

Innst. O. nr. 108

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel

Ot.prp. nr. 82 (2000-2001)

Til Odelstinget

SAMMENDRAG

I proposisjonen blir det vist til at proposisjon om ny yrkestransportlov vil verte noko forseinka, m.a. med bakgrunn i høyringsrunde.

På bakgrunn av denne forseinkinga, har departementet valt å fremje eit særskilt forslag til endringar av samferdselslova.

I proposisjonen vert det gjort framlegg om å differensiere «drive»-omgrepet noko, med sikte på å lette arbeidet med å avdekke ulovleg transport utan løyve for person- og godstransport.

Endringane i samferdselslova vil, dersom dei vert vedtekne, bli innarbeidd i utkastet til ny lov om yrkestransport som seinare vil bli lagt fram for Stortinget.

Utviklinga den seinare tid har vist at omfanget av ulovleg transport har auka, og manglande moglegheit til kontroll og oppfølging av lovbrota kan ha medverka til auken.

Departementet legg til grunn at endringar i lovverket med sikte på å effektivisere kontroll og oppfølging av ulovleg transport bør takast ut av den ordinære lovendringsprosessen med ny yrkestransportlov og gjennomførast snarast råd.

Det vert vist til at yrkestransportlova ikkje vil kunne iverksetjast før det er utarbeidd eit komplett sett av forskrifter til lova. Det framlagde forslaget til endringar i samferdselslova vil kunne gjennomførast raskt, då lovendingane berre forutset mindre tekniske justeringar i forskriftene.

Problemet med persontransport mot vederlag utan løyvemessig dekning, såkalla piratdrosjer, synes å ha auka dei siste åra. I ein del større byar er det haldepunkt for å rekne med at ulovleg transport skjer i organiserte former.

Oppblomstringa av piratdrosjer skuldast mellom anna ubalanse i marknaden for drosjer til visse tider. Departementet viser til at løyvehavarar har ansvaret for å halde drosjene i drift (køyreplikt), og løyver skal

etter føresetnaden kallast tilbake dersom dei ikkje vert drivne i samsvar med lov- og føresegner.

Det vert òg drive ein del ulovleg godstransport, utan at det kan seiast noko sikkert om omfanget. Det største problemet knytt til ulovleg godstransport er truleg at køyretøy registrert i (lovleg) eigentransport vert nytta til løyvepliktig verksemd. Det er ikkje sett krav til utdanning og økonomisk garanti for å drive eigentransport. Det representerer derfor konkurransevriding dersom slike køyretøy òg vert nytta til å drive godstransport mot vederlag for tredjemann, utanfor ramma for den løyvefrie eigentransporten.

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

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

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

Høyring

Forslaget om differensiering av driveomgrepet har ikkje vore til separat høyring. Departementet ser forslaget som ei oppfølging av høyringa av utkastet til ny lov om yrkestransport.

Fleire av høyringsinstansane ba særskilt om endringar i lova som kunne gjere det lettare å kontrollere

og følgje opp ulovleg persontransport (drosje) og ulovleg godstransport under dekke av eigentransport.

Økonomiske og administrative konsekvensar av framlegget

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

Til dei einskilde føresegnene i lovframlegget

Til § 5 nr. 1

Den som driv eiga næringsverksemd, treng etter samferdselslova § 8 ikkje løyve til transport av eige gods.

Det har vore mogleg å spekulere i denne ordninga, ved at køyretøy registrert på eigentransport i utgangspunktet er tenkt nytta til løyvepliktig verksemd. Gjeldande regelverk fastset løyveplikt generelt for den som driv godstransport mot vederlag med motorvogn over 3,5 tonn.

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

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

Sporadisk transport for andre mot vederlag som ikkje kan reknast som ledd i næringsverksemd, kan halde fram utan løyve i samsvar med gjeldande rett.

Til § 7 nr. 1

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

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

Med offentlig plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass mv. som er opne for allmenn ferdsel.

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

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Marthe Scharning Lund, Kari Manger, Sverre Myrli og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, har merket seg at proposisjonen om en ny yrkestransportlov vil bli noe forsinket.

Komiteen har merket seg at omfanget av ulovlig transport har økt, og er enig i at det bør settes i verk tiltak mot dette.

Til § 5 nr. 1

Komiteen har merket seg at det er større usikkerhet knyttet til omfanget av ulovlig godstransport, og at dagens lovformulering gjør det vanskelig å påvise ulovlig transport ved kontroll.

Komiteen har merket seg at forslaget til lovendring ikke vil gjøre det ulovlig for frivillige lag og organisasjoner å påta seg transportoppdrag, da slik aktivitet uansett ikke kan anses som ledd i næringsvirksomhet.

Komiteen deler målsettingen om å legge bedre til rette for kontroll og oppfølging av ulovlig transport, og slutter seg på denne bakgrunn til forslaget til lovendring.

Til § 7 nr. 1

Komiteen er kjent med at mye tyder på at omfanget av ulovlig persontransport med pirattaxi har økt, og har merket seg at manglende mulighet for kontroll og oppfølging kan være en medvirkende årsak til økningen.

Komiteen har videre merket seg at det er holdpunkter for å regne med at ulovlig transport skjer i organiserte former i en del større byer, og at miljøet som er oppstått rundt denne virksomheten etter alt å dømme genererer annen, alvorlig kriminalitet.

Komiteen er enig i at det er viktig at mulighetene for kontroll og oppfølging blir bedre. Komiteen slutter seg til forslaget til lovendring.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak til lov

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

I

I lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel gjøres følgende endringer:

§ 5 nr. 1 skal lyde:

1. Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt 3.500 kg eller meir, må ha løyve frå departementet, jf. likevel

§ 8. *Det same gjeld den som utfører godstransport mot vederlag med motorvogn som elles er fritaken frå kravet til løyve i medhald av § 8 nr. 1, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd.*

§ 7 nr. 1 skal lyde:

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

II

Kongen fastset kva tid lova skal ta til å gjelde.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 23. mai 2001

Oddvard Nilsen
leder

Rigmor Kofoed-Larsen
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær