

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 12/1587

Vår ref: RA/TG

Oslo, 8. februar 2013

Forslag til endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy Høringsuttalelse fra Norges Lastebileier-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev datert 30.11.2012 vedrørende forslag til endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Nedenfor følger våre kommentarer.

1. Hjemmel til å kreve at transportør som søker om løyve for person- og godstransport på vei etter §§ 4 og 5 i yrkestransportloven skal være etablert i Norge

I dag er det ikke et krav om at den som søker om transportløyve skal være etablert i Norge. Dette har tidligere vært praksis. Vi ser nå at flere utenlandske virksomheter etablerer seg i Norge, mens den daglige ledelse og virksomhet for øvrig drives fra hjemlandet. Dette innebærer en skjerping i forhold til selskaper som er registrert som NUF. Det vil også innebære en skjerping i forhold til utenlandske selskaper som ikke lenger kan nøye seg med å ha et «postboksselskap» i Norge.

NLF støtter behovet for en hjemmel til å kreve at transportør som søker om løyve, skal være etablert i Norge. Det forutsettes at det etableres gode kontrollrutiner i forskriften, og at det settes av nødvendige resurser til å drive effektiv kontroll.

2. Hjemmel for å opprette og drifte et elektronisk register over transportører på vei

NLF registrerer at arbeidet med å opprette registeret med grunnlag i konsesjon er i gang. Et sentralt løyveregister vil inneholde mange sensitive opplysninger, og det må sikres at data ikke kommer på avveie.

Registeret er ment å skulle finansieres av Vegdirektoratet, og det skal avsettes 5 årsverk til utvikling og drifting av registeret. Dette er ment dekket i sin helhet av saksbehandlingsgebyret. Drift av dette registeret kan føre til økning i gebyret for utferdigelse av løyve, jf. prinsippet om kostnadsdekning ved fastsetting av gebyr.

NLF støtter opprettelsen av et slikt register. NLF mener imidlertid at kostnadene til den delen av registeret som går på utvikling og drift av registeret, og som ikke direkte går på utferdigelse av løyve, for det vesentlige må dekkes av det ordinære driftsbudsjettet til Vegdirektoratet, og ikke legges på næringen i form av økte gebyr.

NLF støtter ikke at transportnæringen skal pålegges en ytterligere økonomisk belastning ved innføring av registeret.

3. Hjemmel for løyvemyndighetene til å erklære personer som har gjort alvorlige brudd på regelverket uskikket til å lede transportvirksomhet i alle EØS-land

NLF mener det er viktig å få en klar lovhjemmel som gjør at en transportleder kan erklæres uskikket til å inneha løyve, eller være faglig leder ansvarlig som løyvehaver for et selskap. Vi mener også at det er viktig at dette gjøres gjeldende innen hele EØS-området. Det stilles strenge krav til rettssikkerheten. Det fremgår ikke av lovforslaget om en som tidligere er uskikket til å være transportleder må ta løyvekurs eller fremstille seg selv for ny realkompetansevurdering før han/hun kan få løyve på nytt når vilkåret er oppfylt. Dette må bli utfyllende regulert i forskriften som blir utarbeidet senere.

NLF støtter forslaget.

4. Overføring av ansvaret for å utstede løyve for nasjonal veitransport som ikke er behovsprøvd fra fylkeskommunene til Statens vegvesen

Hensikten er å sikre likebehandling av løyvesøknader. NLF er enig i at samling av løyvemyndigheten i Statens vegvesen kan være hensiktsmessig og rasjonelt. Sett fra lastebilnæringens side er det viktig med enkel administrasjon og rask saksbehandling basert på elektroniske dokumenter. Vi forutsetter at skannede dokumenter blir godkjent som originaler, slik at næringen slipper å sende papirdokumenter i posten.

NLF er enig i at løyvesakene eventuelt skal håndteres i vegvesenets regionale apparat og at Vegdirektoratet blir klageinstans. NLF har ingen kommentar til at den sentrale administrasjonen legges til Lærdal eller andre steder. Vi forutsetter at ingen skal måtte møte opp i Lærdal for å få ordnet løyvedokumentene.

