



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO
Firmapost@vegvesen.no

Deres ref: tk-reform@vegvesen.no

Vår ref: DN

Oslo, 6. mai 2019

NLF synspunkter på omorganisering av TK-området.

Vi viser til avholdte involveringsmøter og informasjon om Statens vegvesens (SVV) svar til Samferdselsdepartementet (SD) om ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har gjennomgått dokumentet av 11. april og er generelt positive til de foreslåtte løsningene, men kravene til reduksjon i kostnadene må ikke gå på bekostning av rekruttering av yrkessjåfører. Vi har i våre synspunkter hatt fokus på hvilke påvirkninger de foreslåtte løsningene kan ha for tungbil og transportnæringen spesielt. For vår næring er det meget viktig at tjenestetilbudene ikke svekkes, derimot styrkes, og at endringene gir effektive løsninger med fokus på brukerne.

Generelt mener NLF at områdene trafikant og kjøretøy bør skilles. Trafikant-området har funksjoner som raskt kan utvikles til effektive, digitale løsninger, som ikke er avhengig av fysisk tilstedeværelse. De få områdene innen trafikant som krever fysisk oppmøte kan utføres ved andre offentlige kontorer som eksempelvis Politi eller NAV-kontorer der SVV selv ikke har kontorer. Dette for sikker identitetskontroll av kandidaten. For kjøretøyområdet er fysisk tilstedeværelse nødvendig, men forflytning av tunge kjøretøyer er tidkrevende, lite miljøvennlig og kostbart. Her mener NLF at mobile enheter i SVV er løsningen, spesielt i distriktene med lavere frekvenser i behovet av TK-tjenester

Førerkort og sjåførkort:

Utstedelse av nye førerkort utføres i samband med oppkjøring, se under.

NLF foreslår at ved fornyelse av førerkort for tungbil at legeattest kan oversendes via Altinn/Din Side (vegvesen.no) direkte fra legen. Kandidaten logger inn på samme, og laster opp foto og avgir nødvendig informasjon, og sender inn. SVV mottar dette for behandling, og utsteder nytt førerkort. Dette kan sendes offentlig myndighet (SVV, Politiet eller annen) for utlevering mot fremvisning av gyldig ID. Førerkortet for nasjonal kjøring sendes også kandidatens mobil og lastes ned i denne, ref. forslag fra SD.

Fornyelse av sjåførkort gjøres i dag digitalt på Din Side, mens ved erstatning av tapt/skadet sjåførkort må man møte opp på trafikkstasjonen med manuelt utfylt søknadsskjema, med påfølgende behandlingstid på opptil flere dager. Dette må løses digitalt da dette medfører tapt arbeidstid og manglende tilgjengelighet på sjåfør hos arbeidsgiver.

Førerprøver:

I dag må alle som skal ta førerkort for tungbil avlegge både teoretisk og praktisk prøve med fysisk oppmøte på trafikkstasjonen. Det er i dag 40 trafikkstasjoner som har dette, og skal nå reduseres til 21 på landsbasis. En slik reduksjon vil kunne medføre store konsekvenser for rekrutteringen av nye sjåførere til en bransje som har behov for over 1000 nye sjåførere i året. Videre har Norge i dag 11 landslinjer hvor det utdannes yrkessjåførere. Disse er spredt i alle landets fylker, unntatt Oslo, Akershus, Østfold, Troms og Innlandet øst (Oppland). Her utdannes mange på samme tid, og det er viktig for rekrutteringen at det er adgang til å ta førerkortet på stedet, samt at landslinjer for yrkessjåføreropplæringen etableres i de manglende områdene. NLF mener at landslinjene for yrkessjåførere må benyttes som tjenestesteder for førerprøver for tungbil der SVV i ny tjenestestruktur ikke er representert.

Praktiske prøver medfører unødvendig kostbar transport av lastebil/vognvogt til prøvestedet, med følge av kjørelærer.

NLF foreslår:

Teoriprøver der det ikke er trafikkstasjon:

- Sensor eller bemyndiget person møter opp på autorisert trafikkskole eller annet egnet lokale og gjennomfører oppsamlet teoriprøver for flere kandidater på samme dag (uavhengig av førerkortklasse).
- Yrkessjåførerskolene i Norge utdanner mange kandidater som skal ha førerkort for tungbil. NLF mener at teoriprøver bør utføres på skoler hvor kandidaten likevel er, samt at det er en koordinering mellom skolenes og trafikkstasjonenes lokaliseringer med tanke på enkel tilgjengelighet for kandidaten.
- Kurs for løyve, ADR, brøyting og Arbeid på vei må legges til autoriserte trafikkskoler eller Yrkessjåførerskoler, med oppmøte av sensor eller bemyndiget person ved prøver.
- Bevis for bestått kurs sendes via Altinn/Din Side. Ved ikke bestått prøve meldes dette via samme.
- Ved spesielle forhold tilknyttet kandidaten, tas dette opp med nærmeste trafikkstasjon.

Praktiske prøver:

- Sensor møter opp på nærmeste yrkes-/trafikkskole som har det aktuelle kjøretøyet, og prøven utføres derfra under forutsetning av at kjørestedet tilfredsstiller kravene til kjøreruter. Der hvor det er få kandidater, samles disse opp til praktiske prøver med bestemte mellomrom, eksempelvis en dag hver annen uke. Dette vil være

kostnadseffektivt og samtidig bidra til at kjøreskolene kan drifte mer effektivt da instruktører ikke må være bisittende sjåfør på veg til/fra prøvestedet.

Nyutdannede sensorer benyttes i dag til annet arbeid ved trafikkstasjonene i lengre tid for å tilegne seg erfaring og kunnskap, før de settes opp som sensor. Dette er utfordrende dersom en sensor sier opp stillingen med 3 måneders oppsigelsestid, dette medfører 3 – 6 måneder hvor trafikkstasjonen er uten eller med redusert kapasitet for sensorer. NLF ber SVV se på regelverket og sikre at tilgang på sensorer styrkes og at økning i kapasitet ivaretas.

Det er i dag mangel på sensorer og sjåførlærere i hele landet, spesielt i Nord-Norge, og NLF er meget bekymret for at denne ressursmangelen vil medføre lav rekruttering av sjåførere til bransjen da kandidatene må reise lange veier for gjennomføring av prøver. NLF mener også det er meget viktig at tungbil-sensorer ivaretas som en viktig ressurs for å møte kommende rekrutteringsbehov. Videre at ambulerende sensorer får en god logistikk i sine oppdrag, og at dette utvikles som en viktig og attraktiv arbeidsplass. Slik ny tjenestestruktur er foreslått i Nord-Norge vil ikke dette bli tilfelle med de lange avstandene det er mellom tjenestestedene.

Ut i fra signaler i bransjen er det registrert en uro blant tungbil-sensorer ved SVV om at de vil kunne bli omfattet av en ambulerende virksomhet. NLF mener det ikke er nødvendig at teoriprøver skal overvåkes av sensor, men kan gjøres av annen bemyndiget person i kandidatens nærmiljø. Dette vil frigjøre flere sensorer til praktiske prøver.

Videre må EU-direktiver på dette området gjennomgås for å se på muligheter for endringer tilpasset Norges geografiske utfordringer med lange avstander.

Kjøretøyregistrering:

Alle nye biler og hengere over 3500 kg registreres i dag ved enkeltgodkjenning. Dette utføres ved at fabrikant eller leverandør sender inn all dokumentasjon digitalt til SVV. Når dokumentasjon er godkjent, kan kjøretøy fremstilles for kontroll i hall hos det stedlige trafikktilsyn. Denne kontrollen er i praksis meget rask og enkel, mens det er etterarbeidet i Autosys som er tidkrevende. Dette gjør at behovet for høyt utstyrte kontrollhaller er lite.

