



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Divisjon Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2506 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 21/143846

Vår ref: GAM/JTM

Oslo, 8. oktober 2021

Høringsvar – Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for gjennomføring av mobilitetspakken.

Generelle kommentarer

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har gjennomgått ovennevnte høring og finner det positivt at høringsforslaget er i tråd med Mobilitetspakke 1 og legger til rette for innføring av pakken i norsk rett.

I høringsnotatet redegjøres for de ulike forslagene i Mobilitetspakken, og det legges – slike vi leser høringsnotatet – opp til at pakken fullt ut implementeres i norsk rett. Det vises videre til at forslaget innebærer oppfølging av Stortingets vedtak 210 (2020-2021) hvor regjeringen blir bedt om å forberede og fremme forslag om kontroll og begrenning av utenlandsk lastebiltransport i Norge.

NLF støtter fullt ut at Mobilitetspakken implementeres i norsk rett. I og med at forskriftsendringene kommer på høring senere, er det imidlertid ikke lett å skaffe full oversikt over konsekvensene, og om det tas nødvendige grep for å få mer likeverdige vilkår innenfor godstransport på vei. Vi må derfor komme tilbake med en mer grundig vurdering når høringen om forskriftene foreligger.

Begrepet fartsskriver

Det spørres spesifikt i høringen om tilbakemelding på om det er tilstrekkelig dekkende å erstatte «*apparat for registrering av kjøre- og hviletid*» med «*fartsskriver*». NLF mener dette er dekkende fordi fartsskriver er bransjens vel innarbeidede betegnelse.

Kontrollutstyr for avlesing av fartsskriver

I henhold til bestemmelsene i mobilitetspakken skal kontrollmyndighetene anskaffe kontrollutstyr for fjernavlesning av fartsskriveren. Kravet er at dette først skal være på plass 3 år etter at smart fartsskriver 2 skal være i bruk. NLF mener at anskaffelse av utstyret bør prioriteres og forseres slik at kontrollverktøyet er på plass så snart det kan anskaffes.

Kontroll av arbeidstid langs vei

I høringsnotatets punkt 3.2.2.2 skrives at det bes om høringsinstansenes syn på følgende:

«Når det gjelder utvidet krav om registrering av syke- og feriedager som følger av forordning (EU) 165/2014 art 34 nr. 5 (a) (iv) er dette tatt inn for å enklere kunne kontrollere arbeidstid langs veg. Det vurderes at gjeldende ordlyd «... registrering av kjøre- og hviletid og om arbeidstid...» også omfatter plikten til registrering av syke- og feriedager og det foreslås derfor ikke endringer for å presisere dette kravet ytterligere i lov.»

NLF er usikker på om dette er tilfredsstillende. Vi ber derfor om et møte for å drøfte dette nærmere.

Elektroniske fraktbrev

I denne sammenheng vil vi også vise til at en del av kontrollene fordrer korrekt bruk av fraktbrev. Ved behandling av endringer i vegfraktloven fattet Stortinget vedtak (vedtak 236 (2019-2020)) om at regjeringen bes sikre at nye elektroniske fraktbrev (e-CMR) gjøres obligatoriske. Da det er kjent at dagens papirbaserte veifraktbrev manipuleres, forventer vi at Stortingets vedtak følges opp, slik at kontrollmyndighetene får bedre verktøy for sitt arbeid.

Fartsskriver – digitalt transportregister

I høringsnotatet sies det at «gjennomføring av de nye kravene til fartsskriver som følger av forordning 2020/1054, vurderes, i hvert fall i noen grad, som en oppfølging av Stortingets ønske om mer oversikt over internasjonal vegtransport i Norge.» Det vises her til Stortingets henstilling om å utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister.

Vi mener det er svært vanskelig å vurdere denne påstanden før forskriftstekstene foreligger. Vi vil advare mot at det tas for lett på dette arbeidet. NLF foreslo for mange år siden at det burde etableres et register for å sikre at norske kontrollmyndigheter skulle gis nødvendig informasjon for å håndheve og sanksjonere regelverket. Da direktivet for håndheving av utestasjoningsreglene var på høring, ble det fra treparts bransjeprogram inngitt en detaljert høringsuttalelse med beskrivelse av de konkrete opplysninger som burde komme på plass for å sikre norske myndigheters behov for informasjon for håndhevelse og sanksjonering. Også på dette punktet må vi derfor komme tilbake når forskriftsendringene foreligger. I den forbindelse ber vi om at Stortingets vedtak 435 (2019-2020) følges opp ved at det legges frem en grundig utredning av hvordan mobilitetspakken gir den informasjon Stortinget ba om i form av et digitalt transportregister.

Varebiltransport

I Mobilitetspakken foreslås regulering av internasjonal transport med varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn. I høringsnotatet savner vi en vurdering om departementet/direktoratet vil foreslå en tilsvarende nasjonal regulering. Det vises i denne sammenheng til at NLF for flere år siden fremmet forslag overfor Samferdselsdepartementet om å regulere varebilsegmentet. Det vises i tillegg til at spørsmålet er grundig behandlet i treparts bransjeprogram for transport, som samlet har konkludert med at en slik regulering er nødvendig. Vi minner også om at både Danmark og Sverige allerede før Mobilitetspakken ble fremmet, gjennomførte slik regulering av varebiltransport, dog med ulike nedre vektgrenser.

Kabotasje regler for kombinert transport

I høringsnotatet savnes også en vurdering av vedtatte forslag om nasjonalstatenes mulighet til regulering av veilenken av kombinert transport. I Mobilitetspakken er det gitt anledning til å la reglene for kabotasje få anvendelse på den innledende og avsluttende veitransporten som inngår i kombinert transport, så lenge veitransporten foregår kun nasjonalt. NLF ber om at muligheten for slik regulering implementeres i norsk rett. Også på dette punktet vil vi vise til at våre naboland hvor denne muligheten til regulering vil bli tatt i bruk. Det vises i denne sammenheng til melding fra det danske Transportministeriet 4. mai 2021 hvor det skrives:

«Transportministeren vil undgå ubegrænsede ture og sikre sociale forhold for chauffører, der udfører national godskørsel i forbindelse med kombineret transport i Danmark.

For at opnå det vil transportministeren fra 21. februar 2022 lade cabotagereglerne finde anvendelse på den indledende og afsluttende vejstrækning af en kombineret transport, når denne alene udføres som national transport.»

I Sverige har Infrastrukturdepartementet i sin Promemoria om gjennomføring av Mobilitetspakken konkludert med:

«För att undvika att bestämmelserna om kombinerade transporter på detta sätt missbrukas bör artikel 8 i godsförordningen vara tillämplig på en inledande eller avslutande transportsträcka på väg i en kombinerad transport, om vägtransporten utförs i Sverige och inte innehåller en gränspassage.»

Avslutningsvis vil vi vise til NLFs tidligere innspill om behov for samordning av kontrolletatens ressurser. Dette er ytterligere aktualisert gjennom de siste rapportene om arbeidslivs-kriminalitet. NLF har gitt sin tilslutning til at forslagene om deling av taushetsbelagte opplysninger og behandling av personopplysninger mellom kontrolletatene må kunne gjennomføres. Det vises til vårt høringsvar til Justisdepartementet i denne saken. I tillegg må vi understreke på nytt at ressurser også handler om tilstrekkelig midler og personale for å utføre kontrollarbeidet effektivt.

Dette brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Adm. direktør



Jan-Terje Mentzoni

Viseadm. direktør

Kopi:

Samferdselsdepartementet
Arbeids- og sosialdepartementet
Arbeidstilsynet