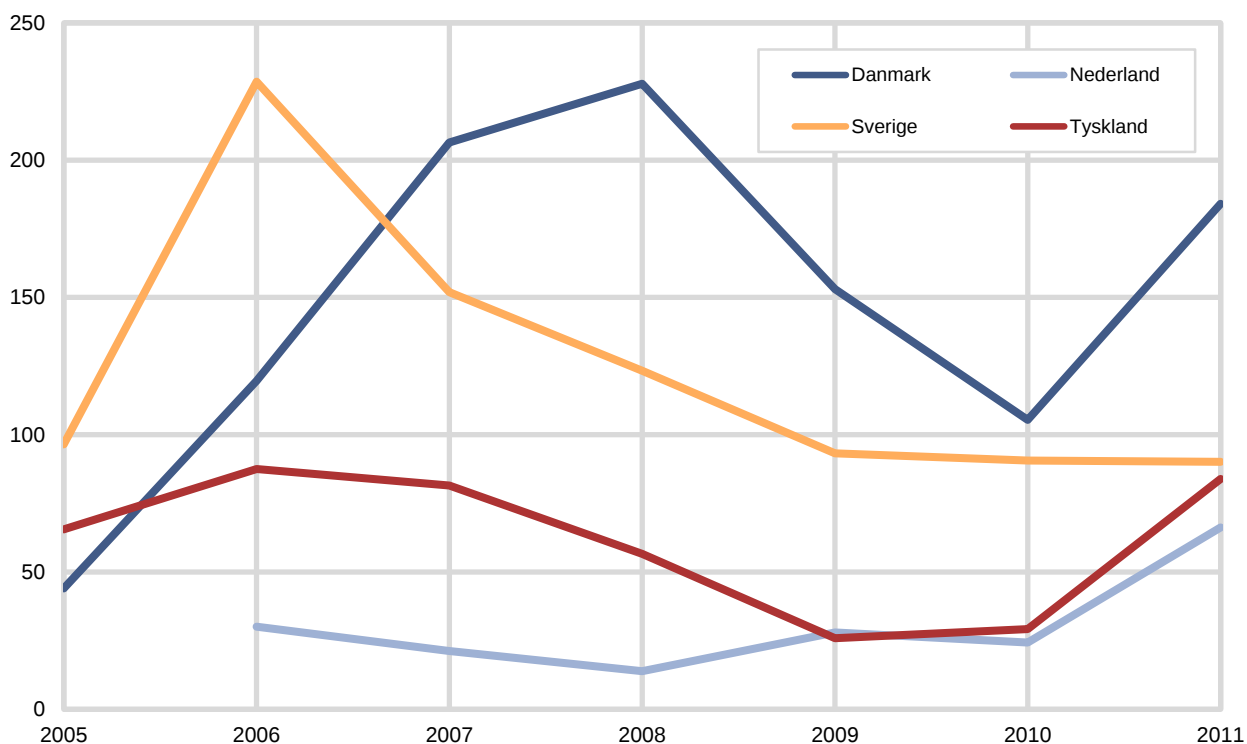


¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn.
Kilde: Eurostats statistikkdatabase

Figurene 3.8 og 3.9 viser utviklingen i kabotasjetransporten med godsbiler i Norge for land med oppgitt/registrert slike transporter i Norge fra 2005, etter henholdsvis transportarbeid og transportert godsmengde. Det er vanskelig å trekke entydige konklusjoner med utgangspunkt i disse tallene bortsett fra at det er betydelige variasjoner fra et år til et annet. Den mest nærliggende konklusjonen vil nok være at usikkerheten i materialet bidrar mer til fluktuationene i tallene enn de faktiske transportene. Se mer om dette i kapittel 2.

Mer som en kuriositet å regne, er det tatt med en figur 3.10 som viser den gjennomsnittlige transportlengden per tonn i Norge over tid for de samme nasjonalitetene. Den understreker usikkerheten i materialet ettersom også forholdet mellom tonnkilometer og tonn viser betydelige endringer fra et år til et annet.

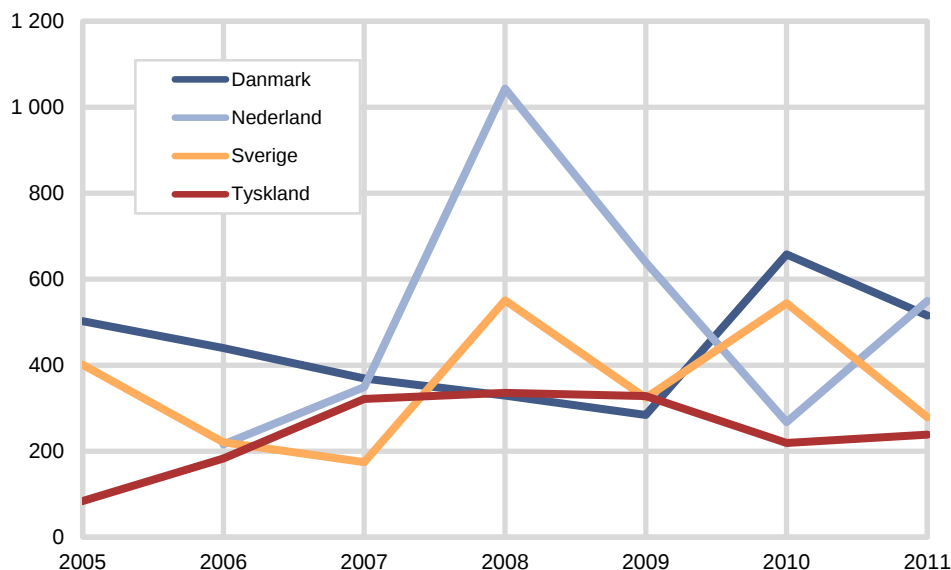
Figur 3.9. Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge.¹ Utvalgte land. 2005-2011. 1 000 tonn



¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn.

Kilde: SSB, Godstransport med utenlandske lastebiler

Figur 3.10. Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge¹. Gjennomsnittlig transportlengde per tonn. 2005-2011. Kilometer



¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn.

Kilde: Eurostats statistikkdatabase og SSB. Godstransport med utenlandske lastebiler

3.3.2.1. Varegrupper – markedssegment

Den publiserte statistikken viser at kabotasjetransporten med lastebil i Norge har økt noe de senere årene, men den er fortsatt lav sammenlignet med den nasjonale lastebiltransporten. Andelen var i 2012 på 0,3 prosent og 1,6 prosent målt som henholdsvis tonn transportert og tonnkilometer produsert.

Som tidligere pekt på, den publiserte kabotasjestatistikken må tolkes med varsomhet grunnet relativt få observasjoner. Men ettersom det kan antas at konkurranseflatene mellom norske lastebiler og utenlandske lastebiler i kabotasjetransport er mer begrenset for enkelte varegrupper (markedssegment) enn for andre, har vi forsøkt å belyse dette. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i hittil upublisert kabotasje materiale gruppert etter varenomenklaturen NST/2007 (se vedlegg 4 for nærmere beskrivelse av nomenklaturen). For å imøtekomme hensynet til konfidensialitet i størst mulig grad, er årgangene 2010-2012 slått sammen. Dette gir til sammen 585 kjøretøyobservasjoner fordelt på 19 varegrupper (varegruppe 02 (transport av kull og lignitt, råolje og naturgass) er ikke oppgitt transportert i kabotasje).

I tabell 3.4 fremgår at kabotasjetransporten sett under ett for perioden 2010-2012 utgjør drøyt 0,2 prosent av nasjonal transportert godsmengde, og 1,3 prosent av transportarbeidet. Dette er noe lavere andeler enn for 2012. Kabotasjetransporten har således økt noe i perioden.

Grus og massetransporter inngår i varegruppe 3, og utgjør om lag halvparten av de nasjonale transportene målt i mengde gods transportert. Varegruppen kjennetegnes av korte turer innenlands i tillegg til store volumer, og er sannsynligvis lite eksponert for konkurranse fra utenlandske kabotasjeaktører, noe kabotasjestatistikken tyder på. Holdes denne varegruppen utenfor, øker riktignok andelen tonnasje i kabotasjetransport med om lag 100 prosent, dvs. til 0,5 prosent, mens andelen av transportarbeidet øker til 1,6 prosent.

Kabotasjestatistikken viser at varegruppene 1 (transport av jordbruks-, jakt- eller skogbruksprodukter, fisk og andre fiskeprodukter) og 18 (samlastet gods – stykkgoods) dominerer transporten i Norge med utenlandske lastebiler. De to varegruppene stod til sammen for 40 prosent av den fraktete godsmengden og 50 prosent av transportarbeidet i kabotasje i perioden 2010-2012. Ettersom de nasjonale transportene av de samme varegruppene også er omfattende, er ikke andelen kabotasje av nasjonale transporter særlig høyere enn gjennomsnittet for all kabotasjetransport.

Varegruppe 13 (møbler og andre industriprodukter) står for om lag fem prosent av kabotasjetransporten i alt målt som både andel av fraktet gods og transportarbeid. Det er likevel for transporten av gods i denne varegruppen norske transportører møter sterkest konkurranse fra utenlandske aktører i følge statistikken. Andelen kabotasje utgjorde seks og tolv prosent av henholdsvis nasjonal godsmengde transportert og tilsvarende transportarbeid.

Tabell 3.4 Kabotasjetransport i Norge og nasjonale transport. 2010-2012

Varegruppe ⁴	Kabotasjetransport ¹		Nasjonal transport ^{1,2}		Andel kabotasje ³	
	Tonn	Tonnm	Tonn	Tonnm	Tonn	Tonnm
01 Jordbruks- jakt- eller skogbruks-produkter, fisk og andre fiskeprodukter	260 662	165 794 722	45 038 126	5 646 485 572	0,58	2,94
03 Malm og andre produkter fra bryting og utvinning, torv, uran og thorium	32 013	8 927 288	372 816 397	6 019 105 823	0,01	0,15
04 Nærings- og nytelsesmidler	217 774	92 802 977	65 321 020	10 424 870 408	0,33	0,89
05 Tekstiler og tekstilprodukter, lær og lærprodukter	10 865	2 292 075	1 587 228	180 289 106	0,68	1,27
06 Tre og produkter av tre og kork (unntatt møbler), varer av strå og flettematerialer, papirmasse, papir og papirprodukter, trykksaker og innspilte opptak	146 145 630	41 891 650 461 260	18 001 881 35 178 986	1 777 711 237 2 825 170 817	0,81 0,00	2,36 0,02
07 Koks og raffinerte oljeprodukter						
08 Kjemikalier, kjemiske produkter og kunstige og syntetiske fibrer, gummi- og plastprodukter, kjernebrensel	64 527	31 986 287	14 225 371	1 826 520 208	0,45	1,75
09 Andre ikke-metallholdige mineralprodukter	77 981	15 372 020	32 589 294	2 989 337 517	0,24	0,51
10 Metaller, metallvarer, unntatt maskiner og utstyr	53 768	16 413 048	26 123 205	1 695 707 930	0,21	0,97
11 Maskiner og utstyr i.e.n., kontor og datamaskiner, elektriske maskiner og apparater i.e.n., radio-, fjernsyns- og kommunikasjonsutstyr og -apparater, presisjonsinstrumenter, medisinske og optiske instrumenter, klokker og ur	43 373	14 117 903	13 378 553	976 729 830	0,32	1,45
12 Transportutstyr	28 071	2 857 162	4 295 251	456 524 713	0,65	0,63
13 Møbler, andre produserte varer i.e.n (ikke ellers nevnt)	91 972	28 776 330	1 507 102	231 019 295	6,10	12,46
14 Sekundærråstoff, kommunalt avfall og annet avfall	52 482	15 053 395	42 994 843	3 213 390 154	0,12	0,47
15 Post, pakker	4 853	132 000	9 309 144	962 365 898	0,05	0,01
16 Utstyr og material som brukes ved godstransport	54 109	14 642 862	11 022 002	897 948 503	0,49	1,63
17 Varer som flyttes ved flytting av husholdninger eller kontor, bagasje som transporteres separat fra passasjerene, motorkjøretøy som flyttes for reparasjon, andre ikke-markedsrettede varer i.e.n.	1 782	636 010	4 821 025	485 956 955	0,04	0,13
18 Samlastet gods: ulike varetyper som transporteres sammen	450 452	138 579 457	36 011 381	6 322 529 327	1,25	2,19
19 Uidentifiserbare varer: varer som av en eller annen grunn ikke kan identifiseres og derfor ikke kan fordeles på gruppe 01-16	113 249	32 354 577	23 718 406	2 505 174 292	0,48	1,29
20 Andre varer i.e.n.	32 002	8 601 956	0	0		
I alt	1 736 710	631 692 979	757 939 215	49 436 837 585	0,23	1,28
Gjennomsnitt 2010-12	578 903	210 564 326	252 646 405	16 478 945 862	0,23	1,28

¹Godsbiler med nyttelast 3,5 tonn og over eller totalvekt over 6 tonn. ²Norske lastebiler. Godset må være både på- og avlesset i Norge. ³I prosent av nasjonale transport. ⁴I henhold til NST 2007.

Kilde: Eurostat (upublisert materiale).

3.4. Konklusjon

I dette kapittelet har vi sett nærmere på data fra utenrikshandel med varer og tilgjengelig statistikk om kabotasjetransport.

Statistikken viser store svingninger i kabotasjetallene med lastebiler, og at omfanget er lite sammenlignet med nasjonale transporter. Kabotasjestatistikken viser heller ingen vesentlig vekst i kabotasjetransportene i Norge etter 2008. Samtidig viser utenrikshandelsstatistikken at potensialet for kabotasje har økt i de senere årene. Fra 2008 til 2012 økte importen med utenlandske lastebiler med 19 prosent, og eksporten med 17 prosent. Dette tilsvarte en vekst på til sammen 1,2 millioner tonn, eller om lag 80 000 flere utenlandske lastebiler til/fra Norge med gods i løpet av et år.

Statistikken om kabotasje som er brukt her, er den eneste offisielle statistikken som sier noe om de utenlandske bilenes transporter i Norge. Opplysningene kjennetegnes av stor varians og en viss usikkerhet. Ettersom vi ikke har kontroll over metoder, utvalgsfeil eller fullstendig rapportering om de ulike landenes undersøkelser, er det vanskelig å avgjøre om de endringene som er observert mellom årene er statistisk signifikante. Direkte sammenligning av utviklingen mellom de ulike årene bør derfor gjøres med varsomhet. For noen land er tallene basert på ganske få observasjoner. Dette gjelder særlig land som trafikkerer på Norge i liten utstrekning.

Datagrunnlaget: Både tonn og tonnkilometer er benyttet som sammenligningsgrunnlag i denne presentasjonen. Tall for transportarbeidet, dvs. tonnkilometer, er et bedre mål på produksjonen og etterspørselen etter transport, og er det foretrukne statistikk målet. I Eurostats database er det inntil videre publisert kabotasjetall bare for transportarbeidet (til og med 2012), mens utenrikshandelsstatistikken i SSB tar utgangspunkt i fortollet godsmengde. Vi mener likevel det er rom for å gjøre sammenligning på tvers av statistikkene. I SSBs statistikkbank er det publisert tall for både transportert godsmengde og transportarbeidet (til og med 2011), men kun på norsk område.

4. Mulige alternative datakilder om kabotasje

4.1. Innledning

For å vurdere mulighetene til å utvide og forbedre statistikken om kabotasje, har SSB kontaktet tre typer aktører: Representanter for offentlig registre, representanter for bransjeorganisasjoner og potensielle oppgavegivere. Ulike offentlige etater ble kontaktet for å vurdere om administrative registre inneholder informasjon om kabotasjetransport. De etatene som har vært kontaktet er Skattedirektoratet, Toll- og avgiftsdirektoratet og Statens vegvesen.

Bransjeorganisasjoner ble kontaktet for å få overblikk over og informasjon om tematikken. Representanter fra NHO Transport, NHO Transport og logistikk, Virke, Norsk Lastebileier-Forbund og Transportarbeiderforbundet (gods og persontransport) ble intervjuet. Disse ga verdifull bakgrunnsinformasjon. I tillegg kom det tips om konkrete virksomheter som burde kontaktes for å få tak i hva slags opplysninger transport-/spedisjonsforetak kan levere. Aktuelle bestillere av utenlandske kjøretøyer for innenlands transport av gods, er speditører eller vareeiere som bestiller transport selv direkte fra transportør. For persontransport er reiseoperatører og turbussformidlere aktuelle bestillere.

Informasjonsbehovet for statistikk om godstransport er antall turer/antall sendinger, godsmengde, antall kjørte kilometer og type gods. Tilsvarende behov for persontransport er antall turer, antall passasjerer og antall kjørte kilometer. Det er også viktig med informasjon om gods- og persontransportarbeid, men disse størrelsene kan beregnes.

Opplysninger om transportytelser vil ikke være tilgjengelige i offentlige registre. Likevel er det interessant å diskutere hva slags informasjon offentlig registre har, og som kan bidra til å belyse kabotasjespørsmålet.

Nedenfor oppsummeres funnene fra intervjuene med vekt på hvilke opplysninger ulike datakilder kan gi. Dette er informasjon som vil bidra til å avklare om det er ønskelig eller mulig å utrede grunnlaget for ny datafangst om kabotasje basert på norske oppgavegivere. Deretter gjøres det rede for hvilke relevante opplysninger som finnes i offentlige registre.

4.2. Vurdering av datagrunnlaget innen godstransport

Reglene for kabotasje kjøring tilsier, i all enkelhet, at et utenlandsk kjøretøy kan foreta tre transporter innad i Norge syv dager etter lossing av internasjonal last (jf. 1.2).

Som det er redegjort for i kapittel 2, er dagens offisielle statistikk for kabotasje basert på at utenlandske bileiere rapporterer til sitt eget lands statistikkbyrå. Disse dataene blir senere stilt til rådighet for hvert enkelt land via EUs statistikkorgan Eurostat. SSB har ikke mulighet eller hjemmel til å hente inn opplysninger direkte fra utenlandske bileiere. SSB kan imidlertid pålegge norske aktører opplysningsplikt for data de måtte ha lagret om bruken av utenlandske biler til innenlands transport. Dette vil typisk være speditører og vareeiere som selv bestiller transport direkte fra et transportselskap.

Populasjon. Spedisjonsfirmaer og direkte varebestillere (vareeiere), i tillegg til en del mindre transportformidlere. Et utvalg norske transportører bør også inkluderes i populasjonen.

4.2.1. Spedisjonsfirmaer

Det er et begrenset antall større norske spedisjonsfirmaer, som gjør det relativt enkelt å identifisere hvem som hører til populasjonen. I SSBs strukturundersøkelse for 2011, er det registrert 425 foretak i denne næringsundergruppen. Disse omsatte for 28 milliarder kroner og sysselsatte drøyt 8 000 personer. Imidlertid er antallet større foretak begrenset, og foretak med over 500 millioner i omsetning står for om lag tre firedeler av den totale omsetningen.

I dette prosjektet er representanter fra tre spedisjonsfirmaer intervjuet. Det ble spurt om de kunne levere følgende opplysninger for enkeltturer og samlet transport utført av utenlandsk transportør:

- Antall turer
- Antall sendinger
- Godsmengde
- Antall kjørte kilometer
- Type gods

Oppgavebyrde. Med noen unntak oppga foretakene at de kunne levere disse opplysningene uten å bruke altfor mye ressurser. Ett foretak oppga at de ville bruke omtrent tre dager på å få tilrettelagt opplysningene vi spurte etter, mens en annen oppga at deres system var lagt opp slik at opplysningene kunne tas rett ut av datasystemet. De som ble intervjuet mente at dette er opplysninger alle speditører bør kunne levere.

Generelt vil det være betydelig enklere for spedisjonsfirmaene å levere opplysninger om samlet transport enn for enkeltturer. Type gods vil som regel være klassifisert nokså grovt – stykkgods eller partigods. Dette gjelder særlig for samlasting. Her har ikke speditørene alltid detaljert oversikt over hva slags gods som blir fraktet. En speditør skilte ikke mellom tur og sending, og ville dermed bare kunne levere opplysninger om antall turer. En annen speditør kunne levere opplysninger om antall sendinger per tur. Begge oppga at det var enklere å levere opplysninger om totaler enn på enkeltturer.

En speditør mente dessuten at det ville være interessant å samle inn informasjon om nasjonalitet for kjøretøyet. Dette for å se på utviklingen i markedsandeler over tid. Det ville imidlertid kreve en god del ressurser for å tilrettelegge systemene for å produsere denne informasjonen.

Anslått omfang. To av speditørene som ble intervjuet, anslo at omtrent 5 prosent av deres transportmengde ble fraktet av en utenlandsk transportør. Den tredje benyttet kabotasje i stort omfang, men oppga ingen andel av total transport. Dette foretaket var en del av et stort internasjonalt konsern, og benyttet kabotasje for å posisjonere biler

Mulige feilkilder. Det hender speditørene gir oppdrag til transportører som leverer oppdraget videre uten å informere speditøren. Hvis en norsk transportør gir oppdraget videre til en utenlandsk bileier uten å informere speditøren, vil oppdraget ikke bli registrert som kabotasje av speditøren. De som ble intervjuet oppga at de var nøye med hvem de satte oppdragene ut til for å forhindre slike situasjoner, men at det ikke var mulig å garantere at det aldri skjedde.

4.2.2. Direkte bestillere

Ikke alle vareeiere bruker speditør, men bestiller transport selv direkte fra en transportør. Dette er en langt vanskeligere populasjon å identifisere siden samtlige foretak som har noe å transportere er potensielle bestillere av transport. Det ble spurt om de kunne levere samme opplysninger som speditørene:

- Antall turer
- Antall sendinger
- Godsmengde
- Antall kjørte kilometer
- Type gods

Direkte bestillere har ikke (nødvendigvis) denne informasjon lagret i sine systemer, men ville på forespørsel kunne henvende seg til transportøren for å få opplysningene. For direkte bestillere er det ikke naturlig å ha oversikt over antall turer, men de vil ha oversikt over antall sendinger.

Feilkilde. Som for speditørene har direkte bestillere ikke noen garanti for at transportøren de bestiller fra, er den som faktisk utfører transporten. Men hvis de bestiller utenlandsk bil, vil ikke dette være et problem siden det fremdeles vil kunne være snakk om kabotasje. Hvis det derimot er bestilt norsk transportør som videresender oppdraget til utenlandsk transportør, vil det være et problem og gi underrapportering. Ut fra dagens situasjon virker det imidlertid ikke som om dette er særlig utbredt.

Problem vedrørende populasjon og utvalg. I prinsippet vil alle vareeiere være potensielle bestillere av transport direkte fra transportør. Denne populasjon er altfor vid til at det er mulig å tenke seg å etablere en generell utvalgsundersøkelse mot disse foretakene. For mange av disse foretakene vil kabotasje ikke være aktuelt overhodet.

Mulige avgrensninger av populasjon. En mulighet kan være å avgrense populasjonen til store virksomheter og bestemte varegrupper. Fiskerierne har blitt nevnt av flere som brukere av utenlandske transportører, og det rapporteres stadig om utenlandske biler på veier og lastesteder langs kysten. En kompliserende faktor er at det ser ut til at fiskeeksportørene i økende grad benytter internasjonal transport – det vil si at utenlandske biler frakter fisken fra norskekysten og helt frem til leveringsstedet i utlandet. Da dreier det seg i så fall ikke om kabotasje, men om vanlig internasjonal transport som dekkes av utenrikshandelsstatistikken. På den annen side kan det være at deler av lasten leveres annetsteds i Norge – eller at fiskeeksportører også benytter utenlandske biler på innenlandske transporter.

Uansett – ut fra det andre direkte bestillere har oppgitt – bør også fiskeeksportører kunne levere opplysninger om hvem som transporter fisken, og i hvilken grad utenlandske transportører benyttes til innenlandsk transport. En annen mulighet er å avgrense populasjonen ved hjelp av *Valutaregisteret*. I dette registeret er alle valutatransaksjoner som skjer via bank registrert. Den norske virksomheten som betaler kan identifiseres og klassifiseres, mens bare navnet til utenlandsk mottaker er tilgjengelig. Navnet opptre da slik betaler har skrevet det. Det innebærer at hvis man kjenner navnene på de utenlandske transportørene – og avsender har skrevet navnet riktig – så bør det være mulig å identifisere foretak som benytter seg av kabotasje. Det er en forutsetning at mottaker av pengene benytter samme navn som den som utfører oppdraget. Siden bestillerne må identifiseres mer eller mindre manuelt, medfører at det må settes inn betydelige ressurser for å kunne avgrense populasjonen via Valutaregisteret.

I en eventuell utvalgsundersøkelse mot vareeiere er det helt nødvendig å avgrense populasjonen til de varesegmentene hvor kabotasje er mest vanlig. Eventuelt må tilleggsinformasjon innhentes fra registre. Likevel vil det være store utfordringer både av faglig og ressursmessig karakter knyttet til en eventuell datafangst om kabotasje mot vareprodusenter.

4.2.3. Oppsummering av opplysninger om gods

Tabellen under oppsummer hvilke opplysninger speditører og direkte bestiller kan levere om kabotasekjøring av gods:

	Speditører			Direkte bestiller	
	1	2	3		3
Antall turer	Ja	ja	Ja		
Antall sendinger		(ja)	(ja)		ja
Godsmengde	Ja	ja	Ja		ja
Antall kjørte kilometer	Ja	ja	Ja		ja
Type gods	Stykk/parti	Stykk/parti	Stykk/parti		ja

Parentesene for antall sendinger markerer at dette er opplysninger som ikke ligger i datasystemene til selskapene, men som kan skaffes til veie.

4.3. Vurdering av datagrunnlaget innen persontransport

For kabotasje innen persontransport, er regelverket mindre klart enn for transport av gods. Det inneholder ingen begrensninger i forhold til antall turer, men tidsmessig angir regelverket at det skal være midlertidig og ikke foregå på regulære rutestrekninger. Per i dag foreligger det ikke statistikk om norsk turbustrafikk – verken den som utføres ordinært av norske foretak i Norge eller til og fra Norge eller transport til/fra Norge eller kabotasje i Norge av utenlandske turbusselskaper. I likhet med godstransport, har ikke SSB hjemmel for å innhente opplysninger fra utenlandske selskap. Statistikkloven gir imidlertid SSB adgang til å hente inn data fra utenlandske foretak som har avdeling i Norge (såkalte NUF'er).

I denne delen av prosjektet ble foretak som bestiller turbusstjenester kontaktet. I Norge dreier det seg i hovedsak om reiseoperatører og formidlingsselskaper. Ut fra informasjon vi fikk fra en av de som ble intervjuet – en reiseoperatør – er det mulig at norske turbusselskaper også bør inkluderes i populasjonen. Under ett av intervjuene kom det fram at det flere ganger har skjedd at det kommer en svensk turbuss når det er bestilt transport fra et norsk turbusselskap.

Det er også en del *utenlandske reiseoperatører* som opererer i Norge. Ifølge de som ble intervjuet står disse bak en del kabotasjeturer i Norge. Det dreier seg om utenlandske selskaper hvor passasjerene ankommer med fly, og som deretter blir fraktet rundt i landet med (utenlandsk) buss. I tillegg er det en del nordiske reiseselskaper som arrangerer nordiske rundturer. Dette er ikke kabotasje siden turene er grensekryssende, forutsatt at det ikke tas opp passasjerer i andre land.

Populasjon. Norske reiseoperatører, norske turbussformidlere, norske turbusselskaper. Følgende opplysninger ble etterspurt:

- Opplysninger om antall turer som et utenlandsk busselskap har utført
- Avgrensning mellom internasjonale og nasjonale turer
- Antall passasjerer
- Antall kjørte km

4.3.1. Norske reiseoperatører

En av reiseoperatørene kunne gi presise tall på antall turer, både nasjonale kabotasjeturer og internasjonale turer. En operatør mente det var enkelt med rimelig grad av nøyaktighet å anslå tallet på passasjerer. Dette gjøres ved å ta utgangspunkt i opplysninger om antall passasjerer (første inputtall). Siden det som regel blir noen avbestillinger før turen starter, kan det korrigeres for dette. Antall kilometer kjørt totalt per dag kan også beregnes. Denne operatøren mente han ville brukt omtrent 30 minutter på å finne frem opplysningene fra systemet så lenge det kan leveres anslag. Mer presise svar ville kreve langt mer tid. Reisene til denne operatøren startet i all hovedsak i Norge. Han var dessuten klar på at alle seriøse reiseoperatører skal ha disse opplysningene tilgjengelig.

En annen reiseoperatør kunne også levere de etterspurte opplysningene med unntak for antall kilometer, og at de ville bruke omtrent to dager på å hente ut opplysningene. Datasystemet var ikke organisert etter land turen startet eller sluttet i, så dette måtte i tilfelle hentes fram manuelt. På bakgrunn av denne informasjonen var det mulig å avgjøre om det var en kabotasjetur eller en internasjonal tur. Selskapet hadde ikke fokus på kabotasje i det hele tatt, og var heller ikke kjent med definisjonen.

Oppgavebyrden for eventuelle oppgavegivere vurderes som overkommelig så lenge det er tilstrekkelig å levere anslag på antall kilometer og passasjerer. Men dette vil avhenge av hvordan datasystemet og informasjonen er organisert. Det kom også fram under intervjuene at det ikke finnes store, standardiserte datasystemer for reiseoperatørbransjen. En hentet opplysningene fra et bookingsystem som to andre norske operatører benytter, mens en annen brukte EXCEL-regneark. Dette vil vanskeliggjøre et datafangstopplegg mot reiseoperatørene.

4.3.2. Norske turbussformidlere og turbusselskaper

Norske *turbussformidlere* er foretak som ikke eier busser selv, men som formidler busser til arrangører som trenger transport. Det dreier seg om dagsturer (gjærne knyttet til cruiseskip) og rundturer. De SSB intervjuet benyttet seg av utenlandske transportselskaper. En formidler holdt seg utelukkende til et svensk foretak, men en annen benyttet flere foretak – i hovedsak svenske.

Begge foretakene kunne levere informasjon om antall turer som ble utført med utenlandske busser. Bare det ene selskapet kunne levere anslag på kjørte kilometer. Denne størrelsen ligger i utgangspunktet ikke inne i datasystemet, men kan beregnes ut fra opplysninger om start og endepunkt for turen. Den andre bussformidleren

kunne ikke levere kjørte kilometer, siden dette ikke var informasjon som følger fakturaene de får fra utførende transportører. Ingen av foretakene kunne levere eksakte opplysninger om antall passasjerer – verken per tur eller totalt. En av dem kunne likevel levere anslag ut fra kjennskap til at bussene stort sett var fulle.

Norske turbusselskaper. I følge informasjon fra en av reiseoperatørene som ble intervjuet kan også norske transportforetak benytte utenlandske busser selv når transporten er bestilt via en norsk transportør. Det antas likevel å være mest vanlig å kontakte andre norske foretak om egen kapasitet ikke er tilstrekkelig. Dette innebærer likevel at i en eventuell undersøkelse om kabotasjekjøring bør det vurderes om også norske turbusselskaper skal inngå i populasjonen.

Problemer. På bakgrunn av informasjonen innhentet gjennom intervjuene, vil det være problematisk å lage statistikk som dekker alle kabotasjeturer innen persontransport i Norge. Turer som er formidlet av utenlandske selskaper vil vanskelig kunne fanges opp. Hvis dette er så omfattende som intervjuene har avdekket, vil det innebære en ikke ubetydelig underrapportering om kabotasje.

Det er også et problem at ikke alle de mulige oppgavegiverne har opplysninger om antall kjørte kilometer og antall passasjerer på turene de formidler. Formidlere av turbuss og reiseoperatører kjøper gjerne turpakker, og får da som oftest ikke opplysninger om kjørelengde og antall passasjerer i fakturaene. Dette vil sannsynligvis også gjelde for norske turbusselskaper som benytter utenlandske busser.

4.3.3. Oppsummering av opplysninger om persontransport

Tabellen viser opplysninger som reiseoperatører og formidlere av turbuss kan levere:

	Reiseoperatør		Bussformidler	
Informant	1	2	3	4
Antall turer	ja	ja	ja	ja
Skille mellom kabotasje og internasjonale turer	ja	ja	ja	ja
Antall passasjerer	(ja)	ja		(ja)
Antall kjørte kilometer	(ja)			(ja)

Parentesene for antall kjørte kilometer markerer at dette er opplysninger som ikke ligger i datasystemene til selskapene, men som kan skaffes til veie som anslag.

4.4. Andre datakilder

I prosjektet er det også vurdert andre kilder som kan gi grunnlag for statistikk om kabotasje. Det dreier seg om administrative registre fra Skattedirektoratet og Toll- og avgiftsdirektoratet. I tillegg har Statens vegvesen utstasjonert automatiske kontrollposter på grensen, og det er undersøkt om det er mulig å benytte data fra disse samt passeringsdata fra bomselskapene (AUTOPASS). Disse kildene vil ikke kunne dekke behovet for statistikk over kabotasje som er drøftet i tidligere avsnitt i rapporten, men det ble undersøkt i hvilken grad administrative data kan være et supplement til annen informasjon om kabotasje.

4.4.1. Skattedirektoratet

Fra mva.-registeret kan opplysninger om innbetaling av mva. fra utenlandske selskap som har registrert seg i registeret hentes ut. Utenlandske selskap som omsetter for mer enn 50 000 NOK i året, er pliktige til å registrere seg. Om dette blir etterfulgt av alle, er mindre trolig. Uansett, vil det kunne gi en pekepinn på hvor stor omsetning utenlandske transportselskaper har i Norge. Det vil også kunne gi informasjon om *antall* registrerte utenlandske transportører.

4.4.2. Toll- og avgiftsdirektoratet

TAD konsentrerer seg om fortolling av gods, og i tolldeklarasjonene registreres nasjonalitet på kjøretøyet ved grensepassering. Det ligger i sakens natur at det ikke gjøres registreringer ved utkjøring. Det er således lite å hente fra TAD når det gjelder opplysninger om kabotasje i forhold til fortolling. Informasjon fra deklarasjonene om nasjonalitet på kjøretøyet nyttes av SSB ved publisering av Godstransport med lastebil over grensen (jf. kap. 3).

I tillegg er TAD ansvarlig for tilbakebetaling av mva. til blant annet utenlandske kjøretøy. Ut fra de opplysningene vi har fått, gjøres det ikke koblinger mellom innbetaling av mva. – som SKD tar seg av – og tilbakebetaling av mva. Det er altså ikke noe krav om at tilbakebetaling skjer på bakgrunn av innbetalt mva. under opphold i Norge mva. Det er likevel ikke mulig å avgjøre om bilen har kjørt kabotasje i tillegg til internasjonal transport – verken når det gjelder gods eller persontransport.

4.4.3. Tollvesenet og Statens vegvesen

Tollvesenet vil i løpet av juni 2014 ha aktivert stasjonære kontrollposter på alle grenseoverganger fra Svinesund til Magnor (40 stykker). Det innebærer at det vil bli foretatt *elektronisk avlesning av skilter* på samtlige innkommende kjøretøyer. Systemet er koblet opp mot en rekke registre, og gjør det mulig å vinke inn biler hvor det er noe som ikke er i orden. I utgangspunktet skal opplysningene slettes etter én time. Det åpner likevel for at det vil være mulig å søke Datatilsynet om dispensasjon. Grensepassering alene gir ikke annen informasjon enn at bilene har passert grensen, så denne opplysningen må suppleres med annen informasjon. Kontrollboksene til Tollvesenet er compatible med kontrollpostene til Vegvesenet, og kan dermed samkjøres med disse. Vegvesenet har både stasjonære og mobile kontrollposter. De sistnevnte kan rigges til på strategiske veistreknings. På denne måten vil det i noen grad vil være mulig å etablere kjøremønstre for utenlandske biler. Det fordrer imidlertid at de mobile kontrollpostene settes opp slik at de best mulig fanger opp kjøretøy som driver kabotasje.

Dataopplysninger fra kontrollpunktene vil imidlertid ikke kunne fortelle annet enn at et visst antall utenlandske biler befinner seg innenfor Norges grenser over en viss periode, og hvor mange biler man kan anta driver med ulovlig kabotasje. Dessuten vil bare en begrenset del av grensa mot Sverige (Svinesund – Magnor) dekkes. Kostnadene for et slikt opplegg er antagelig for høye i forhold til den begrensede informasjonen det kan gi.

Data fra elektroniske bompengebrikker som etter planen vil bli obligatorisk for alle tyngre kjøretøy i 2014, vil kunne brukes på tilsvarende måte som data fra skiltregistreringer, men her kommer grensepasseringsproblematikken inn. Per i dag er det bare på Svinesund at avlesning av bompengebrikken finner sted på grensepasseringsstedet – alle andre bomstasjoner ligger et godt stykke inn i landet. Dette gjør det vanskelig å skille internasjonal transporter fra kabotasjeturer.

Skiltregistrering ved grensen er i prinsippet mulig å kombinere med passering av elektroniske bompengestasjoner, men det vil gi begrenset informasjon angående kabotasjekjøring.

Opplysningene fra skiltregistrering og elektroniske bompengebrikker vil ikke kunne si noe om kjørelengde eller mengde gods som transporteres, men kan gi en indikasjon på hvor lenge utenlandske biler oppholder seg i landet og kjøremønstre. Det må gjennomføres omfattende analyser av et stort datamateriale, for i det hele tatt å få interessant informasjon ut av dataene.

4.4.4. Kabotasjestudien i regi av Tekniska Högskolan i Lund

Kabotasjestudien er en forskningsstudie som undersøker internasjonal godstrafikk i Sverige, Danmark og Norge. Formålet er i følge prosjektet å lage fakta på internasjonal godstransport som utføres i de nevnte landene. Med hjelp publikum som benytter en App som er gratis tilgjengelig både i AppStore og Google Play, samles det inn en stor mengde data over bevegelsene til utenlandske lastebiler i de respektive landene. Innsamlede data blir brukt for å kartlegge bevegelsesmønsteret til lastebiler, som er grunnlaget for videre analyse. Ved bruk av avanserte algoritmer skal det kartlegges hvordan den internasjonale trafikken på veien beveger seg i landene. Prosjektet tar sikte på å kunne lage pålitelig informasjon om omfanget av de utenlandske lastebilenes bevegelser i Skandinavia.

4.4.5. Tungbilkontrollene

Vegvesenet utfører i dag rundt 70 000 tungbilkontroller årlig. Dette er en dokumentkontroll, hvor man blant annet kontrollerer kabotasje. Opplysningene legges inn i VaDis. Kabotasje blir imidlertid ikke lagt inn i dagens system, som følge av at kabotasje ikke var relevant da systemet ble utviklet. En ny versjon er under utvikling, og i denne versjonen vil det bli lagt inn opplysninger om kabotasje. Per i dag registreres kabotasje som internasjonal tur i systemet. Kontrollørene vi snakket med påpekte at det er lett for sjåførene å trikse med papirene for å unngå å bli tatt for ulovlig kabotasje. Sjåførene vil for eksempel ikke vise frem flere enn tre fraktbrev for kontrollørene. Det innebærer at opplysningene fra VaDis vil underrapportere utbredelsen av kabotasje blant bilene de har kontrollert.

4.4.6. Kontroll av fartsskrivere

En digital fartsskriver er en liten datamaskin som installeres i kjøretøyet. Informasjon om kjøretøyet aktiviteter lagres fortløpende i fartsskriveren. Installering av digital fartsskriver ble obligatorisk i nye busser og lastebiler i 2006. Analoge fartsskrivere er tillatt til den må skiftes. Det er i hovedsak kjøre- og hviletid som kontrolleres med fartsskrivere. Kontrollørene kan foreta manuell oppkobling mot VaDis under kontrollene, men det er ikke slik at data fra fartsskrivere lagres i VaDis. Data lagres på fartsskriveren i 365 dager.

- Kjøre- og hviletiden til alle sjåførene som har brukt sjåførkort og som har kjørt kjøretøyet
- Hvilke sjåfører som har kjørt, forutsatt at sjåførene har brukt sjåførkort
- Om kjøretøyet er brukt uten at det er satt inn et sjåførkort
- Hastigheten som kjøretøyet har hatt de siste 24 timene
- Alle hendelser hvor kjøretøyer har gått raskere enn hastighetsbegrensningene skulle tilsi
- Sted (land) for start og stopp for hver tur
- Kilometerstand for start og stopp på hver tur
- Manuelt registrerte data, i henhold til 1360/2002/EF
- Bruk av sjåførkort, kontrollkort, verkstedkort og bedriftskort
- Justering av klokka
- Strømbrudd eller andre uregelmessigheter

Det betyr at det kan hentes data om antall utførte kabotasjeturer via fartsskrivere. Men, siden dataene ikke blir samlet i et felles register og bare befinner seg på fartsskriverne, vil det ikke være mulig å utarbeide statistikk om kabotasje via fartsskrivere.

5. Kost-/nytte-/kvalitetsvurderinger for alternative datafangstmetoder

5.1. Kabotasje for godstransport

5.1.1. Lastebilundersøkelsen

Lastebilundersøkelsene i EU-/EFTA-landene er grunnlaget for dagens offisielle statistikk om kabotasjekjøring med norskregistrerte biler i utlandet og for europeiske (EU/EFTA) bilers kabotasjekjøring på norsk område.

I Eurostat, EUs statistikkorgan, er det økende fokus på kabotasje som følge av at flere land tar opp problemet med stor usikkerhet i disse resultatene. Eurostat har signalisert at statistikk om kabotasje blir tema på neste arbeidsmøte for godstransport på vei i Luxembourg i juni. Her møtes alle statistikkbyråene, og drøfter felles problemstillinger knyttet til lastebilforordningen.

Det er for tidlig å si om og i så fall hvilke tiltak Eurostat ser for seg for å dekke kabotasjetransporten på en bedre måte enn i dag. I den grad eventuelle endringer må forankres i forordningen, vil det ta flere år før den er godkjent og tilpasninger er gjennomført og implementert i de ulike landene. Det synes heller ikke aktuelt for SSB å gjøre endringer i sin undersøkelse, f.eks. ved å øke utvalget, siden det ikke vil bidra til bedre data om kabotasje i Norge.

SSBs konklusjon:

Isolert sett ville det minst ressurskrevende og beste alternativet for bedre data om kabotasje, være at det ble gjennomført endringer på europeisk nivå gjennom de eksisterende lastebilundersøkelsene. Problemstillingen er på dagsorden i Eurostat, men det er foreløpig ikke klart om og i så fall hvilke tiltak som kan være aktuelle. Det vil ikke ha innvirkning på kabotasjetallene i Norge om SSB gjør tilpasninger i sin datafangst, og dette er følgelig uaktuelt. SSB har for øvrig ikke hjemmel til å hente inn data fra utenlandske selskaper.

5.1.2. Speditører

Speditørene bestiller kabotasjeoppdrag fra transportforetakene, og har til en viss grad data om dette i sine datasystemer. Problemet er uansett at speditørene bare dekker en del av markedet. Det kan følgelig vanskelig lages en offisiell statistikk med landstall om kabotasje kun basert på speditørdata. Imidlertid vil data fra speditørene blant annet kunne bidra til en bedre vurdering av kvaliteten på de dataene som allerede publiseres av SSB.

SSBs konklusjon:

Før det er mulig å avgjøre om data om kabotasje av tilstrekkelig kvalitet kan hentes inn fra speditørene, må det gjennomføres en pilotundersøkelse blant noen store og mellomstore foretak. Pilotundersøkelsen må gi svar på en rekke spørsmål:

- *Er dataene elektronisk tilgjengelig i registre i alle foretakene?*
- *Kan foretakene enkelt ta ut dataene, eller trenger de hjelp fra IT?*
- *Hvor komplette er datasettene?*

- *Hvor god er datakvaliteten?*
- *Er det mulig å følge utviklingen over tid?*
- *Er det harmoniserte definisjoner for de sentrale statistikkvariablene?*
- *I hvilken grad vil dataene kunne komplettere bildet om kabotasjetransport i Norge?*

SSB anslår at et slikt pilotprosjekt kan gjennomføres innen en ramme på 600 000 ekskl. mva.

5.1.3. Vareeiere

Direkte bestillere (vareeiere) av transport er vanskeligere å håndtere. I teorien kan alle vareeiere bestille sin egen transport, og det er følgelig snakk om svært mange potensielle oppgavegivere. En rekke vareeiere er ikke relevante i forhold til kabotasjekjøring, siden de ikke vil drive i et godssegment som er av interesse i kabotasjesammenheng. Spørsmålet er hvordan en kan komme frem til en hensiktsmessig avgrensning.

SSBs konklusjon:

Å ha oversikt over og kontroll på populasjonen er helt avgjørende for å kunne gjennomføre en statistisk undersøkelse av god kvalitet. Det er verken mulig eller ønskelig hverken med hensyn til oppgavebelastning eller øvrige kostnader, å pålegge et utvalg vareeiere å rapportere data om transport inkl. opplysninger om kabotasje. Kostnaden vil være altfor høy i forhold til forventet kvalitet på dataene og nytteverdi. Med utgangspunkt i disse vurderingene ser SSB ingen hensikt i å kostnadsberegne et datafangstopplegg mot vareprodusenter.

5.1.4. Andre datakilder – administrative registre

SSB har vurdert aktuelle administrative registrene som kilde for mulig tilleggsinformasjon som kan belyse problematikken med kabotasje.

5.1.4.1. MVA-registeret

SSB kan hente inn et uttrekk fra mva.-registeret om utenlandske selskap som omsetter for mer enn 50 000 kroner i året fra SKD. Det vil kunne gi informasjon om omsetning og antall registrerte selskap. Imidlertid vil det være begrenset hva denne informasjonen vil gi i forhold til å belyse kabotasjeproblematikken.

SSBs konklusjon:

Informasjonen fra registeret vil være av perifer interesse i forhold til problemstillingen, og vil ikke være til særlig nytte for statistiske formål.

5.1.4.2. Data fra Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD)

For andre formål henter SSB inn utenrikshandelsdata fra TAD. Det er ikke andre registre i TAD som kan kaste nytt lys over kabotasje.

SSBs konklusjon:

Det er ikke andre registre i TAD som synes å være av interesse i kabotasjesammenheng.

5.1.4.3. Data fra Statens vegvesen (SVV)

Elektronisk skiltavlesing

I løpet av året vil Statens vegvesen aktivere stasjonære kontrollposter på noen grenseoverganger for elektronisk skiltavlesing.

SSBs konklusjon:

SSBs foreløpige vurderinger er at informasjon om grensepassering alene gir ikke annen informasjon enn at bilene har passert grensen. Det er mulig å tenke seg at det i et framtidig system kan knyttes til andre data, fra mobile kontrollposter og AUTOPASS-brikker. Det vil i så fall kreve et betydelig apparat og samle inn store mengder data og kompliserte analyser før det eventuelt kan være mulig å etablere et kjøremønster for utenlandske biler. Lagring og bruk av slike data er også en problemstilling i forhold til Datatilsynet. Utviklingen i teknologi og analysemuligheter må følges framover.

AUTOPASS

Elektroniske bompengebrikker skal etter planen bli obligatorisk for alle tyngre kjøretøy i 2014. Data fra bomringene er av generell interesse for SSB også for andre formål. Vi følger derfor SVVs arbeid med å samle data fra alle bomstasjonene tett.

SSBs konklusjon:

En foreløpig vurdering er at det ikke er mulig å lage statistikk om kabotasje ut fra disse dataene, uten omfattende analyser og kombinasjon med annen registerinformasjon. Dataene er heller ikke tilgjengelig foreløpig. Forutsatt finansiering vil SSB kunne hente AUTOPASS-data fra SVV, når det er etablert en database med data fra alle bomselskapene i Norge. I den sammenheng kan det analyseres om dataene kan brukes for å si noe om kabotasjeomfanget, eventuelt i samband med andre datakilder (f.eks. skiltavlesing).

Antatt ressursbehov for en pilot når data er tilgjengelig: 200 000 kroner.

Tungebilkontroller

Statens vegvesen gjennomfører om lag 70 000 tungebilkontroller i året. Data lagres i datasystemet VADIS.

SSBs konklusjon:

Foreløpig lagres ikke data i VADIS på en konsistent måte, og er følgelig foreløpig uaktuell som datakilde. Når registeret tas helhetlig i bruk, etter planen i løpet av 2014, bør det vurderes om opplysningene om kabotasje kan brukes, og publiseres f.eks. gjennom StatRes for Statens vegvesen. Anslått ressursbruk for pilot: 50 000 kroner.

Fartsskrivere

Data fra fartsskrivere lagres per i dag bare på den enkelte fartsskrivere.

SSBs konklusjon:

Fartsskrivere er ikke egnet til å utarbeide statistikk om kabotasje, siden de ikke lagres på en sentral server. Hvis det senere skulle bli pålegg om å lagre data fra fartsskrivere i en sentral database, bør mulighetene for å utnytte den for statistikkformål undersøkes.

5.1.4.4. Kabotasjestudien

Kabotasjestudien som gjennomføres under ledelse av Tekniska Högskolan i Lund, samler inn store mengder data fra Danmark, Norge og Sverige via en App. Det er foreløpig ikke publisert en analyse av de dataene som er rapportert for Norge så langt.

SSBs konklusjon:

Kabotasjestudien er et forskningsprosjekt i regi av Tekniska Högskolan i Lund, og SSB vil ikke ha tilgang til disse dataene. Det gjenstår å se om dataene kan gi annen informasjon enn et visst bevegelsesmønster og antall utenlandske biler som ser ut til å ha oppholdt seg innen landet i mer enn 7 dager.

5.2. Kabotasje for persontransport

Det finnes i dag tilnærmet ingen offisiell statistikk om turbilmarkedet, verken om transportytelser som norske biler utfører i Norge og som utenlandske biler utfører på turer til, fra og i Norge (kabotasje). Det finnes heller ingen internasjonal forordning for persontransport.

SSBs konklusjon:

Det er et klart behov for å utvikle en statistikk for turbuss, i første omgang for å kartlegge årlig norske turbusselskapers transportytelser i Norge og ved kjøring til og fra utlandet inkl. kabotasje.

Ressursbehov: Det er krevende å bygge ut en god statistikk for turbusser. Utviklingsbehovet vil være i størrelsesorden 1 million kroner, og årlig drift om lag 600 000 kroner. Utviklingsprosjektet vil omfatte et pilotprosjekt blant et begrenset antall rapportører.

5.2.1. Reiseoperatører og turbussformidlere

For transport av personer er reiseoperatører og turbussformidlere en klar og avgrenset populasjon.. Det er et problem at informasjonen vil variere mellom foretakene og i mange tilfeller være begrenset. Det største problemet synes likevel å være at det foregår kabotasjekjøring av personer som er utenfor rekkevidden til SSB, ved at en rekke utenlandske reiseoperatører står for en betydelig bestilling av utenlandske turbiler for innlandsturer i Norge.

SSBs konklusjon:

Det synes foreløpig uaktuelt å forsøke å kartlegge utenlandske turbusselskapers aktivitet til, fra og innen Norge. Delvis fordi SSB ikke kan pålegge utenlandske selskaper i Norge og delvis fordi det er begrenset med data

lagret hos aktuelle oppgavegivere. Et alternativ som foreløpig ikke er vurdert, er om Turistundersøkelsen, som SSB utfører for Innovasjon Norge ved utvalgte overnattingssteder, kan utvides med spørsmål om transport til overnattingsstedet. Undersøkelsen blir foretatt ved utvalgte overnattingssteder i Norge. Antall spurte per i dag er rundt 12 500 i løpet av et år. Undersøkelsen går i tre omganger – januar - april, mai - august, og september – desember. Materialet dekker omtrent 3 000 utenlandske turister totalt. Opptil 30 personer blir intervjuet per overnattingssted. Det innebærer at det er stor sannsynlighet for at flere har kommet med samme kjøretøy, men datafilen er organisert slik er mulig å ta høyde at samme kjøretøy ikke blir telt flere ganger. Utenlandske turister blir i dag spurt om hvordan de ankom Norge, men ikke om hvordan de kom seg til overnattingsstedet. Det er plass til noen få spørsmål til i undersøkelsen, noe som betyr at det kan legges til noen spørsmål om transportmiddel til overnattingssted, og nasjonalitet på transportmiddelet som ble benyttet. Samtidig er det ikke sikkert at turistene er oppmerksomme på kjøretøyets nasjonalitet. Hvis det fungerer, kan tilleggsspørsmål om kjøretøy gi en antydning om andelen utlendinger som blir transportert med utenlandsk turbuss.

Siden det er Innovasjon Norge som finansierer undersøkelsen, må det avklares med dem om det er greit å legge til noen spørsmål. Merkostnadene vil eventuelt ligge rundt 100 000 eks mva.

Vedlegg 1. Rekruttering og gjennomføring av intervjuer

Intervjuobjekter

- Skattedirektoratet
- Toll- og avgiftsdirektoratet
- Vegdirektoratet

Bransjeorganisasjoner

- NHO Transport og logistikk
- NHO Transport
- Virke reise
- Transportarbeiderforbundet (gods og person)
- Norsk Lastebileierforbund

Oppgavegivere

- 3 spedisjonsfirmaer
- 2 vareiere
- 2 reiseoperatører
- 2 bussformidlere
- 2 turbusselskaper

I tillegg har vi fått verdifull informasjon om transport av gods fra en rådgiver innen logistikk.

Refleksjoner rundt etikk og rekrutteringsprosessen

Etter å ha vært i kontakt med representanter for bransjeorganisasjonene, ble det klart for oss at kabotasjebegrepet er et litt betent. Kabotasje blir oppfattet som noe uønsket i lastebilbransjen, og mange forbinder det umiddelbart med noe ulovlig. Derfor var det viktig å poengtere overfor mulige oppgavegivere at vi ønsket å spørre om kabotasje – uavhengig om den er lovlig eller ikke. Vårt formål var å undersøke om det var mulig å måle dette ved å spørre bestillere, uten å spørre om den er lovlig eller ulovlig. Oppgavegivere vil uansett ikke skille dette fra hverandre i sine systemer. Det var likevel tydelig i rekrutteringsprosessen at flere reagerte på ordet.

Personer i næringslivet har en travel hverdag, og det tok gjerne litt tid fra første kontakt til gjennomføring av selve intervjuet. Samtidig var det en del som ga uttrykk for at de var positive til å være med, men som deretter unnlot å følge opp. Det innebærer at det er flere bedrifter vi burde ha intervjuet, men som vi ikke har fått tak i innenfor den avgrensede prosjektperioden.

Noen virksomheter oppga at de ikke benyttet kabotasje i det hele tatt på tross av at noen kilder er helt klare på at de gjør det. Dette er det lite vi kunne gjøre noe med.

Det innebærer at oppgavegiverne vi har snakket med, antagelig har et ryddigere forhold til kabotasje enn de som ikke ville stille opp. Det kan således være en skjevhet i intervjumaterialet ved at de vi intervjuet er flinkere til å benytte kabotasje innenfor rammene av gjeldende regelverk. En viktig grunn som ble oppgitt for å benytte kabotasje, er for å posisjonere bilene i forhold til henting av annen last.

De som ble intervjuet var også påpasselige med å påpeke at de var opptatt av å følge regelverket, men kunne ikke garantere at de aldri brøt reglene. Et foretak – i frukt- og grønnsaksbransjen – påpekte at for dem var det å få varene frem i tide langt viktigere enn prisen på transporten. Transportører som opererte med svært lave priser stolte han ikke på.

En ga uttrykk for at dette er område de ønsker statistikk på, samtidig som han mente det ikke ville være mulig å lage ”riktig” statistikk. Dette fordi en del potensielle oppgavegivere ikke vil fortelle om hvilke mekanismer de benytter for å unndra mva, bompenger og lignende. Bussene har heller ikke med ”fraktbrev,” og det er vanskelig for politi og veivesen å lese seg til om det dreier seg om internasjonal tur eller kabotasjetur. I den grad dette er riktig, vil det være vanskelig å avgjøre om innrapporterte opplysninger fra noen selskaper er korrekte. Det vil være et problem hvis dette er omfattende, men det er det vanskelig for oss å si noe om.

Vedlegg 2. Intervjuguider

Intervjuguide til nøkkelinformanter

- Hvem er det som tjener på kabotasjekjøring (speditører, direktebestillere, utenlandske sjåførere og lastebileiere, mottakere av lasten, norske lastebileiere, andre)?
- Hvem taper på kabotasjekjøring (norske lastebileiere, norske sjåførere, andre)?
- Hva betyr denne formuleringen i rundskriv fra Dep. om kabotasje; ”Kabotasje kan ikke utføres på en slik måte at det skapes en permanent eller løpende aktivitet”?
- Hvem er det som benytter seg av kabotasjekjøring?
- Hvordan er kabotasjekjøringen organisert?
- Hvordan blir kabotasjekjøringen formidlet?
- Hva er det som gjør at kabotasjekjøring brer om seg (penger å tjene, uklart regelverk, lite kontroller, andre ting)?
- Hva gjør speditørene og direkte bestillere for å hindre ulovlig kabotasjekjøring?
- Finnes det noen sentral registrering av kabotasjekjøring?
- Har dere ideer til hvordan den offisielle kabotasjestatistikken kan bli bedre?
- - andre kilder (SKD-mva., Toll og avgiftsdirektoratet – opplysninger ligger i papirene)?
- - andre aktører (sjåfør, lastebileier, speditør eller de som bestiller oppdragene)?
- Hvordan er det med internasjonale selskaper som er registrert i Norge. Hvis de bruker utenlandske biler til oppdrag i Norge, er det kabotasje?
- Betaler utenlandske transportører som kjører kabotasjeturer i Norge mva til Norge? Bruker de norsk eller utenlandsk fraktseddel?
- Bør vi se på omfanget av ulovlig kabotasje, hvordan kan vi få tall på det?
- Er det andre ting vi bør være oppmerksomme på rundt kabotasje?

Intervjuguide til speditører og direkte bestillere

Vi tenkte å starte med å se nærmere på om dere kan dekke informasjonsbehovet til SSB og myndighetene på kabotasje.

- Hva slags opplysninger om kabotasjeturer sitter dere på?

Enkelturer av utenlandsk transportør:

- Antall sendinger på en tur?
- Godsmengde)
- Antall kjørt km (fra postnummer til postnummer)
- Type gods (grov inndeling)

Totalt av utenlandsk transportør:

- Antall turer totalt
- Antall sendinger totalt
- Godsmengde totalt
- Antall kjørt km (fra postnummer til postnummer)
- Type gods (grov inndeling)
- På hvilken form har dere opplysningene (fraktbrev på papir, elektronisk fraktbrev, fagsystem osv, KAN DE VISE OSS SYSTEMET)?
- Hvor lett eller vanskelig tilgjengelig er denne informasjonen? Hvis vanskelig, hva er vanskelig?
- Hva er lettest å rapportere, enkelturer eller turer totalt?
- Er det lett eller vanskelig å forstå kabotasjereguleringen på godstransport? Hva er vanskelig?
- Bruker dere utenlandske transportører på turer i Norge?
- Hvorfor (rimeligere, ikke nok norske biler)?
- Hvordan skaffer dere utenlandske biler til kabotasjeoppdrag?
- Hvordan blir kabotasjekjøringen formidlet?
- Er det vanskelig å vite om en utenlandsk sjåfør kan kjøre en lovlig kabotasjetur, eller om turen er ulovlig? Utdyp?
- Har dere rutiner for å unngå at oppdraget blir ulovlig? Hva gjør dere?
- Hvilke varegrupper er det mest vanlig at utenlandske transportører kjører i Norge?

- Har dere ideer til hvordan den offisielle kabotasjestatistikken kan bli bedre? Hvem sitter på opplysninger?
- Er det mulig å måle all kabotasje, også den som eventuelt er ulovlig? Hva skal til for at speditører og bestillere skal rapportere den?
- Sitter direkte bestillere på samme opplysninger som dere (hentes opplysninger fra fraktsedler)?
- Er det andre ting vi bør være oppmerksomme på rundt kabotasje?

Intervjuguide persontransport

- Er det lett eller vanskelig å forstå kabotasjeregelverket på persontransport? Hva er vanskelig?
- Hvordan forstår dere formuleringen ”kabotasje kan kun utføres på midlertidig basis”?

Vi tenkte å starte med å se nærmere på om dere kan dekke informasjonsbehovet til SSB og myndighetene med hensyn busskabotasje (kabotasje på persontransport).

- Hva slags opplysninger om kabotasjeturer utført av utenlandske busselskap sitter dere på?
 - Kan dere gi opplysninger om antall turer som et utenlandsk buss-selskap har utført i alt?
 - Kan dere skille på internasjonale og nasjonale turer
 - Antall passasjerer i alt?
 - Antall kjørte km i alt?
- På hvilken form har dere opplysningene (fraktbrev på papir, elektronisk fraktbrev, fagsystem osv)?
- Hvor lett eller vanskelig tilgjengelig er denne informasjonen? Hvis vanskelig, hva er vanskelig?
- Er det lett å ta ut denne informasjonen?
- Hvorfor bruker dere utenlandske buss-selskap på turer i Norge? (rimeligere, ikke nok norske busser)
- Hvordan skaffer dere utenlandske busser til kabotasjeoppdrag?
- Hvordan blir kabotasjekjøringen formidlet?
- Hvilke type turer er det mest vanlig at utenlandske buss-selskaper kjører for dere? Ellers i Norge?
- Har dere ideer til hvordan vi kan få en god offisiell kabotasjestatistikk på persontransport?
- Er det andre ting vi bør være oppmerksomme på rundt busskabotasje?



Godstransport med norske lastebiler

Vedlegg 3. Skjema – lastebilundersøkelsen (Godstransport på vei)

Skjemaet skal fylles ut for den bilen som har det registreringsnummeret som er oppført ovenfor, og sendes tilbake til Statistisk sentralbyrå.

Kontaktperson		
Foretakets kontaktperson:		
Telefonnr.:	Mobiltelefonnr.:	Treffes sikrest kl.:
E-postadresse:		
Fylles ut dersom bilen var solgt/avskiltet	Type transport	
Lastebilen var før/under rapporteringsperioden: ☐ Solgt ☐ Avskiltet	I rapporteringsperioden går bilen hovedsakelig i (sett kryss): ☐ Leietransport: Transport for oppdragsgiver mot betaling ☐ Eigentransport: Transport av eget gods for egen regning	
Kjørte kilometer (bruk skjønn om nødvendig)		
Kjørte km i hele <åååå> Kjørte kilometer i alt i hele <åååå> (inkl. utlandet): km Kilometer kjørt i utlandet i <åååå> (sett 0 dersom bilen ikke kjørte i utlandet i <åååå>): km		
Kjørte km i rapporteringsperioden Kjørte km i alt i rapporteringsperioden (inkl. tomturer): km Kilometer kjørt i utlandet i rapporteringsperioden: km		
Bruk av tilhenger eller semitrailer i rapporteringsperioden		
Hvis det er benyttet tilhenger eller semitrailer i løpet av rapporteringsperioden, oppgi registreringsnummeret på den tilhengeren eller semitraileren som ble benyttet mest:		
Oppgi antall akslinger på den hengeren/semitraileren som ble benyttet mest i rapporteringsperioden:		
Fylles ut til slutt:		
Omtrent hvor lang tid brukte du på å fylle ut skjemaet? Ta også med tiden det tok å hente frem opplysningene: minutter		
Eventuelle merknader:		

KJØREBOK

En sending defineres som frakt av ett vareslag mellom denne varens pålastingssted og avlessingssted. Dersom flere vareslag blir fraktet fra og til samme sted, skal hvert vareslag føres opp som en ny sending (se rettledning på baksiden av skjemaet).

S en ding nr.	Dato for pålasting Eksempel: Hvis dato er 7. januar, fyll ut slik: 0701	A Kryss av hvis trans- porten er en distribu- sjons-/ oppsam- lings- runde ¹	B Oppgi evt. antall like sendinger (samme vareslag og samme pålastings- og avles- singssted)	C Pålastings- og avlessingssted Angi nærmeste større sted og postkode hvis denne er kjent. Dersom pålasting skjedde på terminal, oppgi terminaltype. Om bilen går tom på en strekning, føres dette opp som en egen sending (egen linje). Ved kjøring til utlandet skal alle sendinger føres opp, til bilen er tilbake i Norge, selv om rapporteringsperioden er over. By/sted:Postkode:Land:Terminal- type:										D Km Transport-lengde i km per sending (transport med ferje eller tog regnes ikke med)
				Terminaltyper: 0=Ikke terminal 1=Havneterminal 2=Jernbaneterminal 3=Omlastingsterminal for veitransport 4=Godsterminal ved lufthavn										
1		☐		På:										
				Av:										
2		☐		På:										
				Av:										
3		☐		På:										
				Av:										
4		☐		På:										
				Av:										
5		☐		På:										
				Av:										
6		☐		På:										
				Av:										
7		☐		På:										
				Av:										
8		☐		På:										
				Av:										
9		☐		På:										
				Av:										
10		☐		På:										
				Av:										
11		☐		På:										
				Av:										
12		☐		På:										
				Av:										
13		☐		På:										
				Av:										
14		☐		På:										
				Av:										
15		☐		På:										
				Av:										
16		☐		På:										
				Av:										
17		☐		På:										
				Av:										

L Oppgi evt. transittland (land som lastebilen kjører gjennom uten å laste på / av varer)_____

¹ **Distribusjons-/oppsamlingsrunde:** Vareoppsamling (henting av melk fra gårdene, henting av søppel e.l.) og/eller varedistribusjon (distribusjon av petroleumsprodukter, matvarer e.l.), med fem eller flere stopp med pålastinger eller avlessinger.

E	F	G	H	I	J	K
Fyll ut vareslag og lastetype	Farlig gods	Vekt	Laste-	Kryss	Hvis avkrysset på spørsmål I	Hvis det ble brukt ferje eller tog, sett kryss
Vareslag kan f.eks. være grus, mat, personbiler, stykkgoods osv. Tomturer føres alltid opp. (Skriv «tom» på egen linje).	ADR-klasse dersom farlig gods. ADR-klassene er oppgitt nederst på siden	Lastens vekt inkludert last på eventuell tilhenger i kg per sending	Lasterommets volumutnyttning (inkludert eventuelle hengeres lasterom) per sending i prosent	av hvis det er brukt tilhenger/semi-trailer på sendingen ↓	OBS: Ikke ta med egenvekt i nyttelast! Nyttelast (maksimalt tillatt godsmengde på henger) Egenvekt (vekt av henger uten last)	
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		
				%		

ADR- klasser:	10	Eksplorative stoffer og gjenstander	41	Brannfarlige faste stoffer	51	Oksiderende stoffer	70	Radioaktive materialer
	20	Gasser, komprimert, flytende	42	Selvantennende stoffer	52	Organiske peroksider	80	Etsende stoffer
		eller oppløst under trykk	43	Stoffer som utvikler brannfarlige	61	Giftige stoffer	90	Forskjellige farlige stoffer
	30	Brannfarlige væsker		gasser ved kontakt med vann	62	Infeksjonsfremmende stoffer		og gjenstander

RETTLEDNING

VIKTIGE DEFINISJONER

Rapporteringsperiode

Alle transporter som er påbegynt i rapporteringsperioden skal føres opp i sin helhet. Dvs. at selv om avlesning skjer etter rapporteringsperiodens slutt, skal også denne sendingen føres opp. Går lastebilen i utenlandstrafikk skal også innenriks transport i et annet land enn Norge og transport (også tomkjøring) mellom to forskjellige land utenfor Norge føres opp. Ved kjøring til utlandet skal alle sendinger føres opp, til bilen er tilbake i Norge, selv om rapporteringsperioden er over.

Sending

En sending defineres som frakt av ett vareslag mellom denne varens pålastingssted og avlessingssted. Dersom flere ulike vareslag blir fraktet fra og til samme sted, skal hvert vareslag føres opp som en ny sending (dvs. ny linje på skjemaet). Dersom det samme vareslaget blir lastet på (eller av) flere steder, skal hver pålasting (evt. avlesning) føres som en egen sending. Tomkjøring (kjøring uten last) skal føres som egne sendinger.

KJØREBOKEN

A Distribusjons- og oppsamlingsrunder: Dersom sendingene er av typen vareoppsamling (henting av melk fra gårder, henting av søppel e.l.) og/eller varedistribusjon (distribusjon av petroleumsprodukter, matvarer e.l.), med **fem eller flere** stopp med pålastinger eller avlessinger, skal dette oppgis som én sending, fra første pålastings- / avlessingssted til siste pålastings- eller avlessingssted. For denne type kjøring skal gjennomsnittsvekten oppgis.

B Antall like sendinger: Dersom det kjøres flere helt like sendinger i løpet av en dag - f.eks. kippkjøring - er det ikke nødvendig å føre opp hver sending. Oppgi da opplysninger for én sending og angi antall like sendinger. Som like sendinger regnes sendinger mellom de samme på- og avlessingssteder, med samme vareslag (eventuelt tomkjøring), samme lastevikt og kjørelengde. Det er da kun vekten av varene på én enkelt sending som skal Oppgis, ikke samlet vekt

C Pålastings- og avlessingssted: Pålastings- og avlessingsstedet angis med nærmeste større sted samt land. Postnummer (postkode) påføres dersom denne er kjent. Hver sending skal føres på én linje. Sendingene føres i kronologisk rekkefølge etter dato for pålasting. Eventuell tomkjøring før første pålasting eller etter siste avlesning skal føres som en egen sending på en ny linje på skjemaet. Hvis en tilhenger eller semitrailer med last kobles til en annen lastebil eller trekkvogn eller kobles av hos en mottaker / terminal, regnes det som avlesning. Tilsvarende gjelder pålasting. Både crossdockingterminaler og samlasterterminaler kodes som terminaltype 3.

D Antall kjørte kilometer: Angi antall kjørte kilometer mellom pålastings- og avlessingsstedet for hver sending. Distansen som eventuelt er kjørt med tog eller ferje skal ikke regnes med i denne transportlengden. Hvis bilen kjøres tom angis distansen mellom siste avlessingssted og neste pålastingssted (evt siste stopp).

E Vareslag: Angi vareslag. Skriv "tom" for sendinger uten last. Hvert vareslag skal føres som en egen sending. Dersom det samme vareslaget blir lastet på to eller flere forskjellige steder, skal hver av pålastingene (og deres avlessingssted) føres som egne sendinger. Tilsvarende dersom det samme vareslaget blir lesset av på to eller flere forskjellige steder, skal hver av avlesningene (og deres pålastingssted) føres som egne sendinger. Dersom bilen har vært benyttet til snøbrøyting, strøing, sleping o.l., skal dette angis i denne kolonnen. Frakt av tomemballasje, tomme containere, paller o.l., regnes som sending med last. Angi kode for lastetype. Oversikt over koder finnes på vedlagte forklaringsark.

