



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo
firmapost@vegvesen.no

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

Deres ref: 2014/038582-001

Vår ref: jtm/tf

Oslo, 2. juli 2014

Hørings svar – Nytt AutoPASS-regulativ for ferjetakster

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev datert 3.4.2014 vedr. nytt AutoPASS-regulativ for ferjetakster.

NLF mener det er svært positivt at det nå innføres AutoPASS-brikkebetaling på ferjedriften, og at ordningen søkes forenklet i forhold til gjeldende regulativ. NLF mener at ordningen må innføres på alle ferjesamband på både riks- og fylkesvegnettet.

NLF har følgende kommentarer til forslaget fra Statens vegvesen:

Til høringsbrevet:

Passasjerer reiser gratis

Det foreslås at passasjerer reiser gratis. Dette vil medføre et inntektsbortfall spesielt for personbiler og busser, som har passasjerer. Lastebiler i næringstrafikk har kun unntaksvis passasjerer.

NLF krever derfor at kompensasjonen for bortfall av passasjerinntekter må legges på de korteste lengdegruppene AP1-AP2 (dvs. inntil 8 m).

Takstgruppene AP1 – AP9

Takstgruppene (AP1-AP9) som er benyttet i regulativet er i tråd med NLF sine tidligere innspill. I mail fra Vegdirektoratet 25. februar 2014 ble vi bedt om, med kort frist, å komme med innspill på forslag til nye lengdegrupper. I vårt brev til Vegdirektoratet 26. februar 2014 ga vi vår tilslutning til alternativ 1, etter å ha foretatt en administrativ vurdering opp mot tidligere innspill. Imidlertid fikk vi ikke anledning til, pga. kort frist, å gjennomføre en høring blant medlemmene våre. I forbindelse med denne høringen har det kommet fram at det den senere tid er endret praksis i målingen av biler med lastelem bak. Dette medfører at spesielt distribusjonsbiler, som tidligere har betalt i foreslått takstgruppe AP4 (10,01-12 m), nå blir

avkrevd i forslått takstgruppe AP5 (12,01-14 m). Dette mener vi er en urimelig og sannsynligvis ikke tilsiktet konsekvens av nytt regulativ. NLF krever derfor at takstgruppe AP4 blir endret til å gjelde 10,01-12,5 m, og at AP5 endres til 12,51-14 m.

Betalingsløsninger

Forslaget til AutoPASS-regulativ for ferjetakster beskriver ikke hvordan betaling kan skje. NLF ser det som svært viktig, og krever at det etableres en nettløsning for å fylle opp kortkontoen elektronisk, både for konto for enkeltkort eller firmakonto inneholdende flere kort. Det kreves også at denne nettløsningen skal være tilgjengelig for bruker for dokumentasjon av avgifter, samt spesifisering av kortbruken.

Til AutoPASS-regulativ for ferjetakster:

1. Hvem gjelder regulativet for

NLF mener at AutoPASS må innføres på alle ferjesamband, også på fylkesvegsamband.

2.3 Takstene

Takstene på sambandet Horten-Moss (sone 11) får i enkelte lengdegrupper en urimelig, og forhåpentligvis utilsiktet virkning. Et kjøretøy i foreslått takstgruppe AP6, som er den mest benyttede, på inntil 17 m vil få en takstøkning (på bruttotakst) fra 580 kr til 695 kr, dvs. 20 % økning. NLF krever derfor at takstene på sambandet Horten-Moss må tilpasses dagens takstnivå.

2.4 Bompenger

NLF er prinsipielt uenig i bruk av bompengefinansiering, og er også prinsipielt uenig i å legge bompenger på ferjetakstene. Bompenger skal kun betales på prosjekter som er slutført og som kommer trafikantene til god.

3.2 Taksering av spesielle kjøretøy

NLF mener det er urimelig at kjøretøy med bredde over 2,6 m skal betale dobbelt takst. Dagens lastebiler har en total bredde på ca. 3 m medregnet speil på begge sider. Dette innebærer at plassbehovet allerede er ca. 3 m, og en utvidelse av lasten inntil 3 m i realiteten ikke vil medføre at et slikt kjøretøy vil fortrenge andre kjøretøy, men opprettholde den totale kapasiteten på ferjene. I tillegg har vanlige personbiler mulighet til å øke bredden betydelig (inntil 2,6 m – tilhenger/campingvogn osv.) uten at dette medfører økning i taksten.

NLF krever derfor at grensen for dobbel takst må være over 3 m.

