

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT



Lakkegata 23, 0186 OSLO
Postboks 9175, 0134 OSLO
Telefon: 40 60 37 00
Telefaks: 21 01 38 51
E-post: post@ytf.no
Bankgiro: 1602 47 96594
Postgiro: 0814 57 74757
Foretaksreg: NO 971 436 050

Oslo, 21. desember 2018

Deres ref.:
18/1706

Vår ref.:

Sak nr.:
00837

Høring: forslag om endring av § 6 i lov 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy

Yrkestrafikkforbundet (YTF) har medlemmer som er ansatte i kollektivtransporten, godsneringen, anleggsektoren og innenfor lager og spedisjon. YTF har om lag 11.750 medlemmer. De fleste av disse er yrkessjåfører på tyngre kjøretøy. YTF er tilsluttet Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS).

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 15.10.18, angående forslag om endringer i Yrkestransportlova § 6 og ny § 35 A i Yrkestransportforskriften. Takk for høringsnotatet.

Våre kommentarer følger:

1. Innleiing

Vi mener alle ruter bør behovsprøves, uansett kilometer på ruta.

Det samme mener vi for ruter til og fra flyplasser. Alle ruter må løyve behandles og godkjenning av operatør, gis det konsesjon for et visst antall år. Vi mener konsesjonsperioden bør være på minst 10 år.

Vi foreslår at løyvegodkjenning og konsesjoner flyttes fra fylkeskommuner til departementet. Bakgrunnen for forslaget er at fylkeskommunene skal forhindre etablering av ekspressruter med tanke for at de kan danne konkurranse for lokalrutene. Fylkeskommunene må være høringsinstanser. Det er der lokalkunnskapen og kompetansen om lokalkollektivtrafikk er samlet.

Det er behov for både ekspressruter og lokalruter. Kollektivtrafikken skal være best mulig for befolkningen, og ikke til for fylkeskommunene. Det oppleves som stor vilje fra befolkningen å reise kollektivt, men det må legges til rette. Overgang og korrespondanse til andre busser og/eller tog er kun ønskelig underveis, når det er nødvendig for kundene å komme frem til bestemmelsesstedet. Det er privatbilismen kollektivtrafikken konkurrer mot, ikke mellom de forskjellige kollektivtransportmidlene.

Med dette menes blant annet at ekspressrutene nektes innkjøring til bysentra, for at kundene må over på lokalbusser. Dette er svært uheldig. Ofte har kunder på ekspressruter bagasje.

Alle ekspressruter, uansett distanse og destinasjon, til og fra flyplasser, må søke om løyve og konsesjon. Løyvebehandling og konsesjon overføres til DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT.

2. Bakgrunnen for forslaget

2.1. Regionreforma

På bakgrunn av regionreformen, er det vi foreslår løyvetildeling av ekspressruter overføres til departementet. Dette fordi de nye fylkeskommunene kan se dette som konkurranse til lokalruter. Behovet til å forflytte seg til de samme områdene blir som før, faren nå er at de nye fylkeskommunene ønsker lokalruter. Det fører til mange overganger mellom lokalbusser, før en når sin destinasjon. Der hvor en i dag kan ta en buss, kan det bli slik at det blir overgang til flere busser. Med dette forsvinner kundene. Fylkeskommunen ser ofte kun sin egen situasjon og ikke befolkningen sin.

2.2. Løyvestyresmakt og tildeling av løyve

Ekspressrutene bør behovsprøves. Det er nettopp med tanke for snevert tankesett, dette bør gjøres av departementet. Ekspressrutene er populære, og en god forbindelse mellom distriktene og byene. Fylkeskommunene har gjort det vanskeligere for disse rutene i den tid som har gått med anbudsprinsippet på lokalebusstruter. Når fylkeskommunen får billettinntektene, lages det hindringer for ekspressrutene. Dette går utover kundene. Fylkeskommunene skal lage gode tjenester, ikke gjøre det vanskelig for befolkningen.

2.3. Utgreiingar

Her ser vi nettopp det som er uttalt tidligere i dette høringsvaret. Fylkeskommunene ser på ekspressruter som konkurransevidende til lokalruter.

2.4. Utviklingstrekk i åra etter 2003

Rapport 1200/2012 fra TØI, viser til at noe av nedgangen av kunder på ekspressruter skyldes bruk av anbudsprinsippet til kjøp av busstjenester av fylkeskommunene. Med dette som bakgrunn, bør departementet se på hvorfor noe av nedgangen skyldes anbudsprinsippet. Som tidligere nevnt i høringsuttalelsen, gjør fylkeskommunene det vanskelig for ekspressruter, ettersom de nekter ekspressbussene ankomst og avgang til/fra bysentre. Det er ødeleggende for kollektivtrafikken med buss den praksis som fylkeskommunene benytter. De skjermer seg og sitt, og har vanskelig for å se helheten med kollektivtrafikken. De ser ikke i sammenheng med ekspressruter og lokalruter. Fylkeskommunene ser kun konkurranse og ikke hvilke muligheter som gis til kunder. Det er ønskelig med flere kunder til kollektivtrafikken, da må fylkeskommunene som ansvarlig for busstrafikken, tenke og gjøre dette til det beste for kundene.

2.5. Forslag til endringar i EØS-retten

Yrkestrafikkforbundet mener at alle ekspressruter skal behovsprøves, uansett hvor mange km ekspressruta er.

Vi er enige om at ekspressruter under 100 km også skal behovsprøves. Dette bør departementet gjøre sammen med fylkeskommunene som har kompetansen.

3. Gjeldande rett

3.1. Løyver

Yrkestrafikkforbundet mener alle bedrifter som driver personbefordring med motorvogn i rute, skal ha ruteløyve. Dette uavhengig av hvor lang ruta er. Vi er derfor helt enige i det som fremkommer i høringsnotatet. Vi mener at Yrkestransportlova § 4 fortsatt skal være gjeldende, for å kunne betjene alle typer personbefordring i rute.

Det er ikke tilstrekkelig med turvognløyve for å kunne betjene persontransport i rute.

Turvognløyve skal være gjeldene når det er turoppdrag med motorvogn.

Ruteløyve og turløyve må fortsatt beholdes som to separate løyveområder. Samme bedrift kan gjerne inneha begge typer løyver. Disse løyvene skal gi grunnlag for å kunne drive med henholdsvis rutetrafikk og turoppdrag

I tillegg mener Yrkestrafikkforbundet at det hos operatør som betjener ekspressruter, skal den landsomfattende tariffavtalen: Bussbransjeavtalen (BBA) være gjeldene. Tariffavtalen skal være innført i bedriftene som betjener ekspressruter. Med det menes at ruteløyver ikke skal tildeles til bedrifter som ikke har inngått avtale om gjeldene BBA i bedriftene.

3.2. Løyvestyresmakt

Yrkestrafikkforbundet mener departementet må tildele ruteløyve for fylkesgrensene ekspressruter. Videre mener vi at departementet ikke kan delegere til fylkeskommunene når det gjelder å kunne gi ruteløyve til fylkesgrenseoverskridende ruter.

Når det gjelder klageinstans for tildeling av oppdrag for å betjene bussruter, bør dette være hos departementet. Her bør departementet drøfte med fylkeskommunen før endelig vedtak fattes.

3.3. Om behovsprøving

Vi er enige om at behovsprøving overfor jernbanen ikke er nødvendig.

Det vi mener er behovsprøving av ekspressruter. Denne må ikke ses mot jernbanen, som er en substitutt, og ikke konkurrent.

Ekspressruter bør kunne ta med passasjerer som skal være med videre til en by, hvis ruten går videre. Ekspressruter bør kunne ta med passasjerer inn til en by, selv om det går lokalrute på samme strekningen. Dette fordi det vil bidra til et bedre kollektivtrafikktilbud, som bidrar til en økt kundetilgang. Samtidig er det viktig å ikke åpne for mange stoppesteder, da dette vil forlenge reisetiden. Det er ikke ønskelig for kunder som reiser langt.

På returreisen er det meget mulig at kundene vil benytte lokalrute. Dermed har det gitt økning også til lokalruten. Dette fører til at flere ønsker/kan benytte kollektivtransportløsninger. Med dette støtter vi at det ikke er tilstrekkelig grunn til å avslå søknaden eller til å pålegge vilkår som forbyr lokaltrafikk fordi en er redd for konkurranse fra ekspressruta. Det kan snarere bli til en fordel for lokalruta. Ekspressruta kan ta med passasjerer også nærmere et handelssentrum. Det er viktig å kunne finne fram til både fordeler og ulemper med ekspressrute. Denne objektiviteten tror vi departementet innehar bedre, ettersom fylkeskommunen har ansvar for lokalebussruter.

3.3. Flybussar

Yrkestrafikkforbundet er enig at flybussar – personbefordring med motorvogn mellom bysentrum og flyplass, må ha ruteløyve. I tillegg mener vi det bør være den landsomfattende tariffavtalen: Bussbransjeavtalen (BBA) er gjort gjeldene hos operatøren som betjener ruta.

3.4. Sakshandsaming

Vi er av den oppfatning at søknad om langruter/ekspressruter sendes til departementet. Departementet kan gjerne sende på høring til de aktuelle fylkeskommuner. Avgjørelsen gjøres av departementet.

4. Framlegget til regulering av kommersielle bussruter

Yrkestrafikkforbundet er veldig for at det skal bli enklere og bedre å kunne reise med kollektivtransportmidler. Vi mener derimot at det ikke er nødvendig med en friere etableringsrett for å kunne styrke kollektivtransporten. Dagens ordning er ikke til hinder for å kunne bygge ut kollektivtilbudene, snarere tvert imot. Dette fordi dagens ordning er påpasselig med å ivareta kunder og ansatte i bussbransjen. Dagens ordning bidrar til å opprettholde arbeidsplasser i distriktene. Hvis dette vannes ut, kan distriktene gå glipp av arbeidsplasser og lokale bedrifter. Vi mener at departementet som må ta endelig avgjørelse om søknader om ruteløyve skal gis eller ikke. Fylkeskommunene viser seg dessverre ofte å ikke være objektive, men de bør være høringsinstans.

4.1. Heimel for at ruter over ei viss lengde ikkje skal behovsprøvast

Vi er enige med departementet at regionreformen ikke skal få virkninger på ekspressruter. Derfor mener vi at løyvetildeling og ansvar for ekspressruter skal legges til departementet.

Yrkestrafikkforbundet mener det ikke skal gis hjemmel i Yrkestransportlova § 6 (2), til forskrift. Ekspressruter skal uansett hvor mange km ruta er, skal det behovsprøves. Den vurderingen er ønskelig departementet overtar, fra fylkeskommunene, etter høringsrunde er gjennomført.

Fri etablering bør ikke etableres. Det gir ikke et bedre kollektivtilbud. Med et slikt system kan det åpne for useriøse bedrifter. Slike bedrifter er sjelden opptatt av kundenes ved og vel. Dette kan gå på bekostning av sikkerheten. Det er mange eksempler på bedrøvelige resultater fra kontroller som Statens vegvesen gjør. Ved frietablering øyner muligheten seg for økt bruk av bussmateriell som ikke skulle vært benyttet. Det samme gjelder for ansatte. Slike aktører etablerer seg ikke lokalt. Med det går distriktene glipp av både bedrifter og arbeidsplasser.

Vi klarer ikke å se fordeler ved fri etablering. En slik ordning kan føre til uønskede etableringer av bedrifter som ikke har sikkerheten, vedlikehold og egnethet i første rekke. Kortsiktig inntjening som er motivasjonsfaktor fører ikke noe godt med seg for kunder og ansatte.

Ved frislipp ordning, kan overetablering være en overhengende fare. Slik er ikke til gode for noen. Aller minst kundene, som møter usikkerhet, dårlig materiell og sikkerhet som blir satt til siden. Dette har vi mange eksempler på. Ikke minst når det gjelder innenfor godstrafikken.

Det offentlige må ha oversikt og kontroll over etableringer. Alt annet vil være ødeleggende for bransjen. Med et fallende inntrykk og ubehagelige opplevelser hos kundene, blir kundene borte. Tillitt, sikkerhet, godt materiell og pålitelighet må være i høyetet. Slikt legger grunnlag for et godt kundegrunnlag, og bruk av kollektivtrafikk.

4.2. Heimel for å kunne fastsetje at særlege transportar ikke skal behovsprøvast

Yrkestrafikkforbundet er svært skeptisk til forslaget fra departementet.

Dagens ordninger – regelverk er ikke som tidligere beskrevet, ikke til hinder for et godt kollektivtilbud. Når det ses bort fra at lokalrutene og ekspressrutene er konkurrenter, har vi kommet langt. Disse rutetilbudene gjør til sammen å kunne styrke kollektivtrafikken. Viktig med overgangsordninger mellom ekspressruter og lokalruter i distriktene. Eks: ekspressruta gjennom

Gudbrandsdalen kommer til Ringeby, må det være en lokalrute som korrespondere der, slik at kundene kommer seg videre til f.eks. Venabygd, Venabygdsfjellet, Solli, Follidal.

Når det gjelder etablering til/fra flyplasser, bør dette også behovsprøves. Departementet bør føre tilsyn med hvem som ønsker å etablere seg. På lik linje som med ekspressruter. Vi ser økende tendens til useriøse aktører. Norske firmaer med langsiktig planlegging og med fokus på sikkerhet, må være det ettertraktende. Her bør det også være aktører med landsomfattende tariffavtale: BBA. Lokal tilpasning, lokal etablering, lokale arbeidsplasser.

Yrkestrafikkforbundet ønsker ikke ny § 35 i yrkestransportforskriften.

Busstransport er kostnadskrevenende. Bussmateriell trenger ofte og gode vedlikeholdsrutiner. Når deler må skiftes, blir dette fort store kostnader. Myndighetene må ikke legge opp til at vedlikehold og sikkerheten blir satt på prøve, grunnet overetablering og uryddige bedrifter.

5. Vurdering

Yrkestrafikkforbundet synes det er vanskelig å forstå departementets begrunnelse at det skal bli enklere for utenlandske transportører og etablere seg i Norge. Sett ut fra erfaringer som er gjort med utenlandske godstransportører som trafikkerer her til lands, er det flere erfaringer som ikke trekker i positiv retning. Vi opplever det som viktig å kunne opprettholde norske interesser, norske arbeidsplasser, god sikkerhet og tilstrekkelig standard. Slikt henger dessverre ikke med de utenlandske aktørene, på samme måte som hos norske utøvere. Det er viktig å ivareta den standarden og sikkerheten som Norge har bygd opp over mange år.

Endringer som blir gjort med fylkesgrensene i forbindelse med regionreformen, og tildeling av løyver, tas best vare på av Samferdselsdepartementet, med fylkeskommunen som høringsinstans.

Når det er departementet som tildeler løyver, trenger ikke departementet å tenke over fylkesgrensene. En ekspressrute legges opp etter det som er til det beste for kundene, og behovet som er gjeldende.

Vi er enige med departementet om at ekspressruter kan få innvirkninger på lokalrutene. Det er derfor det er viktig at disse tilbudene samarbeider. Derfor er det viktig å ikke sleppe etableringen fri for ekspressruter. Frislipp kan føre til økte utgifter for det offentlige, og ustabil kollektivtrafikk. Dette kan i så måte få en negativ endring for kollektivtrafikken. Det må ikke skje mer negative endringer for kollektivtrafikken enn det som allerede har skjedd i løpet av de 25 årene som anbudspraksisen i kollektivtrafikken har blitt benyttet.

Yrkestrafikkforbundet mener frislepp av ekspressruter ikke gir bedre tilbud til kundene. Det blir ikke flere kunder selv om det er frislipp. Tatt i betraktning av hva som skjedde når drosjekonkurransen ble endret, førte ikke det til mer kunder. Resultatet er lengre arbeidsdager for de som utfører tjenesten, for å kunne få en inntekt å leve av. Tjenestene og prisene ble ikke bedre og billigere. Det gav grobunn for noen aktører som ikke burde vært tilstedeværende. Ved å ta til seg lærdom av det som blitt virkelighet innenfor drosjenæringen, kommer det samme til å skje innenfor bussnæringen.

Vi har ikke tro på at forslaget vil fremme større handlefrihet for næringen. Med forslaget vil det fremme økt press på vedlikeholdet av bussmateriell. Dette vil igjen gå utover sikkerheten for kundene. Endringene gjør også en forskjell på å kunne trygge norske arbeidsplasser i distriktene. Ved etablering av utenlandske aktører vil det skade norske interesser. Dette fordi det ikke blir gitt like konkurransevilkår for norske og utenlandske aktører. Det ser vi fra konkurransen mellom norske og utenlandske godstransportører. Det samme ser vi også mellom norske og utenlandske turbussoperatører her til lands.

Når det gjelder ressursbruk fra det offentlige, for å kunne håndtere løyvesøknader, blir ikke det vesentlig økt. Hvis kravene til transportørene består som i dag, vil de som har løyver i dag, søke om utvidede ekspressruter. Dette vil styrke de som er i markedet i dag, trygge norske arbeidsplasser og utvide og opprettholde rutenettet og ikke minst kvaliteten på tjenestene.

Vi mener all etablering av bussruter skal behovsprøves. Dette for å sikre et best mulig tilbud, sikre kvaliteten og opprettholde sikkerheten om bord i buss.

Med frislipp, kan det risikere at bussruter i alle distanser opprettes. Kvalitet og sikkerhet må ivaretas.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser.

Selv om friheten til etablering økes, økes ikke kundegrunnlaget av den grunn. Med flere bussavganger blir det ikke flere kunder. Vi må se tilbudet i sammenheng med etterspørsel. Ved frislepp kan fylkeskommunenes rutetilbud fjernes. Da kan alle som har lyst til å opprette bussavganger gjøre det. Med et slikt opplegg blir det ikke flere kunder. Kundene er bevisste for hvilke produkt de ønsker. Det er ikke bare pris som gjelder. Skal det vurderes å ta sjanser for dårlig vedlikehold og materiell for å slippe å føre tilsyn og behandle søknader om løyve.

Varmegang i bremsesystemer, manglende kjettinger, er eksempler når vedlikeholdet ikke tas på alvor. Ved å oppleve dette en gang, forsvinner kunden. Da går kundene tilbake til sine biler.

Forslag til lov om endring i yrkestransportlova

§ 6 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

(2) All persontransport i rute skal det søkes ruteløyve om. Dette gjelder uansett distanse.

Resten av forslaget til tekst strykes.

Forslag til endring i Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

Yrkestrafikkforbundet er uenig i forslaget. Forlaget til ordlyd i forskriften strykes.

Vårt forslag er følgende:

§ 35a Krav om behovsprøving av ruteløyve

Følgende løyver skal behovsprøves:

1) Løyve til å drive persontransport mot vederlag med motorvogn i rute, uten hensyn til rutens lengde.

2) Enig med forslagstiller.

Den som utfører transporten må ha løyve for persontransport.

Oppsummering.

Operatører som ønsker å betjene ekspressruter, må søke om ruteløyve. Dette mener vi best kan ivaretas av departementet, med fylkeskommunene som høringsinstans. Ekspressbussene som får løyve, må være omfattet av Bussbransjeavtalen (BBA). Dette er en landsomfattende tariffavtale, som er gjeldene for ansatte hos busselskaper. Tariffavtalen er inngått mellom NHO og blant andre Yrkestrafikkforbundet.

Sikkerhet.

For å kunne ivareta sikkerheten om bord i bussene, må krav om løyver og godkjenning opprettholdes. Dette må myndighetene håndheve. Vi ser altfor ofte dessverre en nedadgående tendens til at sikkerhetsnivået senkes og blir satt på prøve. Dette kan ikke fortsette, hvis tillitten til

operatørene ikke skal svekkes. Med forslaget om bortfall av løyve, vil hensyn til sikkerheten svekkes. Når inntjeningen blir for dårlig, ser vi at dette går på bekostning av sikkerheten.

Fremkommelighet.

Ekspressbusser skal komme frem trygt og sikkert, etter gode norske normkrav. Busser utstyrt med gode vinterdekk og kjettinger som bringes med.

Bussene betjenes av gode sjåførere med god kompetanse. Som også mestrer norske vinterveier, som har sikkerhet og kundene i fokus.

Med vennlig hilsen

YRKESTRAFIKKFORBUNDET

Jim Klungnes

Forbundsleder