

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
Avd. direktør Arnfinn Øen

Vår dato 15.02.2013
Deres dato 30.11.2012
Vår referanse Erling Sæther
Deres referanse 12/1587

(Brevet sendes kun elektronisk)

Uttalelse - ending i lov 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport (yrkestransportlova)

Oslo 7.2.2013

Vi viser til departementets høringsbrev datert 30.11.2012 om nevnte sak og skal avgi uttalelse til høringsbrevet som følger:

Hensikten med endringen er å implementere de siste deler av EUs vegpakke-regelverk tatt inn i EØS-avtalen slik at alle bestemmelser blir norsk lov. I praksis er de fleste bestemmelser allerede tatt inn som norske bestemmelser i form av lov, forskrift eller utfyllende rundskriv gjennom de midlertidige endringer departementet gjennomførte i 2011.

Så vidt vi forstår er de eneste realitetsendringer som gjenstår og som nå foreslås innført følgende:

1. Hjemmel for å kreve at transportør som søker norsk løyve skal være etablert gjennom tilstedeværelse i form av driftsledelse
2. Hjemmel for å opprette og drifte et elektronisk register og med sensitive opplysninger blant annet om straffereaksjoner i EØS-land som gir eventuelt grunnlag for å trekke fellesskapsløyve.
3. Hjemmel til å erklære personer uønsket i yrket som har gjort alvorlige brudd på bestemmelser og som bryter med regelkravene til løyve

Vi slutter oss til forslagene om hjemmel til å ta inn regler i norsk lov om ovennevnte emner og begrunner det med muligheten til å opprettholde og skjerpe kravene til seriøs opptreden i markedet i hele EØS-området. Vi fortolker da punkt 1 ovenfor slik at det fortsatt ikke trengs løyve for å drive internasjonal transport eller kabotasjeoppdrag, så sant øvrige vilkår oppfylles.

Særlig om kabotasje i godstransport

Vi merker oss det nye kravet om tillatelse om en transittkabotasje-tur i løpet av syv kalenderdager og har ingen ytterligere kommentar til det. Det viktigste er imidlertid at vi nå en gang for alle får anledning til en klargjøring vedrørende reglene om kabotasjeoppdrag, nemlig det som står i forordning 1072/2009, og som fastslår at

de eneste kriterier for midlertidighet er bestemmelsen om begrensning på tre oppdrag i løpet av syv kalenderdager. Dette er en klargjøring i forhold til departementets rundskriv nr 1/2012 som tilsynelatende oppstiller et tilleggskrav om at turene ikke skal være planlagt eller løpende. Slike tilleggskrav er ikke mulig å kontrollere for et uteapparat.

Oppsummert vil da reglene for kabotasje for godstransport i Norge være:

- Det er regelen om tre turer i løpet av syv kalenderdager som er definisjonen på midlertidighetskravet. Det kommer ikke noe tilleggskrav utover dette.
- En kabotasjetur kan ikke starte før alle internasjonale sendinger er losset.
- En kabotasjetur kan inneholde flere leveringssteder og flere sendinger, så lenge det finnes en oppdragsgiver for hver tur.
- Syvdagers regelen defineres som kalenderdager, dvs at syvdagersperioden telles fra midnatt den dagen siste internasjonale sending er levert.
- Dokumentasjonen oppstilt i rundskrivet og tilsvarende i EU-forordning 1072/2009 er beskrevet i departementets rundskriv a)-g) og kan fremgå i samlefraktbrev for samlastede sendinger i regi av en speditør.

Med vennlig hilsen
NHO Logistikk og Transport

Erling Sæther (sign)
Direktør næringspolitikk