



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 74

(2001-2002)

Om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 3. mai 2002,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing og samandrag

Samferdselsdepartementet legg med dette fram utkast til ny lov om samferdsel. Tittelen på lova er endra til »lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy», (yrkestransportlova) som er ei meir presis og sjølvforklarande formulering av verkeområdet for lova enn »lov om samferdsel».

Strukturen i lovutkastet er endra i høve til gjeldande lov for å gjere lovverket meir brukarvennleg. Lova er såleis delt opp i ulike underkapittel, om løyve, om kven som er løyvestyresmakt, om tilskot til rutetransport m.v. Når det gjeld turvogn og gods gjev løyvet direkte tilgang til marknaden, men for rute- og drosjetransport må ein i tillegg ha eit *behovsprøvd løyve*. Rutetransport til sjøs vert løyvemessig i store trekk handsama som rute på veg.

Dei viktigaste materielle endringane i lovutkastet er:

- virkeområdet for lova vert utvida til å gjelde transport med luftputefartøy
- transport med beltebil vert ikkje lenger omfatta av lova
- ein noko utvida rett til transport av rutekarakter med buss utan krav om ruteløyve, særleg innretta på fritidsreiser
- høve for tilsette i det offentlege omsorgsapparatet til å utføre persontransport med personbil, som har naturleg tilknytning til utføring av arbeidet
- høve til å nytte anbod også for ferjeruter
- ansvaret for handsaming av løyve for godstransport vert overført til fylkeskommunen, tilsvarande som for andre løyve
- heimlane til å kunne gje fritak frå løyvekravet er samla på departementsnivå
- det vert gitt klar heimel for omlasting på staden ved transport av gods utan påbode løyve
- retten til å krevje at rettssubjekt med ruteløyve skal slutte seg saman og til å krevje omgjort aksjeoverdragingar vert tatt bort
- avgrensinga på retten til å drive utleige av buss registrert for meir enn 17 personar til berre å gjelde mellom innehavarar av ruteløyve vert tatt bort
- teieplikta er overflødig ved sidan av forvaltningslova sine reglar om teieplikt
- transportselskapa sine kontrollørar får i visse høve rett til å halde tilbake personar som ikkje kan syne gyldig billett i kontroll

2 Bakgrunn

Samferdselslova 4.juni 1976 nr. 63 løyvereregulerer yrkesmessig vegtransport og persontransport i rute med fartøy. Lova er i store trekk ei vidareføring av tidlegare lov frå 1964. Tidlegare var hovudprinsippet å styre transportfordelinga ved hjelp av reguleringar. Kapasitetsregulering gjennom bruk av ulike løyveordningar (behovsprøving) var eit viktig ledd i denne styringa.

Dei seinare åra har ein gradvis gått bort frå behovsprøving som styringsmiddel. Behovsprøvde løyveordningar har i stor grad vorte erstatta med av kvalitetsprøvde løyveordningar utan kapasitetsavgrensing. Andre rammevilkår for transportnæringa, som m.a. omfattar regelverk om tilsette, trafikktryggleik og kontrollordningar er utforma slik at dei ikkje lenger skaper ulike konkurransevilkår i transportnæringa.

I samsvar med utviklinga har samferdselslova vorte endra ved fleire høve sidan iverksetjinga 10. juni 1977.

På 80-talet vart følgjande løyveordningar oppheva :

- løyve for hotellvogn
- løyve for transport med ambulanse
- løyve for godstransport i rute til sjøs
- løyve til utleige av motorvogn
- løyve til formidling av transportoppdrag
- løyve til samlasting

I tillegg vart behovsprøvinga for løyver for godstransport fjerna.

På 90-talet er behovsprøvinga for *turvogn* (persontransport med buss utanfor rute) tatt bort og erstatta av ei kvalitetsprøvd autorisasjonsordning tilsvarende som for godstransport. Det er vidare gitt heimel i lova til å kunne nytte anbod ved tildeling av løyve til rutetransport.

Gjennom EØS-avtala er Noreg ein del av den indre transportmarknaden i EØS-området. Såleis har EØS-avtala ikkje berre hatt verknad for internasjonal transport, men har òg ført til store endringar i rammevilkåra for utøving av yrkestransport generelt, t.d. gjennom fastsetjing av felles reglar som skal gjelde for å etablere seg i transportyrket.

Samstundes som det har skjedd endringar i reguleringane har det òg vorte gjort endringar i lova som følgje av omleggingar i forvaltningssystemet, m.a. ved oppretting av fylkeskommunane og overføring av oppgåver som tidlegare låg til departementet.

Samla sett har utviklinga ført til at samferdselslova er blitt uoversiktleg og vanskeleg tilgjengeleg. Det er ønsket om ei klarare framstilling av dei prinsipp som ligg til grunn for lova som har vore avgjerande for at det vert fremja eit utkast til *ny* lov, framfor å tilpasse ytterlegare endringar i den gamle lovstrukturen. Behovet for materielle endringar i lova har såleis vore mindre, etter som naudsynte tilpasningar har vorte gjort etter kvart, anten i lova eller i forskrifter med heimel i lova.

Likeins som gjeldande lov er den nye lova i stor grad utforma som ei fullmaktslov, ut frå behovet for tilpassingar til endringar i transportmarknaden.

Departementet har vurdert alternative modellar som t.d. egne lover om ulike slag transportar, om tilgang til yrket, om lov om behovsprøvd løyve m.v. Ut frå ei totalvurdering av det som er felles for dei ulike løyveordningane, og at omfanget av materielle endringane er beskjedne, meiner departementet at regelverket vil framstå som meir ryddig med *ei* lov om yrkestransport framfor å splitte opp i fleire lover.

3 Høyring

Utkastet var til allmenn høyring våren 1999 til følgjande høyringsinstansar:

- Alle departementa
- Alle fylkeskommunane
- Kommunenenes Sentralforbund
- NSB BA
- Norges Taxiforbund
- Transportbedriftenes Landsforening
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Rutebilarbeiderforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Konkurransetilsynet
- Transportbrukernes Fellesorgan
- Vegdirektoratet
- Norsk Kommuneforbund
- Norges Lastebileier-Forbund
- Norsk Styrmandsforening
- Norsk Sjømannsforbund
- Det Norske Maskinistforbund
- Hurtigbåtenes Rederiforbund
- Rederienes Landsforening

I tillegg til den allmenne høyringa i 1999 har det vore gjennomført tre særskilte høyringar av delemner som sorterer under lova. Våren 2000 var forslag om bruk av anbod på ferjer på høyring, og våren 2001 eit forslag om utvida arbeidtakarvern ved bruk av anbod i kollektivtransport. I tillegg vart det våren 2001 gjennomført høyring av eit endringsforslag til samferdselslova som ville gje heimel for ruteselskap til å halde tilbake reisande utan gyldig billett som ikkje gjev opp personalia. Forslaget vert no innarbeidd i utkastet til ny yrkestransportlov.

Uttalene til desse forslaga er gjengitt i punkt 6 og 7.

På bakgrunn av forseinkinga av lovframlegget som dei to førstnemnde delhøyringane ovanfor førte til, valde departementet å fremje ei eiga sak om endringar i *samferdselslova* basert på uttaler frå ein del høyringsinstansar til det opprinnelege høyringsutkastet. Endringane inneber ei differensiering av driveomgrepet når det gjeld godstransport og persontransport med drosje, og vil gjere det lettare å utføre kontroll med ulovleg transport. Departementet viser til Ot.prp. nr. 82 (2000-2001) og Innst.O. nr. 108 (2000-2001).

Lovendringa vart iverksett frå 1. oktober 2001.

Endringane er innarbeidd i utkastet til ny lov om yrkestransport §§ 4 og 5.

4 Felles transportmarknad i EØS-området

Etter EØS-avtala har Norge forplikta seg til fri utveksling av transporttenester i EØS-området.

Viktige føresetnader for konkurranse i internasjonal transport er m.a. at det er samsvar i vilkåra for å kunne etablere seg i næringa, og at nasjonalt regelverk ikkje diskriminerer ut frå nasjonalitet.

Det er sett minstekrav til vandel, fagleg kompetanse og økonomi for å kunne *etablere seg* i yrkesmessig godstransport og persontransport med buss. Krava går fram av Rådsdirektiv 26/96/EF med endringsdirektiv 98/76/EF, dagsett 1. oktober 1998.

Regelverket for *tilgang til marknaden* er gjeve som *forordningar*, som har karakter av forskrift med lite spelerom for tilpassingar i det nasjonale regelverket.

4.1 Godstransport med motorvogn

Dei sentrale forordningane når det gjeld godstransport er Rfo (EF) nr. 881/92 om marknadstilgang og Rfo (EF) 3318/93 (kabotasje).

Med kabotasje meinast høve til mellombels å utføre innanlandsk transport (med utanlandsk registrert køyretøy) i eit anna land enn der transportøren høyrer heime.

Dei som fyller krava som er sett for tilgang til yrket i godstransport, har i medhald av dei nemnde forordningane fri tilgang til marknaden i EØS-området, basert på eit særskilt fellesskapsløyve. I prinsippet er godstransporten fullt ut liberalisert, utan særskilt regulering av løyvetalet.

4.2 Persontransport med motorvogn

Regelverk for persontransport er gitt i Rfo (EF) 684/92 om internasjonal buss-transport med endringsforordning Rfo (EF) 11/98 og Rfo (EF) 12/98 som erstattar tidlegare Rfo (EF) 2454/92 (kabotasje). Regelverket gjeld persontransport med turvogn og buss, dvs. køyretøy registrert for transport av meir enn 9 personar inkludert førar.

Innafor yrkestransportlova sitt område er det no særleg liberalisering av internasjonal persontransport med buss utanfor rute og utviding av høvet til kabotasje som har innverknad på utforminga av regleverket for *innanlandsk* transport. Regelverket for kabotasje gjeld formelt sett berre for utanlandske transportørar, og norske transportørar får tilsvarande rettar til å drive transport i EØS-området som transportørar etablert i EØS har i Noreg. I den grad rammevilkåra for å drive kabotasje i Noreg har vore betre enn det nasjonalt regelverk gjev høve til for innanlandsk etablere transportørar, har ein gjennom endringar i forskriftene til samferdselslova tilpassa nasjonalt regelverk for å gje like konkurransevilkår.

I Rfo (EF) 12/98 om kabotasje og Rfo (EF) 11/98 om endringar i Rfo (EF) nr. 684/92 om internasjonal busstransport har ein gått *bort* frå eit tidlegare

komplisert system med omsyn til skiljeliner mellom transport utanfor rute som kan drivast fritt og ruter som treng særskilt løyve.

Rutetransport er definert som transport som:

«sikrar regelmessig transport av passasjerar langs bestemte ruter der passasjerane blir tatt opp og sett av på stoppestader som er fastsette på førehand. Rutetransport skal kunne nyttast av alle, utan omsyn til om det eventuelt må reserverast plass.»

All persontransport som ikkje fell inn under ruteomgrepet skal som hovudregel reknast som transport utanfor rute som kan utførast fritt. Dette gjeld og med tanke på t.d. kabotasje.

Tilrettelegging av parallell eller mellombels transport som tek sikte på same passasjerkretsen som ei eksisterande rute, skal likevel handsamast som rute. (Rfo (EF) 11/98, art 1 nr. 3.1.)

4.3 Sjøtransport

Innan skipsfartsområdet vart Rfo (EF) 3577/92 om retten til å yte sjøtransporttenester innafor medlemsstatane (maritim kabotasje) gjennomført i norsk rett ved endring i juni 1998 i lov av 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tenester innan sjøtransport. Rådsforordninga gir rett for skip heimehøyrande i eit av medlemslanda å transportere passasjerar og /eller gods mellom hamnar i kvar av dei andre medlemslanda. Etter norsk rett har det ikkje vore forbod for utanlandske skip å drive trafikk mellom norske hamner. Slikt forbod gjeld berre skip registrerte i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Den viktigaste verknaden av at forordninga vart innlemma EØS-avtala var for Noreg at skip registrerte i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) fekk tilgang til å yte tenester i den felles indre marknaden. I samband med lovendringa i 1998 vart det vurdert om gjeldande ordning med behovsprøving av løyve for personrutetransport med fartøy etter samferdselslova kunne vere i strid med forordninga om fri rett til yting av sjøtransporttenester. Det vart konkludert med at løyveordninga ikkje var i strid med forordninga. Ved vurderinga vart det lagt vekt på at den behovsprøvde løyveordninga ikkje har krav om nasjonalitet og såleis ikkje er diskriminerande. Det er dessutan fleire viktige unntak frå kravet om løyve, m.a. gjeld det alle former for godstransport med fartøy, persontransport med fartøy utanom rute og alle rutegåande passasjerfartøy mellom Noreg og utlandet, her medrekna innanlandstransport mellom norske hamner som del av ei slik utanlandsrute. Det særskilte topografi- og busetnadsmønsteret i Noreg gjer det dessutan naturleg med ei likearta regulering av den innanlandske rutegåande sjøtransporten og landtransporten. Båt- og ferjeruter er viktige delar av den almenne kollektivtransporten i Noreg til og frå øysamfunn og for kryssing av fjordar.

I framlegget til ny lov er gjeldande ordning med behovsprøvd løyve for personrutetransport med fartøy vidareført, med eit nytt unntak frå kravet om slikt løyve. Dette gjeld fartøy i rutefart som driv godstransport og tar med eit avgrensa tal passasjerar utan krav om eige passasjersertifikat etter sjøfartslovgivinga.

I forhold til hovudspørsmålet om ei slik regulering er i samsvar med forordninga, er det såleis ikkje etter departementet si vurdering grunnlag for eit anna standpunkt i dag. Praktiseringa av Rfo (EF) 3577/92 er relativt ny innafor

EU. I lys av rettsutviklinga gjennom avgjerder i domstol og tolkingar elles frå Kommisjonen, kan spørsmålet om løyveordninga i framtida måtte vurderast på nytt.

4.4 Offentleg støtte

Gjennom EØS-avtala er Noreg også bunden opp av generelle reglar om offentlig støtte som og får verknad for reguleringsområdet etter denne lova. Etter artikkel 61 i EØS-avtala er det fastsett eit generelt forbod mot konkurransevidande offentlig støtte. Forbodet er sektorovergripande. Det er vidare gitt eigne reglar for transportverksemd i Artikkel 47-52. Desse har forrang på sitt felt i høve til dei generelle reglane ved overlappande regulering. Etter artikkel 49 reknast støtte som svarar til behov for samordning av transportar, eller som er godtgjering for plikter i samanheng med offentlig teneste, som lovleg.

Sjølve EØS-avtala er teken inn i lov av 27. november 1992 nr. 109. Det er vidare gitt ei eiga lov 27. november 1992 nr. 117 om offentlig støtte. Reglane føreset at tilskottsordningane innan transportsektoren er utforma og blir praktisert slik at det ikkje blir gitt overkompensasjon i høve til dei tenestene som er avtala/pålagde. Eventuell overkompensasjon kan krevjast tilbakebetalt etter regelverket. Ved bruk av anbod vil ein til vanleg kunne rekne med at ordninga ikkje vil kome i strid med regelverket. Der anbod ikkje vert nytta, vil spørsmålet om det ligg føre ein overkompensasjon og dermed ulovleg støtte kunne kreve nærare dokumentasjon om dei økonomiske tilhøva.

5 Regulering av drosjenæringa

5.1 Gjeldande rett

Det gjeldande systemet med behovsprøving av drosjeløyve er basert på at fylkeskommunen fastset løyvetalet innanfor eit nærare avgrensa geografisk område, «løyvedistriktet». Drosjene har einerett på slik transport innafor eige løyvedistrikt, som i utgangspunktet er avgrensa av kommunegrensene. Fylkeskommunen kan betre tilgangen på drosjer gjennom å utvide løyvetalet, eller ved å slå saman løyvedistrikt.

Tilbodet av drosjer er såleis resultat av ein politisk prosess og relativt konstant, medan etterspurnaden er marknadsstyrt.

5.2 Næringslovutvalet si utgreiing

Næringslovutvalet vart oppnemnt ved kgl.res. 2. februar 1990. Utvalet fekk som mandat å gå gjennom næringslovgjevinga med sikte på forenklingar som kan betre høve til etablering og utvikling av næringsverksemd. Utvalet har tidlegare gjort framlegg om å fjerne behovsprøvinga av turvognløyve. Oppheving av behovsprøvinga av turvognløyve vart gjennomført ved endring av samferdselslova 11. juni 1993 nr. 85, iverksett frå 1. januar 1994.

Etter ein gjennomgang av reguleringsordninga for *drosjer*, la utvalet 23. mai 1995 fram ein rapport der ein m.a. konkluderte med at tilsvarande ordning som for turvognløyve burde innførast for drosjenæringa sin del, dvs. at den behovsprøvde løyveordninga vert erstatta av ei løyveordning basert på personlege krav til vandel, økonomisk evne og fagleg kvalifikasjon til den som skal utøve drosjeverksemd.

Samferdselsdepartementet hadde Næringslovutvalet si innstilling til høyring i 1995. Resultatet av høyringa viste at berre fire av fylkeskommunane ønskte ei omregulering i samsvar med Næringslovutvalet sine konklusjonar. Eit klart fleirtal av fylkeskommunane ønskte at ein burde stimulere til konkurranse innafor rammene for behovsprøvinga gjennom utviding av løyvedistrikt / etablering av konkurrerande sentralar, framfor å leggje om til eit system med fri etablering. Med unntak for næringsorganisasjonane gjekk dei øvrige høyringsinstansane inn for Næringslovutvalet sine konklusjonar. Det var brei semje om at generelle krav til vandel, økonomi og fagleg kvalifikasjon òg burde omfatte drosjenæringa, sjølv om behovsprøvinga vert halden oppe.

5.3 Høyring

Finansdepartementet(FIN) viser til at ein i liten grad drøftar behovet for, - og hensikta med behovsprøving. Kostnadene ved regulering er ikkje drøfta, bl.a. kostnadene knytt til prisreguleringa.

Sjølv om drosjemarknaden har enkelte eigenskaper som gjer at den ikkje blir effektiv berre ved å innføre fri etablering og prisdanning, gjeld dette òg for

andre marknader som ikkje er styrt gjennom like omfattande reguleringar. Årsaka til at ein i andre marknader har valt mindre omfattande reguleringar, er at alle reguleringar har ei kostnadsside av t.d. administrasjonskostnader og pris- og kvantumsrigiditet. Dette er kostnader som i stor grad vert påført òg gjennom drosjereguleringa.

Med referanse til erfaringa frå Sverige, vert det vist til at gevinsten ved deregulering ikkje nødvendigvis vil komme i form av lavare prisar, men heller gjennom eit betre tilbod. Det er likevel eit mål at ei deregulering skal føre til ein samfunnsmessig *rettare* pris i høve til produksjonskostnader/etterspurnad.

Erfaringane frå Sverige kan tilseie at oppheving av maksimalpris og avgrensing av talet på løyve bør følgjast opp av meir konkurransefremjande reguleringar for å få *full* gevinst av dereguleringa. Dei svenske erfaringane gjev difor ikkje grunnlag for å konkludere med at pris- og kvantumsregulering gjev en samfunnsmessig gevinst i høve til deregulering. Avviklinga av dei tradisjonelle verkemidla for regulering i Sverige vart i mindre grad erstatta av andre verkemiddel. Dei verkemidla som seinere er sett i verk, representerer ikkje ein tilbakegang til ein pris- og kvantumsregulert drosjemarknad, men er nye typer reguleringar som tek sikte på å betre drosjekundane sin tryggleik og prisinformasjonen.

FIN konkluderer med at det ikkje er spesielle problem knytt til drosjemarknaden som kan forsvare den særskilte kvantumsreguleringa. Bortfall av kvantumsreguleringa vil gje grunnlag for samstundes å fjerne prisreguleringa. Dei problem som er knytt til drosjemarknaden bør kunne løysast med meir målretta og kostnadsparende verkemiddel enn gjeldande regulering.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD) går mot at gjeldande ordning med behovsprøving av drosjeløyve vert halden oppe. Slik AAD ser det, er ikkje eit fylkeskommunalt fleirtal for ordninga tilstrekkeleg grunnlag for å halde den oppe.

AAD har innhenta uttale frå *Konkurransetilsynet* og viser til at dei derifrå har fremja forslag om å erstatte reguleringa av maksimalpris for drosjer med ei ordning der drosjesentralane får fritak frå forboda om prissamarbeid i konkurranselova, slik at sentralane kan fastsetje maksimalprisar for bilar knytt til sentralen. Bakgrunnen er at Konkurransetilsynet meiner at reguleringa av maksimalpris ikkje lenger kan forsvarast ut frå konkurranselova sitt formål om å fremje samfunnseffektiv ressursbruk.

I tillegg er det hevda at ordninga har ei rad reguleringstekniske svakheiter som ikkje kan utbetrast utan ein omfattande og ressurskrevjande gjennomgang av både reguleringsmetoden og utforming av forskrifta. Ordninga med maksimalpris bør difor etter Konkurransetilsynet si oppfatning erstattast av ei ordning der prisane vert fastsett i marknaden under tilsyn av styresmaktene.

Konkurransetilsynet har ikkje sett som føresetnad for oppheving av ordninga med maksimalpris at gjeldande løyveordning vert endra, men gjev klart uttrykk for at det ville auke dei samfunnsøkonomiske gevinstane om løyveordninga blir kvalifikasjonsbasert og ikkje antallsregulert.

Etter AAD si oppfatning bør gjeldande løyveordning bli erstatta av ei kvalifikasjonsbasert løyveordning som betrar grunnlaget for å etablere konkurranse som verkar i drosjenæringa. Behovsprøvinga er knytt til eit tenkt behov

for å verne drosjenæringa mot nyetableringar. Ordninga synes å være grunn-gitt med at den sikrar næringa eit rimeleg inntektsnivå som kompensasjon for køyreplikt. AAD saknar ei drøfting av behovet for køyreplikt og dermed for behovsprøvinga. I den forbindelse vert det vist til at både privat bilkøyring og kollektiv transport har utvikla seg monaleg sidan løyveordninga og behovsprøvinga vart innført.

Det offentlege kan syte for at transporttilbodet til grupper med særskilte behov for transporttenester vert tekne vare på gjennom avtaler med drosjeselskap eller andre som tilbyr transport. I andre næringar der det vert stilt bestemte krav til kompetanse, kvalitet eller talet på utøvarar, vert desse omsyna sikra gjennom andre ordningar enn behovsprøving.

AAD sluttar seg til Konkurransetilsynet sine standpunkt.

Nærings- og handelsdepartementet (NHD) foreslår at behovsprøvinga for drosjeløyve vert oppheva. NHD viser til at Næringslovutvalet (NLU) finn det positivt med ei ny og meir klargjerande samferdselslov. NLU finn det likevel skuffande at lovframlegget i så liten grad går inn for materielle endringar. På enkelte punkt meiner utvalet at ein kunne vente ei liberalisering av regelverket.

NLU er som NHD ikkje samd i at forslaget om oppheving av ordninga med behovsprøving av løyve utan vidare vert avvist. Referansane til dei svenske erfaringane er ufullstendige. Når det gjeld det einaste som vert framhevd som negativt med dereguleringa, at prisutviklinga ligg noko over konsumprisindeksen, så er ikkje denne indeksen i seg sjølv nokon god målestokk. Drivstoffprisar, inkludert avgifter kan spele inn. Det ville t.d. vere betre å samanlikne prisutvikling med kostnadsindeks for same bransje. Statistikk frå Svenska Taxiforbundet tyder på at konkurransen i den svenske marknaden har positive verknader for prisutviklinga. Frå ei ny svensk utgreiing (SOU 1999 : «Kundvänligare Taxi») vert det referert at sjølv om det fins forbetringsspunkt, synes utviklinga å gå i ei sunnare retning. I utgreiinga er fokus flytt framover, problemstillingane er knytt til økonomisk kriminalitet og tilrettelegging for reklamasjon på taxitenester. Problema er svært aktuelle òg innafor norsk taxi-næring. Dette er ei vidareutvikling av næringa og ikkje eit steg tilbake.

Rikstrygdeverket (RTV) har vorte bedne av Sosial- og helsedepartementet om å uttale seg i høve lovutkastet. Bakgrunnen er m.a. at RTV i samband med gjennomgang av sjuketransporten òg har vurdert om samferdselslovgjevinga er til hinder for effektiv sjuketransport.

RTV finn det ikkje føremålstenleg å halde oppe behovsprøvinga av drosjeløyve. Ordninga bør erstattast med ei kvalifikasjonsbasert løyveordning. Dersom det skal vere mogeleg å få til ein effektiv konkurranse, ser RTV det slik at det må opnast opp for fleire aktørar i marknaden. Sjølv om bruk av turvognløyve gjev mogelegheit til å hente inn tilbod frå fleire aktørar, meiner RTV at dette berre vil ha avgrensa effekt.

Dersom utviding av løyvedistrikt og etablering av konkurrerende sentralar innafor ramma av behovsprøving vert gjennomført i praksis, kan det føre til at trygda eit stykke på veg kan oppnå lavare prisar.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har gått inn for å oppheve behovsprøvinga for drosjer, men tek til etterretning at fleirtalet av fylkeskommunane ikkje slutta seg til dette. Generelle krav til vandel, økonomi og fagleg kvalifikasjon er

viktig også i drosjenæringa, sjølv om behovsprøvinga vert halde oppe. Utviklinga i kollektivtransporten går mot at stadig større einingar og bruk av anbod vil forsterke denne utviklinga.

Vest-Agder fylkeskommune meiner det er viktig å setje same krav til utøvarar av drosjeløyve som dei som gjeld for andre transportslag, og sluttar seg til framlegget på dette punktet. Når det elles gjeld drosjeløyve, viser fylkeskommunen til at lovframlegget legg opp til auka konkurranse gjennom utviding av løyvedistrikt og etablering av konkurrerende sentralar, men framleis med behovsprøving. Erfaringane frå Vest-Agder dei 5-6 siste åra er at det ikkje vert oppnådd nokon reell konkurranse mellom sentralar, men mellom organisasjonar som løyvehavarar/sentralar er medlemmer av. Dette har ført til at fylkeskommunen har hatt ulike tilbod på offentleg transport. I løpet av det siste året har ein sett at næringa har organisert seg i ein organisasjon, og opptretr som monopolist. Det er ikkje lenger reell konkurranse, sjølv om løyvegrensene er opphevd, og det er etablert fleire sentralar i dei gamle løyvedistrikta. Sentralane sender ikkje inn pristilbod, men overlet dette til interesseorganisasjonen. Ut frå desse erfaringane ber fylkeskommunen om at departementet vurderer behovsprøvinga på nytt.

Troms fylkeskommune er ikkje samd i at behovsprøving av drosjeløyve vert halden oppe. I framlegget til lov vert det vist til mogelegheiten for å stimulere til konkurranse gjennom utviding av løyvedistrikt / etablering av konkurrerende sentralar. Begge desse alternativa er gjennomført i Troms med avgrensa effekt.

Interessa for å etablere konkurrerende sentralar har vore liten, truleg på grunn av at eksisterande sentralar er små. Kravet må vere ei samferdselslov som sikrar godt kvalifiserte utøvarar, som opnar for konkurranse både på pris og kvalitet, som hindrar økonomisk kriminalitet og som sikrar publikum eit tilbod med optimal kvalitet og kapasitet.

Vestfold fylkeskommune går inn for å oppheve behovsprøvinga av drosjeløyve i tråd med Næringslovutvalet si innstilling.

Telemark fylkeskommune framhevar at det må settast større krav til kompetanse og økonomisk soliditet og tiltak mot økonomisk kriminalitet innafor drosjenæringa, tilsvarande ordninga for rute-, gods- og turvognløyver.

Finnmark fylkeskommune sluttar seg til forslaget om at drosjeløyve framleis skal vere behovsprøvd.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon meiner det ikkje er gjeve noko god grunngeving for å halde oppe behovsprøvinga for drosjeløyve. Dersom fylkeskommunar og andre som ønskjer å halde oppe behovsprøvinga verkeleg vil ha konkurranse gjennom å auke talet på løyve og utvide løyvedistrikt, kan ein like gjerne oppheve behovsprøvinga. Å oppmuntre til større konkurranse gjennom politisk behovsprøving, blir i beste fall meir byråkrati.

Transportbedriftenes Landsforening meiner at ruteselskap i langt større grad må få høve til å få drosjeløyve, jf. målsetjinga om at konkurranse kan verte oppnådd gjennom konkurranse mellom sentralar.

Norges Taxiforbund meiner at det bør understrekast i motiva til lova at drosjeløyve er behovsprøvd slik at fylkeskommunen ikkje kan gje ut løyve fullstendig fritt. Formålet må vere å sikre stabilitet og kvalitet over tid, og dette bør framgå av formålet med lova.

Taxiforbundet sluttar seg til at det vert innført generelle kriterier for å kunne etablere seg i taxiyrket slik som for andre transportnæringar, men legg til grunn at det vert gjeve romslege overgangsordningar i tilknytning til innføring av slike krav.

Dersom det skal bli effektiv konkurranse må det sikrast like konkurransevilkår. Dette medfører m.a. at aktørane må likestillast med omsyn til avgifter, slik at alle utøvarar vert underlagt same avgifter ved kjøp som ved bruk av transportmiddel.

Det bør stillast minimumskrav til sentral, m.a. at den skal vere døgnopen og kunne ta mot førehandstingingar.

Føresegna om anbod bør gjerast generell, samstundes som det vert presisert at anbodsomfaget ikkje må vere så stort at det ekskluderer kvalifiserte frå å ta del i konkurransen. Det er viktig at lova fører vidare løyveharar si plikt til å ta aktivt del i løyvestyringa, og at det ikkje vert opna for ekstern drift og styring av løyve.

Taxiforbundet forutset at det vert opna for at drosjeløyve i større grad enn no kan drivast av juridisk person.

Føresegna om politiattest bør utvidast til å omfatte attestar med omsyn til skatte- og avgiftsrestansar.

5.4 Departementet si vurdering

Departementet har vurdert spørsmålet om eventuell oppheving av behovsprøvinga m.a. ut frå erfaringane med liberalisert drosjenæring i Sverige. Erfaringane viser m.a. at talet på tilgjengelege drosjer på landbasis auka med 25 %. Auken har vore størst i byane, men og i distrikta har det jamt over vore auke i drosjetalet. Ein del distrikt har fått ein nedgang i talet på løyve, men det har ikkje vorte slik som mange hadde rekna med at drosjene i distrikta ville forsvinne. Utviklinga i løyvetalet har naturleg nok og ein samanheng med kor «romsleg» behovsprøvinga vart praktisert tidlegare.

Når det gjeld forventinga om konkurranse på pris, har denne berre delvis slått til. Profesjonelle transportkjøparar kan oppnå fordelar av konkurransen, men priskonkurransen i forbrukarmarknaden har ikkje verka som venta. Det høyrer og med i biletet at ein mange stader framleis har eit reelt monopol/oligopol. Når det gjeld prisutviklinga over tid, ligg denne noko over konsumprisindeksen. Dette må imidlertid vurderast på bakgrunn av at konsumprisindeksen ikkje utan vidare fanger opp kostnadsutviklinga som er knytta til sektoren. For transportsektoren vil til dømes utviklinga av drivstoffprisar og offenlege avgifter ha mykje å seie for den samla kostnadsutviklinga. Trass i prisauken på drosjetenester i Sverige har etterspurnaden og auka. Det er difor mykje som tyder på at brukarane vurderer det som viktig å få ein betre tilgang på drosjetenester og er villig til å betale ein høgare pris for det.

Departementet meiner det må opnast for konkurranse innan drosjenæringa i større grad enn det som er tilfelle i dag. Det har i Noreg den seinare tid vorte oppretta fleire drosjesentralar innan same løyvedistrikt gjennom oppregulering av talet på løyver. Fleire stader er det difor no lagt til rette for konkurranse mellom drosjesentralar. I november 1999 vedtok Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD) å oppheve maksimalprisordninga for drosjebil i

område med meir enn ein sentral der Konkurransetilsynet meinte forholde låg til rette for konkurranse. AAD vurderer ordninga på grunnlag av ein evalueringsrapport frå mai 2001 som seinare har vore til høyring. Sommaren 1999 vart reglane for turvognløyve endra, m.a. som følge av tilpassing til EØS-regelverket med fri kabotasje, sjå pkt 4.2 om persontransport framfor. Dette fører med seg at delar av drosjemarknaden møter auka konkurranse frå turvognooperatørar som nyttar småbussar.

Verknadene av dei endringane i rammevilkåra for drosjenæringa som er nemnt er ikkje evaluert. Departementet vil setje i verk ein ny gjennomgang av drosjenæringa, og komme tilbake til spørsmålet om behovsprøving av drosjeløyve.

6 Anbod i ferjesektoren og utvida arbeidstakarvern ved anbod

6.1 Anbod i ferjesektoren

6.1.1 Bakgrunn

I 2000 vart det gjennomført ei eiga høyring om det skal opnast for bruk av anbod i ferjesektoren på lik line med det som ellers gjeld for bil- og båtruter. Dette har samanheng med at evalueringa av gjeldande prøveordning om anbod for riksvegferjene ikkje var avslutta før framlegget til ny lov var sendt til allmenn høyring og at spørsmålet og måtte handsamast i St. meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal Transportplan 2002-2011.

I lys av nemnde høyring oppsto spørsmålet om styrking av arbeidstakarvernet ved bruk av anbod. I den samanhang vert det og vist til EU-Kommisjonen sitt framlegg til regelverk for kjøp av tenester innan kollektivtransport, COM (2000)7, datert 26. juli 2000. I framlegget vert det m.a. lagt opp til at tilsette i transportverksemder ved bruk av anbod kan få same rett som etter reglane om overdraging av verksemd etter arbeidsmiljølova, dersom vedkomande organ bestemmer dette. Framlegget omfattar ikkje sjøtransport. Departementet fann difor å ville gjennomføre ei særskilt høyring av spørsmålet om særskilt arbeidstakarvern ved bruk av anbod som også omfattar sjøtransport.

Ved endring i samferdselslova (lov 4. juli 1991 nr. 52, iverksett 15. april 1994) vart det m.a. opna for bruk av anbod ved tildeling av ruteløyve. I Ot. prp. nr. 64 (1989-90) vart det gjort framlegg om at anbod også kunne nyttast for ferjeruter. Ved handsaminga i Stortinget, jfr. Innst. O. nr. 82 (1990-91) vart det gjort vedtak om at anbod ikkje kunne nyttast for rutegående ferjer. Det vart likevel opna for avgrensa forsøk med anbod innafor riksvegferjedrifta.

Grunngjevinga for denne avgrensinga var særskilte problem knytt til ulike konkurransevilkår med omsyn til ferjeflåten. Stortinget ba departementet komme tilbake til Stortinget med spørsmål om heimel for bruk av anbod i ferjedrifta. Spørsmålet om bruk av anbod i ferjedrifta har og seinare vore drøfta av Stortinget. Våren 1999 vart det i Dok. nr. 8: 24 (1998-99) fremma forslag om at Stortinget skulle gjere vedtak om å påleggje Regjeringa å komme med framlegg om konkurranseutsetjing av riksvegferjesambanda. Fleirtalet gjekk i Innst. S. nr. 137 (1998-99) i mot dette framlegget og viste til at ei utviding av anbod i ferjedrifta måtte vurderast når resultatane frå evalueringa av prøveordninga låg føre.

6.1.2 Høyring

Eit eige høyringsnotat med hovudkonklusjonane i evalueringa og framlegg til å opne for anbod på lik line med med det som gjeld elles for bil- og båtruter vart sendt på høyring våren 2000 til følgjande høyringsinstansar:

–Finansdepartementet

–Arbeids- og administrasjonsdepartementet

- Kommunal- og regionaldepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Fylkeskommunane
- Kommunenes sentralforbund
- Konkurransetilsynet
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Vegdirektoratet
- Norsk Kommuneforbund
- Norsk Styrmandsforening
- Norsk Sjømannsforbund
- Det Norske Maskinistforbund
- Hurtigbåtenes Rederiforbund
- Rederienes landsforening
- Norges Rederiforbund

Finansdepartementet deler vurderinga om at anbod kan vere eit teneleg verke-middel for å auke effektiviteten i ferjesektoren og samstundes verke kostnads-disiplinerande. Dei forhold som evalueringane har ført fram som moglege ulemper, t.d. problemer om samdrift er truleg meir eit spørsmål om korleis konkurransen om anbod vert utforma enn eit argument mot bruk av anbod. Videre bør det framhevast at konkurranse om anbod gjev betre informasjon om kostnadsforhold hos tilbydarane. Det økonomiske tapet samfunnet får av eventuelle private feilinvesteringar avgrensast elles av at ferjer normalt kan nyttast i fleire samband. Eventuelle ulemper ved at vinnarene av anbod tek feil av økonomien i sambanda bør normalt reduserast over tid, då aktørane i mark-naden får røynsle med konkurranser om anbod.

Dei andre departementa som har gjeve uttale i saka er samde i at det skal vere høve til anbod i ferjesektoren.

Ingen av *fylkeskommunanes* som har gjeve uttale i saka har hatt innvendingar til at det vert høve til på generell basis å nytte anbod innafor ferjedrifta. Nokre av fylkeskommunane vil at det dei sparer på ferjedrifta som følge av bruk av anbod må behaldast på regionalt nivå for å kunne styrkje ferjetilbodet og det totale tilbodet i kollektivtrafikken.

Vegdirektoratet oppfattar budsjettsituasjonen innafor riksvegferjedrifta som sær pressa. Uvissa knytt til budsjetta er stor, og Statens vegvesen vil inn-afør eksisterande avtalesystem i praksis sitje med all risiko. Gjennom å nytte anbod og avtalar om tilskot over fleire år vil det i større grad vere mogeleg for Vegdirektoratet å prise risiko. Budsjettering av planrammer vil i stor grad vere knytt til avtaler som er festa til kontrakt og ikkje til dei melde behov ferjesel-skapa har til ei kvar tid. Vegdirektoratet vil i samband med ny lov om yrkes-transport med motorvogn og fartøy gjere framlegg om følgjande :

- Statens vegvesen skal sjølv kunne velje form for innkjøp (anbod, ramme-avtaler, avtaler over fleire år osv.)
- Statens vegvesen vert løyvemyndigheit for ferjesamband i riksvegnettet.
- Løyve skal knytast til ein skilde samband og kunne lysast ut.

Som vegstyresmakt ønskjer Statens vegvesen å ha same moglegheit som andre offentlege kjøparar til sjølv å velje form for innkjøp. Riksvegferjedrifta er ikkje einsarta og anbod er prøvd ut i avgrensa omfang. Statens vegvesen treng difor fridom frå overordna styresmakt til å velje dei former for innkjøp som til ei kvar tid er mest effektiv, slik at dei økonomiske kostnadane for samfunnet

vert minimalisert. Statens vegvesen ønskjer å nytte anbod i egna ferjesamband kor og når dette er teneleg for føremålet.

Riksvegsambanda er ein del av riksvegen. Både ferjemateriell, ferjetilbod og Statens vegvesen sine utgifter til kjøp av ferjetenester er knytta til framkomelegheit som trafikkantane treng på den aktuelle strekninga, inkludert ferjesambandet på ruta.

Fylkeskommunane er i dag delegert løyvemyndigheit for alle riksvegsamband med unntak av nokon få anbodssamband der Vegdirektoratet er løyvemyndigheit, og samband som krysser fylkesgrense kor Samferdselsdepartementet er løyvemyndigheit. For riksvegferjedrifta er både det økonomiske ansvaret og forvaltningsmyndigheita elles lagt til Statens vegvesen. Vegdirektoratet meiner difor at systemet med fylkeskommunen som løyvemyndigheit ikkje følgjer opp gjeldande prinsipp om forvaltningsansvar og økonomi. Av denne grunn vert det hevda at Vegdirektoratet bør ha all løyvemyndigheit for riksvegsamband.

Ein har i dag for det meste områdeløyver som har sitt utgangspunkt i lokale båtruter sitt preg av kombinerte passasjer-, gods- og biltransportruter, og behovet for å samordne desse rutene innafor geografiske løyveområder. Etter at bilen har tatt over nesten all lokal godstransport og lokale båtruter i hovudsak har vorte reine persontransportruter, er det ikkje sterke grunnar for å oppretthalde områdeløyver for riksvegferjer. Vegdirektoratet vurderer såleis kopling av løyve i ferjedrifta til einskildsamband som eit godt effektiviseringsiltak. Kostnadene ved drifta av einskildsamband vert då det sentrale, ikkje reiarlaga sine samla kostnader. Terskelen for å søkje på einskildsamband vert lavare og reiarlaga må skjerpe seg ytterlegare på konkurransevne.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF) og Norges Rederiforbund sluttar seg til framlegget om at det blir gitt generell adgang til bruk av anbod også i ferjedrifta.

Norsk Sjøoffisersforbund hevdar at vurderingane av tryggleik og økonomi frå prøveprosjekta ikkje kan seiast å vere gode nok og at Vegdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet sine roller i denne samheng ikkje er kommentert. Det er framholdt at ferjetilboda vert dårlegare ved tap av viktige barrierer for tryggleik som til dømes verne- og miljøutval, gode ordningar for tillitsvalgte og redusert fokus på sikrere og meir miljøvenlege ferjer.

Norsk Sjømannsforbundet i mot bruk av anbod i kollektiv sjøverts samferdsel. Det er også gjeve uttrykk for skepsis til måten prøveordninga med anbod i riksvegferjedrifta har vore gjennomført på og moglegheita for å kunne evaluere bruken av anbod seinare. Anbod vil føre til eit konstant press på størrelsen av bemanninga og arbeidsordninga. Reduksjon av bemanninga vil føre til ei senking av sikkerheit og kvalitet og kan ikkje akseptast som konkurransemiddel i samheng med anbod. Vidare er det peika på at staten ved anbod taper rett til disponering av riksvegferjer for framtida.

Det Norske Maskinistforbundet tek avstand frå at anbod i ferjesektoren vert gjort gjeldande på lik line med bil- og båtruter. Grunngevinga for dette er dei uheldige verknadane for dei sambanda som har vore med i prøveordninga. Anbod i den form som no nyttast går på tryggleiken laus. Presset mot dei tilsette for å akseptere redusert bemanning er ikkje akseptabelt. Vidare hevdast det at det i samband med evalueringa av prøvordninga for riksvegferjer ikkje

i stor nok grad er tatt omsyn til sikker persontransport og arbeidsmiljø, men meir om økonomiske konsekvensar.

Norsk Kommuneforbund (NKF) er av den oppfatning at anbod ikkje berre må setje fokus på dei økonomiske kostnadene for bedriftene, men at også det samfunnøkonomiske reknestykket må inn i vurderinga. Det er gjeve uttrykk for at evalueringa av prøveordninga har vist at dei selskapa som vann konkurransen om anboda går med store underskot på drifta av di dei har lagt seg så lågt for å vinne konkurransen. Det vil difor ikkje skape undring om selskapa sine planlagte kostnadskutt gjennom betre skiftplanar, mindre overtid og færre sjukemeldingar vil få eit alvorleg skot for baugen. Evalueringsrapportane må difor ikkje tileggjast for stor vekt. Dei reelle kostnadene som vil liggje til grunn for framtidige rundar om anbod vil neppe gje ytterlegare kutt i overføringane. Dermed må spørsmålet bli om anbod eignar seg som kontraktsform i ferjesektoren, ikkje om anbod kan nyttast som sparekniv for staten. Eit vesentleg poeng her er at staten gjennom anbodsinstituttet blir fråteken moglegheita til å disponere riksvegferjene dit trongen er størst. NKF ber på grunnlag av dette om at moglegheita for anbod i ferjesektoren ikkje vert teke inn i lova.

Rederienes Landsforening (RL) vil under visse føresetnader ikkje motsetje seg at det vert gitt generell adgang til bruk av anbod i forbindelse med tildeiling av løyver for rutegåande persontransport.

Det er vist til at ordninga med anbod endrar det rettslege forholdet mellom styresmaktene og selskapa ved at det vert eit klårare skilje mellom styresmaktene og selskapa sine roller som kjøparar og seljarar av tenester. Eit slikt forretningsforhold vil i utgangspunktet gje selskapa større fridom. Dette er naudsynt for å kunne få dei gevinstane som oppdragsgjevar søker. I ordninga med anbod må det difor klart skiljast mellom forvaltninga sitt politiske ansvar og selskapa sitt operative ansvar. Medan selskapa under ordninga med anbod får større fridom, vil dei også vere utsett for høgare risiko. Dette vil krevje at regelverket vert utforma og praktisert på ein måte som tilfredstiller krav om konkurranse på like vilkår, klart skilje mellom forvaltning og drift, lange avtaleperioder, konkurranse på drift og kapital og at anbodet vert basert på nettokontrakter og ikkje på bruttokontrakter kor inntekta, og dermed marknadskontakta vert skilt frå driftsselskapa.

Kor store innsparingar ein kan oppnå i produksjonskostnader og netto tilskot ved anbod vil vere avhengig av kor effektive selskapa er i utgangspunktet og kor effektiv anbodskonkurransen vert. Det er i samanheng med effektiv konkurranse peika på faren for monopolisering. For å få eit prispress i ein konkurransesituasjon må ein vidare på tilbydarsida ha fleire ferjer enn det er trong for. Dette vil innebere ein meirkostnad i forhold den marknadsklarering ein har i dag. Det er og peika på at ein effektiv disponering av ferjeflåten gjennom året i dagens ressursituasjon er avhengig av at det kan gjerast rokeringar innan ferjeflåten. Dette er særleg viktig under sommartrafikken, men også for å få løyst avbrot i eigne eller andre selskap si drift. Dette kan bli vanskelegare under ei ordning med anbod. I dag kan ein hauste av den fordel rammetilskotsordninga gjev gjennom samdrift av ein aktør i eit større ruteområde og fråvær av bindingar til løysingar i enkeltsamband. Det er frå RL gjeve uttrykk

for at dei ynskjer å samarbeide om rasjonelle transportøysingar anten dette dreiar om ordningar om anbod eller andre ordningar.

6.1.3 Departementet si vurdering av anbod i ferjedrifta

Det er i St. meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal Transportplan 2002-2011 gjort greie for hovudkonklusjonane i evalueringa. Ved handsaminga av busjettet for 2002 gjorde Stortinget vedtak om å be Regjeringa om å leggje til rette for konkurranseutsetjing av riksvegferjedrifta, jf. Budsjettinnst. S. nr. 13 (2001-2002). Kravet om at offentlege tenestekjøp ikkje skal medføre overkompensasjon og dermed ulovleg støtte etter reglane i EØS- avtala, tilseier og at høve til anbod også bør gjelde ferjesektoren, jfr. pkt. 4.4 framanfor. I samsvar med dette blir det gjort framlegg om å oppheve forbodet mot bruk av anbod i ferjedrifta.

Med bakgrunn i framlegget om å opne for bruk av anbod i ferjesektoren, vil det vere nødvendig å sjå nærare på forvaltningsansvaret for løyvespørsmåla i riksvegferjedrifta. Eit hovudprinsipp i gjeldande lovverk er at forvaltninga av løyvespørsmåla i stor grad bør leggjast til det organ som finansielt har ansvaret for det offentlege tenestekjøpet av den transporten som løyvet gjeld for. Etter gjeldande rett er det departementet som er løyvestyresmakt for riksvegferjer. Departementet har i ruteforskriftene delegert si styremakt for løyve for riksvegferjesamband innan eit fylke til vedkomande fylkeskommune. Ved bruk av anbod innafor prøveordninga er løyvestyremakta delegert til Vegdirektoratet. Spørsmålet om å delegere løyvestyremakta samla for riksvegferjer til Statens vegvesen vil bli vurdert i samband med arbeidet med nye forskrifter etter at sjølve lovsaka er avklara.

6.2 Utvida arbeidstakarvern ved bruk av anbod

I lys av høyringa av ferjeanbod våren 2000 oppsto spørsmålet om utvida arbeidstakarvern ved tildeling av løyve til buss- og båtruter. Våren 2001 vart det sendt til høyring eit forslag som skulle gje tilsette den same retten ved skifte av løyvehavar etter anbod som gjeld for overdraging av verksemd etter kap. XII A i arbeidsmiljølova. Det vil seie at den arbeidsavtalen som dei tilsette hadde med den tidlegare innehavaren av løyve, held fram å gjelde også for den nye innehavaren.

I høyringsuttalen frå Arbeids- og administrasjonsdepartementet er det opplyst at det skal oppnemnast eit partssamansett utval til å gå gjennom arbeidsmiljølova, der m.a. bruk av anbod i høve til regelverket om overdraging av verksemd inngår.

Utvalet vart oppnemnt ved kgl. res. 31. august 2001.

AAD finn det føremålstenleg at spørsmålet om slike reglar bør utstå til dette utvalet har avslutta gjennomgangen av arbeidsmiljølova.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til dette, og har difor funne å ikkje ville fremje høyringsforslaget på dette punktet.

7 Retten for transportselskapa sine kontrollørar til å halde tilbake reisande med rutetransport som ikkje har gyldig billett

I tillegg til høyringane referert i pkt. 6, vart det våren 2000 òg gjennomført ei høyring av eit forslag til endring av samferdselslova som ville gje ruteselskap rett til å halde tilbake reisande utan gyldig billett og som ikkje vil oppgje personalia. Av ulike årsaker vert dette forslaget no i staden fremja som ein del av utkastet til ny lov om yrkestransport.

7.1 Bakgrunn

I dei seinare åra har det vore stor fokus i media på om transportselskapa sine kontrollørar har rett til å halde tilbake reisande som i kontroll ikkje kan syne fram gyldig billett.

Billettinntektene er den viktigaste del av finansieringa av kollektivtransporten. Selskapa er difor avhengige av å kunne reagere mot reisande som ikkje oppfyller sin del av transportavtala gjennom betaling av billett. I og rundt dei større byane har billettsystemet langt på veg vorte automatisert. Ordninga med billettering av alle reisande ved påstiging, og/eller bruk av eigen konduktør, er fleire stader avløyst av stikkontrollar av om reisande har gyldig billett. Samferdselsdepartementet ser det ikkje som praktisk eller økonomisk realistisk at ein i dei større byområda går tilbake til ordningar med billettering ved påstiging, og/eller bruk av konduktørar på til dømes t-bane, tog og trikk. Ein effektiv og rasjonell kollektivtrafikk er viktig både av omsyn til miljø og trafikktilhøva nettopp i dei større byområda. Med heimel i samferdselslova/jernbanelova har transportselskapa fått godkjend transportvedtekter som mellom anna krev at reisande må betale eit nærare fastsett gebyr dersom dei ikkje har gyldig billett. Transportvedtektene er den avtala som gjeld mellom selskapet og dei reisande. Gebyret er eit sivilrettsleg krav med grunnlag i denne avtala.

Samferdselsdepartementet finn at gebyr er ein rimeleg sanksjon mot personar som ikkje har løyst billett. Utan eit visst høve til å halde reisande utan gyldig billett tilbake, vil gebyret som sanksjon i praksis ha svært liten verknad i og med at dei reisande kan unndra seg betaling ved å nekte å oppgje personalia.

Transportselskapet sin rett til å halde personer utan gyldig billett tilbake er etter gjeldande rett basert på reglane i straffeprosesslova, ut i frå at reise utan gyldig billett i visse høve vil vere straffbart, jf. mellom anna § 403 i straffelova. Det har imidlertid vore reist spørsmål om desse reglane gir tilstrekkelig heimel for å halde reisande tilbake i dei typiske kontrollsituasjonane.

Samferdselsdepartementet ser det som naudsynt at det blir etablert ein sikker heimel for retten til å halde reisande tilbake i dei aktuelle tilfella. Departementet meiner at ein slik heimel vil ha stor preventiv verknad. Først og fremst i forhold til å få reisande med kollektivtransport til å løyse billett, men òg med tanke på å få reisande utan gyldig billett, som ikkje betaler gebyr på

staden, til å oppgje tilstrekkelege personalia til at gebyr kan drivast inn i ettertid.

7.2 Høyring

Eit eige høyringsnotat om retten for transportselskapa sine kontrollørar til å halde tilbake reisande med rutetransport som ikkje kan vise fram gyldig billett, vart sendt ut til følgjande høyringsinstansar våren 2001:

- Alle departementa
- Alle fylkeskommunane
- Kommunenes Sentralforbund
- NSB BA
- Transportbedriftenes Landsforening
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Rutebilarbeiderforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Konkurransetilsynet
- Transportbrukernes Fellesorgan
- Vegdirektoratet
- Norsk Kommuneforbund
- Norsk Styrmandsforening
- Norsk Sjømannsforbund
- Det Norske Maskinistforbund
- Hurtigbåtenes Rederiforbund
- Rederienes Landsforening
- Forbrukerrådet
- Forbrukerombudet
- Oslo Sporveier AS
- NSB BA
- NSB Nettbuss AS
- NSB Gardermobanen AS
- Stor-Oslo Lokaltrafikk AS
- AS Gråkallbanen
- Barneombudet
- Oslo Politidistrikt
- Bergen Politidistrikt
- Politiets Fellesforbund
- Den Norske Advokatforening
- Forsvarergruppen av 1977
- Norske Vaktselskapers Landsforening

Justisdepartementet(JD) ser det som lite aktuelt å heve strafferamma i strl. § 403 for å opne for pågriping med heimel i strprl. § 171, etter som pågriping her først og framst er meint som eit middel til å sikre inndrivning av eit sivilrettsleg gebyr.

Straffeprosesslova sine regler om pågriping bør ikkje brukast til rutinekontrollar.

Retten til å holde tilbake i samferdselslov/jernbanelov skal baserast på plikt til å oppgje personalia, og bør nedfellast meir ettertrykkeleg i dei aktuelle lovene. JD er samd i at det ikkje er ønskjeleg å straffesanksjonere plikta til å oppgje personalia. Det vert synt til at det i praksis neppe kjem på tale å forføl-

gje eit slikt lovbrøt, og formålet med den foreslåtte ordninga kan truleg like godt bli oppnådd berre ved å gje selskapa tilbakeholdsrett. Hovudspørsmål om kor lenge retten til å halde tilbake kan utøvast, om område for utøvinga og kven som skal ha utøvingssrett bør verte avklart i hovudtrekk i proposisjonen. Proposisjonen bør og seie noko om kva retten skal gå ut på. Etter JD sitt syn bør adgangen til bruk av makt vere svært avgrensa dersom den reisande vil gå av transportmidlet. Det er ein føresetnad at kontrollørar - fast tilsette eller innleigde- er godt skikka for oppgava og at dei får tilstrekkeleg opplæring.

Barne- og familiedepartementet (BFD) støttar formålet med lovforslaget, å sikre reisande eit best mogeleg kollektivtilbod. Det er ikkje uproblematisk å praktisere rett til å halde tilbake passasjerar i kollektivtransport. Retten må berre vere tillete på klart definerte og strenge vilkår. BFD ber Samferdsdepartementet vurdere om utfyllande retningsliner bør verte gitt i forskriftform. Alternativt må retningslinene gå klart fram av forarbeida.

De generelle omsyn som talar mot rett til å halde tilbake gjeld i særleg grad barn og unge. Det er naudsynt å behandle denne gruppa særskilt. Utøving av kontroll ovanfor barn og unge set krav til klare reglar og stiller særlege krav til dei som skal utøve kontrollen. BFD er kritisk til å innføre ein så skjønsprega regel der kontrolløren skal vurdere korvidt det enkelte barn har føresetnad for å forstå konsekvensen av å reise utan gyldig billett. Slik forslaget er lagt opp, vil relativt vide grupper kunne utøve retten til å halde tilbake og måtte utøve skjøn som nemnt. Etter BFD si oppfatning er det vanskeleg å sjå korleis ein innanfor forslaget kan sikre dei særlege omsyn som gjeld barn og unge.

Det bør gå fram av lovtekst/forarbeid at barn under 15 år ikkje kan haldast tilbake. Det bør verte vurdert ein tilsvarande regel som i str.pr.l. §174, slik at personar under 18 år ikkje kan pågripast hvis det ikkje er særleg påkrevd.

Spørsmålet om mindreårige ev. foreldre kan påleggast å betale gebyr er ikkje handsama i høyringsnotatet. Dette må utgreiast nærare.

BFD peikar og på det faktum at oppgjeving av personalia ikkje er nokon garanti for at vedkommende *erden* han hevdar. Ein kan i høgda få ein garanti for at det eksisterer ein person med dei personalia som er oppgjevne. Det er ikkje påbode å bere legitimasjon. Lovverket bør presiserast for å unngå at transportselskapa held tilbake passasjerer heilt til skriftleg legitimasjon vert forevist.

Barneombodet stiller seg positiv til forslaget, men viser til spesielle problemstillingar i høve til barn og unge som oppstår i høve til forslaget. Det vert vist til FN sin konvensjon om barn sine rettar frå 1989, der bæreprinsippa er barn sin rett til å komme til orde og barnet sitt beste som det mest tungtvegende omsynet.

Barn vil sjeldan ha pengar til å betale eit ev. gebyr og ev. tilbakehalding kan t.d. og føre til at barn blir sett av på ein annan stad enn der det skulle. Barn må trygt kunne bruke offentleg kommunikasjon utan frykt for å måtte gå av på ukjent stad/stasjon. I samband med tiltak for å bekjempe sniking, er det viktig med informasjon til barn og foreldre om konsekvensar av sniking.

Skolering og kontroll er viktig. Barne- og ungdomsaspektet må komme tydeleg fram i rettleiingar for transportselskap.

Forbrukarrådet går i mot forslaget. Ei utviding av retten til pågriping er ei utholing av den reisande sin rettstryggleik. Det vert og vist til at den som utø-

ver tvangsmyndighet sjølv kan komme i strafferettsleg ansvar dersom dei går ut over sine fullmakter.

Myndigheit til å pågripe bør framleis liggje til politiet.

Dersom lovheimelen skulle bli ein realitet, er det særleg to ting Forbrukarrådet ønskjer å påpeike. Det eine er ei klarare presisering av retten til å halde tilbake (kven, kor lenge m.v.), det andre er at retten berre kan verte gitt etter særskilt tillating. I tilknytning til dette bør det setjast vilkår som gjev god kontroll med praktiseringa av retten.

Samferdselssjefenes kontaktutvalg har gitt uttale på vegne av samferdselsjefane i fylkeskommunane. Det vert vektlagt at omfattande sniking kan føre til reduserte inntekter, med høgare takstar eller redusert tilbod. Kontaktutvalet finn det difor rimeleg at selskapa har effektive sanksjonsmiddel mot den som nektar å betale. Nokre grupper, som barn og turistar, vil ha større problem med å forstå sammanhengen i systemet, men transportselskapa vil truleg klare å handsame slike tilfelle på ein smidig måte.

Hordaland fylkeskommune har behandla forslaget politisk, og går *mot* rett til å halde tilbake passasjerar.

*Oslo Kommune*uttaler at sniking kostar Oslo Sporveier og kommunen store summar årleg. Kommunen ser det som viktig at det vert etablert ordningar som gjer det vanskeligare å opptre som tjuv, og som sikrar inntektene. Det er fare for at manglane i dagens regelverk undergrev respekten for reglar samfunnet er avhengig av.

Det vert og vist til at trafikkselskapa i nærområdet i Oslo i løpet av kort tid vil gjennomføre tiltak som kan redusere snikprobemet. Det vert nemnt elektroniske billettsystem, sperrer på sentrale T-banestasjonar og innføring av nye, effektive kontrollformer. Det vil imidlertid ikkje vere praktisk mogeleg med slike løysingar på alle stasjonar. Det er derfor naudsynt med heimelsgrunnlag for utøving av effektiv billett kontroll i tillegg.

Politiets Fellesforbund (PF) meiner det er viktig å slå fast at det berre er politiet som er det sivile samfunn sitt maktorgan. PF er sterkt mot ei utholing av lovverket ved å utvide adgangen til å pågripe personar for grupper utanfor politiet. Utøving av pågriping set store krav til den som reint faktisk skal utføre oppgava, både fysisk og mentalt. PF meiner det er ei prinsipielt alvorleg problemstilling i denne høyringa, som ev. vil føre til at ei grense vert flytt. Dette kan i sin tur føre til at andre grupper krev likebehandling, med utholing av prinsippet om at berre politiet skal foreta pågriping. Det blir feil når transportselskap innfører effektiviserings-tiltak, for seinare å få innført lover som gjev dei rett til å pågripe personarsom ikkje har løyst gyldig billett.

Når selskap driv økonomiske avvegingar i høve til eventuelle kontrolltiltak, må det og gjerast avvegingar med omsyn til dei mogelegheiter tiltaka opnar for med omsyn til unndraging av av å betale billett. At det har blitt fokus i media på Oslo Sporveier sin ulovlege praksis, kan ikkje grunnge innføring av rett til å halde tilbake passasjerar.

PF peker på at selskapa vil tene pengar på å pågripe personar. Eigeninteressa vil kunne medverke til at ev. etiske reglar lett blir sett til side. Innleigde vakselskap vil på si side kunne tenkjast å ønskje flest mogeleg pågripingar for å gjere rettferd for at dei er til stades. Strekking av regelverket vil kunne bli resultatet.

PF vil sterkt åtvare mot eit samfunn der tryggleik for den enkelte blir avgjort av økonomiske omsyn, og kan ikkje akseptere at slike omsyn skal kunne gje pågripingsrett utover det som følgjer av gjeldande bestemmelsar om naudrett.

Oslo Politidistrikt seier seg svært kritisk til forslaget. Det vert vist til uforholdsmessigheten av inngrepet - det er snakk om å ikkje ha betalt eit svært lite beløp (20 kroner i Oslo)- samt erfaringa med at andre enn politiet utøver den slag tvangsinngrep.

Forslaget er mangelfullt grunngjeve, m.a. ut frå at det ikkje er gitt opplysningar om kor mange som må holdast tilbake årleg og som derfor skulle grunngje eit slikt drastisk forslag.

Det er politiet som har utdanning/opplæring i slike situasjonar, og det er grunn til å frykte eit hardare klima hvis ein gir transportselskap rett til å halde tilbake passasjerar. Oslo politidistrikt har fleire straffesaker der Oslo Sporveier har halde tilbake passasjerar, og det har utvikla seg til legemskrenking av ulik karakter.

Forholdsmessigheten framstår som vesentleg. I forslaget vert det lagt opp til at rett til å halde tilbake ikkje skal nyttast dersom det etter forholda ville vere eit uforholdsmessig inngrep, jf strprl. § 170 a). Bestemmelsen føreset kontinuerleg vurdering, og desse vanskelege vurderingane vert gjort av påtalejuristar i politiet.

Sjølv ikkje politiet har heimel til å pågripe personar som er mistenkt for eller har overtrådt straffebed som vert rekna som forseelse.

For Oslopolitiet framstår det som eit paradoks at ein prøver å løyse eit samferdselsproblem gjennom å lovheimle bruk av tvangsmidlar overfor brukarane av transportmidlet.

Bergen politidistrikt er av tilsvarande oppfatning - rett til å halde tilbake vil vere eit uforholdsmessig inngrep med omsyn til kor alvorleg lovbrotet er.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) peikar m.a. på at høyringsbrevet ikkje anslår noko om kor stort tap transportbedrifter *har*pga. falsk identitet og dermed om kor stort problemet eigentleg er.

TL viser elles til at det berre er NSB, Stor-Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier som har eigne vedtekter. Alle andre transportselskap nyttar felles vedtekter utarbeidd av Norges Rutebileierforbund (i dag ein del av TL) og godkjent av Samferdselsdepartementet i 1987. TL peikar på at etter utkastet forutset det individuell søknad om å innarbeide rett til å halde tilbake i vedtektene. Ulikskap vil m.a. føre til uklarhet i høve til publikum.

TL støttar likevel forslaget, forutsett individuell godkjenning av Samferdselsdepartementet og at tilfredsstillande retningsliner for opplæring kan gjevast, samt strenge krav til kontrollørane sine personlege eigenskaper. TL kan gjerne ta del i utarbeiding av framlegg til sams vilkår.

AS Oslo Sporveier opplyser at ca. 6 pst. reiser utan å betale billett. Dette fører til eit tap på ca. 60-70 millionar. Eit nytt elektronisk billettsystem vert venteleg innført i 2002. Dette vil gje meir teknisk effektive kontrollmogelegheiter, særleg ved at det blir innført «sperrer» ved dei tunge T-banestasjonane.

Når det gjelder lovutkastet, bør det presiserast at tilbakeholdsretten også bør gjelde medan oppgitte personalia vert kontrollert. Selskapet presiserer at det ser sin gjeldande kontrollpraksis som lovleg. Det er media som målmed-

vite har reist tvil om praksis og ført til auka voldsbruk mot kontrollørane. Dette er i seg sjølv grunn god nok for ei lovmessig presisering. Selskapet ber departementet vurdere ei framstilling av gjeldende rett i den endelige proposisjonen.

Norsk Kommuneforbund (KF) organiserer etter eige utsagn kontrollørane i Oslo Sporveier, og støttar forslaget. Retningslinene for utøvinga bør være så klare som mogeleg.

KF er usamde i at andre enn selskapet sine egne tilsette skal kunne halde tilbake passasjerar. (Eks. vaktelskap). Det vert vist til at naudsynte kvalitetskrav berre kan oppfyllest av tilsette i selskapet med lang erfaring. Sporveistilsette vil gje eit langt mjukare bilete av billettkontrollen enn eit innleigd gebyrpoliti, fordi dei er ei serviceavdeling.

KF meiner at det bør krevjast dokumentert standard for informasjon til reisande og fysiske tiltak som avgrensar sniking før det vert godkjent rett til å halde tilbake i eit selskap sine vedtekter. Det er ikkje tilstrekkeleg at selskapet sjølv utarbeider retningsliner for kontrollen.

Yrkestrafikkforbundet organiserer store delar av tilsette billettkontrollørar i Oslo Sporveier. Yrkestrafikkforbundet har betydelege prinsipielle innvendingar mot forslaget, men meiner likevel at omsyn for å innføre rett til å halde tilbake veg tyngst, at fornuftig billettkontroll ikkje kan gjennomførast utan slik rett. Det er ikkje realistisk med sperreordningar i Noreg lik det dei har i større europeiske byar.

AS Oslo Sporveier pålegg sine tilsette ei relativt omfattande opplæring før dei får virke som kontrollørar. Selskap bør berre få godkjent rett til å halde tilbake når dei kan dokumente at egne tilsette blir gitt tilfredsstillande opplæring.

Norsk Transportarbeiderforbund (NT) går mot forslaget. NT meiner rett til bruk av fysisk makt berre skal gjelde politiet. Det er berre politiet som har kompetanse både fysisk og juridisk. Det ligg føre fleire moglege alternativ til å gjennomføre ein effektiv kontroll, som totalt sett vil vere kostnadssparande for selskapa. Det vert t.d. vist til flytoget der ein med enkle middel er i stand til å utøve så godt som 100% effektiv kontroll.

Hovedstyret i den *Den Norske Advokatforening - Lovutvalget for transport og samferdsel* meiner ein ikkje skulle fremje saka som hastesak, etter som det vert gjort framlegg om såpass drastiske verkemiddel. Reisande kan utan å verte klandra for det tru at betaling skulle skje på transportmidlet og difor risikere tilleggsavgift på objektive grunnlag. Det bør vere riksdekkjande reglar for transportselskapa sitt krav på tilleggsavgift før ei lovendring om sivil arrestasjon trer i kraft. Det er føresetnaden at slike reglar tek omsyn til dei reisande som ikkje kan klandrast for at dei ikkje har betalt på førehand. Etter som ordninga med betaling på førehand og stikk-kontrollar er innført av selskapa av omsyn til rasjonalisering, er det utvalet si oppfatning at slike tiltak ikkje automatisk skal skape ei ny inntektskjelde for selskapa ved rigide og objektive/firkanta reglar med betydelege tilleggsavgifter. Dei selskapa som det er aktuelt for, er nettopp dei selskapa med best trafikkgrunnlag og dermed beste føresetnader for å innføre betalingsordningar der heile ordninga med tilleggsavgift blir unødvendig.

Framfor å innføre reglar om sivile arrestasjonar bør ein anstrenge seg for å etablere praktiske ordningar som ikkje utset dei reisande for risikoen for å betale ei høg og urimeleg tilleggsavgift.

Sivil arrestasjon bør eventuelt berre vere eit tillate verkemiddel når transportselskapet er on-line med Folkeregisteret.

Lovutvalget for strafferett og prosess sler fast at rett til å halde passasjerar tilbake i realiteten er det same som pågriping. Pågriping er eit svært sterkt verkemiddel, som når det vert kombinert med å halde tilbake over tid må brukast med særskilt varsemd.

Det er særleg betenkeleg at slike verkemiddel skal kunne nyttast av eit trafikkselskap sine kontrollørar. Utvalet vil tru at dei aktuelle selskapa vil kunne innføre system som gjer det unødvendig med slik rett. Dei kan ikkje sjå at det kjem fram tungtvegande grunnar til at alternative løysingar ikkje kan verte etablert. Det er svært uheldig at det blir gitt skjønsmessige bestemmelsar på eit område der legalitetsprinsippet må ha den største gjennomslagskraft. Særleg betenkeleg er det at skjønnet skal utøvast av kontrollørar i sporgognsetaten.

Forsvarergruppen av 1977 er samd i at transportselskapet sine kontrollørar bør få høve til å halde tilbake personar utan gyldig billett når vedkomande ikkje betaler eller oppgjev personalia slik at gebyr kan inndrivast i ettertid. Dei meiner imidlertid man bør endre straffepr. § 173, 2 ledd i staden for samf.lov/jernbanelov.

Det vert foreslått følgjande ordlyd:

«Det samme gjelder den mistenkte som på forlangende fra fornærmede eller representanter for denne nekter å gi bevis for sine personalia»

Dei viser til at foreninga berre i avgrensa grad har kontrollert om eit slikt tillegg vil gi utilsikta verknader. Herunder bør det vurderast om straffeprosesslova er til hinder for løysinga.

7.3 Departementet si vurdering

Det er i høyringsfråsegnene synt til at det kan vere problematisk at andre enn politiet skal ha rett til fysisk å gripe inn overfor privatpersonar. Det vert synt til at det vil gå ut over rettstryggleiken til den enkelte dersom transportselskapa får rett til å halde reisande tilbake, og at eit slikt inngrep vil vere uforholdsmessig. Særleg vil slike inngrep vere problematiske overfor barn og unge.

Samferdselsdepartementet finn grunn til å understreke at retten for transportselskapa sine kontrollørar til å halde reisande tilbake, ut frå omsynet til rettstryggleiken, må vere svært snever. Heimelen for å halde reisande tilbake må utformast slik at det ikkje utan vidare oppstår situasjonar der kontrollørane får rett til å halde reisande tilbake. Retten vert difor avgrensa til tilfelle der ein person har reist utan gyldig billett og ikkje kan eller vil betale gebyret på staden, og heller ikkje vil oppgje personalia.

Samferdselsdepartementet finn ikkje at det i dei tilfella der dei nemnde føresetnadene er til stade, vil vere eit uforholdsmessig inngrep å halde ein person tilbake. Grunngevinga er særleg at ein person har all moglegheit til å hindre at han kjem i ein slik situasjon at retten til å halde vedkommande tilbake vert utløyst. For det første ved at han eller ho betaler for reisa slik vedkom-

mande pliktar å gjere. For det andre, når ein person først har reist utan gyldig billett, kan han eller ho enkelt unngå å bli halden tilbake ved å betale gebyret. For det tredje kan ein person som er stoppa i kontroll ikkje haldast tilbake dersom vedkommande oppgjer tilstrekkelege personalia. Det er og viktig å understreke at transportselskapa sine kontrollørar med denne heimelen ikkje får nokon utstrekt rett til bruk av fysisk makt.

Når det gjeld mindreårige kan det ikkje akseptast at dei aller yngste vert haldne tilbake. Utgangspunktet er at personar under 15 år ikkje bør haldast tilbake. Det vil ofte vere vanskeleg for kontrollørane å vurdere alderen til unge som reiser utan gyldig billett. I tilfelle der det er tvil om ein person er under 15 år bør vedkommande ikkje haldast tilbake.

Det er i interessa til dei reisande som betaler for seg at alle reisande løyser billett. Når nokre reisande ikkje betaler for seg vil det føre til at transportselskapa får mindre inntekter som igjen kan føre til at billettprisane blir høgere og tilbodet generelt dårlegare.

Utan at dei reisande samarbeider vil det ikkje vere mogleg for kontrollørane å få tilstrekkelege opplysningar for innkreving av gebyret, utan at ein viss rett til å halde desse personane tilbake er til stades som ein siste utveg. Når reisande vert haldne tilbake må politiet straks verte varsla så dei kan komme til staden og krevje at vedkommande oppgjer riktige opplysningar om personalia.

Det er under alle omstende viktig at heimelen for å halde tilbake reisande i dei aktuelle tilfella er klar. På bakgrunn av uklarheiten om heimelen etter gjeldande rett, finn Samferdselsdepartementet det nødvendig å gje ein eigen heimel for å regulere slike tilfelle der reisande vert haldne tilbake i samferdselslova og jernbanelova.

8 Lovføresegner som er foreslått oppheva/forslag til liberalisering

8.1 Føresegner som er foreslått oppheva

Lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel § 4 «Meir om ruteløyve», § 10 «Utleige av motorvogn», og § 21 «Opplysnings- og teieplikt» er heilt eller delvis foreslått oppheva.

8.1.1 Meir om ruteløyve

Departementet har etter § 4 *nr. 2* høve til å krevje at rettssubjekt med ruteløyve skal slutte seg saman med eitt eller fleire andre rettssubjekt med ruteløyve, eller at dei skal drive i lag etter fastsette retningsliner.

I Ot.prp. nr. 5 (1975-76) uttaler departementet:

«Departementet anser en fortsettelse av arbeidet med sammenslutning av små ruteselskap til passe store driftsenheter som viktige rasjonaliseringstiltak, og har opprettholdt denne bestemmelse i paragrafens annet ledd.»

Lovføresegna har vore svært lite nytta. Årsaken kan vere at andre måtar å oppnå rasjonell drift på, som bruk av anbod og betre utvikla normtalsmodellar ved inngåing av tilskotskontrakter er betre egna som verkemiddel til å oppnå effektiv drift av rutetransporten. Utviklinga elles i rutenæringa har dei seinare åra gått mot større einingar, utan offentleg medverknad. Departementet kan vanskeleg sjå nokon grunn til å halde oppe ein heimel til å krevje tvungne samanslåingar av omsyn til rasjonell drift.

Departementet har etter § 4 *nr. 4* rett til å krevje omgjort overføring av aksjer- eller partar i eit slikt omfang at det i realiteten skjer ei løyveoverdraging. Regelen er ein særregel for det tilfelle det skjer endringar i eigarforholdet i ruteselskapet, sjølv om rettssubjektet som har ruteløyve held fram. Tildeling av ruteløyve vert gjort som ledd i offentleg utøving av myndigheit gjennom behovsprøvinga av løyve. Formålet med § 4 *nr. 4* er å styrke den samfunnsmessige kontrollen med ruteselskap.

Utviklinga mot objektive krav til vandel, økonomi og fagleg kompetanse til den som skal kunne få ruteløyve har overflødiggjort «kvalitets»delen av behovsprøvingprosessen.

Departementet viser til at kjøp / salg av aksjer er ein naturleg del av næringslivet og innanfor rutedrift, og ein finn det vanskeleg å skulle overstyre dette gjennom ein særregel i yrkestransportlova. Det kan og vere vanskeleg å vurdere kva som er omfatta av meldeplikta til departementet. Retten til å gripe inn ved aksjekjøp i ruteselskap har vore lite brukt. Endring i eigarforholdet i eit ruteselskap har ikkje nokon innskrenkande verknad for fylkeskommunen sin styringsrett. Vilkår som er sette for selskapet gjeld, sjølv om det skjer endringar på aksjonærsida. Nye vilkår kan og påleggjast, jf utkastet § 27 *nr. 4*. Etter som tilhøvet mellom tilskotsstyresmakt og transportør der rutedrifta får

tilskot har utvikla seg i lei av meir reindyrka roller som kjøpar og seljar av transporttenester, vil det etter departementet si vurdering vere meir naturleg at eventuelle atterhald t.d. med omsyn til eigarskifte i kontraktstida ved behov vert regulert i kontrakt mellom partane.

I utkastet til yrkestransportlov § 28 er det sett forbod mot overføring av løyve til andre. (Jf. tilsvarende § 16 i samferdselslova.) Løyvestyresmakta kan såleis framleis gripe inn dersom løyve vert overført til anna rettssubjekt enn det som har fått løyve. Denne regelen gjeld for alle løyver etter lova.

8.2 Oppheving av forbodet mot utleige - gjeldande lov § 10

Krav om løyve for å drive utleige av motorvogn mot vederlag med motorvogner registrert for inntil 16 personar inkludert førar vart oppheva ved lov 8. august 1986 nr. 57. Når det gjeld utleige av *større* bussmateriell, er utleige etter gjeldande samferdselslov § 10 berre tillate dersom både utleigar og leigetakar har løyve for rutetransport.

Forbodet verkar urimeleg td. i forhold til reine turvognselskap som ikkje kan leige inn materiell, medan ruteselskap som driv tilsvarende verksemd ikkje er pålagt ei slik avgrensing. Forbodet kan óg verke urimeleg i enkelte andre høve der det er behov for å leige buss utan førar og leigetakar ikkje har ruteløyve.

Utleigeforbodet for buss registrert for meir enn 15 passasjerplassar i tillegg til førar er grunnlagt i Ot.prp. nr. 86 (1984-85):

«En opphevelse av løyveplikten for den ervervsmessige utleie av motorvogn har imidlertid visse betenkeligheter når det gjelder større bussmateriell. Som omtalt i Ot.prp. nr. 5 (1975-76) på side 29 vil utleie av bussmateriell med større antall sitteplasser kunne føre til omgåelse av løyveplikten for turvogntransport. Av den grunn har departementet i forskriftene til den någjeldende løyveordning for bilutleie fastsatt forbud mot å drive utleie av busser registrert for mer enn 15 passasjerplasser foruten fører. Tilsvarende forbud bør etter departementets vurdering videreføres også når bilutleivirksomheten gjøres løyvefri, dog således at det mellom innehavere av løyve for personrutetransport med motorvogn gis anledning til å etablere leieavtaler.»

Departementet meiner det ikkje er grunnlag for å halde oppe utleigeforbodet for større bussar ut frå moglegheitene for omgåing av løyveplikta. Utviklinga i tida etter at utleige av motorvogner vart fristilt, har etter departementet si vurdering vist at det ikkje er nokon samheng mellom retten til å drive utleige av t.d. mindre bussmateriell og omfanget av ulovleg transport med slikt materiell. Departementet viser vidare til at turvognløyve vart deregulert frå 1994, og at turvogntransport no kan drivast av alle som fyller lovbestemte krav. Det skaper ulike konkurransevilkår mellom turvognselskap og ruteselskap som og driv turvognverksemd, når berre ruteselskap har høve til å leige inn materiell ved behov.

Hedmark fylkeskommune meiner det er uheldig dersom restriksjonane på utleige av større bussmateriell vert fjerna.

Vegdirektoratet viser til at framlegget om å oppheve forbodet om utleige av større bussmateriell til andre enn dei som har ruteløyve, i utgangspunktet er

ein fordel. Vegdirektoratet stiller likevel spørsmål om det av tryggleiks- og kontrollomsyn bør stillast nokre krav.

NSB BA meiner det bør vurderast å halde oppe ei avgrensing på utleige av større bussmateriell, men slik at kravet vert at både utleigar og leigetakar har løyve for transport med buss.

Av omsyn til trafikktryggleiken, ser *Transportbedriftenes Landsforening* det som naudsynt at det framleis er avgrensing på utleige av buss registrert for meir enn 16 passasjerar. Avgrensinga kan skje ved at utleige berre vert tillete så lenge både utleigar og leigetakar har løyve for transport med motorvogn registrert for meir enn 9 personar.

8.2.1 Departementet si vurdering

Når det gjeld dei høyringsinstansane som går mot oppheving av utleigeparagrafen, er det omsynet til trafikktryggleiken som er det sentrale i argumentasjonen. Departementet viser til at kvalifikasjonskrava for å køyre større bussar framgår av førarkortføreseggen og er uavhengige av om eigar/utleigar av buss har løyve. Det same gjeld krava til teknisk kontroll av buss. Etter Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy 12. desember 1997 nr. 1302 skal m.a. kjøretøy registrert for 10 eller fleire personar framstillast for *årleg* kontroll. Departementet meiner ut frå dette at det er teke tilstrekkeleg omsyn til trafikktryggleiken gjennom regelverk som gjeld generelt for bussmateriell, og at det såleis ikkje er grunnlag for i praksis å innføre ei ny løyveordning for utleige av større bussar.

8.3 Opplysnings- og teieplikt

I lovutkastet vert det gjort framlegg om at § 21 nr. 2 om teieplikt vert oppheva.

Forvaltningslova, inkludert reglane om teieplikt, gjeld òg for samferdselsstyresmaktene si handsaming av opplysningar samla inn etter første ledd i § 21. Føresegna er difor overflødig.

8.4 Fritak frå løyveplikt innan helse- og omsorgssektoren under visse føresetnader

I utkastet til § 19 vert det gjort framlegg om at tilsette i det offentlege eller offentleg godkjend institusjon innan helse- eller omsorgssektoren løyvefritt skal kunne utføre persontransport med personbil, dersom transporten framstår som eit naturleg ledd i den tilsette sine arbeidsoppgåver. Det er eit vilkår at transporten framstår som ein underordna funksjon og at vederlaget for transporten ikkje overstig staten sine satsar for kilometergodtgjersle.

Buskerud fylkeskommune meiner at det bør verte høve for kommunar og institusjonar innan offentleg helse- og omsorgsteneste til å kunne tilby klientar transport med eigne institusjonsbilar/institusjonsbussar.

Oppland fylkeskommune meiner det bør gjevast løyvefritak for såkalla frivillighetsentralar, tilsvarande som for tilsette i offentleg/offentleg godkjend institusjon innan helse- og omsorgssektoren.

Vestfold fylkeskommune viser til at forslaget om å gje tilsette i offentlig godkjend verksemd innan helse- og omsorgssektoren må utvidast til å omfatte tilsette i skolesektoren.

Telemark fylkeskommune stør framlegget om at tilsette i samband med utføring av offentlig teneste skal kunne utføre persontransport som har naturleg tilknytning til tenesteforholdet. Dette bør ikkje berre gjelde tilsette innafor helse- og omsorgssektoren, men og tilsette innafor skolesektoren.

Når det gjeld persontransport knytt til arbeidsforhold innan helse- og omsorgssektoren finn *Transportbedriftenes Landsforening* det noko uklart kva som kan grunnge at ein spesiell arbeidstakargruppe - i ein avgrensa del av offentlig sektor - skal ha særskilte reglar for løyvefritak. Det finst andre grupper som klart har liknande behov. Offentleg tenesteyting er konkurranseutsett, og av omsyn til like konkurransevilkår må lov og forskrifter utformast slik at ikkje private operatørar vert diskriminerte.

Norges Taxiforbund meiner at forslaget om at tilsette i helsesektoren skal kunne utføre persontransport på visse vilkår synes å vere lite naudsynt. Økonomisk vil slik transport bli dyr, etter som det kjem lønskostnader til i tillegg til køyregodtgjersle. Det er verre at forslaget vil truge drosjetilbodet i utkantsane, der ein vesentleg del av næringsgrunnlaget skriv seg frå slik transport. Forslaget vil difor føre til betydeleg reduksjon av kollektivtilbodet i utkants-trok. Slik regelverket er utforma i dag, vert det opna for betydelig konkurranse om slike transportar, og slike transportar bør gå til etablerte aktørar i marknaden. Dei bør ikkje overlatast til meir eller mindre tilfeldig valde personar der einaste kvalifikasjon er at arbeidsgjevar er knytt til kommunesektoren. Det same gjeld med omsyn til at hotell og overnattingsverksemder kan transportere eigne gjestar utan løyve. I distrikta er slik transport eit viktig bidrag til å kunne sikre eit godt taxitilbod.

8.4.1 Departementet si vurdering

Det er eit gjennomgåande trekk for løyveordningane etter lova at dei skal verke nøytralt uavhengig av om det er offentlege eller private brukarar som etterspør transport. Forslaget til ny § 19 i lova bryt med dette prinsippet, ut frå særskilte omsyn til den brukargruppa det er tale om. Etter departementet sitt syn vil det ut frå avgrensingane i paragrafen òg vere marginal transport det blir snakk om. Ei eventuell utviding av denne unntaksføresegna til å omfatte t.d. skolesektoren slik ein del instansar gjer seg til talsmann for, vil undergrave både «nøytralitetsprinsippet» nemnt og grunnlaget for behovsprøving av (særskilt) drosjeløyveordninga.

9 Endring i andre lover

Lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer § 3 må endrast som følgje av at transport med luftputefartøy no er foreslått omfatta av dei generelle løyvevilkåra i yrkestransportlova.

Dersom lova skifter namn frå samferdselslova til yrkestransportlova er det naudsynt å tilpasse namneendringa i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag, der det vert vist til gjeldande *samferdselslov*.

Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbanelova) § 7 er tilpassa gjeldande samferdselslov § 13. Det vert gjort framlegg om å endre §7 i jernbanelova for å harmonisere paragrafen med utkastet til yrkestransportlov § 33, utan at det medfører reelle endringar i det materielle innhaldet i § 7.

Ny § 7a) i jernbanelova svarar til utkastet til ny § 33 andre ledd.

10 Merknader til lovutkastet

Kap. 1. Almene reglar

Til § 1 Kva lova gjeld

Etter utkastet vert det ikkje gjort endringar i det geografiske virkeområdet til lova. Lova omfattar såleis ikkje Svalbard og Jan Mayen. Med heimel i lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard, § 4, er det gitt særlege forskrifter for transport mot vederlag i Longyearbyen.

Det saklege virkeområdet for yrkestransportlova vil etter utkastet bli utvida til òg å gjelde transport med luftputefartøy.

Transport med luftputefartøy vert regulert av lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer, som vart sett i kraft 1. januar 1994.

Bakgrunnen for lova var at det tidleg på 60-talet vart gjennomført forsøk med luftputefartøy med sikte på ordinær rutedrift. Lova vart iverksett i samband med at det i tilknytning til OL på Lillehammer var aktuelt å nytte luftputefartøy på Mjøsa til avvikling av persontransport. Desse planene vart det ikkje noko av.

Luftputefartøylova § 3 gjev Kongen høve til å bestemme at det skal krevjast løyve for å drive transport mot vederlag med luftputefartøy. Det kan og treffast avgjerd om at *anna* verksemd med luftputefartøy mot vederlag må ha løyve. Myndigheit etter § 3 er i samsvar med kgl. res. datert 4. 11. 1993 nr. 1003 delegert til Samferdselsdepartementet. Heimelen har til no ikkje vore nytta.

I prinsippet er det difor løyvefritt å etablere transport med luftputefartøy. Departementet finn det likevel naturleg at transport med luftputefartøy vert regulert etter yrkestransportlova, etter som det sakleg sett ikkje er grunn til å handsame luftputefartøy løyvemessig på annan måte enn andre slag fartøy.

Luftputefartøy har berre vorte nytta i prøvedrift med persontransport ein kort periode. Det synes heller ikkje i nær framtid å verte aktuelt med transport i større omfang med slike fartøy, dersom ein legg dagens teknologi til grunn.

Ettersom luftputefartøy etter lovframlegget skal reknast som fartøy, vil krav om løyve berre gjelde innanriks rutetransport med personar. Heimelen for å kunne krevje pliktig forsikring eller anna sikring for å dekkje ansvar for skade som bruken av luftputefartøy, som i dag er knytt til løyveplikta, må difor haldast oppe i lova om luftputefartøy.

Tredje ledd ekskluderer beltebil frå lova sitt virkeområde. Beltebil går inn under det generelle motorvognomgrepet i gjeldande lov, men i forskrift er det gjort fritak frå krav om løyve for persontransport *utanfor* rute. Transport med beltebil har tidlegare hatt ein viss funksjon som ledd i kollektivtransporten. Etter som standarden på vegnettet og vintervedlikeholdet har vorte betre, har rutetransport med beltebil berre marginalt omfang.

Transport med beltebil i rute er regulert i to lover, etter som lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag òg gjeld for beltebil. (Opparbeidd veg som ikkje er brøytta vert rekna som utmark i høve til lova.) Transport med beltebil *utanfor* rute vert etter gjeldande rett i sin heilskap regulert av sistnemnde lov. Etter departementet si vurdering er det naturleg og til-

strekkeleg at all transport med beltebil vert vurdert i høve til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, utan at det skal krevjast særskilt løyve etter yrkestrafikklova for rutetransport.

Til § 2 Rutetransport.

Definisjonen av rutetransport er endra i høve til gjeldande lov og tilpassa formuleringa av ruteomgrepet i endringsforordninga Rfo (EF) 11/98 om internasjonal busstransport og den konsoliderte Rfo (EF) 12/98 (kabotasje).

Transport av skolebarn

I dei tilfelle der skoletransport vert organisert slik at han berre gjeld bestemte elevar, vert han ikkje rekna som rutetransport etter gjeldande definisjon av rutetransport etter som transporten ikkje står open for ein ubestemt krins. I den grad skoletransporten er integrert i den ordinære rutetransporten krevst det ruteløyve. Transport av bestemte skolebarn vil heller ikkje etter utkastet til ny § 2 verte rekna som rutetransport.

Departementet har i medhald av gjeldande lov § 3 nr. 3 fullmakt til å kunne fastsetje at rein transport av skoleelevar *likevel* skal reknast som rutetransport. Denne fullmakta er ikkje no lenger nytta.

Fullmakta kom inn i lova i tilknytning til innføring av det nye inntektssystemet for fylkeskommuner og kommuner frå 1986. Av Ot.prp. nr. 86 (1984-85) går det fram at siktemålet med å leggje ansvaret for skolebarntransporten til fylkeskommunen, var at fylkeskommunen i størst mogeleg grad skulle få til rasjonelle opplegg gjennom å kunne samordne skolebarntransport med ordinær rutetransport. Fullmakta var tenkt nytta i ei overgangstid til slik integrasjon hadde skjedd og ein hadde vunne erfaringar med inntektssystemet. Over tid var det tenkt at den del av skoleskyssen som ikkje var open for alle, skulle kunne utførast med løyve for persontransport utanfor rute.

Det er dette som no er gjennomført når fullmakta ikkje lenger er nytta.

Transport som ikkje skal reknast som rutetransport

Dei tre formene som er rekna opp i § 2 a-c), er rundtur med lukka dør, «inkludativ-turar» og «pendeltransport» med overnatting. Den siste kategorien er ny i høve til gjeldande rett. Pendeltransport er eit regelmessig transportopplegg der passasjerane som er med på utreise returnerer seinare med ein buss som har transportert ei ny gruppe ut. Tomkøyring i samband med start- og slutt på ein slik pendelserie vert og omfatta av fritaket.

Enkeltvise rundturar med lukka dør og «inkludativturar» vil som hovudregel kunne utførast fritt med løyve for transport utanfor rute. At slik transport etter utkastet er friteke for krav til *ruteløyve*, har berre sjølvstendig verdi når transporten er open for alle og er av slik regelmessig karakter at den *elles* ville vorte fanga opp av ruteomgrepet.

a) Rundtur med lukka dør

Etter gjeldande lov er fritaket for rundturar avgrensa gjennom krav til at på- og avstigingsstaden er den same, dvs. at det i hovudsak er reine sightseeing-turar

som kjem inn under fritaket. Eksempel på slike turar kan vere sightseeing med utgangspunkt i eit hotell eller annan overnattings-verksemnd.

I utkastet til ny a) er formuleringa «transport av personar frå ein stad og tilbake til denne» brukt. Med dette meinast at det ikkje vert sett krav til at på- og avstigingsstaden reint fysisk er den same for alle passasjerane, men at avstiging reknast i høve til der påstiginga skjedde. Det vil såleis kunne etablerast regelmessige rundturar til turistattraksjonar med utgangspunkt i ulike hotell- og overnattingsverksemnder. Det er ein føresetnad for fritak at sjølve transporten ikkje framstår som det vesentlege i eit slikt konsept, dvs. at siktemålet med turane må vere å tilby noko utanom sjølve transporten.

Det er òg opna for planmessige turar til for eksempel utfartsstader, under føresetnad av at dei reisande rår over transportmidlet fram til turen er avslutta. Det er det som ligg i kravet til at motorvogna eller fartøyet ikkje skal nyttast til transport av andre før heile turen er avslutta. På same vilkår vil det t.d. og kunne organiserast arbeidsreiser etter denne paragrafen.

b) Inklusivturar

Framlegget svarar fullt ut til gjeldande § 3 nr. 4 bokstav d.

c) Pendeltransport

Ledd c) gjeld innanlandsk transport utført av transportørar i Noreg, men svarar til omgrepet i endringsdirektivet Rfo (EF) 11/98 om internasjonal buss-transport og den konsoliderte Rfo (EF) 12/98 (kabotasje).

Pendeltransportomgrepet i busstransport vart innført i Rfo (EØF) nr. 684/92 om innføring av felles regler for internasjonal busstransport. Pendeltransport utan overnatting skulle handsamast som ordinære ruter, dvs. det er eit krav om særskilt tillating. Pendeltransport med overnatting kunne drivast fritt av den som fyller dei generelle krava for tilgang til marknaden. Forordninga vart sett i kraft 1. juni 1992, og tok til å gjelde for Noregs del ved iverksetjinga av EØS-avtala. Etter endringsforordninga Rfo (EF) 11/98, vert ikkje pendeltransportomgrepet halde oppe. Pendeltransport *med* overnatting vert i staden rekna for transport utanfor rute, medan pendeltransport *utan* overnatting vert definert som rute og handsama i samsvar med regelverket som elles gjeld for rutetransport.

Her gjeld Rfo (EØF) nr. 684/92 med endringsforordning Rfo (EF) 11/98 internasjonal busstransport, og norske transportørar har same rett til å drive pendeltransport med overnatting mot utanlandske reisemål som transportørar etablert i utlandet har mot reisemål i Noreg. Etter som denne typen transport vert klassa som transport utanfor rute, vil det vere mogeleg for transportørar etablert i utlandet å driva slik transport innan Noreg i medhald av kabotasjeforordninga Rfo (EF) 12/98. Det ville difor vere urimeleg at ikkje transportørar etablert i Noreg skulle ha same høve til å fritt kunne utføre pendeltransport med overnatting i Noreg når utanlandsk etablerte kan utføre slik transport i medhald av nemnde forordning.

Begge formene for pendeltransport vert fanga opp av ruteomgrepet. Reint lovteknisk og av omsynet til forståing av lova har departementet funne det naturleg å formulere pendeltransport med overnatting som eit særskilt fritak

frå kravet om ruteløyve. Sjølv om den lovtekniske forma avvik noko frå Rfo (EF) 12/98, er realiteten den same som i forordninga.

Det karakteristiske for dette reisekonseptet er at passasjerane kjøper ein pakke der transport til og frå reisemålet, samt overnatting er inkludert i prisen. Den enkelte transport er eit ledd i ein serie turar, der køyretøyet som har transportert ei gruppe fram til reisemålet, returnerer med ei anna gruppe som har reist ut tidlegare. Etter gjeldande rett er serieturar med overnatting friteke frå krav til ruteløyve berre dersom same køyretøyet vert nytta på heile turen. («..dei påmelde passasjerane følgjer med på heile turen frå utgangspunkt til endepunkt.») Etter utkastet vil det ikkje lenger vere sett eit slikt krav.

Departementet har likevel funne det naturleg å formulere unntaket for pendeltransport med overnatting som eit særskilt unntak frå kravet om ruteløyve, etter som slik transport klart fell inn under rutedefinisjonen.

Til § 3 Unntak

Det er foreslått heimel for departementet til i tvilstilfelle i forskrift å bestemme kva som skal reknast som rutetransport.

Tilsvarande heimel er gitt i EU sitt regelverk, og er meint som ein tryggingssventil for å hindre etablering av transportopplegg som er «tilpassa» rutedefinisjonen, t.d. midlertidige transportar parallelt med eksisterande rutesamband og som tek sikte på same passasjergrunnlaget.

Heimelen må sjåast i samband med at transport utanfor rute etter utkastet vert negativt avgrensa av rutedefinisjonen, dvs. at ein går bort frå særskilte definisjonar av transport utanfor rute.

Kap. 2 Løyve

Til § 4 Løyve for persontransport med motorvogn

Paragrafen slår generelt fast at den som vil drive transport mot vederlag må ha løyve.

Innhaldet i omgrepet «drive» og «vederlag» svarar til gjeldande lov. Når det gjelder vederlagsomgrepet, viser departementet til Ot.prp. nr 5 (1975-76) om lov om samferdsel s. 19:

«Avgjørende er ikke om transportøren har hatt en påviselig fortjeneste på transporten og om hans motiv har vært å oppnå en fortjeneste. Kan det konstateres at han har fått vederlag i en eller annen form, vil transporten, når lovens øvrige betingelser er til stede, være løyvepliktig.»

Vederlagsomgrepet er omfattande. Ein kvar fordel eller gjenyting for transporten vert rekna for vederlag, og det er ikkje noko krav til at transportøren har hatt fortjeneste på transporten, eller krav til at vederlaget vert ytt i form av pengar. Deling av bensinkostnader er eit døme på kva som vert rekna som vederlag etter yrkestransportlova.

Det er og eit vilkår at transporten må «drivast» for å vere løyvepliktig. Transport mot vederlag ved einskildhøve krev ikkje løyve. Når det gjeld grenseoppgangen i praksis, må den vurderast i høve til konkrete tilfelle.

Etter gjeldande lov er det berre yrkesmessig transport som er løyvepliktig. I lova er dette formulert slik at det krevst løyve for den som vil drive trans-

port mot vederlag. Tilfeldig transport mot betaling har alltid kunne vorte utført utan løyve, men lova frå 1947 ga eit noko vidare fritak etter som ein da måtte drive transport «for fortene» dersom det skulle oppstå løyveplikt.

Driveomgrepet er presisert i Ot.prp. nr. 86 (1984-85)

«Det er et hovedvilkår for å komme inn under løyveplikten - uavhengig av materiellstørrelsen - at vedkommende «driver» slik virksomhet. I dette begrepet, som er generelt ved lovens ulike løyveordninger, ligger at virksomheten må ha en viss varighet, være uttrykk for en mer systematisk utnyttelse av transportmidlet i ervervsmessig øyemed. Hva som nærmere ligger i «drive»begrepet må bero på et skjønn i det enkelte tilfelle basert på hyppighet, transportørens initiativ og muligheten for at løyvehavere kan utføre transporten.»

Kva som nærare ligg i desse krava, er m.a. vurdert i to Høgsterettsdomar referert i Rt. 1993 s. 473 og Rt. 1994 s. 319.

Unntak er gjort for den som *utfører* persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass. Jf. Ot.prp. nr 82 (2000-2001) og Innst. O. nr. 108 (2000-2001) til lov om endring i samferdselslova 15. juni 2001 nr. 88.

Dei generelle prinsippa som ligg til grunn for tildeling av løyve, god vandel, økonomisk evne og fagleg kompetanse er flytt frå forskrifter til lova. Det er omsynet til ei klarare framstilling av løyvevilkår som ligg til grunn for at krava er tatt inn som ein del av lovteksten. Det er likevel føresetnaden at krava vert nærare fastsette i forskrifter, jf. framlegget til § 25.

Krava gjeld for *all* yrkestransport. Departementet nemner særskilt at undertransportørar som vert nytta i rutedrift sjølv må fylle krava til løyve for persontransport. Det same gjeld for administrasjonsselskap i den grad slike selskap driv annan løyvepliktig transport enn rutetransport, jf. merknadene til utkastet § 6 andre ledd.

Når det gjeld drosjeløyve, løyve for transport av funksjonshemma og selskapsvognløyve, er desse løyveformene etter gjeldande regelverk unntatt frå krav om tilfredsstillande økonomisk evne og fagleg kompetanse. Søkjarar til selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemma må etter gjeldande regelverk leggje fram politiattest, medan det er eit krav for å få drosjeløyve at vedkommande har gyldig køyresetel utferda av politiet. I kravet til køyresetel ligg m.a. ei vandelsvurdering. Tilsvarande krav gjeld for førar av drosje. Innføring av politiattest for å kunne få drosjeløyve kan ha sjølvstendig betydning for lovbrøt m.a. av økonomisk karakter som i dag ikkje er til hinder for at køyresetel vert gitt. Køyresetel vil ikkje verte overflødig ved innføring av politiattest for å kunne få løyve, etter som den har ein eigen verdi som legitimasjon for at førar av drosje oppfyller krava til vandel og helse som krevst for å kunne drive yrkestransport av personar.

Til § 5 Løyve for godstransport med motorvogn

Vektgrensa for når løyveplikt oppstår i godstransport, i dag 3,5 tonn tillatt totalvekt, er foreslått tatt ut av lova og flytt til forskrift om godstransport. Dette er gjort for å lette ei eventuell tilpassing til endra vektgrense t.d. med grunnlag i internasjonale avtalar. I høve til § 5 i gjeldande lov er nr. 3 om at løyve ikkje skal behovsprovast tatt ut som overflødig. Nr. 4 er flytt til § 21 som gjev ein

generell heimel til å kunne gje fritak frå alle slag løyve, utan at det inneber realitetsendringar. Det vert elles vist til Ot.prp. nr 82 (2000-2001), jf. merknadene til § 4.

Til § 6 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

Føresegna svarar til gjeldande § 3 nr. 1 og 6, men fastslåing av kven som er løyvestyresmakt er flytt til kapittel 3.

Administrasjonsselskap oppretta i medhald av § 23 er etter § 6 andre ledd friteke frå kravet til behovsprøvd ruteløyve. Dette svarar til gjeldande rett. Eit slikt selskap treng då heller ikkje løyve etter § 4. Løyvefritaket gjeld så lenge administrasjonsselskapet berre driv rutetransport. Dei som leverer ruteteneser til administrasjonsselskap må ha løyve etter § 4.

Til § 7 Behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute

Dei generelle unntaka frå krav til løyve i gjeldande samferdselslov vert halde oppe.

I utkastet til andre ledd bokstav c) er det gjort framlegg om å gje fritak frå kravet om løyve for rutetransport der det etter lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 94 ikkje krevst passasjersertifikat. Grensa er sett til inntil 12 personar berekna til ein person pr. 25 tonn. Med dei avgrensingane som er gjort, vil framlegget neppe kunne få praktiske konsekvensar for rein passasjertransport.

Framlegget tek i første rekkje sikte på godstransportmarknaden, der det i samband med annan godstransport t.d. vert transportert køyretøy. Etter gjeldande rett krevst det personruteløyve dersom ein samstundes med godstransporten ønskjer å ta med sjåføren, sjølv om det ikkje vert rekna særskilt vederlag for denne. Departementet ser ikkje noko grunnlag for ei særleg behovsprøving etter yrkestransportlova for slik spesiell og avgrensa transport, som det er lite grunn til å tru vil vere til skade for annan personrutetransport.

Kravet om vandel og økonomisk evne gjeld ikkje for verksemd som er fritaken for krav til ruteløyve.

Til § 8 Anbod ved tildeling av løyve

Lovføresegna svarar til no gjeldande § 3,1 nr. 1 i.f. og § 13 nr. 5.

Høve til å nytte anbod vil no og gjelde ferjeruter i riks- og fylkesvegsamband på same måte som annan rutetransport etter lova, jf. dei generelle merknadene i pkt. 6. Såleis vil retten til å ta tilbake tildelt ruteløyve før løyvetida er ute i samband med innføring av anbod gjelde tilsvarande for ferjeruter. Dette er regulert i § 27 og i overgangsføresegna i lovutkastet.

Som i gjeldande rett er anbod ein alternativ måte å tildele ruteløyve på i høve til den tradisjonelle forvaltningsmodellen. I begge høve er vedtak om tildeling av ruteløyve å rekne som einskildvedtak etter forvaltningslova. Det er vedkomande løyvestyremakt som fastset om anbod skal nyttast ved tildeling av eit konkret ruteløyve. I dei tilfella eit ruteløyve gjeld strekning som er fylkesoverskridande, og som dei aktuelle fylkeskommunane er samde om skal

setjast ut på anbod, kan departementet på førespurnad delegere løyvestyresmakta for denne ruta.

Anbod set klare krav til prosessen med utlysing av spesifikasjonar og grunnlaget for avgjerda på førehand. Dette har fleire sider. For det første er det praktisk vanskeleg å sjå at anbod kan nyttast på ruter som ikkje inngår i systemet med offentleg godtgjersle eller på annan måte er omfatta av ei form for samfunnsplanlegging der styresmaktene har klare haldningar til kor ei rute skal gå og kva for standard ho skal ha. Det vil difor vere fleire tilfelle der aktørar på basis av eigne marknadsvurderingar søkjer om ruteløyve og såleis har krav på ei avgjerd der vanlege forvaltningsprinsipp må nyttast.

Den andre verknaden av anbod er knytta til at styresmakten er bunden opp til avgjerdsgrunnlaget gjennom utlysinga. Dette får til følgje at domstolane i ei eventuell seinare sak vil kunne prøve alle sider av avgjerdsgrunnlaget. Dette går fram av Høgsterett sin dom i Torghattensaka som nettopp galdt anbod i rutetransport, jf. Rt. 1998 side 1398. I saker der avgjerda er basert på vanlege forvaltningsmessige prinsipp, vil domstolane sin prøvingsrett vere avgrensa i høve til skjønnsutøvinga.

Til § 9 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute

Departementet viser til omtalen av drosjer og spørsmålet om reguleringsform. Forslaget fører ikkje med seg endringar i høve til gjeldande rett. Heimelen for å kunne ha særskilte ordningar med løyve for transport av funksjonshemma og løyve for selskapsvogn vil såleis verte ført vidare.

Til § 10 Transport med motorvogn til eller frå utlandet

Føresegna svarar til gjeldande lov § 9. Gjeldande lov er utforma med fokus på registreringsland for motorvogna. Som ledd i harmonisering med internasjonalt regelverk rettar lovføresegna seg til «den som har forretningsstad» anten i Noreg eller i utlandet, og er såleis ikkje lenger direkte knytt opp mot kva land motorvogna er registrert. Regelverket om registrering av motorvogn fører til at motorvogn vert registrert i landet der eigaren høyrer heime. I kva grad person eller verksemd som høyrer heime i Noreg kan nytte leigd materiell registrert på eigar i utlandet, vert regulert av tollova og avgiftsregelverket.

Til § 11 Vilkår m.v

Føresegna svarar til gjeldande lov § 13 nr. 2. Departementet understrekar at vilkår sette med heimel i denne paragrafen må ha sakleg samanhang med den funksjonen det einskilde løyve er meint å skulle fylle.

Kap. 3 Løyvestyresmakt

Til § 12 Løyve

Fylkeskommunen vil etter utkastet få *overført* rett til å ta avgjerd i saker som gjeld løyve for godstransport, jf. § 5. Etter gjeldande rett er slik rett *delegert* til fylkeskommunen frå Samferdselsdepartementet, slik at fylkeskommunen sine avgjerder i slike saker kan klagast inn for departementet.

Fylkeskommunen har tidlegare fått overført mynde til å ta avgjerd i saker om løyver utanfor rute frå 1. september 1989, jf. Ot.prp. nr 68 (1988-89) og Innst. O.nr 63 (1988-89) og for ruteløyve som skal drivast innanfor fylkesgrensene frå 1. januar 1994, jf. Ot.prp. nr. 64 for (1989-90) og Innst.O.nr 82 (1990-91)).

Departementet ser ei overføring av ansvaret for godsløyve til fylkeskommunen som ei naturleg følgje av tilsvarande overføringar for andre slag løyve. Kvalitetsprøvinga for godsløyve er samanfallande med turvogn/ruteløyve. Sjølv om det ikkje lenger vert høve til å klage avgjerder som gjeld løyve for godstransport inn for Samferdselsdepartementet, vil slike avgjerder kunne påklagast internt i fylkeskommunen etter same ordning som gjeld for andre slag løyve.

Til § 13 Behovsprøvd løyve for persontransport i rute

Paragrafen medfører ingen endringar i høve til gjeldande rett, jf. § 3. Departementet presiserer likevel at departementet er løyvestyresmakt for riksvegferjer uavhengig av rutestrekning.

Til § 14 Internasjonal transport og kabotasje

Paragrafen medfører ikkje endringar i høve til gjeldande rett, men av omsyn til heilskapen i kapitlet er det naturleg å klargjere departementet sitt ansvar for internasjonal transport. Omgrepet løyve etter § 14 omfattar både fellesskapstillatingar i EØS-området og tillatingar i samsvar med internasjonale vegtransportavtaler mellom Noreg og land utanfor EØS-området.

Vegdirektoratet har med heimel i gjeldande lov § 9 nr. 4 fått delegert mynde til å ta avgjerd i saker om utanlandstransport, og slik vil det framleis vere etter den nye lova.

Til § 15 Delegering

Føresegna svarar til gjeldande lov § 24.

Kap. 4 Transport som kan drivast utan løyve

Til § 16 Eigentransport av gods

Første ledd svarar til § 8 nr. 1.

I tredje punktum er det presisert at godstransporten berre må vere ein hjelpefunksjon i høve til verksemda sin samla aktivitet dersom den skal kunne reknast som eigentransport. Den særskilte tilvisinga til lov 24. oktober 1952 om godkjenning av entreprenørar er tatt ut. Entreprenørverksemd må vurderast i høve til den generelle avgrensinga i paragrafen.

Etter fjerde ledd er statlege, fylkeskommunale og kommunale *etatar* fritakne frå kravet om eigentransporterklæring. Fritaket gjeld ikkje dersom verksemda er organisert i eigne selskap.

Til § 17 Transport av post

Transport som statens postselskap (jf. lov 22. nov. 1996 nr. 65 om statens postselskap) utfører med egne motorvogner reknast etter gjeldande lov § 8 første ledd som eigentransport, og treng difor ikkje løyve. Slik transport fell ikkje naturleg inn under eigentransportomgrepet og har difor fått ein eigen paragraf.

Utkastet er i samsvar med gjeldande praksis, dvs. at transport som vert utført innafor ramma for offentleg tenesteyting er løyvefri. Løyvefritaket gjeld transport innafor einerettsområdet og øvrige landsdekkande tenester som er pålagt. Einerettsområdet og samfunnspålagte oppgåver er fastsett i konsesjonen til statens postselskap med heimel i lov 29. nov. 1996 nr. 73 om formidling av landsdekkjande postsendingar (postlova). Løyvefritaket gjeld ikkje for den som utfører transport for statens postselskap på kontrakt sjølv om frakta berre gjeld sendingar innan einerettsområdet og pålagte oppgåver.

I den grad statens postselskap driv annan (i utgangspunktet løyvepliktig) godstransport i konkurranse med andre aktørar i marknaden, må selskapet ha løyve for godstransport. Det same gjeld ved samla transport av gods innafor og utafor plikta på same motorvogna.

Til § 18 Eigentransport av personar

Paragrafen svarar til gjeldande lov § 8 nr. 3.

Til § 19 Persontransport knytt til arbeidstakarforhold innan helse- og omsorgssektoren

Slik vederlagsomgrepet blir tolka, omfattar det alle former for vederlag, og det er ikkje avgjerande om transportøren har hatt fortjeneste av transporten, eller om eit eventuelt siktemål har vore å oppnå fortjeneste. (Ot.prp. nr. 5 (1975-76) s. 10). Omgrepet omfattar og vederlag transportøren mottek i form av køyregodtgjersle. Utkastet til § 19 representerer eit brot med det generelle prinsippet om at persontransport mot vederlag krev løyve, ved at køyregodtgjersle i samsvar med staten sine satsar ikkje reknast som vederlag i høve til den aktuelle slag transport.

I kravet til at transporten må framstå som ein underordna funksjon ligg at transporten må skje i tilknytning til utføring av ei anna teneste som vedkommande har rett til, td. heimehjelp. Det vil såleis ikkje vere høve til å utføre slik transport isolert frå «hovud»oppdraget. Løyvefritaket føreset at det heller ikkje er høve til å krevje særskilt vederlag i tillegg for transporten, td. i form av eigenandel frå den som blir transportert.

Til § 20 Annan persontransport

Føresegna svarar til gjeldande lov § 7 nr. 2.

Til § 21 Særskilte transportar

Departementet har samla heimlane i gjeldande lov til å kunne frita frå kravet om løyve i forskrift eller einskildvedtak i ein eigen paragraf. Etter framlegget vil heimelen som fylkeskommunen har etter samferdselslova til å kunne gje

fritak frå kravet om løyve for persontransport utanfor rute verte overført til departementet. Grunnlaget for dette er at det etter departementet sitt syn er føremålstenleg at mynde til å gje fritak frå krav om løyve ligg på departementsnivå, uavhengig av transportform.

Gjeldande lov gjev departementet heimel til i visse høve gjennom einskildvedtak eller forskrifter å fritta frå krav om ruteløyve (§ 3 nr. 8) og løyve for godstransport (§ 5 nr. 4). Departementet viser til Ot.prp. nr. 86 (1984-85) sidene 10-11. Samling av heimlane medfører ingen realitetsendingar i høve til gjeldande rett. Departementet vil t.d. framleis nytte delegasjon av mynde til fylkeskommunen med omsyn til å kunne gje fritak frå krav om ruteløyve for lokal eller avgrensa transport, etter same retningsliner som i dag. Det er elles berre i særskilte høve det vil vere snakk om fritak etter denne paragrafen, med unntak for ruteløyve, der det kan vere praktisk å gje avgrensa fritak framfor å gje fullverdig ruteløyve. I rutesamanhang krevst det likevel at den som får innvilga fritak har løyve for persontransport.

Departementet har ikkje klar heimel i gjeldande lov til å fritta frå krav om løyve for persontransport utanfor rute. Fylkeskommunen kan etter gjeldande lov § 7 nr. 3 gjere unntak frå kravet om løyve for særskilte område der det ikkje synes å vere tenleg å halde fast på ei reguleringsordning. Likeins kan fylkeskommunen bestemme at særskilte former for persontransport utanfor rute drivast utan løyve. (Jf. Ot.prp. nr. 5(1975-76) s. 25/26. Myndigheiten vart overført til fylkeskommunen ved lov 16. juni 1989 nr. 82 i samband med at løyvemyndigheit for turvogn- og drosjeløyve vart overført til fylkeskommunen ved lov 16. juni 1989 nr. 82, jf. Ot.prp. nr. 68 (1988-89) og Innst.O. nr. 63 (1988-89).

Departementet viser til Ot.prp. nr. 5(1975-76) s. 25-26:

«Løyveplikt for drosjekjøring bør således kunne unntas f.eks. på isolerte øyer eller steder hvor det det verken er bilruter eller særlig utbygget vegnett. Drosjetrafikken bør også kunne gis fri i distrikter hvor det ikke er noen som søker om løyve til drosjekjøring. I paragrafens annet ledd foreslås departementet også gitt fullmakt til å gjøre unntak for andre spesielle former for persontransport med motorvogner. Det vil neppe være aktuelt å gjøre omfattende unntak etter denne bestemmelse, men det kan forekomme enkelte mer spesielle former for transport med traktorer, beltekjøretøyer o.l., som det ikke vil være praktisk å innpasse i løyvesystemet etter §7.»

Etter gjeldande forskrifter er transport med beltebil utanfor rute generelt fritake frå løyveplikt. I utkastet til § 1 er det gjort framlegg om at all regulering av beltebiltransport vert tatt ut av yrkestransportlova. Rutetransport med beltebil har hatt lite å seie i praksis.

Det kan tenkjast ekstraordinære tilhøve som t.d. i tilknytning til større tilstelningar i utkantstrok, der det kan oppstå behov for mellombels fritak frå krav til drosjeløyve for å få avvikla transporten på forsvarleg vis. Ved fritak frå løyveplikta kan det setjast vilkår tilsvarande som for ordinært løyve dersom det er trong til det, jf. § 11.

Kap. 5 Offentleg godtgjersle til rutetransport

Departementet har kome til at omgrepet «offentleg godtgjersle» er meir dekkande enn «tilskot» i samband med betalinga til ruteselskapa for pålagde

transporttenester. Departementet viser likevel til prinsippa for slike offentlege tenestekjøp i høve til dei generelle prinsippa for offentlig støtte i EØS-regelverket som er omtalt foran under generelle merknader, pkt. 4.4. Ordningane med offentlig godtgjersle må difor vere i samsvar med lov 27. november 1992 nr. 117 om offentlig støtte. Innarbeiding av eit eige kapittel om ansvaret for å tildele godtgjersle er gjort for å betre oversikta i lovverket. Kapitlet byggjer elles på gjeldande lov §§ 24 a) og b), men likevel tilpassa framlegget om å opne for bruk av anbod i ferjedrifta, jf. pkt. 6 i dei generelle merknadene og dei spesielle merknadene til § 8.

Til § 22 Lokal rutetransport

Føresegna svarar til gjeldande lov § 24 a) med unntak for nr. 6 som er oppheva. Avtale om einerett til ruter som får godtgjersle kan gjerast utan at det krevst lovheimel til det.

Når det gjeld utkastet til § 22 andre ledd, viser departementet til at ansvaret for ruteløyve ved endringslov til samferdselslova 4. juli 1991 nr. 52 vart overført til fylkeskommunen når det gjeld ruter innafor eit fylke. Eventuelle klager knytta til ruteplaner m.v. vert handsama internt i fylkeskommunen i samsvar med lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner. § 22 andre ledd har likevel sjølvstendig verdi i dei høve løyvemyndigheit er delegert til fylkeskommunen frå departementet, noko som skjer relativt ofte for fylkeskryssande ruter som og har lokal funksjon. Avskjering av klageretten gjeld berre for nemnde vedtak, og berre dersom slike ruter mottek tilskot frå fylkeskommunen. Godkjenning av ruteplan og takstar heng nøye saman med tilskotsansvaret.

Til § 23 Administrasjonsselskap

Føresegna svarar til gjeldande lov § 24 b).

Til § 24 Riksvegferjer

Det statlege ansvaret for tildeling av godtgjersle til riksvegferjer tatt inn i ein eigen § 24 for å få ei utfyllande framstilling av kva for styresmakt som yter godtgjersle til ulike former for rutetransport. At det no er innarbeid ein eigen paragraf som slår fast staten sitt ansvar for å yte godtgjersle til riksvegferjer, medfører ikkje realitetsendringar. Dvs. at ansvaret omfattar dei rutene som staten ønskjer å opprette/halde oppe, tilsvarende som fylkeskommunen sitt ansvar etter § 22. Paragrafen i seg sjølv fastset ikkje *plikt* til å gje godtgjersle.

Kap. 6 Sams føresegner

Til § 25 Tildeling av løyve

Føresegna svarar i hovudsak til gjeldande lov § 14.

Til § 26 Politiattest

Utkastet gjev heimel til å kunne krevje politiattest ved tildeling av løyve, tilsvarende gjeldande rett. Politiattest krevst etter forskrift i dag for å kunne få løyve

for godstransport, turvogntransport og behovsprøvd løyve for persontransport i rute. Etter utkastet til yrkestransportlov §§ 4 og 5 vil det verte krevd god vandel for alle slag løyve.

Etter utkastet vil det og kunne krevjast politiattest *etter* at løyve er gitt. Tillegget må sjåast i samanheng med spørsmålet om løyver skal tidsavgrensast, og eventuelle alternativ til tidsavgrensing, jf. merknadene til § 27.

Til § 27 Kor lenge eit løyve gjeld

Det er berre ruteløyve som har tidsavgrensing etter gjeldande samferdselslov. Tidsavgrensing av andre løyver vart opphevd ved lov 8. august 1986 nr. 57 med iverksetjing frå 1. januar 1987, jf. Ot. prp. nr. 86 (1984-85) s. 18:

«Når man samtidig tar i betraktning at det nåværende system med tidsbegrensning i praksis ikke innebærer noen realitet idet løyvehaverne vanligvis får fornyet sine løyver og i mange tilfeller har rettskrav på det, medfører tidsbegrensingen og derav arbeidet med fornyelser byrder både for løyvehaverne og administrasjonen som ikke står i forhold til nytten. Under ingen omstendigheter kan et system med fornyelser hvert 10. år gi løyvemyndighetene tilstrekkelig kunnskap om løyvehavernes virksomhet.»

I Rdir. 98/76/EF om endringar i Rdir. 96/26/EF om tilgang til yrket som transportør, vert det m.a. lagt til grunn at styresmaktene minst kvart femte år kontrollerer at transportørane framleis fyller krava for tilgang til yrket.

Departementet har vurdert ulike måtar å oppfylle dette kravet på. Eit alternativ er å innføre tidsavgrensa løyve med fornying kvart femte år, slik ordninga er for løyve til å drive internasjonal transport.

Når det gjeld kravet til økonomi vil gjeldande ordning med obligatorisk garanti sikre kontinuerleg oppfølging av økonomikravet, og det trengs såleis ikkje særskilte oppattnyingsrutinar for å sikre at dette vilkåret framleis er oppfylt. Det same gjeld kravet til fagleg kvalifikasjon.

Dei økonomiske og administrative konsekvensane av å innføre periodisk fornying av nasjonale løyver vil bli relativt omfattande. Formålet med tidsavgrensa løyve er å sile ut eit lite mindretal som ikkje lenger fyller vilkåra for å ha løyve. Departementet meiner at omsynet til ressursbruken både i den offentlege forvaltninga og i transportnæringa tilseier at det er ei betre løysing å krevje framlagt oppdatert politattest t.d. kvart 5. år, og at ei slik løysing er fullt ut tilfredsstillande i høve til direktiva nemnt ovanfor.

Løyvehavarar som ikkje leverer fornya politiattest når det vert krevd, kan få løyvet trekt tilbake, jf. § 29.

Paragrafen svarar til gjeldande lov § 15, men § 27 andre ledd har fått eit tillegg som gjev løyvestyresmakta høve til å ta att ruteløyve før løyvetida er ute i samband med innføring av anbod. Tillegget fører ikkje til endring i realitetane, men heimelen for å kunne ta att ruteløyve før løyveperioden er omme i samband med bruk av anbod er innarbeidd direkte i yrkestransportlova.

Tillegget må sjåast i samanheng med lov 4. juli 1991 nr. 52 om endringar i lov 4. juli 1976 nr. 63 om samferdsel. Heimelen til å kunne ta att løyve før løyveperioden er ute i samband med bruk av anbod er plassert i denne endringslova, som elles gjev nærare reglar om innløysingsrett ved bruk av anbod. Endringslova gjeld for den som hadde ruteløyve pr. 15. april 1994 då lova vart

sett i kraft, og innløyingsordninga galdt fram til 15. april 2002. (Lova gjeld òg løyve gitt før skjeringsdato, og som seinare har vorte oppattnya.)

Tillegget til § 27 andre ledd gjer det klart at ruteløyve kan takast att før løyveperioden er ute i samband med bruk av anbod både for «nye» løyvehavarar og «gamle» løyvehavarar med løyve frå før 15. april 1994. For sistnemnde galdt likevel endringslova fram til 15. april 2002 med omsyn til innløyingsretten.

Til § 28 Overføring av løyve mv.

Føresegna svarar til gjeldande lov § 16.

Til § 29 Tilbakekalling av løyve

Når det gjeld drosjeløyve, har ektefelle eller livsarving til avdød drosjeløyvehavar etter gjeldande lov § 17 nr. 2, 4. punktum ein rett til å drive løyvet vidare i inntil 3 år etter dødsfallet. For andre slag løyve kan spørsmålet om avviklingsperiode regulerast i forskrifter. Avviklingsperioden for drosjeløyve har m.a. samanhang med avgiftsfritak på køyretøy registrert som drosje. I utkastet til yrkestransportlov § 29 andre ledd er det gjort framlegg om at den særskilte regelen for drosjeløyve vert tatt ut av lova og flytt til forskrifter slik som for andre løyve. Det er føresetnaden at avviklingsperioden for drosjeløyve framleis blir 3 år. Departementet ser det som ein fordel at føresegna om avvikling av drosjeløyve vert flytt til forskriftene m.a. av di forskriftene om drosjeløyve òg inneheld andre reglar knytt til slik avvikling. For oversikta sin del bør slike reglar vere samla i forskriftene.

Til § 30 Merking av motorvogn

Føresegna svarar til gjeldande lov § 18 nr. 1.

Til § 31 Gebyr

Føresegna svarar til gjeldande lov § 15 a.

Til § 32 Statistikk

Første ledd svarar til no gjeldande § 21 nr. 1. Andre ledd svarar til plikta til å gje statistikk for løyvehavar i gjeldande § 13 nr. 3 og tilsvarande plikt for transport som er friteken for løyveplikta i gjeldande § 13 nr. 4.

Til § 33 Transportvedtekter og reglar knytta til reise utan gyldig billett

Første ledd svarar til gjeldande lov § 13 nr. 3.

Føresegna i andre ledd som gir transportselskapa sine kontrollørar rett til å halde tilbake reisande utan gyldig billett er ny i denne lova.

Det er tre føresetnader som alle må vere oppfylt før kontrollørane kan halde ein person tilbake. For det første er det ein føresetnad at vedkommande har reist utan gyldig billett, slik at det har oppstått plikt til å betale gebyr. For det andre er det ein føresetnad at vedkommande ikkje betaler gebyret på staden. For det tredje er det ein føresetnad for retten til å halde vedkommande tilbake at han eller ho ikkje gjev tilstrekkelige opplysningar om namn, adresse

og fødselsdato slik at transportselskapa har moglegheit for å krevje inn gebyret i ettertid. Ein person som er tatt i kontroll for å ha reist utan gyldig billett, vil dermed enkelt kunne unngå å komme i ein situasjon der transportselskapa sine kontrollørar får rett til å halde vedkommande tilbake.

Plikta som reisande utan gyldig billett har til å gje opplysningar om namn, adresse og fødselsdato inneber ikkje generell legitimasjonsplikt. Opplysningane skal berre gjevast opp i dei tilfelle kor vedkommande ikkje har gyldig billett og ikkje betaler gebyr på staden. Opplysningane kan gjevast munnleg slik at det ikkje ligg føre plikt til å syne legitimasjon. Det er ikkje ønskjeleg å innføre straff for personar som ikkje vil gje opplysningar som nemnt.

Retten til å halde reisande utan gyldig billett tilbake skal gå fram av selskapa sine transportvedtekter. Ønskjer eit selskap å ha eit vilkår om rett til å halde tilbake reisande med i transportvedtektene sine skal dette vere særskilt godkjend av departementet. Departementet vil berre godkjenne vilkår om rett til å halde reisande tilbake i tilfelle der selskapa har stort behov for eit slik verkemiddel. Det vil mellom anna verte lagt vekt på i kor stor grad selskapa har automatiserte billettsystem. Departementet vil òg leggje vekt på kor villige selskapa er til å ta i bruk alternative metodar, som til dømes automatiske sperrer, for å unngå at det vert naudsynt å halde reisande tilbake, i kor stor grad det er gode klageordningar når det gjeld ilegging av gebyr og kontroll elles, samt kor gode ordningar selskapa har når det gjeld opplæring av kontrollørar og retningslinene deira for utøving av retten til å halde reisande tilbake.

Sjølv om føresetnadene for å halde tilbake reisande etter føresegna er til stade, vil omfanget av retten vere snever. Ein person kan ikkje haldast tilbake dersom det etter omstenda vil vere eit uforholdmessig inngrep.

Ein person kan ikkje haldast tilbake over lengre tid. I utgangspunktet kan vedkommande haldast tilbake berre til dei relevante opplysningane er gjevne og eventuelt stadfesta gjennom kontroll med folkeregisteret. Ein forutset at reisande, når opplysningar er gjevne, ikkje vert haldne tilbake lenger enn nokre minutt. Dersom ein person som reiser utan gyldig billett ikkje vil gje opplysningar om personalia skal politiet kallast til staden. Er det klart at politiet er på veg kan ein person haldast tilbake til politiet kjem. Dersom politiet ikkje har høve til å komme på kort varsel kan kontrollørane ikkje halde ein person tilbake.

Ein person kan berre haldast tilbake på transportmidlet eller på stasjonsområdet. Dersom ein person vert halden tilbake på transportmidlet kan kontrolløren ikkje krevje at den reisande vert med transportmidlet lenger enn til den staden der vedkommande hadde planlagt å stige av.

I utgangspunktet er det transportselskapa sine eigne tilsette som skal gjennomføre dei kontrollane der det kan verte aktuelt å halde reisande tilbake. Av praktiske årsaker nyttar transportselskapa ofte tilsette i vakt-selskap til hjelp i kontrollar. Dette må akseptrast. Det er ein føresetnad at tilsette i vakt-selskap berre kan halde reisande utan gyldig billett tilbake i samarbeid med tilsette i transportselskapet som er til stades.

Når det gjeld retten for kontrollørane til å utøve fysisk makt når reisande vert haldne tilbake er det klart at retten må vere svært avgrensa. I utgangspunktet skal kontrollørane berre komme med ei oppmoding til den reisande om ikkje å forlate staden før politiet kjem. Dersom den reisande motset seg å

vente på politiet, må det aksepterst at kontrollørane stiller seg i vegen for vedkommande dersom han eller ho prøver å forlate staden. Først når den reisande sjølv utøver fysisk makt ved å prøve å bryte seg veg forbi kontrollørane kan det aksepterst at kontrollørane fysisk held i den reisande. Òg i slike tilfelle bør kontrollørane vere svært varsamme med å gripe inn fysisk. Dersom den reisande utøver fysisk makt mot kontrollørane vil ein dessutan kunne komme i ein situasjon der straffeprosesslova sine reglar om pågriping kan nyttast.

Når det gjelder barn og unge skal kontrollørane utvise særleg varsemnd. Det er etter omstenda ikkje eit forholdsmessig inngrep å halde tilbake barn. Når det gjeld ungdomar er det òg viktig at kontrollørane er særleg varsamme. Det følgjer av straffeprosesslova § 174 at personer under 18 år ikkje bør pågripast dersom det ikkje er særlig påkravd. Personar som truleg er under 15 år skal ikkje haldast tilbake.

Sjølv om departementet på førehand utøver ein viss kontroll med retten til å halde reisande tilbake, i form av godkjenning av vilkåra i transportvedtektene, er det inga garanti for at grensene for utøvinga av retten vert overhaldne i dei enkelte tilfella. Departementet vil presisere at klage i enkelttilfelle, og når det gjeld spørsmål om korleis kontrollen har gått føre seg, må takast opp med selskapa. Dersom ein meiner at kontrolløren nyttar fysisk makt som ikkje er lovleg, kan saka meldast til politiet. Departementet vil ikkje kunne fungere som klageinstans i saker der reisande meiner at kontrollørane har gått ut over fullmaktene sine. Dersom retten til å halde reisande tilbake vert nytta på ein måte som ikkje kan aksepterst, kan departementet i ettertid vurdere å trekkje tilbake godkjenninga av vilkåret i transportvedtektene.

Til § 34 Søksmålsfrist

Føresegna svarar til gjeldande lov § 23.

Til § 35 Utfyllande forskrifter

Føresegna svarar til gjeldande lov § 13 nr. 1 og § 27.

Kap. 7 Særlege fullmakter

Til § 36 Ekstraordinære tilhøve

Paragrafen er ei vidareføring av gjeldande lov § 22 nr. 1. På grunn av delinga av den tidlegare forvaltningsbedrifta NSB i Jernbaneverket og statens jernbanetraffikkselskap, må lovteksten i staden for å vise til statens jernbaner vise til statens jernbanetraffikkselskap, og jernbanetraffikkselskap der statens jernbanetraffikkselskap eig over halvparten av selskapet.

Til § 37 Sivil transportberedskap

Paragrafen svarar til gjeldande lov § 22 nr. 2.

Kap. 8 Kontroll, sanksjonar m.v.*Til § 38 Kontrolldokument*

Paragrafen svarar til gjeldande § 19 nr. 1.

Til § 39 Kontroll av eigentransport

Paragrafen svarar til gjeldande § 19 nr. 2 med unntak frå straffebodet som er tatt bort då det likevel dekkjast opp av straffebodet i § 41.

Til § 40 Forbod mot å bruke køyretøy m.v.

Gjeldande lov § 25 gjev heimel for kontrollmakta til å kunne forby bruken av køyretøy som vert nytta utan påbode løyve eller anna godkjenning etter samferdselslova. Det har vore ein viss usikkerheit om § 25 gjev grunnlag for å kunne krevje omlasting på staden. Justisdepartementet har i ein uttale til spørsmålet antatt at omlasting må kunne krevjast, dersom vilkåra for å setje forbod mot bruken av køyretøyet er til stade. Justisdepartementet meiner likevel at det er behov for å klargjere og eventuelt lovregulere kva tiltak som skal kunne setjast i verk ved kontroll etter samferdselslova. Framlegget til yrkestransportlov § 40 første ledd er i samsvar med dette supplert med heimel til å kunne krevje omlasting. Krav om omlasting vil vere eit alternativ til å nedlegge forbod mot bruken av køyretøyet, krava til å kunne forby bruken av køyretøyet må samstundes vere oppfylt.

Til § 41 Straff

Gjeldande straffebod i § 26 er tenkt ført vidare. Etter dette straffebodet vil ikkje berre fullbyrda gjerning vere straffbar, men også forsøk på brot. Det har i denne samanheng ikkje vore meininga å fråvike det allmenne prinsipp i straffelova § 51 om at utmålinga av straff skal vere mildare ved forsøk enn for fullbyrda gjerning. Det har heller ikkje vore meininga å fråvike hovudregelen i straffelova § 50 om at forsøk på straffbar handling ikkje skal straffast når ein av eigen fri vilje dreg seg attende frå forsøket før det er fullbyrda. Då det har vore reist tvil om dette kjem klårt fram i gjeldande lov er det funne naudsynt å gjere ei klargjering i lovframlegget.

11 Administrative og økonomiske konsekvensar av lovforslaget

Lovendringa vil innebere at det vert lettare å finne fram i lovverket. Overføring av ansvaret for godsløyve til fylkeskommunen vil føre til ei viss auka arbeidsmengd i fylkeskommunane, etter som fylkeskommunen då òg vil måtte handsame klagesakene om godsløyve. Ut frå erfaringane med handsaming av klagesaker om godsløyve i departementet, vil den auka arbeidsmengda i den ein-skilde fylkeskommune som følgje av forslaget likevel bli liten. Som følgje av forslaget om at løyvehavarar skal måtte leggje fram oppdatert politiattest etter ein viss tidsperiode, vil det føre til ei viss auke i arbeidsmengda i fylkeskommunen og for politiet som utferdar attestar. Alternativet etter Rdir. 98/76/EF om endringar i Rdir. 96/26/EF om adgang til yrket som godstransportør og persontransportør på vei, ville eventuelt ha vore ein full løyvegjennomgang minst kvart 5. år, noko som samla sett ville føre til høgre administrative kostnader enn det aktuelle framlegget.

Hovudføremålet med å gje høve til bruk av anbod ved tildeling av ruteløyve også i ferjedrifta, er at meir konkurranse om løyva vil kunne spore reiarlaga til meir kostnadseffektiv drift. Høvet til å bruke anbod kan òg ha ein effekt sjølv om anbod ikkje vert nytta. Røynsler frå andre sektorar syner at eit trugsmål om anbod kan verke disiplinerande på reiarlaga. Høvet til å bruke anbod vil truleg ikkje i stor grad påverke arbeidsmengda i Statens vegvesen og fylkeskommunane som administrerer ferjedrifta.

Innføringa av ein rett for transportselskapa sine kontrollørar til å halde tilbake reisande utan gyldig billett i § 33 andre ledd vil føre til ei viss auke i det administrative arbeidet i departementet. Arbeidet vil omfatte godkjenning av vilkår i transportvedtektene om å halde reisande utan gyldig billett tilbake. Departementet meiner at meirarbeidet vil kunne verte utført med dei ressursane som allereie er i departementet.

12 Ikraftsetjing

Før yrkestransportlova kan setjast i kraft, vil det måtte utarbeidast forskrifter til lova.

Endringslova til samferdselslova 4. juli 1991 nr. 52 som m.a. inneheld nærare føresegner om innløysingsrett ved bruk av anbod, held fram å gjelde til den vert oppheva ved ikraftsetjinga av den nye yrkestransportlova. Innløysingsretten i overgangslova fell bort 15. april 2002. Heimel til å ta att løyve før løyvetida er ute i samband med bruk av anbod er gitt i denne overgangslova og ikkje i samferdselslova, og vil verte avløyst av yrkestransportlova § 27 andre ledd.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit vedlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Kap. 1 Almene reglar

§ 1. Kva lova gjeld (virkeområde)

(1) Lova gjeld for transport med motorvogn eller fartøy i Noreg, jf. likevel § 10.

(2) Luftputefartøy vert rekna som fartøy etter denne lova.

(3) Beltebil reknast ikkje som motorvogn etter denne lova.

§ 2. Rutetransport

(1) Som rutetransport reknast regelmessig transport av personar i eit bestemt trafikksamband dersom transporten står open for alle, og på- og avstiging kan skje på stoppestader som er fastsette på førehand.

(2) Følgjande transport skal likevel ikkje reknast som rutetransport :

- a) transport av personar frå ein stad og tilbake til denne, når motorvogna eller fartøyet ikkje vert nytta til transport av andre før heile turen er avslutta,
- b) transport av personar så framst minst ei overnatting er teken med i den sams prisen og dei påmelde passasjerane følgjer med på heile turen frå utgangspunkt til endepunkt,
- c) transport inkludert overnatting som er lagt til rette for regelmessig transport av grupper av personar frå eit avgangsområde til eit bestemmelsesområde, slik at den gruppa som har vore med på turen ut, først returnerer samla til avgangsområdet med ein seinare tur.

§ 3. Unntak

Departementet kan i tvilstilfelle i forskrift eller einskildvedtak fastsetje kva som skal reknast som rutetransport.

Kap. 2 Løyve

§ 4. Løyve for persontransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn må ha løyve. 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.

(2) Løyve kan tildelast den som har

- a) god vandel,
- b) tilfredsstillande økonomisk evne og
- c) tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

§ 5. Løyve for godstransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over ei vektgrense som vert nærare fastsett av departementet må ha løyve. Det same gjeld den som utfører godstransport mot vederlag med motorvogn som elles er fritaken frå kravet til løyve i medhald av § 16, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd. § 4 andre ledd gjeld tilsvarende.

(2) Som motorvogn etter denne lova reknast lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatt brukt på offentleg veg.

§ 6. Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med motorvogn må i tillegg til løyve etter § 4 første ledd ha særskilt løyve for rutetransport.

(2) Administrasjonsselskap som nemnt i § 23 treng ikkje løyve.

(3) Den som har ruteløyve kan samstundes og med same motorvogn utføre godstransport utan særskilt løyve for transport av gods.

§ 7. Behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med luftputefartøy, eller med anna fartøy over 8 m lengde tilsvarende 4 bruttotonn må ha ruteløyve. § 4 andre ledd bokstav a) og b) og § 6 andre ledd gjeld tilsvarende.

(2) Det trengs likevel ikkje ruteløyve for:

- a) Transport mellom Noreg og andre land som tek med personar mellom stader i Noreg.
- b) Transport av personar innan eit hamnedistrikt, dersom det med med heimel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann er fastsett særskilt løyveordning. Dette gjeld likevel ikkje for riksvegferjer.
- c) Transport av inntil 12 personar, avgrensa til ein person pr. 25 bruttotonn, såframt det ikkje vert krevd passasjersertifikat etter lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 94.

§ 8. Anbod ved tildeling av løyve

Ved tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 kan det nyttast anbod. Departementet gjev nærare forskrift om anbod.

§ 9. Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må i tillegg til løyve etter § 4 ha særskilt drosjeløyve.

(2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 70 år.

(3) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskot og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform.

(4) Departementet kan gje forskrifter om andre særskilte løyveordningar for persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 17 personar.

(5) Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.

§ 10. Transport med motorvogn til eller frå utlandet m.v.

(1) Den som har forretningsstad i Noreg og som vil utføre transport av personar eller gods mot vederlag til eller frå utlandet, må ha ha rett til å utføre tilsvarende transport innanlands og dessutan ha særskilt samtykke frå vedkommande stat dersom dette krevst.

(2) Den som har forretningsstad i utlandet og som vil utføre transport av personar eller gods mot vederlag til eller frå Noreg, må ha særskilt samtykke frå Noreg når ikkje anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part.

(3) Den som ikkje har forretningsstad i Noreg kan ikkje utføre transport av personar eller gods mot vederlag mellom stader i Noreg, dersom ikkje anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part. I einskildvedtak kan departementet og gje samtykke til slik transport for verksemdar frå land som Noreg ikkje har tilsvarende avtale med.

(4) Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar og vilkår for transport mot vederlag med motorvogn til eller frå Noreg, og for transport mot vederlag mellom stader i Noreg utført av den som har forretningsstad i utlandet.

§ 11. Vilkår

Løyvestyresmakta kan setje vilkår for det einskilde løyvet.

Kap. 3 Løyvestyresmakt

§ 12. Løyve

Løyve etter §§ 4, 5 og 9 vert gjevne av fylkeskommunen.

§ 13. Behovsprøvd løyve for persontransport i rute

(1) Departementet gjev løyve til riksvegferjer og til rutetransport som går gjennom to eller fleire fylke.

(2) Med den avgrensinga som følgjer av første ledd, gjev fylkeskommunen løyve til rutetransport etter §§ 6 og 7.

§ 14. Internasjonal transport og kabotasje

Departementet gjev løyve til transport etter § 10.

§ 15. Delegering

Departementet kan delegerare sine oppgåver etter denne lova til fylkeskommunen.

Kap. 4 Transport som kan drivast utan løyve

§ 16. Eigentransport av gods

(1) Det trengst ikkje løyve etter § 5 for transport av eige gods (eigentransport) når transporten er ledd i anna næringsverksemd.

(2) Likt med eige gods reknar ein gods som vedkomande har eller får rådvelde over i samband med kjøp, sal, lån, leige, framstilling, behandling og reparasjon.

(3) Første ledd gjeld berre godstransport som er ein hjelpefunksjon i høve til verksemda si samla aktivitetet, og utførast av eigaren av verksemda eller ein tilsett i denne.

(4) Motorvogn som vert nytta i transport av eige gods, skal vere utstyrt med eigentransporterklæring som skal takast med i motorvogna og synast fram ved kontroll. Det trengst ikkje eigentransporterklæring for statlege, fylkeskommunale eller kommunale etatar sin eigentransport med eigne motorvogner.

(5) Første ledd gjeld berre motorvogn som verksemda eig eller har bruksrett til etter leasing- eller leigekontrakt som skal visast fram ved kontroll.

§ 17. Transport av post

Statens postselskap treng ikkje løyve for transport av postsendingar som ligg innanfor samfunnspålagte oppgåver og som følgjer av selskapet sin konsesjon etter lov 29. nov. 1996 nr. 73 om formidling av landsdekkjande postsending (postloven). Unntak frå løyveplikta gjeld berre transporter som statens postselskap utfører med motorvogner selskapet eig eller har bruksretten til etter leasing- eller leigekontrakt som skal visast fram ved kontroll.

§ 18. Eigentransport av personar

Det trengst ikkje løyve når ei verksemd transporterer eigne tilsette til eller frå arbeidsstaden. Likeins trengs det ikkje løyve når hotell eller liknande verksemd utfører transport av eigne overnattingsgjester. § 16 femte ledd gjeld tilsvarende.

§ 19. Persontransport knytt til arbeidsforhold innan helse- og omsorgssektoren

(1) Tilsette i det offentlege eller i offentlig godkjend institusjon innan helse- eller omsorgssektoren treng ikkje løyve for å drive persontransport med motorvogn registrert for inntil 9 personar inkludert førar, dersom transporten framstår som eit naturleg ledd i den tilsette sine arbeidsoppgaver.

(2) Første ledd gjeld berre transport som framstår som ein underordna funksjon og der vederlaget for transporten ikkje overstig staten sine satsar for kilometergodtgjersle.

§ 20. Annan persontransport

(1) Det trengst ikkje løyve når den som rår over ein personbil tek med seg folk han arbeider saman med eller grannar når han køyrer mellom bustad og arbeidsstad.

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

§ 21. Særskilde transportar

(1) Departementet kan i forskrift eller i einskildvedtak fastsetje unntak frå kravet om løyve for særskilde slag transportar eller motorvogner dersom det ikkje er i strid med internasjonal avtale der Noreg er part.

(2) For unnatak frå kravet om løyve etter denne paragrafen gjeld § 11 tilsvarende.

Kap. 5 Offentleg godtgjersle til rutetransport

§ 22. Lokal rutetransport

(1) Fylkeskommunen har ansvar for å yte godtgjersle til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller halde oppe innan eit fylke, jf. likevel § 24.

(2) Vedtak av fylkeskommunane i saker om godkjenning av ruteplan, takstar og godtgjersle kan ikkje klagast til departementet.

(3) Staten yter årleg rammetilskot til delvis dekning av fylkeskommunane sine utgifter. Tilskotet blir fordelt gjennom inntektssystemet for kommunane og fylkeskommunane etter reglar gjevne av Kongen.

(4) Innan dei fristane departementet fastset, skal fylkeskommunane leggje fram budsjett, rekneskap og elles gje dei opplysningane som trengst for departementet si vurdering av framtidig samla behov for tilskot.

(5) Fylkeskommunen fastset kontraktsform og retningsliner som skal gjelde for tildeling av godtgjersle.

(6) Kontrakt om godtgjersle som er inngått på grunnlag av anbod, skal gjelde for minst 5 år, med unnatak for mellombelse ruter. Når særlege grunnar taler for det, kan ei inngått avtale forlengjast for kortare tid.

§ 23. Administrasjonsselskap

Fylkeskommunen kan gjere vedtak om at godtgjersle til rutetransport skal gå til eit selskap som administrerer rutesambanda i fylket. § 22 femte og sjette gjeld tilsvarende.

§ 24. Riksvogferjer

Departementet har ansvar for å yte godtgjersle til ferjer i riksvegsamband. Departementet fastset kontraktsform og retningsliner som skal gjelde for tildeling av godtgjersle. Ved bruk av anbod gjeld § 22 sjette ledd tilsvarende.

Kap. 6 Sams føresegner

§ 25. Tildeling av løyve

Løyve etter denne lova kan tildelast dei som fyller krava som er sette i lova eller i forskrift med heimel i lova. Eit selskap eller annan juridisk person kan tildelast løyve på vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

§ 26. Politiattest

Det kan krevjast politiattest ved søknad om løyve etter denne lova, og etter at løyve er gitt etter ein tidsperiode som vert nærare fastsett av departementet.

§ 27. Kor lenge eit løyve gjeld

(1) Løyve etter §§ 4 og 5 gjeld utan avgrensing i tid, jf. likevel § 9 andre ledd.

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Løyvestyresmakta kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av anbod for vedkommande rute eller ruteområde.

(3) Når anbod vert nytta i rutedrifta, eller særlege grunnar talar for det, kan løyve gjevast for kortare tid.

(4) Departementet kan i løyvetida gjere endringar i forskriftene for løyvepliktig verksemd og i vilkår som er sette for eit løyve. Vil løyvehavaren ikkje halde fram med drifta på dei nye vilkåra, skal han få ei rimeleg tid til å leggje ned verksemda.

§ 28. Overføring av løyve m.v.

Ein løyvehavar kan ikkje overlata løyvet sitt til andre uten samtykke frå løyvestyresmakta.

§ 29. Tilbakekalling av løyve

(1) Løyvestyresmakta kan kalle tilbake løyve når løyvehavaren ikkje fyller dei krava som er sette i forskrifter og vilkår, eller ikkje rettar seg etter forskrifter og vilkår som gjeld for å drive verksemda.

(2) Døyr løyvehavaren, skal den som rår over buet hans straks sende melding om dødsfallet til den styresmakt som har gjeve løyvet. Det same skal gjerast om løyvehavaren går konkurs. Når løyvehavar døyr eller går konkurs, kan løyve takast att utan varsel. Departementet kan gje nærare føresegner om avvikling av løyve der løyvehavar døyr.

(3) Når retten til å drive løyvepliktig verksemd etter lova har falle bort, skal løyvehavaren eller den som rår over buet hans, straks sende tilbake dei legitimasjonane og løyveskilta som han har fått frå løyvestyresmakta.

(4) Når det er fastsett at løyve skal takast att, kan det samstundes gjerast vedtak om at vedkommande ikkje skal få nytt løyve før etter ei fastsett tid utan omsyn til at han fyller krava for å få nytt løyve.

§ 30. Merking av motorvogn

Departementet kan gje forskrifter om at motorvogn som vert nytta til løyvepliktig transport skal merkast med løyveskilt.

§ 31. Gebyr

Departementet kan i forskrifter fastsetje at det skal betalast gebyr for utferding av løyvedokument, løyveskilt eller annan dokumentasjon etter denne lova.

§ 32. Plikt til å gje statistikk m.v.

(1) Den som i samband med næring eller verksemd han driv, sender eller tek mot gods, og dei som driv eller direkte eller indirekte formidlar transport av personar eller gods mot vederlag, skal gje dei opplysningane som departementet krev ved gjennomføringa av denne lova.

(2) Departementet kan gje forskrifter om statistikk for løyvepliktig transport og for transport som er friteken for løyveplikt etter denne lova.

§ 33. Transportvedtekter

(1) Departementet kan i forskrift eller einskildvedtak gje reglar om transportvedtekter og om tilleggsavgift ved manglande gyldig billett i rutetransport.

(2) Reisande med rutetransport som går inn under lova her, som i kontroll ikkje kan framvise gyldig billett, og som ikkje på staden betaler den tilleggsavgift som departementet har godkjend med heimel i første ledd, kan haldast tilbake av transportselskapet sine kontrollørar så lenge den reisande ikkje gjev tilstrekkelege opplysningar om namn, adresse og fødselsdato. Retten til å halde reisande tilbake gjeld òg mens dei opplysningane den reisande gjev vert stadfesta.

(3) Retten til å halde reisande tilbake etter andre ledd gjeld berre når retten er godkjend av departementet som del av selskapet sine transportvedtekter.

(4) Ein person kan ikkje verte halde tilbake dersom det etter omstenda vil vere eit uforholdsmessig inngrep.

(5) Personar under 15 år bør ikkje haldast tilbake.

§ 34. Søksmålsfrist

Fristen for å reise sak etter tvistemålsloven § 437 andre ledd første punktum mot vedtak som eit styringsorgan har gjort etter denne lova skal vere to månader.

§ 35. Utfyllande forskrifter

Departementet gjev nærarer forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova.

Kap. 7 Særlege fullmakter

§ 36. Ekstraordinære tilhøve

Når samferdselsomsyn under ekstraordinære tilhøve gjer det naudsynt, kan departementet gje løyvehavar pålegg om å utføre visse transportoppgåver. Det same gjeld for andre som eig eller brukar motorvogner for gods- og persontransport, målepliktig fartøy og statens jernbanetrafikkselskap og jernbanetrafikkselskap der statens jernbanetrafikkselskap eig over halvparten av selskapet.

§ 37. Sivil transportberedskap

Departementet kan gje føresegner om den sivile transportberedskap i fredstid, ved beredskap, mobilisering og i krig samt ved ekstraordinære krisetilhøve. Departementet kan òg i føresegnene gjere unntak frå reglane i lova. Departementet kan pålegge fylkeskommunane transportberedskapsoppgåver.

Kap. 8 Kontroll, sanksjonar m.v.

§ 38. Kontrolldokument

Førar av motorvogn eller fartøy i løyvepliktig transport eller løyvefri eigen-transport, skal på kvar einskild transport ha med seg dei legitimasjonane som

det er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens Vegvesen eller annan offentlig tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.

§ 39. *Kontroll av eigentransport*

Når kontrollmakta ber om det pliktar førar å gje tilgang til varerom, container, kapell o.l. på motorvogn som er fritaken frå løyve i medhald av §§ 16 og 17.

§ 40. *Forbod mot å bruke køyretøy m.v.*

(1) Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova, kan for så lang tid som det vert funne naudsynt, forby bruken av køyretøy som vert nytta til transport av personar eller gods utan påbode løyve eller anna godkjenning etter denne lova. Det kan krevjast at gods som blir transportert utan påbode løyve vert lasta om på staden.

(2) Forbod mot å bruke eit køyretøy kan iverksetjast på staden.

(3) Vert det sett forbod mot å bruke eit køyretøy, kan kjennemerke og vognkort inndragast med det same.

(4) Eit køyretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakta, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert køyretøyet ikkje henta innan 3 månader etter at forbodstida har gått ut, kan det verte seld når eigaren har fått melding om det i rekommandert brev. Reglane i vegtrafikkloven § 37 fjerde ledd, tredje punktum og femte til sjuande ledd gjeld tilsvarande.

§ 41. *Straff*

Om nokon med vilje eller aktløyse bryt eller hjelper til med å bryte denne lova, forskrifter eller vilkår som er fastsette med heimel i lova, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er også straffbart.

§ 42 *Iverksetjing. Overgangsføresegner*

–1. Kongen fastset kva tid lova skal ta til å gjelde.

–2. Reglar, forskrifter og vedtak som er gitt i medhald av lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel gjeld òg etter at lova her er sett i kraft.

§ 43 *Endringar i andre lover*

Frå den tid lova vert iverksett, vert det gjort følgjande endringar i andre lover:

1. Lov 4 juni 1976 nr. 63 om samferdsel og lov 4. juli 1991 nr. 52 om endringar i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel vert oppheva.

2. Lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer:

I lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer skal § 3 første ledd lyde:

§ 3. *Når ikke Kongen bestemmer annet, skal det ved bruk av luftputefartøy foreligge godkjent forsikring eller annen godkjent sikkerhet til dekning av erstatningsansvar for skade som måtte oppstå ved bruken av fartøyet.*

3. Lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag skal § 4 f) lyde:

–f) *rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven*

4. Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

§ 7 skal lyde:

§ 7 (Særskilte krav til trafikkvirksomheten)

§ 7. Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette krav om transportvilkår og om tilleggsavgift ved manglende gyldig billett ved jernbanetransport.

Når fylkeskommunen gir tilskudd til lokal jernbane innen et fylke, fastsetter fylkeskommunen transportvilkår. Fylkeskommunens vedtak i saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd kan ikke påklages til departementet.

Ny § 7a skal lyde:

§ 7a Tilbakeholdsrett

§ 7a. Reisende med transportmiddel som reguleres etter loven her, som i kontroll ikke kan framvise gyldig billett, og som ikke på stedet betaler slik tilleggsavgift som departementet har godkjend med hjemmel i § 7 første ledd, kan holdes tilbake av transportselskapets kontrollører så lenge den reisende ikke gir tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Tilbakeholdsretten gjelder også mens de gitte opplysninger verifiseres.

Retten til å holde tilbake personer etter første ledd gjelder bare når slik rett er godkjend av Samferdselsdepartementet som del av selskapets transportvilkår.

Tilbakehold kan ikke foretas dersom det etter forholdene ville innebære et uforholdsmessig inngrep.

Personer under 15 år bør ikke holdes tilbake.
