

# WULLUM AMCAR AS

7074 Spongdal

P.O.Box 1151 Nyborg  
7420 Trondheim  
Norway

Tel: + 47 7284 4910  
Fax: + 47 7284 4911  
E-mail: wul-a@online.no

Organisasjonsnummer:  
NO 967 164 127 MVA

IMOTTATT

4 AUG 2010

Det kongelige samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

30.07.2010

Deres ref: |0/519- LBH

HØRING.

Forslag til ny forskrift om gebyr for overtredelse av yrkestransportlova og forslag til endring i yrkestransportforskriften.

---

Våre bemerkninger er knyttet til forslaget til endring i yrkestransportforskriften når det gjelder innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport.

BAKGRUNN:

Vårt firma selger hovedsakelig lette nyttekjøretøyer. Det vil si motorvogner med totalvekt til og med 3500 kg beregnet på godstransport. Gjennom denne virksomheten har vi kontakt med eiere/brukere av slike kjøretøyer. De fleste av disse er enbildeiere. Det vil si at de eier en bil som de selv kjører når transportoppdragene utføres. En stor del av disse er unge folk som har satset alle sine ressurser på sin egen arbeidsplass i transportnæringen.

Dette er en uorganisert gruppe som ikke har noe talerør overfor offentlige myndigheter i form av for eksempel en næringsorganisasjon som ivaretar gruppens interesser i forhold til tiltak av betydning for gruppens næringsvirksomhet. Det er en gruppe som har dagene fullt belagt med å utføre de transportoppdrag de skal leve av. Lesing av odelstingsproposisjoner er, så langt jeg har erfart, fraværende i denne gruppen. Det ble jeg klar over etter at jeg selv ble oppmerksom på forslaget til endring av løyveplikten i yrkestransportforskriften. Ikke en eneste av de av våre kunder som jeg snakket med, hadde hørt om den foreslåtte endringen av løyveplikten. Det samme var resultatet når jeg i tillegg spurte noen andre transportører/eiere av lette kjøretøyer som ikke har noe kundeforhold til vårt firma.

Uvitenheten om den foreslåtte endringen i yrkestransportforskriften når det gjelder løyveplikten var total blant de jeg spurte. Når de ble orientert om hva som var i ferd med å skje, hadde de

klare synspunkter på dette og på hvilke konsekvenser det kunne få for deres virksomhet og inntekter. Det er disse synspunktene jeg nå bringer videre.

#### EU-DIREKTIVENE:

Med et sitat vises det i Ot.prp. Nr. 60, 7 Innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport, 7.1 Gjeldande rett, til artikkel 2 nr. 1 i direktiv 96/26/EF. Den teksten som er gjengitt i proposisjonen, er ikke fra artikkel 2 nr. 1 i direktiv 96/26/EF. Det er et sitat fra artikkel 2 nr. 1 i direktiv 98/76/EF, som er et endringsdirektiv etter 96/26/EF. For å se endringen i et riktig perspektiv er det viktig å ha den riktige formuleringen både i direktiv 96/26/EF og i direktiv 98/76/EF klart for seg.

I direktiv 96/26/EF artikkel 2 nr. 1 er teksten, - her gjengitt på dansk, som er et av de offisielle EU-språk -:

*"Virksomheder, som udøver erhvervet godstransport ad landevej med køretøyer, hvis tilladte nyttelast ikke overstiger 3,5 tons, eller hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 6 tons, omfattes ikke af bestemmelserne i dette direktiv. Medlemslandene kan dog nedsætte de nævnte vægtgrænser for alle eller visse transportkategorier".*

Dette viser at det er et faktum at direktiv 96/26/EF fastsatte en vesentlig høyere vektgrense for løyvefrihet enn den grense som da gjaldt i Norge, og som gjelder i Norge inntil den bebudede forskriftsendringen eventuelt trer i kraft.