F ADR-klasse for farlig gods: Om en del av sendingen er klassifisert som farlig gods i henhold til ADR-bestemmelsene, angi ADR-klasse. De aktuelle ADR-klassene er oppgitt nederst på siden i kjøreboken.

G Sendingens vekt: Sendingens vekt føres opp brutto (med emballasje). Dersom vekten ikke er kjent, må den anslås. Vekten angis i kilo. OBS! Oppgi virkelig godsvekt og ikke fraktberegningsvekt. For distribusjons- eller oppsamlingsrunde (jf **A**) skal gjennomsnittsvekten anslås.

H Lasterommets volumutnyttning i prosent: For hver sending angis hvor stor prosentandel av lasterommets totale volum (inkl. volum på eventuell henger) som utnyttes. Ved oppsamlings/ distribusjonskjøring angis gjennomsnittlig volumutnyttning under sendingen.

I Tilhenger/ semitrailere: Dersom henger eller semitrailer er benyttet på sendingen, settes kryss.

J Nyttelast og egenvekt for hengere og semitrailere: Nyttelast er den maksimalt tillatte godsmengde hengeren/ semitraileren er registrert for. Egenvekt er vekten av hengeren/ semitraileren uten last (se eventuelt vognkort for hengeren). NB! For semitrailere er det nyttelasten som skal oppgis, ikke trekkvognens svingskivelast.

K Tog eller ferje: Dersom lastebilen er fraktet på tog eller ferje skal det settes kryss her. Husk at distansen som er kjørt med tog eller ferje ikke skal regnes med i transportlengden.

L Transittland: Med transittland menes de landene som lastebilen eventuelt kjører gjennom uten at bilen verken lastes eller losses. Oppgi transittlandene i den rekkefølgen de er kjørt gjennom.

Vedlegg 4. Ny vareklassifisering fra 1.1.2008, NST 2007

NST
2007

Avdeling	Gruppe	Beskrivelse
	01	Jordbruks- jakt- eller skogbruksprodukter, fisk og andre fiskeprodukter
	01.1	Korn, kornprodukter
	01.2	Poteter
	01.3	Sukkerbeter
	01.4	Annen frisk frukt og grønnsaker
	01.5	Produkter fra skogbruk og tømmerhogst
	01.6	Levende planter og blomster
	01.7	Andre produkter av vegetabilsk opprinnelse
	01.8	Levende dyr
	01.9	Ubearbeidet melk fra ku, sau og geit
	01.A	Andre råmaterialer av animalsk opprinnelse
	01.B	Fisk og fiskeprodukter
	02	Kull og lignitt, råolje og naturgass
	02.1	Steinkull, brunkull
	02.2	Råolje
	02.3	Naturgass
	03	Malm og andre produkter fra bryting og utvinning, torv, uran og thorium
	03.1	Jernmalm
	03.2	Ikke jernholdige metallmalmer (utenom uran- og thoriummalm)
	03.3	Kjemiske og naturlige mineraler til gjødsling
	03.4	Salt
	03.5	Stein, sand, grus, leire, torv og andre produkter fra gruver og steinbrudd ikke ellers nevnt
	03.6	Uran- og thoriummalm
	04	Nærings- og nytelsesmidler
	04.1	Kjøtt, ubearbeidede huder og skinn, kjøttprodukter
	04.2	Fisk og fiskeprodukter, bearbeidet og konserver
	04.3	Frukt og grønnsaker, bearbeidet og konserver
	04.4	Animalske og vegetabilske oljer og fett
	04.5	Meieriprodukter og iskrem
	04.6	Malt korn og produkter av malt korn, stivelse og stivelsesprodukter, ferdig dyrefôr
	04.7	Drikkevarer
	04.8	Matvarer ikke nevnt annet sted og tobakksprodukter (unntatt som stykkgoods)
	04.9	Forskjellige matvarer og tobakk som stykkgoods
	05	Tekstiler og tekstilprodukter, lær og lærprodukter
	05.1	Tekstiler
	05.2	Klær og pelsvarer
	05.3	Lær og lærprodukter
	06	Tre og produkter av tre og kork (unntatt møbler), varer av strå og flettematerialer, papirmasse, papir og papirprodukter, trykksaker og innspilte opptak
	06.1	Produkter av tre og kork (unntatt møbler)
	06.2	Tremasse/papirmasse, papir og papirprodukter
	06.3	Trykksaker og innspilte medier
	07	Koks og raffinerte oljeprodukter
	07.1	Produkter fra koksovn
	07.2	Flytende, raffinerte petroleumsprodukter

	07.3	Petroleumsprodukter, gassaktige, kondensert til væske eller komprimert
	07.4	Faste eller voksaktige raffinerte petroleumsprodukter
08		Kjemikalier, kjemiske produkter og kunstige og syntetiske fibrer, gummi- og plastprodukter, kjernebrensel
	08.1	Rene uorganiske kjemiske produkter
	08.2	Rene organiske kjemiske produkter
	08.3	Nitrogenforbindelser og kunstgjødsel
	08.4	Ren ubearbeidet plast og syntetisk gummi
	08.5	Farmasøytiske produkter og halvkjemikalier
	08.6	Gummi- og plastprodukter
	08.7	Kjernebrensel
09		Andre ikke-metallholdige mineralprodukter
	09.1	Glass og glassprodukter, keramikk- og porselensvarer
	09.2	Sement, kalk og gips
	09.3	Andre bygningsmaterialer, ferdigvarer
10		Metaller, metallvarer, unntatt maskiner og utstyr
	10.1	Rent jern, stål- og ferrolegeringer og varer fra første bearbeiding av jern og stål (utenom rør)
	10.2	Ikke-jernholdige metaller og avledede produkter
	10.3	Rør, ledninger, hule profiler og deres koplinger
	10.4	Metallkonstruksjoner
	10.5	Kjeler, jernvarer, våpen og andre ferdige metallprodukter
11		Maskiner og utstyr i.e.n., kontor- og datamaskiner, elektriske maskiner og apparater i.e.n., radio-, fjernsyns- og kommunikasjonsutstyr og -apparater, presisjonsinstrumenter, medisinske og optiske instrumenter, klokke og ur
	11.1	Jordbruks- og skogbruksmaskiner
	11.2	Husholdningsapparater, hvitevarer
	11.3	Kontormaskiner og datamaskiner
	11.4	Elektriske maskiner og apparater
	11.5	Elektroniske komponenter og senderutstyr
	11.6	Tv- og radiomottakere; utstyr for opptak og avspilling av lyd og video og brunevarer
	11.7	Medisinske instrumenter, presisjons- og optiske instrumenter, klokke og ur
	11.8	Andre maskiner, maskinverktøy og deler
12		Transportutstyr
	12.1	Produkter fra bilindustri
	12.2	Transportutstyr ellers
13		Møbler, andre produserte varer i.e.n.
	13.1	Møbler
	13.2	Andre industriprodukter
14		Sekundærråstoff, kommunalt avfall og annet avfall
	14.1	Avfall fra husholdninger og kommune
	14.2	Annet avfall og returråvarer
15		Post, pakker
	15.1	Post
	15.2	Pakker
16		Utstyr og material som brukes ved godstransport
	16.1	Kontainere og andre godsbeholdere, tomme (swapbodies/vekselstak)
	16.2	Tomme paller og annen emballasje (ikke utrangert/til gjenbruk)
17		Varer som flyttes ved flytting av husholdninger eller kontor, bagasje som transporteres separat fra passasjerene, motorkjøretøy som flyttes for reparasjon, andre ikke-markedsrettede varer i.e.n.
	17.1	Flyttelass, husholdninger
	17.2	Bagasje og annen gods i følge med reisende
	17.3	Motorkjøretøy til reparasjon

	17.4	Anleggsutstyr, stilaser
	17.5	Andre varer som ikke omsettes i markedet
18		Samlastet gods: ulike varetyper som transporteres sammen
	18.0	Stykkogods, samlastet gods
19		Uidentifiserbare varer: varer som av en eller annen grunn ikke kan identifiseres og derfor ikke kan fordeles på gruppe 01-16
	19.1	Uidentifisert gods i containere eller andre godsbeholdere (swapbodies/vekselflak)
	19.2	Andre uidentifiserbare varer
20		Andre varer i.e.n.
	20.0	Varer ikke nevnt andre steder.

Figurregister

Figur 3.1.	Lastebiltransport til og fra Norge. 2005-2012. 1 000 tonn.....	16
Figur 3.2.	Lastebiltransport til og fra Norge med utenlandske biler, etter bilens nasjonalitet. Utvalgte land ¹ . 2005 og 2012. 1 000 tonn	17
Figur 3.3.	Lastebiltransport til og fra Norge, etter bilens nasjonalitet. Utvalgte land. ¹ Endring i godsmengde 2005- 2012. Prosent.....	18
Figur 3.4.	Kabotasjetransport med godsbiler i alt ¹ . EU-28 ² , Norge og Sveits. Tonnkilometer. Indeks	20
Figur 3.5.	Kabotasjetransport med godsbiler etter land. ¹ 1 000 tonnkm.....	21
Figur 3.6.	Andel kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge ¹ , etter land. Transportarbeid. 2012. Prosent.....	21
Figur 3.7.	Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge ¹ , etter land. 2012. Mill. tonnkilometer	22
Figur 3.8.	Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge. ¹ Utvalgte land. 2005-2012. Mill. tonnkilometer	22
Figur 3.9.	Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge. ¹ Utvalgte land. 2005-2011. 1 000 tonn	23
Figur 3.10.	Kabotasjetransport med utenlandske godsbiler i Norge ¹ . Gjennomsnittlig transportlengde per tonn. 2005-2011. Kilometer	24

Statistisk sentralbyrå

Postadresse:
Postboks 8131 Dep
NO-0033 Oslo

Besøksadresse:
Akersveien 26, Oslo
Oterveien 23, Kongsvinger

E-post: ssb@ssb.no
Internett: www.ssb.no
Telefon: 62 88 50 00

ISBN 978-82-537-8882-1 (elektronisk)



Statistisk sentralbyrå
Statistics Norway