Det må kunne sannsynliggjøres at fordelene med en organisatorisk endring er større enn ulempene. Det er en fordel om viktig lokalkunnskap som fylkeskommunenes saksbehandlere i dag innehar på egnet måte overføres til Statens vegvesen. NLF forutsetter at en rasjonalisering og en samling av kompetansen for utstedelse av løyve vil føre til kortere saksbehandlingstid, og lavere kostnader enn i dag. Dette bør føre til lavere gebyr for utstedelse av løyvedokumenter. Det antas videre at samling av kompetansen vil føre til mer effektiv kontroll.

5. Overføring av ansvaret for å utstede løyve for internasjonal veitransport fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen

De samme synspunkter som ovenfor gjelder her.

6. Tilpasning i loven som legger til rette for at fellesskapsløyve også skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikke er behovsprøvd

Dette gjøres fordi vilkårene for nasjonal og internasjonal transport er likelydende, og NLF har ingen merknader til det.

7. Innføring av en avgrensning i tid på 10 år for hvor lenge de løyvener som ikke er behovsprøvd er gyldige

Nasjonale løyver gjelder i utgangspunktet uten avgrensning i tid. Myndighetene har adgang til å begrense gyldigheten av allerede utstedte løyver. Dette gjøres i tilfelle gjeldende fra den dagen loven trer i kraft. Felleskapstillatelse gjelder i dag for 5 år av gangen.

NLF mener at de som utelukkende har nasjonale løyver, og ikke søker om nye eller om felleskapstillatelse ikke skal behøve å få begrenset varighet, eventuelt at denne settes lenger enn 10 år.

NLF mener at 10 år er grei regel for hvor lenge et løyve/felleskapstillatelse er gyldig. Det er en fordel at løyver som ikke fornyet, etter en tid mister sin gyldighet. Det uoversiktlig og tungvint administrativt at det skal eksistere løyver som ingen benytter seg av. NLF mener at en fornyelse av løyve etter 10 år skal være gratis. Et løyve koster i dag 3 400 kr. Samordningen må etter NLFs oppfatning føre til stordriftsfordeler og lavere gebyr for utstedelse av løyve.

8. Hjemmel til å fastsette i forskrift en avgrensning i tid for løyve som er gitt før denne loven tar til å gjelde

NLF mener at det ikke er nødvendig å innføre en tidsbegrensning for nasjonale løyver som allerede er gitt. Spesielt gjelder dette der transportør ikke har fellesskapstillatelser. NLF mener at det kan være hensiktsmessig å innføre en kobling i varighet mellom nasjonale løyver og felleskapstillatelser. Dette vil få konsekvenser for enkeltmannsforetak som omdannes til et aksjeselskap etter lovens ikrafttredelse. Da vil aksjeselskapet måtte ha nytt løyve, som vil få begrenset varighet på 10 år.

9. Registreringsnummer påført løyve

Spørsmålet om påføring av registreringsnummeret på løyvedokumentet er ikke nevnt som en del av høringen. NLF vil likevel gjenta tidligere forslag om å gjeninnføre praksisen om at registreringsnummeret på kjøretøyet blir påført løyvedokumentet. Dette vil etter at felleskapstillatelse og løyvedokumentet blir et og samme dokument, ha enda større grunner for seg. Det vil også gjøre det enklere å administrere. I tillegg taler kontrollhensyn for en slik ordning.

10. Opphevelse av unntak fra løyveplikten – varebiler - egentransport

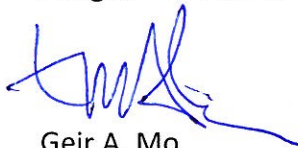
NLF mener at det bør innføres generell løyveplikt for godstransport mot vederlag i Norge. En slik løyveplikt må også gjelde varebilbransjen. Dagens unntak fra løyveplikten må oppheves.

NLF mener også at unntaket for egentransport bør avvikles. Det viser seg i praksis at det er vanskelig å håndheve grensetilfeller, som f eks innen massetransport, der transportør hevder å eie godset, men hvor det i realiteten trolig foregår transport av gods mot vederlag.

Hensynet til likebehandling, like konkurransevilkår, og kontrollensyn tilsier en utvidelse av løyveplikten, og at de unntakene som gjelder i Yrkestransportlova oppheves.

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Administrerende direktør



Robert Aksnes

Direktør for næringspolitiske og juridiske spørsmål