NLF foreslår:

- All kontroll av nye, tunge, kjøretøyer utføres av SVVs mobile enheter som møter opp hos leverende forhandler til avtalte tider. Med dette unngår man unødvendig transport av tungt utstyr og det vil ikke være behov for hallfasiliteter i SVVs egen regi. SVVs mobile enheter kan utstyres med nødvendig utstyr.
- Nye spesialkjørtøyer som ikke har tilknytning til forhandlere, fremstilles i nærmeste SVV kontrollhall etter avtale. (her kan også sambrukshallene langs vei benyttes).
- Opp- og nedregistrering av kjøretøyer fremstilles som for spesialkjørtøyer.
- ADR-kontroll av nye kjøretøyer utføres i samband med registrering som over. Derimot mener NLF at årlig kontroll delegeres til lastebilforhandlere som er godkjente PKK—verksteder. Tilgangen for dette på trafikkstasjoner slik SVV foreslår, vil medføre meget

stor belastning for transportørene med lang reisevei til kontrollstedet. Dette er et problem også med dagens løsning.

Hallkontroll av tunge kjøretøyer:

Mange haller ved trafikkstasjoner og sambruksstasjonene står i dag ubenyttede i lengre tider.

Innspill fra NLF-regioner og adm.:

- Etterkontroll av mangel gitt ved utekontroll delegeres i sin helhet til PKK-verkstedene.
- Kontrollhallene ved sambruksstasjonene langs vei tas i bruk for etterkontroller, samt ved registrering av spesialkjøretøyer ombygget i privat regi, og opp- nedregistrering.
- Det etableres flere haller ved utekontrollstasjonene (rimeligere bygg med enklere fasiliteter enn ved trafikkstasjonene). Større trafikkstasjoner kan nedlegges.

Utekontroll:

Utekontrollørene er i dag tilknyttet trafikkstasjonene og ikke utekontrollstasjonene (vekt-). Utekontrollørene er ofte de samme som utfører kontroll av nye kjøretøy, og i opplegget nevnt over om dette, bør dette være mobile enheter.

Innspill fra NLF-regioner og adm.:

- Kontrollører som benyttes til nyregistreringer og utekontroll er mobile enheter innenfor et geografisk definert område, men kan flyttes til andre områder ved behov.
- Der et kjøretøy blir stoppet ved en utekontroll uten hall, og det er behov for nærmere gjennomgang kan kjøretøyet tas til nærmeste lastebilverksted, eller til nærmeste utekontrollhall. Ved bruk av lastebilverksteder etableres det særskilte avtaler som regulerer dette.

Geografiske utfordringer:

Vi har mottatt informasjon om en del geografiske utfordringer som er viktig å ha med seg i kommende omorganisering av TK-området:

For Nord-Norge er det foreslått for tungbil å være kun 2 steder med fast bemanning og kontorsted, Fauske og Finnsnes. Dette vil være kritisk dersom dette blir de eneste lokasjoner for tungbil-sensorer. Det bli store utfordringer for disse med meget lange reisestrekninger, eksempelvis Finnsnes-Kirkenes med 172 mil t/r. Her må Storslett, Alta og Kirkenes bestå som faste lokasjoner for førerprøver for tungbil.

Haugesund er foreslått nedlagt for tungbil. Dette mener NLF er meget uheldig for rekrutteringen i området da det vil innebære omfattende og kostbar reise til Stord eller Stavanger. Nord-Hordaland er også base for mye gasstransport, som også krever ADR-kontroll, men dersom denne legges til PKK-verksteder er dette løst.

Forslaget omfatter nedleggelse og overflytting av førerprøver fra Arendal til ny stasjon i Kristiansand, dette til tross for at Arendal gjennomfører flest prøver i dag. Videre at Forsvaret

vil legge ned sin tungbil-opplæring i Kristiansand, noe som vil medføre 50-60 færre førerprøver i Kristiansand.

Avslutningsvis finner vi det underlig at SVV i sitt forslag ikke har tatt høyde for fremtidig utvikling av TK-området med tanke på øket kapasitetsbehov. Det er viktig at det tilrettelegges for dette, spesielt innenfor tungbil da dette vil være avgjørende for et velfungerende næringsliv.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. dir.



Dag Nordvik
Fagsjef teknikk