

Fagforbundets svar på Regjeringens høring om løyvekrav for varebiler

Fagforbundet viser til Statens vegvesens høringsnotat av 31.05.2024 om forslag til endring i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) og innføring av løyveplikt for nasjonal godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Høringsnotatet viser til regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren og at regjeringen ønsker å arbeide for å bekjempe sosial dumping, fremme bedre arbeidsforhold og like konkurransevilkår i Norge. Fagforbundet er positive til de fleste forslagene. Vi er godt fornøyde med dette forslaget som første steg i vegen mot regulering av en svært uryddig bransje, men ønsker likevel si noe om det vi mener mangler eller ikke er godt nok.

5.1 Løyvekrav for varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og inntil 3500 kg i nasjonal godstransport

Som Statens vegvesen påpeker i høringsnotatet står vi i utgangspunktet fritt til å fastsette vektgrensen for når løyveplikt inntreffer. Statens vegvesen argumenterer videre med at erfaringsmessig er det de tyngre varebilene som direkte konkurrerer med tungtransport med kjøretøy over 3500 kg, og etter deres vurdering er det naturlig å ha en lik vektgrense for når nasjonal og internasjonal godstransport med varebil skal utløse løyveplikt. Dette er Fagforbundet skuffet over og vil sette den nedre vektgrensen så lav som mulig og viser til regelverk i Nederland og Sverige som begge har fra 500 og null kilo som vektgrense for nasjonal transport.

Fagforbundet ser det som høyst sannsynlig at innføring av løyveplikt fra 2500 kg vil føre til endring i markedet ved at mindre pakker og tjenester blir utført av mindre varebiler slik som f.eks Renault Kangoo og Peugeot Partner som har en totalvekt langt under 2500 kg og med stor lastekapasitet, og andre mindre kjøretøy. Får å unngå dette vil Fagforbundet ha en betydelig lavere vektgrense enn det som ligger i forslaget.

Fagforbundet er ellers godt fornøyd med like løyvekrav for store og små biler, men vi hadde sett at økonomikravet til løyve for varebil hadde vært høyere.

5.2 Øvrige endringer i yrkestransportforskriften

Fagforbundet savner omtale eller forberedelse til innføring av HMS-kort eller krav om identifisering av sjåfører. Slik varebilbransjen de siste årene har utviklet seg mener vi dette er noe som må vurderes for å sikre seriøse aktører i bransjen.

Utover våre innspill over er vi godt fornøyde med forslagene i høringsnotatet, men samtidig stiller vi oss spørrende til hvorfor ikke innføring av kjøre- og hviletidsbestemmelser omtales.

Fra 1. juli 2026 vil kjøre- og hviletidsreglene gjelde for all internasjonal transport mot vederlag for kjøretøy over 2500 kg. EU argumenterte allerede i 2020 med at dette ikke kunne innføres før 2026 da bransjen trengte tid til omstilling.

Vi regner med at vi framtidig vil møte det samme argumentet nasjonalt. Derfor mener vi at det ville vært hensiktsmessig å allerede nå varsle at et slikt krav vil komme, slik at aktørene kan begynne forberedelsene.

Fagforbundet ser at det vil være problematisk å innføre disse reglene for kjøretøy under 2500 fordi dette også vil ramme andre deler av samfunnet, som ikke er hensikten.