Sitatet som er nevnt i Ot.prp. Nr. 60, og som det er vist til ovenfor, er fra artikkel 2 nr. 1 i direktiv 98/76/EF. Denne nye bestemmelsen som kom inn i det etterfølgende direktivet, er en vesentlig senking av EU's vektgrense for løyveplikt, både for biler uten tilhenger og for biler med tilhenger.

Det er kritikkverdig at Samferdselsdepartementet i proposisjonen ikke viser til hva som er bestemt videre i direktivenes artikkel 2. Artikkel 2 nr. 2 i direktiv 96/26/EF har følgende ordlyd (på dansk):

*"Medlemsstaterne kan efter at have hørt Kommissionen helt eller delvis fritage de virksomheder, der udelukkende udfører indenlandske transporter, som kun har ringe betydning for transportmarkedet som følge af:*

- arten af det transporterede gods, eller*
- kørselsstrækningens korthed.*

*I tilfælde af uforudsete omstændigheder kan medlemsstaterne indrømme en midlertidig undtagelse, indtil høringen af Kommissionen er afsluttet."*

Denne bestemmelsen er ikke endret med direktiv 98/76/EF. Den er fortsatt med, og er i det konsoliderte direktivet artikkel 2 nr. 2 litra a. Så har det kommet inn en ny bestemmelse i direktiv 98/76/EF. Den er artikkel 2 nr. 2 litra b, og har følgende tekst (på dansk):

“For så vidt angår virksomheder, der udfører godstransport ad landevej, og som benytter kjøretøyer med en tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons, kan medlemsstaterne efter at have underrettet Kommisionen helt eller delvis fritage de virksomheder, som udelukkende udfører lokal transport, der kun har ringe betydning for transportmarkedet so følge af kørselsstrækningens korthed, for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv”

Det er med andre ord klart og tydelig i begge direktivene lagt til rette for nasjonale tilpasninger basert på lokale forhold. Da er det mangelfullt til det kritikkverdige at Samferdselsdepartementet ikke tar disse forhold opp til vurdering i Ot.prp. nr. 60. Likeså er det mangelfullt at Samferdselsdepartementet heller ikke tar de betraktninger som Rådet for EU har gjort i fortalen til begge de aktuelle direktivene, med i sin betraktning og ser disse i forhold til det som er spesielt for Norge på dette området.

Sett på denne bakgrunn gir Ot.prp. nr.60 og den foreslåtte forskriftsendringen hva angår innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger et inntrykk av å være en lite gjennomtenk avskrift av teksten i direktiv 98/76/EF. Den er helt uten tilpasninger til lokale forhold i Norge.

#### DE VURDERINGER SOM SAMFERDSELSDEPARTEMENTET BURDE HA GJORT I PROPOSISJONEN:

Samferdselsdepartementet burde ha vurdert Rådet i EU sin intensjon med direktivene 96/26/EF og 98/76/EF, departementet burde ha vurdert hva som er grensene for å kunne ha lovlige nasjonale unntak, og departementet burde ha vurdert hvilke lovlige unntak det er ønskelig å ha ut fra forholdene slik de er i Norge. Sentralt i en slik vurdering må det være å ta hensyn til om den foreslåtte endring medfører ulemper av vesentlig art for de yrkesutøvere/næringsdrivende som blir berørt av endringen og for disses kunder. Fravær av ulempesvurderinger gir inntrykk av at proposisjonen er utarbeidet uten tilstrekkelig kjennskap til den næring som rammes av endringen.

Fundamentet for en vurdering om det er behov for å senke vektgrensen for løyveplikt for godstransport må være grunnleggende kunnskap om transportnæringen, hvordan den fungerer, og spesielt kunnskap om forholdet mellom forskjellige sektorer av godstransporten, som for eksempel forholdet mellom transport med lette, løyvefrie kjøretøyer og tunge løyvepliktige.

Det er et faktum at transport med lette kjøretøyer som i dag er løyvefrie, nesten utelukkende er lokal transport innen byer og tettsteder, lokal transport innen fylke eller mellom nabofylker. Det som transporteres er små kvanta og/eller lette varer. Med kjøretøy med totalvekt på 3,5 tonn er nyttelasten beskjeden, både i faktisk tallstørrelse og relativt i forhold til kjøretøyer med

totalvekter i området rundt 50 tonn. Det er en arbeidsdeling mellom lette og tunge kjøretøyer i transportmarkedet som helhet. Små/lette godsmengder er de lette kjøretøyenes arbeidsområde. Store og/eller tunge godsmengder både over korte og lange distanser er de tunge kjøretøyenes arbeidsområde. Det er ingen som kjører laks til Paris med en 3,5-tonns bil, selv ikke med tilhenger på slep. Da ville kostnadene bli for høye i forhold til den beskjedne godsmengden det er mulig å få med. Men det er heller ingen som kjører brød fra bakeren til nærbutikken med 50-tonns vogntog.

Når Samferdselsdepartementet Ot.prp. nr. 60, 7 Innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport, 7.2 Høyringsframlegg, mener at innføring av løyveplikt for kjøretøykombinasjoner med tillatt totalvekt på mer enn 3500 kg vil føre til mer like konkurranseforhold mellom disse lette kjøretøykombinasjonene og tyngre kjøretøyer som i dag er underlagt løyveplikt, er det en uriktig virkelighetsoppfatning. Det eksisterer ikke et slikt konkurranseforhold som Samferdselsdepartementet har lagt til grunn for forskriftsendringen.

Når transportøren som kjører ut aviser til forhandlere og avisbud med en 3,5-tonns varebil, henger på en tilhenger natt til lørdag for å få med seg alle lørdagsavisene som er litt tyngre den ene dagen i uke på grunn av lørdagsbilaget, så er det en fornuftig løsning. Uten løyve må han etter Samferdselsdepartementet sette inn en bil til om lørdagene for å få ut alle avisene. Det er ingen god løsning, ingen fornuftig økonomisk løsning og slett ikke noen miljøvennlig løsning. Han kommer heller ikke i noe uønsket konkurranseforhold til transportører med tunge, løyvepliktige kjøretøyer når han av og til bruker tilhenger til bilen sin.

Av Rådet for EU's betraktninger i fortalen til direktiv 96/26/EF går det fram at den primære målsettingen er å gjennomføre like vilkår først og fremst av hensyn til den grenseoverskridende transport. I direktiv 98/76/EF viser Rådet til at harmoniseringsprosessen bør fortsette av hensyn til det indre markeds funksjon. Det vil si transportmarkedet som helhet innen EU.

Men Norge er i virkeligheten ikke en del av det indre transportmarkedet når det gjelder transport med lette kjøretøyer som i dag er løyvefrie. Disse kjøretøyene driver lokal transport innenlands i Norge. Norge har felles grense med to EU-land, Sverige og Finland. På begge sider av disse grensene er det områder med liten befolkning. Det er ingen vesentlig varedistribusjon med lette kjøretøyer over disse grensene.

I deler av EU er forholdene annerledes. Store byer ligger tett inntil grensene flere steder. Et typisk eksempel er deler av Belgia, Holland, Tyskland og Frankrike. Byer (eksempel Aachen i Tyskland) ligger helt inntil en grense som i praktisk dagligliv ikke har noen vesentlig betydning for folk flest lenger. Byer på hver sin side av en grense har vokst sammen, slik at det i noen tilfelle er ett land på den ene siden av gata og ett annet land på den andre siden av gata. Innkjøpsvaner har på slike steder utviklet seg som om det ikke er noen landegrense. Dette preger også den lokale varedistribusjonen. Når landene har sin nasjonale lovgivning, er det

åpenbart at det er viktig å ha et harmonisert lovverk mellom disse landene i slike områder slik at dagliglivets aktiviteter kan foregå mest mulig som om det ikke var noen formell grense.

EU har gitt medlemsstatene, - også EØS-landet Norge -, muligheten til å frita virksomheter fra den nedsatte grensen for løyveplikt i direktiv 98/76/EF når de utelukkende driver lokal transport som bare har mindre betydning i transportmarkedet som følge av kjørestrekningens korthet. EU har ikke presisert hva som menes med begrepene lokal transport og kjørestrekningens korthet. Det er naturlig å se disse begrepene i sammenheng med den overordnede målsettingen som er harmonisering av grenseoverskridende transport i EU, og oppfatte unntaksmuligheten slik at den gjelder transport innenfor nasjonalstaten. Det er ingen grunn for en overnasjonal regulering av transport som ikke er grenseoverskridende.

Dette unntaket er hjemlet i 98/76/EF, artikkel 1 nr. 2 litra b. Unntaket har en vektbegrensning. Det vektområdet som defineres er "køretøyer med en tilladt totalvægt på mellom 3,5 og 6 tons" totalvekt. EU har bevisst valgt å ikke benytte betegnelsene "motorkjøretøyer" og "en kombination af vejkøretøyer" som er benyttet i direktivets artikkel 1 nr.2 litra a. Rådet har med dette ment at kjøretøyer i en kombinasjon i denne sammenheng skal vurderes hver for seg basert på sine totalvekter.

Nasjonale unntak fra bestemmelser i direktiver er kjent fra før. På transportsektoren tillates lengre vogntog i Norge enn i de fleste EU-land. Dette er basert på spesielle forhold i Norge som tilsier at det er hensiktsmessig med lengre vogntog her, til tross for at det ofte fester seg et inntrykk av at den dårlige veistandarden i Norge heller skulle tilsi kortere vogntoglengder.

#### LØSNINGEN PÅ ET PROBLEM SOM IKKE EKSISTERER:

Forslaget til innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport når tillatt totalvekt for kombinasjonen av kjøretøyer overstiger 3500 kg er en løsning på et problem som ikke eksisterer. Dette bekreftes av at det fortsatt er enighet om at godstransport med de letteste kjøretøyene skal være fritatt for løyveplikten. Spørsmålet er derfor om muligheten til å bruke tilhenger uten at det utløser løyveplikt, slik det har vært til nå, i seg selv medfører problemer av noen art. Erfaringene har entydig vist at denne muligheten til å bruke tilhenger ikke har medført problemer. Dette bekreftes implisitt i forslaget til endring som nå er til høring, hvor det ikke omtales noen forhold som har gitt problemer, og som derfor kunne tale for forskriftsendring.

Forslaget til forskriftsendring er en kopi av hovedregelen i direktiv 98/76/EF uten at det er foretatt en vurdering av andre forhold som er hjemlet i direktivet.

For transportørene som kommer inn under den foreslåtte løyveplikten, medfører det økte kostnader. Det koster å ta løyve, det koster å få løyve og det må stilles en løyvegaranti fra bank

for et betydelig beløp. Disse kostnadene må veltes over på kundene uten at kundene får noe mer igjen av den grunn.

Spesielt vil yngre personer som nå driver transport uten løyve, kunne få problemer med å stille bankgaranti for å få løyve. Bankgaranti er ikke noe som bankene selger over disk. Bankene krever kontragaranti i fast eiendom eller annen verdi for å utstede bankgaranti for løyve. Hvis muligheten for kontragaranti ikke er til stede, for eksempel fordi anskaffelse av transportmateriell eller etablering på boligmarkedet legger beslag på transportørens ressurser, vil kravet om løyvegaranti faktisk kunne frata noen muligheten til å skape sin egen arbeidsplass og i stedet fungere som en utestenging fra transportyrket.

I den forbindelse er det grunn til å peke på at det kreves samme beløp stilt som garanti når man kommer inn under den foreslåtte endringen av løyveplikt for lette kjøretøyer med tilhenger som for de aller tyngste vogntogene. Det er urimelig at en marginal økning av transportkapasitet ved bruk av tilhenger som utløser den foreslåtte løyveplikten, skal utløse et krav til garantibeløp på samme størrelse som for de tyngste vogntogene.

Majoriteten av transportører som driver transportvirksomhet i dag med lette kjøretøyer, benytter seg ikke av den muligheten de til nå har hatt til å bruke tilhenger uten at det har medført løyveplikt. Den foreslåtte innføringen av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport vil ramme et forholdsvis lite antall transportører. Men for den enkelte som rammes av endringen er dette til liten trøst. Belastningen for den enkelte i hans gruppe vil være like stor. Belastningen vil være ulik avhengig av hva slags transportmateriell som benyttes. Hvis tilhengeren er en lett semitrailer, vil den foreslåtte forskriftsendringen føre til et fullstendig yrkesforbud for transportører som ikke har løyve. Det er semitraileren som er lastbæreren i en slik kombinasjon. Semitrailerens totalvekt omfatter også bilens nyttelast. Trekkbilen alene kan ikke brukes til transport av noe som helst. For denne gruppen vil innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport kunne ha som konsekvens at de tvinges ut av transportnæringen og i verste fall over på arbeidsløshetsstatistikken og til sosialkontoret.

I en tid hvor transportnæringen lider under en stor mangel på sjåfører til tunge kjøretøyer skal man ikke undervurdere den lette løyvefrie delen av transportsektoren som en interessevekker og som et rekrutteringsgrunnlag for sjåfører til tunge kjøretøyer. Selv om det legges større vekt på å formalisere opplæring av sjåfører til tunge kjøretøyer i skoleverket, må man ikke glemme at det fortsatt er viktig at sjåføreropplæring også kan skje som praktisk opplæring i transportbedriftene.

#### KONKLUSJON / FORSLAG:

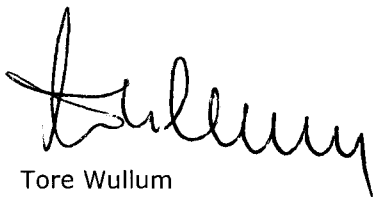
Med henvisning til endringer som nå gjøres i på andre områder som regulerer transportnæringen, foreslår jeg at det gjøres en samordning med reglene for yrkessjåførbevis,

slik at løyveplikten ved innenlands transport i Norge gjelder for kjøretøyer hvor det også kreves at sjåføren skal ha yrkessjåførbevis. Det vil si for kjøretøyer som krever førerkort for tung motorvogn. Det betyr førerkort klasse C1, - motorvogn med største tillatte totalvekt fra 3501 kg til og med 7500 kg -, og førerkortklasser for tyngre kjøretøyer/kjøretøykombinasjoner enn disse. Alle motorvogner som kan kjøres med førerkort klasse B, - største tillatte totalvekt 3500 kg -, og førerkort klasse BE, - største tillatte totalvekt 3500 kg for motorvogn pluss tilhenger som har så stor tillatt totalvekt som motorvognen etter registreringsdata i vognkortet har lov til å trekke -, skal være fritatt for løyveplikt. For motorvogn og tilhenger gjelder dette bare yrkesmessig transport innen Norge.

Ved tidligere høring, - Ot.prp. nr. 60, 7.3 Høyring -, har Rogaland fylkeskommune pekt på at forslaget om innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport vil kreve omfattende informasjonsbehov for å utføre kontroller. Dette har Rogaland fylkeskommune utvilsomt rett i. Det er alt for mange områder innen transportsektoren hvor regelverket er uoversiktlig og uten logiske sammenhenger. Ved å ha en sammenfallende grense for løyveplikt for godstransport og for yrkessjåførbevis etablerer man en logisk sammenheng som forenkler kontrollarbeidet.

Jeg viser i den forbindelse til fortalen i direktivene hvor formelle krav til kompetanseheving og kvalitetssikring innen transportnæringen er en målsetting for bestemmelsene som gjelder løyvepliktig transport. Disse kravene har materialisert seg i reglene om yrkessjåførbevis. Det er derfor naturlig at det er samme grenser for kjøretøyer som krever løyve som for kjøretøyer som krever yrkessjåførbevis.

Med hilsen



Tore Wullum