

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK. VSS	S.BFH. ESY
27 AUG. 2007	
S.NR. 07/957-7	
ARKIV 672.4	AVSKREVET:

/ EOS



Deres ref.: 07/957-ESY

Vår ref.: Høring adgang til markedet.

Oslo, 23. august 2007

HØRING OM FORSLAG TIL REVISJON AV REGLENE OM ADGANG TIL YRKET OG MARKEDET INNEN GODS- OG PERSONTRANSPORT PÅ VEG.

Det vises til departementets høringsbrev av 12. juni 2007.

LTL er en arbeidsgiver- og bransjeorganisasjon som organiserer speditører, samlastere, terminaloperatører, havneoperatører mfl.. Således er det sjeldent at medlemsbedriftene selv eier transportmidler, men derimot er det de som bestiller transportene, og som derfor bestemmer om sendingene skal gjennomføres med båt, bil, bane eller fly. For oss og det norske næringsliv i alminnelighet betyr tilgangen på kapasitet derfor svært mye. Således vil forslaget som fremkommer av høringen kunne ha konsekvenser for prisutviklingen for transporttjenester, da det inneholder forhold som synes å innsnevre tilgangen mer enn nødvendig.

Til forslaget om ny definisjon av kabotasje

I hele Europa har vi i litt over ett år hatt store kapasitetsproblemer. For Norge er dette alvorlig da man her har opplevd rasjonering av godssendinger. Vi ser også stor mangel på sjåførere til yrket (anslagsvis 3/4000 både i Danmark og i Norge). Strengere regler for kjøre- og hviletid vil ytterligere forverre situasjonen.

Kabotage er derfor en av de få mulighetene som er, til å få avhjulpet den håpløse situasjonen. Vi oppfatter på den bakgrunn en hensikt med å tillate kabotasjekjøring at man kan få utnyttet ledig kapasitet på en økonomisk god måte.

Da er det nye forslaget til regler for kabotasje mindre bra.

For det første er tidslengden mindre enn hva vi har oppfattet som tillatt til nå, selv om det faktisk har vært meget uklart hva som gjelder i dag. Ved å tillate bare en ukes kjøring etter lossing avgrenses mulighetene til å kjøre til distriktene og Nord-Norge. Vi anbefaler derfor en ramme på tre uker.

For det andre snakker man om en frist etter **lossing**. Hva hvis man kjører tom inn for å få last ut av Norge? Også i slike situasjoner må man vel tillate kabotage?

For det tredje er det i den tidsperioden man har tillatelse til kabotage, en begrensning på tre turer. Hva ligger her i begrepet "tur"? Er det antall lossesteder, stopp, opplasting osv.? Det som er det retts teknisk klart enkleste, er å ikke ha slike begrensninger. Motsatt blir det jo en håpløs kontroll. Det bør derfor etter vårt syn være tilstrekkelig å ha en tidsbegrensning.

TILSLUTTET
▲ NHO

Postboks 5489 Majorstuen
0305 Oslo
Besøksadresse: Essendropsgt. 3

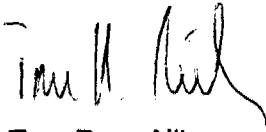
Telefon 23 08 87 80
Telefaks 23 08 87 81
E-post firmapost@ltl.no

Internett www.ltl.no
Org.nr. 983 054 331

Kontroll- og sanksjonsmuligheter

Bransjen ønsker at "lastebilpirater" blir møtt med strenge reaksjoner dersom man gjentatte ganger bryter regelverket. Så vidt vi forstår foreligger det ikke noe felles landsregister, og derfor får man ikke noen samlet og adekvat reaksjon ved gjentatte brudd. Det er vår erfaring at saker blir anmeldt til politiet og som regel henlagt. Biltilsynet bør derfor selv få et landsomfattende register med sanksjonsmuligheter.

Med vennlig hilsen
**LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen