



# Innst. O. nr. 74

(2008–2009)

## Innstilling til Odelstinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Ot.prp. nr. 60 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)

Til Odelstinget

#### 1. INNLEDNING

##### 1.1 Sammenheng

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i lov av 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) om tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren.

Samferdselsdepartementet gjer vidare framlegg om endringar i yrkestransportlova om å heve aldersgrensa på kjøresetel og andre einskilde endringar.

Kapittel 2 i proposisjonen inneheld ei omtale av bakgrunn for proposisjonen og av høyringa.

Kapittel 3 til 8 inneheld omtaler av hovudspørsmåla det blir gjort framlegg om. Under kvart spørsmål er det omtale av gjeldande rett, høyringsframlegg frå Samferdselsdepartementet, eventuelle høyringsutsegn, Samferdselsdepartementet si vurdering, og eventuelle økonomiske og administrative konsekvensar.

Kapittel 9 inneheld merknader til føresegnene i lovframlegget.

Samferdselsdepartementet legg opp til at dei fleste endringane gjeld frå 1. januar 2010.

### *Bakgrunnen for lovframlegget*

I samband med tildeling av kontrakt om plikt til offentlig teneste i kollektivtransporten har det dei seinare åra vorte meir vanleg å bruke konkurranse. Etter ei endring i den tidlegare samferdselslova vart det frå 1994 opna for frivillig bruk av anbod. Etter lov om offentlige anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 er det plikt til å bruke konkurranse. Reglane i sistnemnte lov vil gjelde der avtale om kollektivtransporttenester blir inngått ved tenestekontrakt.

Konkurranse er praktisk der leverandørar får tilskot for å utføre ei teneste, men kan òg nyttast i tilfelle der det berre er aktuelt med tildeling av einerett.

I praksis får ofte leverandøren einerett til å drive trafikk på ei strekning. Konkurranse om kollektivtransporttenesta blir derfor ofte ein konkurranse om marknaden, og ikkje i marknaden.

Samferdselsdepartementet viser elles til at det med heimel i ny § 11a i lov om offentlige anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 er fastsett forskrift om løns- og arbeidsvilkår i offentlege kontraktar, jf. forskrift av 8. februar 2008 nr. 112, som gjev offentlege oppdragsgjevarar pålegg om å nytte kontraktsklausular som skal sikre lønns- og arbeidsvilkåra i offentlege kontraktar som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Forskrifta er fastsett med bakgrunn i den auka arbeidsinnvandringa til Noreg, for å sikre at utanlandske arbeidstakarar ikkje blir utsette for sosial dumping.

#### ANSATTES RETTER VED BRUK AV KONKURRANSE I KOLLEKTIVTRANSPORTSEKTOREN

##### *Gjeldande rett*

- Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i rutetransport på veg:

Etter yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 § 8 kan det nyttast anbod ved tildeling av løyve for persontransport med motorvogn i rute.

- Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i rutetransport til sjøs:

For sjøtransport, det vil i denne samanhengen seie innanlands persontransport i rute med ferje (riks- og fylkesvegferje samt ferje på kommunale vegstrekningar) og hurtigbåt, samt kystruta Bergen–Kirkenes (Hurtigruten), gjeld langt på veg dei same reglane som for vegtransport.

- Tilsette sine rettar ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane:

Jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100 fastset vilkår for å drive jernbaneverksemd. Jernbaneloven kapittel II A inneheld reglar om konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane. Det er i lova ikkje lagt nokre føringar på om konkurranse skal nyttast, men kapittelet gjev nokre reglar i høve at ein vel å bruke konkurranse.

#### *Samferdselsdepartementet sine vurderingar og forslag*

Reglane om overdraging av verksemd i kapittel 16 i lov av 17. juni 2005 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern (arbeidsmiljøloven), skal etter framlegget gjelde ved bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakt om plikt til offentlig teneste i innanlands kollektivtransport på veg, til sjøs og med jernbane. Reglane om tilsette sine rettar skal gjelde sjølv om krava til overdraging av verksemd i arbeidsmiljøloven § 16-1 ikkje er oppfylte.

Framlegget blir gjort med bakgrunn i utsegna i plattformen for regjeringssamarbeidet (regjeringserklæringa Soria Moria) om at arbeidstakarar hos leverandørar som driv kollektivtransport, skal sikrast same rettar ved anbodsoverdraging som ved overdraging av verksemd.

Etter arbeid frå Noreg og andre land, vart innhaldet i kollektivtransportforordninga endra. Departementet si tolking av endringa er at nasjonale styresmaktar kan stille slike krav.

Målet med framlegget er å styrkje dei tilsette sine rettar i kollektivtransportsektoren ved at reglane i arbeidsmiljøloven om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd skal gjelde tilsvarende i alle situasjonar med bruk av konkurranse. Innsparingar gjennom konkurranse skal ikkje skje som følgje av at ein svekkjer lønns- og arbeidsvilkåra for tilsette. Spesielt er det ønskjeleg å hindre at eldre og sjuke arbeidstakarar blir utstøtte frå arbeidsmarknaden som følgje av bruk av konkurranse.

Grunngjevinga for å innføre særreglar for kollektivtransportsektoren er ønsket om å motverke uheldige verknader av innføring av konkurranse i denne sektoren, og sikre at dei tilsette etter bruk av konkurranse får vern mot oppseiing som følgje av anbodsoverdraginga, rett til å behalde vilkår i arbeidsavtala o.a.

For å motverke at eksisterande leverandørar får ein utilsikta fordel i konkurransen, foreslår Samferdselsdepartementet at oppdragsgivaren får heimel til å krevje nødvendige opplysningar om tilsette som får rett til overføring, slik at opplysningane kan gjerast kjent for andre leverandørar.

Det blir òg gjort framlegg om lovfesting av forbod mot sosial dumping ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten. I dag er det eit forbod mot sosial dumping i veg- og sjøtransportsektorane som er fastsett i forskrift. For jernbanesektoren vil eit slikt forbod vere nytt.

#### *Administrative og økonomiske konsekvensar*

For å vurdere verknader av det føreslåtte regelverket har Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag frå Samferdselsdepartementet laga rapporten "Økonomiske og administrative virkningar av å styrke ansattes rettigheter i kollektivtransport", TØI rapport 896/2007.

I handsaminga av administrative og økonomiske verknader ser Samferdselsdepartementet i hovudsak verknadene som generelle for alle transportgreinene.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til TØI sine vurderingar om at framlegget vil gje auka stillingsvern, og peiker vidare på at betra stillingsvern generelt vil kunne medverke til større tryggleik og stabilitet for arbeidstakarane.

For fylkeskommunane vil det føreslåtte regelverket ha mest utslag for oppdragsgjevarar som ikkje allereie har konkurranseutsett kollektivtransporttenestene sine.

Den nye bransjeavtalen vil gje vesentlig betre vilkår for dei tilsette i rutebilnæringa. Vidare finn ein grunn til å peike på at bransjeavtalen i rutebilnæringa vil gje ei monaleg auke i kostnadene fram til han er gjennomført i 2012.

Vurderinga er at det føreslåtte regelverket neppe vil føre til ein auke i kostnadene for offentlege oppdragsgjevarar frå dagens nivå, og det er difor ikkje grunnlag for å kompensere fylkeskommunane.

I høve til dag vil ikkje framlegget gje auka kostnader for samfunnet totalt sett. Omstillingskostnader ved overtalige tilsette blir ført over frå noverande leverandør til offentlig oppdragsgjevar. Dette styrkjer situasjonen for dei tilsette i sektoren, medan offentlege oppdragsgjevarar får noko dårlegare utsikter til innsparingar.

## HEVING AV ALDERSGRENSEN FOR KJØRESEDDEL

*Gjeldande rett*

For å kunne kjøre motorvogn i persontransport som er løyvepliktig etter yrkestransportlova krev lova at sjåføren har kjøresetel.

Yrkestransportlova § 37 a, tredje ledd, seier at kjøresetel ikkje kan bli utferda lenger enn til inneharvar fyller 70 år. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig, setjast kortare.

*Samferdselsdepartementet sine vurderingar og forslag*

Samferdselsdepartementet ønskjer å heve gjeldande aldersgrense for kjøresetel frå 70 til 75 år. Etter fylte 70 år må føraren ha med seg gyldig legeattest som ikkje er eldre enn eitt år gamal. Helsekrava for kjøresetel vil vere dei same som i dag, dvs. dei som gjeld for førarkort klasse D.

Aldersgrensa for kjøresetel vart sist vurdert i 1979, og fastsett av Samferdselsdepartementet i samråd med helsestyresmaktene. Bakgrunnen for at ein har ei øvre aldersgrense for kjøresetel er generelle vurderingar knytte opp til risikoen for brå eller akutte endringar i helsetilstanden i høve til aukande alder.

Det gjeld inga øvre aldersgrense for å kunne inneha førarrett for tyngre kjøretøy i godstransport eller for buss så lenge bussen ikkje blir nytta i løyvepliktig persontransport som krev kjøresetel. Når ein har eit anna system med aldersavgrensing for kjøresetel, er dette ein konsekvens av at risikovurderinga har ulikt utfall når den løyvepliktige persontransporten er ein del av eit offentleg tilgjengeleg transporttilbod, der brukarane ikkje har anna alternativ.

I Dokument nr. 8:62 (2004–2005) vart det sett fram forslag om å oppheve aldersgrensa for kjøresetel. I Dokument nr. 8:68 (2005–2006) vart det sett fram forslag om å gje dispensasjon frå regelverket fram til Samferdselsdepartementet hadde kome fram til ei avgjerd i saka.

Mellom anna på denne bakgrunn bad Samferdselsdepartementet Helse- og omsorgsdepartementet om ei fornya vurdering av aldersgrensa for kjøresetel, med tanke på om det kunne vere endringar i den generelle helsetilstanden i befolkninga sidan grensa sist vart fastsett. Helse- og omsorgsdepartementet har lagt saka fram for Folkehelseinstituttet og Sosial- og helsedirektoratet, som har konkludert med at ut frå ei generell betring i helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år, finn ein det rimeleg at den øvre aldersgrensa for å kunne ha kjøresetel blir heva frå 70 til 75 år. Helse- og omsorgsdepartementet slutta seg våren 2008 til desse konklusjonane. Helse- og omsorgsdepartementet finn det likevel heilt naudsynt at omsynet til helsekravet blir teke vare på gjennom årleg for-

nying av helseattesten. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dei vurderingane, og gjer framlegg om å heve grensa for å ha kjøresetel til 75 år.

I brev av 3. november 2008 frå Samferdselsdepartementet til Justisdepartementet, oppmoda Samferdselsdepartementet til at det kan opnast for ein lempelegare praksis når det gjeld søknader om individuelle dispensasjonar frå regelverket inntil ei lovending er på plass.

Politidirektoratet har lagt om dispensasjonspraksis i samsvar med dette.

*Økonomiske og administrative konsekvensar*

Ei heving av aldersgrensa for kjøresetel vil kunne føre til eit marginalt meirarbeid for politiet, som har ansvar for å utferde kjøresetlar. Samferdselsdepartementet har ikkje grunn til å tru at det blir eit stort omfang av eldre over 70 år som vil nytte retten til å ta ut kjøresetel for buss, kanskje nokon fleire i drosjenæringa.

På den andre sida vil mogelegheita til at fleire eldre får høve til å utøve yrket som sjåfør representere ein fleksibel arbeidsreserve til fordel for transportnæringa og for samfunnet totalt sett.

## GEBYR FOR MINDRE ALVORLIGE BRUDD PÅ YRKESTRANSPORTLOVA

*Gjeldande rett*

Sanksjonsmoglegheitene for brot på yrkestransportlova er tilbakecall av løyve etter § 29, bruksforbod etter § 40 eller straff etter § 41. For mindre alvorlege brot på lova er tilbakecall av løyve eller bruksforbod ofte ikkje eigna. For desse lovbrota er straff i form av bot aktuelt, noko som krev at det blir reist påtale.

Det er ikkje høve til å gje gebyr for brot på yrkestransportlova i dag.

*Samferdselsdepartementet sine vurderingar og forslag*

I 2004 vart det gjennomført ei høyring om m.a. politiattest for føretak og gebyr for visse brot på lova, i samband med eit framlegg om å omregulere drosjenæringa. Samferdselsdepartementet valde å oppretthalde behovsprøvinga av drosjer, og framlegget vart derfor ikkje følgt opp vidare. Det er etter Samferdselsdepartementet sitt syn gode grunnar for å innføre krav om politiattest for føretak og heimel til å kunne gje gebyr for visse brot på lova. Framlegget om lovbrotsgebyr for mindre alvorlege brot på yrkestransportlova blir her fremja på ny, jf. § 40a lovbrotsgebyr. Det blir arbeidd med eit framlegg om ny politi-registerlov. Eit framlegg om politiattest i samband med vandelsprøving for føretak vil derfor bli fremja ved seinare høve i samband med dette.

*Økonomiske og administrative konsekvensar*

Framlegget om gebyr for mindre lovbrøt vil vere arbeidssparande for Statens vegvesen, politiet og påtalemakta.

## FJERNING AV ORDNINGEN MED EGENTRANSPORT-ERKLÆRING

*Gjeldande rett*

I dag har vi ei ordning om at motorvogn som blir nytta til transport av eige gods skal vere utstyrt med eigentransporterklæring som skal takast med i motorvogna og synast fram ved kontroll, jf. yrkestransportlova § 16 (4).

*Samferdselsdepartementet sine vurderingar og forslag*

Samferdselsdepartementet ønskjer å fjerne ordninga med eigentransporterklæring. Kravet til eigentransporterklæring har vore grunna i omsynet til kontrollen. Dette omsynet blir i dag ivareteke på andre måtar, m.a. gjennom bruk av elektroniske register for kjøretøy og løyve. Samstundes vil oppheving av krav om eigentransporterklæring føre til mindre byråkrati for næringslivet i samband med registrering av kjøretøy i eigentransport og medverke til å fjerne ein del uvisse som har vore knytt til bruken av dette dokumentet, m.a. slik at nokon oppfattar eigentransporterklæring som eit eige slag løyve.

*Økonomiske og administrative konsekvensar*

Både Statens vegvesen og næringsdrivande med eigentransport vil få lette i administrative byrder om eigentransporterklæringa blir fjerna.

## INNFØRING AV LØYVEPLIKT FOR MOTORVOGN MED TILHENDER I GODSTRANSPORT

*Gjeldande rett*

Etter yrkestransportlova § 5 er det løyveplikt for motorvogner i godstransport med tillaten totalvekt over ei vektgrense som Samferdselsdepartementet fastset. Med motorvogn i denne samanheng meiner ein lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatne brukt på offentleg veg. Vektgrensa er fastsett til 3 500 kg i yrkestransportforskrifta § 2 (1) bokstav a.

*Samferdselsdepartementet sine vurderingar og forslag*

Det blir gjort framlegg om å gjere om på virkeområdet for løyveplikta for godstransport etter yrkestransportlova § 5. Etter gjeldande § 5 er det løyveplikt for godstransport med motorvogn med tillaten totalvekt over 3,5 tonn. Etter framlegget vil det og bli løyveplikt for motorvogn med tilhengar, inkludert semitrailer, med tillaten totalvekt på meir enn 3,5 tonn.

## ENDRINGER UTEN MATERIELLE KONSEKVENSER

*Gjeldande rett og høyringsframlegg*

I yrkestransportlova § 37 h blir "Statens helsetilsyn" bytt ut med "Helsedirektoratet" som i dag er rett instans for klager knytt til avgjerder som gjeld vurderingar av helse og førleik knytt til kjøresetel.

I yrkestransportlova §§ 8, 22, 24 og 27 blir omgrepet "anbod" bytt ut med det vidare omgrepet "konkurrans". Endringa er ikkje meint å gje materielle utslag. Bakgrunnen for endringa er at konkurranse ved tildeling av løyve etter yrkestransportlova òg kan gjennomførast på andre måtar enn ved rein anbodskonkurranse; til dømes der lov om offentlige anskaffelser med tilhøyrande forskrifter gjeld direkte, og denne lova opnar for andre konkurranseformer enn anbod.

**1.2 Komiteens merknader***Generelle merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og John-Ragnar Aarset, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at endringene i yrkestransportlova og jernbaneloven skal sikre de ansattes rettigheter i samband med konkurranseutsetting av kollektivtrafikk. De ansatte blir sikret å få bli med over fra tapende til vinnende selskap, og de får med seg alle lønns- og arbeidsvilkår over, inkludert intern ansiennitet. Dette er ordnet slik at bestemmelsene om overdragelse av virksomhet automatisk blir gjort gjeldende for konkurranse i kollektivtrafikken. Bussjåfører, jernbanepersonell, ferjemannskap og mannskap på lokalbåter, hurtigbåter og Hurtigruta er omfattet av det nye regelverket.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med at Regjeringen på denne måten foreslår å innfri et viktig punkt i Soria Moria-erklæringen hvor det heter:

"Arbeidstakerne skal sikres samme rettigheter ved anbudsoverdragelse som ved virksomhetsoverdragelse."

*De ansattes retter ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på behovet for å



styrke de ansattes rettigheter i kollektivtransportsektoren ved at reglene i arbeidsmiljøloven om arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse av virksomheten skal gjelde i alle situasjoner ved bruk av konkurranse.

Flertallet vil understreke viktigheten av at eventuelle anbudskonkurranser i kollektivtransportsektoren ikke skal bidra til å svekke lønns- og arbeidsvilkårene for de ansatte. Flertallet vil understreke viktigheten av at eldre og syke arbeidstakere ikke blir utstøtt fra arbeidsmarkedet som følge av bruk av konkurranse. Flertallet er tilfreds med at det blir lovfestet forbud mot sosial dumping ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten. For jernbanssektoren er et slikt forbud nytt, men i veg- og sjøtransporten er forbud mot sosial dumping fortsatt i forskrift.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Samferdselsdepartementets tolkning av EØS-retten. Dette flertallet slutter seg til tolkningene, og er fornøyd med at resultatet av departementets tolkning er at EØS-retten og utviklingen i rettspraksis innenfor EØS ikke innebærer hindringer for å innføre regler om virksomhetsoverdragelse for kollektivtransporten på vei, bane og til sjøs. Dette flertallet vil spesielt framheve viktigheten av tolkingen i proposisjonens kapittel 3.2.2, hvor det sannsynliggjøres at konkurranse på alle innenlandske ferjestrekninger vil bli omfattet av det nye regelverket. Dette flertallet slutter seg til departementets tolkning, og viser til at tolkingen kan ha stor betydning for de ansatte på en rekke ferjesamband.

Dette flertallet viser til kapittel 3.3.4 hvor avgrensingene i forbindelse med endring av type transportmiddel i forbindelse med konkurranse omtales:

"Om ein foretar strukturelle endringar som til dømes å erstatte tidlegare sporbaserte tilbod med buss eller liknande, er det ikkje naturleg at framlegget skal gjelde."

Og til slutt i samme kapittel:

"Avgrensinga gjeld ikkje for dei tilfelle der den nye leverandøren set inn nye/andre typar av same transportmiddel, som til dømes ein ny type ferje med andre krav til sertifisering av mannskap, jf. punkt 3.3.3 ovanfor."

Dette flertallet vil vektlegge den siste setningen, og understreke at beskyttelse av de ansatte er den viktigste hensikten med denne lovendringen og at forståelse og tolking av denne delen av proposisjonen må skje i lys av denne hensikten. Dersom de an-

satte ønsker det må det gis muligheter for omskolering ved strukturelle endringer.

Dette flertallet viser til at Samferdselsdepartementet mener det finnes en viss risiko for variasjoner i gruppa av ansatte mellom utlysning- og overtakelsestidspunkt, og legger til grunn at Regjeringen følger nøye med om endringer i arbeidsstokken fra utlysning til faktisk overtagelse varierer så mye og systematisk at det blir nødvendig å treffe tiltak i form av forskrift eller annet.

Dette flertallet viser til kapittel 3.6 i proposisjonen hvor det heter

"I høve til dag vil ikkje framlegget gje auka kostnader for samfunnet totalt sett. Omstillingskostnader ved overtalige tilsette blir ført over frå noverande leverandør til offentleg oppdragsgjevar. Dette styrkjer situasjonen for dei tilsette i sektoren, medan offentlege oppdragsgjevarar får noko dårlegare utsikter til innsparingar."

Dette flertallet vil i denne forbindelse understreke at disse offentlige oppdragsgiverne har hatt mulighet til å stille krav til de ansattes rettigheter i forbindelse med konkurranse også tidligere. Dette flertallet har ingen innvendinger mot å slutte seg til en lovendring som, riktig nok i liten grad, reduserer innsparingspotensialet for oppdragsgivere som tidligere ikke har tatt hensyn til de ansattes rettigheter i forbindelse med tidligere konkurranser.

Dette flertallet vil i den forbindelse vise til Nordland og Sør-Trøndelag fylkeskommuner som ifølge proposisjonen allerede har tatt beslutning om å innføre regler i tråd med Regjeringens forslag. Dette flertallet mener dette er gode og ansvarlige beslutninger fra forvaltningsleddene som har ansvaret for størsteparten av kollektivtransporten. Manglende lovhjemmel er ikke til hinder for at fylkeskommunene på frivillig grunnlag kan stille slike krav.

Dette flertallet har merket seg sitatet fra Finansdepartementets høringsuttalelse, hvor det heter at lovforslaget kan "virke i retning av å låse fast dagens driftsmønster, og derfor på sikt gjøre kollektivtransporten mindre effektiv". Dette flertallet har et sterkt ønske om at det skal skapes attraktive, moderne og effektive kollektivtilbud, og har ingen tro på at lovendringen virker i den retning Finansdepartementet frykter. Som regel styres utformingen av selve kollektivtilbudet av oppdragsgiverne i anbudskonkurranser, og dette flertallet kan ikke se at det nye regelverket legger noen føringer i retning av fastholdelse av dagens driftsmønster. Tvert imot vil trygg hverdag for de ansatte gjøre sjåføryrket mer attraktivt, og slik sikre at vi har sjåfører til å kjøre de nye, attraktive rutene. Dette flertallet viser i den forbindelse til den ferske rapporten "Anbud på norsk – konkurranseutsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for

tilbud, kostnader og arbeidstakere" fra Transportøkonomisk institutt. I rapporten påvises økt opplevd jobbsikkerhet og økt avgang fra bransjen som konsekvenser av anbudsutsetting innenfor kollektivtransporten i Norge.

Dette flertallet er opptatt av at det stadig utlyses nye konkurranser for buss-, båt- og ferjetrafikk, og at de ansattes rettigheter ikke har vært godt nok ivarettatt så langt. Dette flertallet er opptatt av at de ansattes rettigheter ved konkurranse i kollektivtransportsektoren sikres og at færrest mulig arbeidstakere i de aktuelle bransjene berøres av manglene i gjeldende regelverk. Det er spesielt viktig å få på plass et regelverk som sikrer syke eller eldre arbeidstakere videre arbeid hos ny arbeidsgiver. Dette er spesielt viktig for den enkelte i en situasjon hvor arbeidsmarkedet ikke er det aller beste sett fra arbeidstakerens side.

Dette flertallet vil derfor foreslå et tidligere ikrafttredelsestidspunkt enn hva som er lagt til grunn i proposisjonen. Dette flertallet legger til grunn at dette er forsvarlig med hensyn til de oppgaver og avklaringer som gjenstår før den fastsatte ikrafttredelsesdato.

Dette flertallet vil følgelig foreslå at endringene i yrkestransportlova § 8 og endringene i jernbaneloven § 8 g gjøres gjeldende fra 1. september 2009, og at det tas inn punkter om dette i lovens "III Iverksetjing og overgangsføresegner".

Dette flertallet foreslår derfor at III Iverksetjing og overgangsføresegner, skal lyde:

### "III

#### Iverksetjing og overgangsføresegner

1. Lova gjeld frå 1. januar 2010.
2. Endringar i yrkestransportlova § 8 gjeld likevel frå 1. september 2009.
3. Endringar i jernbaneloven § 8 g gjeld likevel frå 1. september 2009.
4. Endringar i yrkestransportlova § 37 a gjeld likevel frå 1. juli 2009.
5. Endringar i yrkestransportlova §§ 5 og 16 gjeld likevel frå den tid Kongen fastset.
6. Endringar i yrkestransportlova § 8 andre til fjerde ledd og jernbaneloven § 8 g gjeld berre for konkurransar som er lyst ut etter at lova tek til å gjelde.
7. Lovbrottsgebyr etter yrkestransportlova § 40 a kan berre påleggjast for brot på § 38 som har skjedd etter at lova tek til å gjelde."

Dette flertallet vil for øvrig bemerke at det er mange ferjesamband som staten selv har ansvaret for som skal utlyses i løpet av året. Dette flertallet mener derfor at Regjeringen må vurdere om det er mulig for staten å starte praktiseringen av disse nye

reglene på et tidligere tidspunkt enn ikrafttredelsestidspunktet.

Dette flertallet viser til departementets gjennomgang og vurdering av høringsuttalelsene. Høringsuttalelsene, og departementets kommentarer, vurderinger og presiseringer på bakgrunn av høringsrunden, viser at det har vært en svært nyttig høringsrunde som har bidratt til å styrke det endelige resultatet.

Dette flertallet viser til forslaget til ny § 8 femte ledd i yrkestransportlova og ny § 8 g fjerde ledd i jernbaneloven, som skal sikre mot sosial dumping. Dette flertallet vil spesielt understreke formuleringen i lovteksten som tydeliggjør at også underleverandører plikter å oppfylle bestemmelsene. Dette flertallet peker spesielt på forholdet knyttet til underleverandører, og mener at det er viktig å unngå omgåelse av dette viktige lovverket. Dette flertallet legger derfor til grunn at departementet vurderer nødvendigheten av å dekke denne problematikken i forbindelse med utarbeidelse av eventuell forskrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av å legge til rette for et best mulig kollektivtilbud basert på rettferdig og sunn konkurranse, samtidig som at man sikrer de ansattes rettigheter og forhindrer sosial dumping. Disse medlemmer har imidlertid merket seg på høringen at ulike interesser peker på at de foreslåtte endringene kan virke konkurransevridende.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at for å løse miljø- og klimautfordringene, er man avhengig av å legge til rette for et godt kollektivtilbud med fokus på kunden.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til endringer, og videre endringer i III Iverksetjing og overgangsføresegner i forhold til Regjeringens forslag, men ber også Regjeringen følge utviklingen nøye. Dersom loven virker til hinder for utviklingen av kollektivtrafikken slik det er blitt pekt på, ber derfor disse medlemmer Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med nødvendige endringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, mener det er viktig å sikre at man har et lovverk som sikrer de ansattes rettigheter på en god måte og som forhindrer sosial dumping. Disse medlemmer mener like-

vel at de foreslåtte endringene i loven ikke vil gi bedre rettigheter eller forbedre loven.

Disse medlemmer vil også peke på at svært mange av høringsinstansene i sine svar er kritiske til endringene og at forslagene vil ha avgrenset virkning for de ansatte. Disse medlemmer vil videre peke på at det kommer frem bekymring i forhold til at endringene kan bidra til komplisering av regelverket, samt trulig fordyrende regelverk. Disse medlemmer vil også peke på at Regjeringen i proposisjonen peker på at de foreslåtte endringene vil kunne være med på å gi ulike konkurransevilkår mellom de som driver i dag og eventuelle nye selskaper som ønsker å legge inn tilbud. Dette bl.a. fordi det i loven legges opp til at den som eventuelt vinner konkurransen, må ta omstillingskostnadene for det selskapet som tidligere utførte transporten. Disse medlemmer vil peke på at resultatet av en slik endring vil kunne bidra til mindre konkurranse og dårligere tilbud til brukerne. Disse medlemmer vil peke på at de selskapene som skal være med å konkurrere, har rett til å be om å få ut informasjon om ansatte og avtaler osv. Disse medlemmer ser imidlertid her at det i etterkant av en konkurranseutsetting fort kan bli konflikt om hvorvidt informasjonen som ble gitt ut, var fullstendig osv.

Disse medlemmer vil peke på at det i forbindelse med at omstillingskostnadene ved overtallige tilsatte skal overføres fra nåværende leverandør til offentlig oppdragsgiver, kan innebære at disse kostnadene vil veltes over på fremtidige reisende som på bakgrunn av dette vil kunne risikere å få høyere kostnader for å dekke inn disse kostnadene. Disse medlemmer tror derfor at de foreslåtte endringene på dette området ikke vil styrke de ansattes rettigheter, men kun vil bidra til mindre konkurranse og dårligere tilbud til kundene.

Disse medlemmer vil derfor stemme imot de foreslåtte endringene i § 8 i yrkestransportlova.

Disse medlemmer vil på samme måte stemme imot ny § 8 g i jernbaneloven.

### **Yrkestransportlova §§ 22, 24 og 27**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at dagens tekst om tilbud i yrkestransport i §§ 22, 24 og 27 opprettholdes.

Disse medlemmer vil derfor stemme imot de foreslåtte endringene av §§ 22, 24 og 27.

### **Om heving av aldersgrensen for kjøreseddel**

Komiteen er tilfreds med at aldersgrensen for kjøreseddel for alle som driver yrkestransport mot betaling blir hevet fra 70 til 75 år.

Komiteen vil peke på at loven nå vil gi flere eldre anledning til å utøve sitt yrke. Eldre sjåfører er

en viktig ressurs for transportnæringen og for samfunnet.

Komiteen viser for øvrig til Samferdselsdepartementets vurdering om at det ikke er grunn til å tro at dette vil føre til merarbeid for politiet som har ansvar for å godkjenne kjøresedler.

Komiteen vil også framheve det som positivt at man har funnet fram til en lite byråkratisk løsning hvor aldersgrensen for kjøreseddel utvides kombinert med et krav til føreren om å medbringe gyldig legeattest som ikke er mer enn ett år gammel. Med den raske ikrafttredelsen for lovendringen avlører ny lovtekst den nylig gjennomførte oppmykingen av dispensasjonspraksis som Politidirektoratet har effektivert på oppfordring fra Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til følgende svar til komiteen fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 28. april 2009, på spørsmål om heving av aldersgrensen for kjøreseddel, og hvilke øvrige aldersmessige begrensninger etter fylte 60 år foreligger når det gjelder transport av personer eller gods i yrkesmessig og/eller ervervsmessige sammenheng:

"Når det særlig gjelder sjåførvirksomhet i yrkesmessig sammenheng, gjelder foruten kravet til kjøreseddel i løyvepliktig persontransport, også særlige krav til yrkessjåførutdanning (for "tungbil"klassene) gitt i medhold av yrkessjåførforskriften av 16.4.2008. Kravet er imidlertid uavhengig av alder.

De generelle kravene til førerrett fremgår av forskrift om førerkort m.m. § 4-1:

Førerrett for tyngre kjøretøyklasser har en gyldighetstid på 5 år, til 71 år dersom vedkommende har fylt 66, men ellers ett år dersom vedkommende har fylt 70 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest medbringes for at førerretten skal være gyldig.

For å inneha løyve innen buss- og godstransport gjelder ingen aldersgrense. For drosjer gjelder en øvre aldersgrense på 70 år. Aldersgrensen i sistnevnte tilfelle er en følge av den særskilte antallsreguleringen av drosjeløyver. Det forutsettes sirkulasjon av løyver for å bidra til å sikre rekrutteringen til drosjeyrket og dermed tilbudet til publikum."

Disse medlemmer mener at det ikke er grunner som skulle tilsi at denne gruppen skal ha en annen øvre løyvegrense enn alle de andre gruppene som driver med denne typen transport.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig lov- og forskriftsendring slik at den øvre aldersgrensen på 70 år for drosjeløyve, endres slik at denne er i tråd med alle de andre gruppene som driver med transport av personer eller gods i yrkesmessig og/eller ervervsmessig forhold."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært tilfreds med at Regjeringen i lovforslaget følger opp Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:62 (2004–2005), om å gi tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år, og Dokument nr. 8:46 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 192 (2007–2008), om å gi dispensasjon for personer over 70 år til å kjøre persontransport mot vederlag.

Disse medlemmer vil videre peke på at man er svært tilfreds med at dispensasjonen som ble innført etter behandlingen av representantforslaget Dokument nr. 8:46 (2007–2008), nå foreslås å gjøres permanent ved at yrkestransportlovens § 37 a tredje ledd endres til:

"Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for 5 år, men ikkje lenger enn til innehavaren fyller 75 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest som ikkje er eldre enn 1 år, takast med for at kjøresetelen skal vere gyldig. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare."

#### ***Om gebyr for mindre alvorlige brudd på yrkestransportlova***

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter departementets forslag om å innføre krav om politiattest for foretak og hjemmel til å kunne gi gebyr for brudd på yrkestransportlova.

Flertallet er kjent med at det i dag blir krevd påtale for å gi bot, alternativ reaksjon er at løyvene kan inndras.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det kan være fornuftig å innføre gebyrer for mindre alvorlige brudd på yrkestransportloven. Disse medlemmer er likevel bekymret for å innføre en ordning som åpner opp for å innføre gebyr for mindre alvorlige brudd på loven. Bekymringen forsterkes ytterligere ved å lese i proposisjonen hvor departementet skriver:

"Det vil vere tilstrekkeleg for kontrolløren å slå fast at dei dokumenta eller legitimasjonane som det er sett krav om skal følgje med i køyretøyet ikkje kan framvisast ved kontrollen. Skyldkravet om aktløyse vil i dei fleste praktiske situasjonar vere oppfylt."

Disse medlemmer er bekymret for at dette forslaget til endringer vil være med ytterligere å forsterke motsetningsforhold og konflikter. Disse medlemmer vil vise til stadige tilbakemeldinger om slike konflikter, blant annet fra yrkessjåførers møte med kontrollører fra Statens vegvesen langs veiene våre. Disse medlemmer er derfor bekymret for at dette kun vil bidra til ytterligere å forsterke konfliktene, samtidig som det er en ny kreativ måte for staten til å få inn inntekter på for forhold som er mindre alvorlige. Disse medlemmer vil derfor stemme imot forslaget om å innføre gebyrer for mindre brudd på yrkestransportloven.

Disse medlemmer vil stemme imot forslag til ny § 40 a. Lovbrottsgebyr.

#### ***Om fjerning av ordningen med egentransporterklæring***

Komiteen slutter seg til at ordningen med egentransporterklæring knyttet til godstransport til egen næring, faller bort. Godstransport mot betaling skal fortsatt kreve løyve.

Komiteen vil peke på at denne endringen vil resultere i noe mindre byråkrati.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært tilfreds med at Regjeringen foreslår å fjerne ordninga med egentransporterklæring. Dette vil forenkle regelverket og redusere byråkratiet.

#### ***Om innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhenger i godstransport***

Komiteen understreker at med lovendingene blir motorvogn med tilhenger med samlet tillatt totalvekt over 3 500 kg løyvepliktig.

## **2. FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig lov- og forskriftsendring slik at den øvre aldersgrensen på 70 år for drosjeløyve, endres slik at denne er i tråd med alle de andre gruppene som driver med transport av personer eller gods i yrkesmessig og/eller ervervsmessig forhold.



### 3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

#### vedtak til lov

#### om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven

#### I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) blir endra slik:

§ 5 skal lyde:

§ 5. Løyve for godstransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhengar, med tillaten 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 varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillaten brukt på offentleg veg.

§ 8 skal lyde:

§ 8. Tildeling av løyve ved konkurranse

(1) Tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 kan skje ved konkurranse.

(2) Reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd gjeld tilsvarende når løyvet blir tildelt ved konkurranse, dersom verksemda etter konkurranse blir driven med same type transportmiddel som før.

(3) Løyvestyresmakta skal informere dei som vil delta i konkurransen, om kor mange tilsette den verksemda har som no har løyvet knytt til den rutetenesta konkurransen gjeld, og om deira alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår.

(4) Løyvestyresmakta kan krevje informasjonen nemnt i tredje ledd frå den som har løyve etter §§ 6 eller 7.

(5) Den som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, el-

ler det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Tilsvarende plikt gjeld òg for underleverandørar.

(6) Andre til femte ledd gjeld og når konkurranse blir gjennomført av administrasjonsselskap på oppdrag frå løyvestyresmakta.

(7) Departementet kan gje nærare forskrift om konkurranse.

§ 16 fjerde ledd blir oppheva.

I §§ 22, 24 og 27 skal uttrykket "anbod" endrast til "konkurranse".

§ 37 a tredje ledd skal lyde:

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for 5 år, men ikkje lenger enn til innehavaren fyller 75 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest som ikkje er eldre enn 1 år, takast med for at kjøresetelen skal vere gyldig. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

I § 37 h første ledd andre punktum skal "Statens helsetilsyn" endrast til "Helsedirektoratet".

Ny § 40 a skal lyde:

§ 40 a. Lovbrotsgebyr

(1) Den som med vilje eller aktløyse bryt § 38, kan påleggjast lovbrotsgebyr. Når slikt lovbrøt er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lovbrotsgebyr påleggjast føretaket. Dette gjeld sjølv om lovbrotsgebyr ikkje kan bli pålagd nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltmannsføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentleg verksemd. Lovbrotsgebyr kan påleggjast av tenestemann frå politiet og Statens vegvesen, eller av annan offentleg tenestemann som departementet har gjeve rett til å føre kontroll etter denne lova.

(2) Når ikkje anna er bestemt, er fristen for å betale lovbrotsgebyr fire veker.

(3) Endeleg vedtak om lovbrotsgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

(4) Departementet kan gje forskrifter om fastsetjing og gjennomføring av pålegg om lovbrotsgebyr. Forskriftene kan innehalde reglar om rente og tilleggsgebyr dersom lovbrotsgebyr ikkje blir betalt ved forfall, og om at også andre enn den som er pålagd sanksjonen, er ansvarleg for at dette blir betalt.

## II

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

Ny § 8 g skal lyde:

§ 8 g (*Arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane*)

*Reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, dersom virksomheten etter konkurransen blir drevet med samme type transportmiddel som før.*

*Oppdragsgiveren skal informere de som vil delta i konkurransen, om hvor mange ansatte i den virksomheten som driver den transporten oppdraget gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansiennitet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.*

*Fylkeskommunen kan i forbindelse med slik konkurranse kreve informasjonen nevnt i andre ledd, utlevert fra enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane.*

*Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.*

## III

*Iverksettning og overgangsføresegner*

1. Lova gjeld frå 1. januar 2010.
2. Endringar i yrkestransportlova § 8 gjeld likevel frå 1. september 2009.
3. Endringar i jernbaneloven § 8 g gjeld likevel frå 1. september 2009.
4. Endringar i yrkestransportlova § 37 a gjeld likevel frå 1. juli 2009.
5. Endringar i yrkestransportlova §§ 5 og 16 gjeld likevel frå den tid Kongen fastset.
6. Endringar i yrkestransportlova § 8 andre til fjerde ledd og jernbaneloven § 8 g gjeld berre for konkurransar som er lyst ut etter at lova tek til å gjelde.
7. Lovbrotsgebyr etter yrkestransportlova § 40 a kan berre påleggjast for brot på § 38 som har skjedd etter at lova tek til å gjelde.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mai 2009

**Per Sandberg**

leder

**Eirin Faldet**

ordfører



