

Statens vegvesen

Sendes elektronisk

14. februar 2022

Deres ref.: 21 / 260555

## **HØRINGSSVAR – Høring om forslag til endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og yrkestransportforskriften**

Det vises til Statens vegvesens høringsbrev og -notat datert 15.12.2021 om endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og yrkestransportforskriften i forbindelse med implementeringen av EUs mobilitetspakke.

NHO Transport er en kombinert arbeidsgiver- og bransjeforening for landbasert persontransport og representerer selskaper med tur- og ekspressbussvirksomhet i Norge. Tur- og ekspressbussvirksomhet faller innunder virkeområdet for kjøre- og hviletidsreglene, og EUs mobilitetspakke er derfor relevant for våre medlemmer.

Overordnet er det positivt at det felleseuropeiske regelverket moderniseres, og at det legges opp til utvidede kontrollmuligheter. Dette er viktige steg for å sikre rettferdig konkurranse og gode arbeidsvilkår for sjåførene. Regelverket er imidlertid tilpasset godstransport, og NHO Transport savner en tilpasning av kjøre- og hviletidsreglene til persontransport.

### **Endring i kjøre- og hviletidsreglene**

Kabotasje ved persontransport kan utføres på midlertidig basis, og adgangen er ikke begrenset utover dette. Europeiske persontransportører kan dermed drive turbussvirksomhet i Norge gjennom hele turistsesongen. Persontransportbransjen er derfor særlig sårbar for utenlandske foretak som ikke følger reglene og ikke betaler allmenngjort tariff lønn. NHO Transport har tidligere påpekt dette i dialog og brev med Samferdselsdepartementet. I lys av dette er NHO Transport positiv til at forordning 2020 / 1054 fastsetter at transportforetak plikter å organisere kjøringen slik at sjåføren får vende hjem etter fire uker, og at forordning om yrkesadgang endres slik at kjøretøyet må returnere til hjemlandet etter åtte uker.

Vi ønsker likevel å gjenta anmodning om at det innføres langt strengere kabotasjeregler for persontransport, slik Danmark har innført. I Danmark er kabotasje kun tillatt i syv dager før bussen må returnere til hjemlandet.

Videre er det positivt at adgangen til å fravike kjøre- og hviletidsreglene ved ekstraordinære tilfeller utvides. NHO Transport ønsker likevel mer fleksibilitet for pauser og ukehvil ved

persontransport. Som nevnt er kjøre- og hviletidsreglene i hovedsak tilpasset godstransport. Ved transport med turbusser er en stor andel av kundemassen turister som skal rekke videre transport, for eksempel fly eller tog. Sjåførene står ofte i en skvis mellom pause- og hvilekravene og krav fra passasjerene. Dette skaper særlig utfordringer når bussen allerede er forsinket som følge av kø eller andre forhold, og passasjerene har kort tid til neste transportetappe.

NHO Transport er kjent med at EU-kommisjonen har fremmet forslag om tilpasning av kjøre- og hviletidsreglene for persontransport. Vi støtter dette initiativet og ber om at norske myndigheter fremhever behovet for økt fleksibilitet.

### **Fartsskriver versjon 2**

Mobilitetspakken innebærer at formålet med fartsskrivere utvides til å omfatte reglene om arbeidstid, yrkes- og markedsadgang, kabotasje og utstasjonering av sjåførere. I tillegg skal grensepasseringer registreres. Formålet med utvidelsen er å muliggjøre nye kontrollmuligheter. Smart fartsskriver 2 skal installeres innen 2024 for kjøretøy som driver internasjonal transport, og kontrollmyndighetene skal ha nødvendig utstyr til å fjernavlese fartsskriveren innen samme frist.

NHO Transport støtter utvidelsen av formålet og anser det som positivt at kontrollmulighetene styrkes gjennom innføringen av smart fartsskriver 2. Dette kan bidra til en mer effektiv håndheving av utstasjonering og arbeidstid og en mer rettferdig konkurranse.

### **Endring i løyvekravene for gods- og persontransport**

Forordningen fastsetter at vandelskravet utvides til å omfatte daglig leder. Statens vegvesen foreslår å utvide dette ytterligere ved å stille krav om at styreleder i transportforetaket må fremvise gyldig politiattest ved søknad om løyve. NHO Transport støtter dette.

Statens vegvesen har videre foreslått en innskjerping av kravene til vandel og kompetanse for å motvirke at foretak som ikke oppfyller kravene til vandel og kompetanse, "shopper" transportledere fra andre selskap for å oppfylle kravene. Statens vegvesen har på denne bakgrunn foreslått følgende tillegg i yrkestransportforskriften § 1:

*"Transportleder som er tilknyttet et transportforetak ved å være ansatt, leder av foretaket, direktør eller aksjeeier jf. art. 4 nr. 1 kan ikke også være tilknyttet et annet transportforetak ved avtale jf. art. 4 nr. 2."*

NHO Transport mener det er positivt at det foreslås tiltak som skal forhindre at useriøse aktører benytter seg av stråmenn, men mener ordlyden i den foreslåtte endringen av § 1 skaper usikkerhet for turbuss- og ekspressbusselskaper. Flere av våre medlemmer er organisert i konserner der samme person er daglig leder i både mor- og datterselskapet, og ordlyden skaper tvil om dette er tillat. Det er derfor behov for å presisere at forbudet i § 1 ikke er ment å forhindre at selskap i konsern benytter seg av samme person som transportleder.