



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
18/1706-

Vår ref.
18/2493-9 654.20/KESA

Dato:
Oslo, 17.12.2018

Høring - Forslag til lov om endring av § 6 i lov 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til deres brev vedrørende ovennevnte sak.

Norsk bussnæring er en godt organisert bransje. Det er relativt få aktører og selskapene er, i norsk målestokk, ganske store bedrifter med god kunnskap om ruteproduksjon, og bransjen har i hovedsak gode rutiner for samarbeid mellom partene.

Dagens system der en stor del av rutetransport med buss skjer i samarbeid med fylkeskommunene gjennom behovsprøving av transporttilbudet, fungerer i hovedsak godt og gjør at man unngår svekkelse av faste ordinære bussruter som er viktige for befolkningen som en del av et offentlig transporttilbud.

Dagens regjering — og den forrige regjeringa fra 2013 har hatt et overordnet mål om mer privatisering og økt liberalisering av persontransporten i Norge. Dette har vi sett gjennom manglende vilje til å gjøre noe med kabotasje innen turbuss, full liberalisering av drosjemarkedet og ikke minst liberaliseringen av jernbanetransporten.

Et av forslagene i EUs mobilitetspakke går ut på at man ønsker en tilnærmet full liberalisering av dagens ekspressbussruter innen EU/EØS området. Kommisjonens forslag går i korthet ut på at alle ekspressbussruter der rutens lengde er over 100 km skal kunne etableres uten krav om løyve eller andre begrensende tiltak. Når det gjelder ruter under 100 km kan nasjonale myndigheter si nei dersom de kommer i konflikt med ruter som er etablert med offentlig støtte. Foreløpig er det uvisst hva som skjer med dette forslaget.

I tillegg ser vi at sosial dumping brer om seg, dårlige og ustabile lønns- og arbeidsforhold, mangel på faste ansettelser, lavlønnskonkurranse og press på sjåførene om å ta hviletid i bussen har samlet negativ innflytelse på utvikling av trafikksikkerheten. Stadig oftere organiseres ekspressbuss etter Uber-metoden, med sjåfører i uavklarte ansettelsesforhold som engasjeres pr. tur.

LO mener derfor at det er uklokt at regjeringa nå vil "forskuttere" en nasjonal variant av dette forslaget under påskudd av regionsreformen. At det delvis henger sammen med EUs

liberaliseringsiver kan man sikker påstå, men først og fremst er dette en ønsket politikk av regjeringen. Dette går tydelig frem i høringsnotatet hvor det bl.a. står følgende på side 9: "*En full liberalisering av all kommersiell rutetransport, uavhengig av rute/lengde, vil kunne ivareta både omsynet til ei tilpassing til regionreforma og målet om liberalisering*".

LO mener derfor at det fremlagte forslaget om å fjerne behovsprøving for ekspressbussruter må forkastes. Forslaget vil, etter vår vurdering, føre til et større press på det eksisterende rutetilbudet noe som igjen kan føre til et dårligere tilbud for passasjerene. I tillegg vil fylkeskommunene miste sin mulighet til å skreddersy transportløsninger basert på lokal kunnskap om behov.

LO mener for øvrig at en flytting av grensen for behovsprøving av løyve fra 50 km til 100 km, vil kunne redusere skadevirkningene noe.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Julie Lødrup
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.