



Til: LO

Fra: FLT

Høring - Forslag til endringer i vegtransportloven og yrkestransportloven for gjennomføring av mobilitetspakken

Det vises til høring fra LO angående gjennomføring av endringer i vegtransportloven og yrkestransportloven for gjennomføring av mobilitetspakken. FLT støtter endringene i lovverket for å få gjennomført mobilitetspakken, og har følgende kommentarer:

Vern mot overvåking

For FLT er det viktig at sikring og lagring av data kun er for kontrolltater. Samtidig er bedriftseier ansvarlig for å sikre at sjåfører ikke arbeider mer enn lovkravet og derfor må de ha datatilgang. Dette kan muligens løses ved at bedriftseier får begrenset tilgang til data som lagres. Det viktige for oss, er at data som tas ut brukes i den beste hensikt og ikke til overvåking av den enkelte ansatte (omtalt i punkt 3.1.3.3).

Gode overgangsordninger

Det er laget en forholdsvis god overgangsordning for innføring av nytt lovverk. Dette vil avhjelpe de som har dagens digitale fartsskriver innmontert i kjøretøyet. Slik vi oppfatter det kan transport innenlands fortsatt gjennomføres med dagens fartsskriver, men med internasjonal transport vil det antagelig være krav i løpet av 2025. Nye kjøretøy registrert etter 2023 vil måtte ha innmontert 2.0-versjon av digital fartsskriver, slik at dette vil inngå i nypris på kjøretøyet.

Arbeid mot sosial dumping

Kabotasje er ett område som er utfordrende for kontrollører og transportbransjen. Et godt regelverk må til for å sikre like konkurransevilkår, og stoppe sosial dumping. FLT vil oppfordre til at et arbeid med innføring av *Transportørregister* påbegynnes. Dette vil sammen med andre nye regler foreslått i regelverket, gi bedre og kontrollert oversikt. Dette ved at grensepasseringer blir registrert (kabotasje er blant annet nevnt i punkt 2.4.2.1 i notatet).

Fartsskriver

I punkt 2.3.1.1 vises det til innføring av fartsskriver på kjøretøy mellom 2500 kg og 3500 kg som brukes i internasjonal transport eller kabotasje. Vi vil påpeke at kontroll med lette kjøretøy (under 3500 kg) er lavt prioritert og vi forventer at denne kontrollaktiviteten økes for blant annet å kontrollere like konkurransevilkår. Vi forutsetter at ANPR



(kjennemerkegjennkjennning) også blir tilpasset slik at kontrollører kan plukke ut lette kjøretøy i yrkesmessig transport til kontroll.

Kontroll langs veg

Kontroll lang veg er omtalt i punkt 3.1.3.1 og 5.2.1. Ressurser til kontroll må økes betydelig. Dette for å holde ett høyt kontrollnivå enten på veg, eller med foretakskontroller. Slik vi oppfatter det, er kapasiteten allerede sprengt og nye ressurser må inn for å løse det økte kontrollnivået. Utvelgelsen av kontroller har blitt bedre etter innføring av digitale løsninger, men det vil alltid være behov for menneskelige ressurser for å øke trafiksikkerheten og for å sikre gode konkurransevilkår. For oss er tidsriktig kompetanse og riktig kapasitet viktige moment ved innføring av regelverket. Her må kontrolletatene få tilført større bevilgninger slik at det er riktig kapasitet i hele kontrollsektoren.

Samordning

Vi vil også anmode om bedre samordning mellom kontrolletater som Statens vegvesen, politiet, Arbeidstilsynet, tolletaten og Mattilsynet. Slik det er nå har hver etat sin prioritering, sin bevilgning og ressurstilgang og forholde seg til. Dette er ikke tilpasset de andre kontrolletatene. For FLT vil dette være det viktigste både ved innføring av nytt regelsett, men også for bedre samordning og prioritering innen dagens regelverk.

Vi håper disse synspunktene kan komme med i LO s høringsuttalelse om mobilitetspakken.

Vennlig hilsen

Forbundet for Ledelse og Teknikk

Ulf Madsen
forbundsleder