



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Det kgl. samferdselsdepartement
Kollektivtransport- og baneavdelingen
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.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: 13/1777

Vår ref: jtm/xf

Oslo, 3. oktober 2014

Høringssvar – Endring av yrkestransportforskriften: gjennomføring av vegpakken i norsk rett, og endringer i løyveordningen og løyveperioden

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til Samferdselsdepartementets brev av 9. juli 2014 vedr. ovenstående. Vi viser også til vårt brev av 8. februar 2013 hvor forslagene til lovendringer som følge av implementering av vegpakken ble besvart.

NLF mener at vegpakken også må gjelde foretak som driver yrkesmessig varetransport med motorvogn med tillatt totalvekt inntil 3.500 kg, hvilket er mulig ifølge art. 1 nr. 4 bokstav a) i forordningen. Varebiltransporten utgjør en betydelig andel av godstransporten og bør derfor underlegges samme krav som annen godstransport på vei.

Videre mener NLF at vegpakken også må gjelde foretak som utøver yrket som transportør på vei (leietransport på offentlig vei) utelukkende ved hjelp av motorvogner med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t (jf art. 1 nr. 4 bokstav c i forordningen). Departementet skriver i høringsnotatet at det foreslås et generelt unntak for løyveplikten for foretak som benytter slike kjøretøyer, og begrunner dette med at forslaget trolig vil «*ha størst betydning i forhold til persontransport og især såkalte "turisttog"*». NLF vil påpeke at dette også vil ha stor betydning i forhold til godstransport utført med traktorer som ofte opererer i konkurranse med løyvepliktig godstransport på vei. Utstrakt bruk av traktorer på offentlig vei, med hastighet på høyst 40 km/t, representerer etter NLF sitt syn også en trafikksikkerhetsrisiko.

NLF mener det er bra at det stilles skjerpede krav til kontroll av løyvereglene og at det innføres tiltak som innebærer at man får registrert løyvehavers vandel, både foretakets og transportlederens, men dette må ikke stride mot behovet for personvern. Det fremgår ikke av høringsdokumentene om endringen vil føre til en skjerping i kravet til god vandel sammenlignet med hva som i dag er gjeldende rett. Dersom endringen mot formodning vil føre til at kravet til god vandel blir skjerpet, mener NLF at dette må gjøres klarere.

Det er imidlertid grunn til å være varsom med å innføre en for streng nasjonal praksis på dette området, dersom dette ikke også er i overensstemmelse med praksis i resten av EU. Dersom praksis blir skjerpet, vil det kunne føre til et noe større press på domstolene, ved at forhold som i dag blir avgjort ved forelegg, ikke vil bli vedtatt i samme grad som i dag. Dette vil i tilfellet være en økonomisk konsekvens som det ikke er tatt høyde for i høringsbrevet.

NLF har i tidligere høring bifalt forslaget om å flytte løyvemyndigheten fra fylkeskommunene til Statens vegvesen, jf. NLFs brev datert 28. mars 2014.

NLF har i høringsbrevet om lovendringene vært enig i at det er rimelig at ordningen med særskilt løyve for nasjonal transport avvikles til fordel for at fellesskapsløyve også gjelder nasjonal transport, og at løyveperioden fastsettes til 10 år. I høringsbrevet påpekte vi likevel at transportbedrifter som utelukkende utfører nasjonal transport ikke bør få innført tidsbegrensninger for sine løyver. Subsidiært argumenterte vi for at perioden måtte være lenger enn 10 år. Vi registrerer at departementet i sitt høringsnotat legger opp til at eksisterende nasjonale løyver også må forlenges etter 10 år med virkning fra ikrafttredelsestidspunktet som er foreslått satt til 1. januar 2015.

På denne bakgrunn finner vi grunn til å gjenta våre krav om at fornyelsen av løyvet etter 10 år må være gratis fordi samordningen må kunne gi stordriftsfordeler. I høringsnotatet skriver departementet at en endring til 10-årig løyveperiode vil føre til noe mer saksbehandling, men påpeker samtidig at løyvemyndigheten i dag også har et ansvar for å følge opp om løyvehaver fyller kravene for å inneha løyve. Dette innebærer i realiteten at merarbeidet kun består av å utferdige selve løyvedokumentet ved en fornyelse etter 10 år. NLF mener derfor at departementet selv implisitt argumenter for at det ikke er grunnlag for å kreve inn nytt fullt gebyr ved løyvefornyelsen. I notatet er det også vist til at beløpet på kr 3 400 kroner ikke kan anses å utgjøre en vesentlig økonomisk belastning fordelt på en 10-årsperiode. For en bedrift med mange biler vil imidlertid beløpet bli betydelig høyere ved at hver kopi av gyldig løyve skal koste 1 000 kroner. En bedrift med 50 biler vil derfor måtte betale kr 52 400 for å få utstedt nye løyvedokumenter hvert 10. år. NLF gjentar derfor kravet om at fornyelse av løyver bør være gratis, og i alle fall ikke bør koste mer enn kroner 1 000, mens hver kopi av løyvedokumentene ikke skal koste mer enn kr 500, fordi merarbeidet ved selve utstedelsen er marginal.

En løyveperiode på 10 år krever god løpende kontroll av at løyveforutsetningene ikke blir brutt over en så pass lang tidsperiode. NLF mener at motorvognens registreringsnummer må være inntatt i løyvedokumentet som gjelder løyve til godstransport, på samme måte som dette er inntatt i løyvedokumentet som gjelder selskapsvognløyve. I EUs regelverk er det åpnet for at dette kan gjøres, selv om det ikke er pålagt som et krav. Det er NLFs oppfatning at et slikt krav vil være en fordel både i administrasjon av løyvene og ved kontroller.

Ved gjennomføringen av vegpakken i norsk rett, vil også EUs regler om transittkabetasje få anvendelse i Norge. Dette innebærer at en av de tre kabotasjeurene som kan gjennomføres etter at en internasjonal transport er losset i et av EUs medlemsland, kan gjennomføres som transittkabetasje i Norge.

Dette er en utvidelse som NLF ikke ønsker. NLF ønsker tvert imot en skjørpelse av kabotasjereglene, og mener at det minimum må tydeliggjøres at en tur er å regne som én lasting og én lossing. Denne endringen stiller stor krav til effektiv kontroll av lovligheten av kabotasjekjøring. Ordningen vil åpne for nye tvilstilfeller når kontroll av transportens lovlighet skal gjennomføres på veien. NLF mener at Norge må jobbe langt mer aktivt for å få innført en ordning slik Finland har innført.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Jan-Terje Mentzoni
Visadm. direktør