3.3 Kjøretøy med henger

NLF mener at også for kjøretøy under 6 m med tilhenger, må den faktiske lengden inkl. tilhenger ligge til grunn for taksten som skal betales, jf. punkt 3.1 Generelt, hvor det står «Kjøretøy takseres etter kjøretøyets total lengde inkludert last.». Det er urimelig at økt lengde på kjøretøy under 6 m skal

behandles ulikt økt og faktisk lengde på kjøretøy over 6 m. Med foreslått ordning vil f.eks. et kjøretøy (under 6 m) med tilhenger i lengdegruppe AP4 (10,01-12 m) betale 3 x AP1-takst, som i sone 1 vil bli 3 x 70 kr = 210 kr, mens en lastebil i samme lengdegruppe skal betale 308 kr (brutto), dvs. en prisforskjell på 98 kr/47 %.

NLF krever derfor at kjøretøy under 6 m med tilhenger betaler for faktisk lengde på lik linje med øvrige kjøretøy.

3.4 Taksering av gods

Punktet bør få tilføyelse slik at den også gjelder for gods på henger. Punktet bør lyde: For gods og dyretransport som ikke går på bil/henger benyttes selskapets eget godsregulativ.

4.2.2 Storbrukerkonto - Bedrift

NLF er positive til å kunne knytte så mange kort man ønsker til samme konto. Det må imidlertid finnes løsninger som gjør at leasede biler som er registrert på leasingselskapet, blir tatt med i transportselskapets bilportefølje, slik at leasede biler også blir del av avtalen for Storbrukerkonto – Bedrift.

Regulativet innvilger bedriftskunder, unntatt busser og kombinerte biler som går i konsesjonerte ruter, en rabatt på 30 %, mens busser og kombinerte biler som går i konsesjonerte ruter innvilges en rabatt på 50 %. Også privatkunder innvilges 50 % rabatt, jf. Punkt 4.2.1 Storbrukerkonto – Privat.

Denne forskjellen er ikke begrunnet, og NLF aksepterer den ikke. Forskjellen innebærer at en stor del av trafikken (busser) som går på det offentliges regning i form av anbudsruiter eller annen kontraktsform blir forfordelt på bekostning av nødvendig nyttetransport av gods. Kombinerte biler frakter også gods, og vil få en urettmessig konkurransefordel med den ulikheten som regulativet innebærer. I tillegg er det nettopp på personbil- og busstransport at passasjerinntektsbortfallet vil komme. Det er derfor svært urimelig og ikke akseptabelt at disse kjøretøyene skal ha høyere rabatt enn nødvendig nyttetransport av gods.

NLF krever derfor at bedriftskunder inkl. nyttetransport av gods fortsatt skal kunne oppnå 50 % rabatt i alle samband.

4.1.3 Forhåndsinnbetaling for å oppnå rabatt

Antar punktet skal nummereres 4.2.3.

I 4. avsnitt står det at «For å oppnå rabatt må kjøretøyets total lengde inkludert last være innenfor samme eller lavere bilgruppe som det er forhåndsinnbetalt for.» Dette indikerer at kjøretøy med utstikkende last utover avtalt bilgruppe må betale full, ikke-rabattert pris i den aktuelle, høyere lengdegruppen. Dette finner NLF helt urimelig, og henviser til den generelle bestemmelsen i punkt 3.1 «Kjøretøy takseres etter kjøretøyets total lengde inkludert last.»

NLF krever derfor at det innføres full rabatt på 50 % på kjøretøy med utstikkende last utover avtalt bilgruppe.

Det benyttes lastebiler med muligheter til å forlenge/forkorte kjøretøyets lengde, avhengig av godsets beskaffenhet. Prinsippet om at kjøretøy takseres etter kjøretøyets totallengde inkludert last må derfor medføre at dersom kjøretøyet har betalt i en høyere lengdegruppe enn den faktiske lengden tilsier, skal taksten beregnes basert på den faktiske, kortere lengden – slik det blir praktisert i dag.

NLF krever derfor at den faktiske lengden og avtalt rabatt på 50 % legges til grunn for prisberegning i slike tilfeller.

Forhåndsinnbetalingen for de høyeste bilgruppene utgjør til dels betydelige beløp dersom en bedrift har flere biler. Siden en bedrift nå blir knyttet opp til en felles konto, mener NLF at de forhåndsinnbetalte beløpene må kunne reduseres betydelig.

NLF krever også at det stilles garanti for forhåndsinnbetalingen i tilfelle ferjeselskapet skulle få økonomiske problemer og eventuelt gå konkurs. Et avslag på adgang til å inngå rabattavtale må gis en saklig begrunnelse.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk