



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 82

(2000-2001)

Om lov om endringer i lov 4. juni 1976
nr. 63 om samferdsel

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 27. april 2001, godkjend i statsråd same dagen.

1 Innleiing

Utkast til ny samferdselslov, lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, vart sendt til høyring i mai 1999. Utkastet til ny lov tek først og fremst sikte på ei oppdatering og modernisering av gjeldande samferdselslov, som vart iverksett i 1977. Utkastet til lov om yrkestransport var m.a. og basert på gjeldande rett når det gjeld tilskot til ferjer.

Etter endringslov til samferdselslova 4. juli 1991 nr. 52 har det vore høve til å nytte anbod som *prøveordning* ved tildeling av tilskot i riksvegferjedrifta. I tråd med dette la Vegdirektoratet ut på anbod fire samband i 1996 og to i 1998. På bakgrunn av evalueringa av prøveordningane med anbod, sende Samferdselsdepartementet i april 2000 til høyring eit forslag om å gje heimel i yrkestransportlova til å kunne nytte anbod i ferjedrifta på lik line med det som gjeld for buss- og båtruter.

Nærare omtale av desse prøveordningane er gitt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. I Innst. S. nr. 119 (2000-2001) vert det forutsett av fleirtalet at dei vil komme nærare tilbake til ev. anbod i ferjedrifta ved handsaminga av eit eventuelt framlegg om endring i samferdselslova.

I lys av nemnde høyringsrunde våren 2000 oppsto spørsmålet om styrking av *arbeidstakarvernet* ved bruk av anbod. I den samanheng vert det og vist til *EU-Kommisjonen* sitt framlegg til (obligatorisk) regelverk for kjøp av tenester innan kollektivtransport, *COM(2000) 7*, datert 26. juli 2000. Framlegget omfattar ikkje sjøtransport. Departementet legg til grunn at arbeidstakarane sine rettigheter må vere dei same ved bruk av anbod på sjø- og ferjeruter som ved bruk på landtransporttenester.

Eit framlegg om utvida arbeidstakarrettigheter ved anbod både når det gjeld landverts og sjøverts transport vert sendt til høyring våren 2001. Gjennomføring av høyring m.v. av desse spørsmåla medfører at proposisjonen om ny yrkestransportlov vil verte noko forseinka.

På bakgrunn av denne forseinkinga, har departementet valt å fremje eit særskilt forslag til endringar av *samferdselslova*. Det vert gjort framlegg om å differensiere »drive»omgrepet noko, med sikte på å lette arbeidet med å avdekke ulovleg transport utan løyve for person- og godstransport. (Endringane i samferdselslova vil, dersom dei vert vedtekne, bli innarbeidd i utkastet til ny lov om yrkestransport som seinare vil bli lagt fram for Stortinget).

2 Bakgrunnen for forslaget

Det er viktig at kontrollinstansane har mogelegheit til å kunne ivareta kontrollfunksjonen innafor dei ressursar som er tilgjengelege. Utviklinga den seinare tid har vist at omfanget av ulovleg transport har auka, og manglande mogelegheit til kontroll og oppfølging av lovbrota kan ha medverka til auken. Departementet legg til grunn at endringar i lovverket med sikte på å effektivisere kontroll og oppfølging av ulovleg transport bør takast ut av den ordinære lovendringsprosessen med ny yrkestransportlov og gjennomførast snarast råd. Det vert vist til at yrkestransportlova ikkje vil kunne iverksetjast før det er utarbeidd eit komplett sett av *forskrifter* til lova. Det framlagde forslaget til endringar i samferdselslova vil kunne gjennomførast raskt, då lovendringane berre forutset mindre tekniske justeringar i forskriftene.

Problemet med persontransport mot vederlag utan løyvemessig dekning, såkalla piratdrosjer, synes å ha auka dei siste åra. I ein del større byar er det haldepunkt for å rekne med at ulovleg transport skjer i organiserte former. Miljøet som har oppstått rundt denne verksemda genererer etter alt å døme annan, alvorleg kriminalitet.

Oppblomstringa av piratdrosjer skuldast mellom anna ubalanse i marknaden for drosjer til visse tider. Medverkande årsaker til dette kan vere at det vert oppretta for få løyve, eller at køyreplikta ikkje vert overhalden. Det vert ofte vist til mangelen på sjåførar som grunn til at løyver er ute av drift når etterspurnaden er stor. Departementet viser til at løyvehavarar har ansvaret for å halde drosjene i drift (køyreplikt), og løyver skal etter føresetnaden kallast tilbake dersom dei ikkje vert drivne i samsvar med lov- og føresegner.

Det vert og drive ein del ulovleg godstransport, utan at det kan seiast noko sikkert om omfanget.

Større lastekøyretøy har ikkje alternativ bruk slik som personbilar har. Når slike køyretøy med last vert stogga i kontroll, vil det ofte vere haldepunkt for at transporten er løyvepliktig. Likevel må det kunne konstaterast at transporten er gjenteken eller av eit visst omfang. Det største problemet knytt til ulovleg godstransport er truleg at køyretøy registrert i (lovleg) eigentransport vert nytta til løyvepliktig verksemd. Det er ikkje sett krav til utdanning og økonomisk garanti for å drive eigentransport. Det representerer derfor òg konkurransevriding dersom slike køyretøy og vert nytta til å drive godstransport mot vederlag for tredjemann, utanfor ramma for den løyvefri eigentransporten.

Departementet ser det som viktig å leggje til rette for at kontrollstyresmakta kan følgje opp regelverket innanfor dei ressursane som er tilgjengelege.

Slik gjeldande samferdselslov er utforma, krev det relativt stor ressursinnsats frå politi og påtalestyresmakta for å kunne følgje opp lova på ein effektiv måte når det gjeld piratdrosjer og ulovleg godstransport. Samferdselslova er ei næringslovgjeving som m.a. set krav om at den profesjonelle transportutøvar skal ha løyve. Det er det som er formulert gjennom kravet til at transporten skal *drivast mot vederlag* for å vere løyvepliktig. Det ville elles ikkje vere i tråd med folk flest si rettsoppfatning om tilfeldig transport mot vederlag skulle vere

løyvepliktig, anten det gjeld gods- eller persontransport. Ein stor del av den friviljuge innsatsen i lag og organisasjonar ville i prinsippet kunne verte råka dersom slik transport skulle falle inn under løyveplikta. Kontrollomfanget ville i så fall og bli betydelig.

Ulempen ved å halde sporadisk transport mot vederlag utanfor løyveplikt er at det krevst større innsats av ressursar for å kunne avdekke ulovleg transport. I regelen let det seg ikkje gjere å kunne fastslå på staden at den aktuelle transporten er lekk i ei verksemd som krev løyve. I praksis må det kunne leggjast fram bevis for at den ulovlege verksemda har hatt eit visst omfang/frekvens før det kan føre fram til påtale og ev. dom.

Etter departementet si vurdering vil driveomgrepet i gjeldande samferdselslov §§ 5 og 7 kunne differensierast noko for å effektivisere kontroll- og oppfølging av ulovleg transport, utan at det går vesentleg ut over det friviljuge transportarbeidet som er løyvefritt etter gjeldande rett.

Frå kravet om at det krevst løyve for å *drive* persontransport med motorvogn utanfor rute er det gjort eit unntak for den som *utfører* persontransport mot vederlag dersom transporten har kome i stand ved at det har vore retta tilbod til ålmenta på offentleg plass.

Tilsvarande er kravet om at transporten skal ha eit visst omfang, under visse omstende, fjerna for godstransport mot vederlag der motorvogna er registrert på eigentransport.

Hovudregelen er framleis at det er den *yrkesmessige transporten* som krev løyve dvs. som etter gjeldande rett der ein driv person- eller godstransport mot vederlag.

3 Høyring

Forslaget om differensiering av driveomgrepet har ikkje vore til separat høyring. Departementet ser forslaget som ei oppfølging av høyringa av utkastet til ny lov om yrkestransport. Fleire av høyringsinstansane ba særskilt om endringar i lova som kunne gjere det lettare å kontrollere og følgje opp ulovleg persontransport (drosje) og ulovleg godstransport under dekke av eigentransport.

4 Økonomiske og administrative konsekvensar av framlegget

Departementet reknar ikkje med at framlegga til lovendingar vil ha vesentlege økonomisk/administrative konsekvensar. Kontroll/oppfølging av ulovleg transport vi kunne utførast med eksisterande ressursar.

5 Merknader til dei einskilde føresegnene i lovframlegget

Til § 5 nr. 1

Den som driv eiga næringsverksemd, treng etter samferdselslova § 8 ikkje løyve til transport av eige gods. Det gjeld anten det vert rekna direkte vederlag for transporten eller ikkje. Mogelegheiten til å drive eigentransport er eit naturleg alternativ for næringslivet framfor kjøp av eksterne transporttenester. Det er ikkje foreslått innskrenkingar i retten til å drive eigentransport.

Det har vore mogleg å spekulere i denne ordninga, ved at køyretøy registrert på eigentransport i utgangspunktet er tenkt nytta til løyvepliktig verksemd. Gjeldande regelverk fastset løyveplikt *generelt* for den som driv gods-transport mot vederlag med motorvogn over 3.5 tonn. Grensene som er sett til løyve er m.a.o. den same for den som har eigentransport som for *andre* som ikkje har godsløyve, men som ved einskilde høve transporterer gods for utanforståande. Det medfører at det òg må påvisast at transporten har vore av eit visst omfang der eigentransportkøyretøy vert nytta til transport utanfor området for eigentransport. Innanfor dei ressursar kontrollstyresmakta rår over kan det ofte vere vanskeleg å påvise at grensene for løyveplikt er overskridne.

Omsynet til at næringslivet fritt skal kunne velgje korleis dei ønskjer å organisere transporten, strekkjer seg ikkje utover det å kunne transportere eige gods, eller gods han rår over i samsvar med definisjonen i samferdselslova § 8.

Når det såleis er gitt løyvfritak for bruk av eigentransport i næring, finn departementet det rimeleg at ev. bruk av motorvogn som ligg utanfor eigentransportområdet vert sett som ei forlenging av næringsbruken. Dvs. at det ikkje vert gjeven ein ny «kvote» for løyvefri bruk for slike køyretøy i den forstand at ein må oppfylle «drive»kravet. Det vil m.a.o. oppstå krav til løyve alt ved første gangs bruk *utanfor* eiga næring av motorvogn registrert på eigentransport, dersom transporten skjer i regi av den som driv eigentransport.

I § 5 andre ledd er krava utforma slik at løyvekrav oppstår når motorvogn registrert i eigentransport *utfører* godstransport for andre, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd.

Sporadisk transport for andre mot vederlag som *ikkjekan* reknast som ledd i næringsverksemd, kan halde fram utan løyve i samsvar med gjeldande rett. Dette vil t.d. vere tilfelle der idrettslag eller andre ideelle organisasjonar tek på seg flytteoppdrag for å skaffe inntekter til organisasjonen. Organisasjonen har ikkje eigne motorvogner, men medlemmene får låne motorvogn frå arbeidsgjevar og liknande. Så lenge transporten skjer i regi av organisasjonen, spelar det ingen rolle om eigar av motorvogna har eige løyve eller om den elles vert nytta i eigentransport for eigaren.

Til § 7 nr. 1

Paragrafen slår fast hovudregelen om at det krevst løyve for å *drive*persontransport mot vederlag med motorvogn utanfor rute. Frå hovudregelen vert

det gjort framlegg om eit unntak slik at den som *tilbyr almenta* transport mot vederlag òg må ha løyve, utan at det vert sett noko krav til omfanget av verksemda. Dette svarar til «utføre»-omgrepet i § 5 slik det er gjort framlegg om. I praksis fører endringa til at løyveplikt oppstår sjølv om transport berre er utført ein gang, dersom transporten kjem i stand på liknande måte som for dro-sje ved at tilbod om transport vert retta til almenta på offentleg stad.

Etter som sporadisk persontransport mot vederlag under visse omstende blir undergitt løyveplikt, kunne kontrollomfanget verte stort, jf. at i prinsippet vil m.a. heile personbilparken vere kontrollobjekt. Departementet reknar likevel med at det ikkje vil by på større problem for kontrollstyresmakta å målrette kontrollen mot det segmentet i transportmarknaden som paragrafen er meint å råke.

Med offentleg plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsel. Det er ikkje ein føresetnad for å komme inn under løyveplikt at det er transportøren sjølv som tek initiativ, anten direkte eller gjennom å framtre på ein slik måte og under slike omstende at det kan oppfattast slik frå publikum si side at det vert tilbydd transport. Sjølve det å tilby transport utan noko meir er ikkje nok til at løyveplikt inntreir. Elles gjeld den generelle forseigna i samferdselslova § 26 om medverknad og freistnad på brot etter lova. Når det gjeld høvet til «freistnad», må ein i alle høve måtte krevje at handlingsfølgja er komen så langt at passasjerer har sett seg inn i bilen, etter føregåande avtale om transport mot vederlag.

Departementet understrekar at det framleis er eit krav om at det vert teke vederlag for transporten. Storleiken på vederlaget er utan betydning.

Framlegget til endring i paragrafen vil til ein viss grad kunne føre til at bevisproblema vert flytt over på spørsmålet om det er motteke vederlag for transporten. At det er ytt betaling for transporten er det likevel i regelen betydeleg lettare å kunne konstatere enn å kunne leggje fram dokumentasjon på at «drive» vilkåret etter gjeldande rett er oppfylt.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel

I

§ 5 nr. 1 skal lyde:

- 1. Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt 3.500 kg eller meir, må ha løyve frå departementet, jf. likevel § 8. *Det same gjeld den som utfører godstransport mot vederlag med motorvogn som elles er fritaken frå kravet til løyve i medhald av § 8 nr. 1, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd.*

§ 7 nr. 1 skal lyde:

- 1. Den som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn utanom rute, må ha løyve frå fylkeskommunen, jf. likevel § 8. *Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass.*

II

Kongen fastset kva tid lova skal ta til å gjelde.
