

# Innst. O. nr. 66

(2001-2002)

## Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Ot.prp. nr. 74 (2001-2002)

Til Odelstinget

### 1. INNLEIING

#### 1.1 Samandrag

Samferdselslova 4. juni 1976 nr. 63 løyveregulerer yrkesmessig vegtransport og persontransport i rute med fartøy.

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen 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".

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.

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

#### *Om det nye lovutkastet*

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 mv.

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

Høyriinga av lovutkastet er nærare omtala i kap. 3 i proposisjonen.

#### *Felles transportmarknad i EØS-området*

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.

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

## 1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til merknader i etterfølgjande kapittel.

## 2. REGULERING AV DROSJENÆRINGA

### 2.1 Samandrag

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.

Etter ein gjennomgang av reguleringsordninga for *drosjer*, la Næringslovutvalet 23. mai 1995 fram ein rapport der ein m.a. konkluderte med at tilsvarende 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. 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.

Høyringa er nærare omtala i kap. 5 i proposisjonen.

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 pst.

Når det gjeld forventninga 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 òg med i biletet at ein mange stader framleis har eit reelt monopol/oligopol.

Trass i prisauken på drosjetenester i Sverige har etterspurnaden òg 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 tilfellet 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 forholda 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. Dette fører med seg at delar av drosjemarknaden møter auka konkurranse frå turvognoperatørar som nyttar småbussar.

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

### 2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, alle unntatt medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg at Næringslovutvalget har tilrådd å oppheve behovsprøvinga av drosjeløyve og erstatte den med ei løyveordning basert på krav til vandel, økonomisk evne og fagleg kvalifikasjon. Denne tilrådinga vert støtta av Konkurransetilsynet, Finansdepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Rikstrygdeverket.

Fleirtalet har merka seg at Samferdselsdepartementet meiner at det må opnast for meir konkurranse innan drosjenæringa og at departementet vil komme tilbake til spørsmålet om behovsprøving av drosjeløyve.

Fleirtalet vil vente med å ta stilling til spørsmålet om å oppheve behovsprøvinga av drosjeløyve og eventuelt erstatte den med ei løyveordning basert på krav til vandel, økonomisk evne og fagleg kvalifikasjon, til departementet har evaluert dei omleggingane som er gjennomførde. Fleirtalet føreset at denne prosessen vert gjennomført raskt slik at Stortinget så snart som mogleg kan ta stilling til behovsprøving av drosjeløyve.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at drosjenæringens situasjon må styrkes. Disse medlemmer mener at det bør vurderes å innføre kvalifikasjonskrav i drosjenæringa uavhengig av ordningen med behovsprøving. Disse medlemmer viser til at det i dag ikke er mulig å registrere det enkelte drosjeløyve som eget aksjeselskap. Disse medlemmer mener at det skal være mulig å registrere det enkelte drosjeløyve som eget aksjeselskap.

Disse medlemmer ber Regjeringen om at det i den allerede varslede sak om behovsprøving av drosjeløyver også gis en totalgjennomgang av drosjenæring. Videre mener disse medlemmer at innehavere av drosjeløyve og turbilløyve skal likebehandles ved anbud, f. eks. i forbindelse med anbudskjøring for Rikstrykdeverket. I dag er det slik at innehavere av turbilløyve har vesentlig konkurransefortrinn i forhold til innehavere av drosjeløyve.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener løyve skal tildeles den som søker, dersom søkeren tilfredsstillter de kravene som er spesifisert i lovens § 4.

Disse medlemmer har merket seg at svært mange høringsinstanser mener at den såkalte "behovsprøvingen" er overflødig. Disse medlemmer mener at dersom det blir en overetablering i markedet, vil interessen blant potensielle løyvehavere avta, og allerede etablerte løyvehavere vil søke seg bort. Fri rekruttering til status som løyvehavere vil også ha en prisdempende, konkurransefremmende effekt til passasjerens beste.

Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om at "behovsprøving" går ut av lovens § 6 allerede nå.

### **3. ANBOD I FERJESEKTOREN OG UTVIDA ARBEIDSTAKARVERN VED ANBOD**

#### **3.1 Samandrag**

##### *Anbod i ferjesektoren*

Det er i St.meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal transportplan 2002-2011 gjort greie for hovudkonklusjonane i evaluering av gjeldande prøveordning om

anbod for riksvegferjene. Eit eige høringsnotat med hovudkonklusjonane i evalueringa og framlegg til å opne for anbud på lik line med det som gjeld elles for bil- og båtruter, vart sendt på høyring våren 2000, jf. kap. 6.1.2 i proposisjonen.

Ved handsaminga av budsjettet for 2002 gjorde Stortinget vedtak om å be Regjeringa om å leggje til rette for konkurranseutsetjing av riksvegferjedrifta, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002). Kravet om at offentlege tenestekjøp ikkje skal medføre overkompensasjon og dermed ulovleg støtte etter reglane i EØS-avtala, tilseier òg at høve til anbud også bør gjelde ferjesektoren. I samsvar med dette blir det gjort framlegg om å oppheve forbodet mot bruk av anbud i ferjedrifta.

Med bakgrunn i framlegget om å opne for bruk av anbud 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 anbud 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.

#### *Utvida arbeidstakarvern ved bruk av anbud*

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 anbud 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 høringsuttalen frå Arbeids- og administrasjonsdepartementet er det opplyst at det skal oppnemnst eit partssamansett utval til å gå gjennom arbeidsmiljølova, der m.a. bruk av anbud 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 høringsforslaget på dette punktet.

### 3.2 Merknader frå komiteen

#### *Anbod i fergesektoren*

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) der det står:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at et godt ferjetilbud er av avgjørende betydning for bosettingen og verdiskapningen i Kyst-Norge. Riksvegferjene utgjør hovedtyngden i et godt ferjetilbud.

Dessverre er ikke ferjetilbudet godt nok på mange ferjesamband, noe som skaper problem for næringslivet og innbyggerne. Problemene skyldes både mangel på kapasitet og for lav frekvens og fører til usikkerhet ved leveranser, økt tidsforbruk og økte utgifter for næringslivet. Det er derfor nødvendig å bedre ferjetilbudet samtidig som det er vanskelig å finne rom for å øke tilskuddene til riksvegferjene innenfor stramme budsjett. Det er derfor nødvendig å finne andre måter å bedre ferjetilbudet på.

Flertallet mener at ved å sette riksvegfergesambandene ut på tilbud, vil effektiviteten øke og medføre bedre frekvens og kapasitet.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme forslag om at Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at riksvegferjedriften konkurransesettes."

Fleirtallet vil på denne bakgrunn støtte Regjeringa sitt forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer at det er et flertall på Stortinget for å anbudsutsette all ferjedrift. Disse medlemmer viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) der komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet blant annet skriver:

"Disse medlemmer viser til erfaringene fra forsøk med prøveanbud i riksvegferjeavgiften som er evaluert av Møreforskning. Vinnerne av prøveanbudene har lagt til grunn en reduksjon av driftskostnadene på 13 % i sine tilbud på tross av forbedring av tilbudet. Etter første anbudsår rapporterte selskapene at de ikke hadde klart å realisere de planlagte kostnadsreduksjonene.

Disse medlemmer viser til at en generell åpning for tilbud i riksvegferjedriften raskt vil kunne føre til fusjoner og en monopolsituasjon innenfor rederistrukturen. Det er bl.a. bekreftet av rederinæringen. Ei slik langsiktig utvikling kunne drive opp kostnadene i riksvegferjedriften. Disse medlemmer mener erfaringene så langt ikke bør konkludere med en generell adgang til tilbud innenfor riksvegferjedriften."

Disse medlemmer mener det er viktig å ha en fortløpende evaluering av tilbudssystemet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med hver rullering av Nasjonal transportplan komme tilba-

ke til Stortinget med en evaluering av tilbud i ferjedriften."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den såkalte "behovsprøvingen" er overflødig. Disse medlemmer mener at dersom det blir en overetablering i markedet, vil interessen blant potensielle løyvehavere avta, og allerede etablerte løyvehavere vil søke seg bort. Fri rekruttering til status som løyvehavere vil også ha en prisdempende, konkurransefremmende effekt til passasjerenes beste.

Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om at "behovsprøving" går ut av lovens § 7 (ferjedrift) allerede nå.

#### *Utvida arbeidstakarvern*

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegpartiet og Kristeleg Folkeparti, har merka seg at det er sett ned eit utval sett saman av fleire partar som m.a. skal gå gjennom arbeidsmiljølova sine bestemmelsar knytt til bruk av tilbud.

Komiteen vil vente på utvalet sin rapport før ein tek stilling til utvida arbeidstakarvern ved tildeling av løyve til buss og båtruter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det i mange tilfeller hvor virksomhet legges ut på tilbud eller ved tilbudsskifte settes arbeidstakerne i en vanskelig situasjon. Disse medlemmer mener derfor at reglene for virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven skal gjelde i alle tilfeller hvor virksomhet legges ut på tilbud.

Videre mener disse medlemmer at pensjonsrettigheter skal videreføres ved tilbud og tilbudsskifte, jf. forslag under kap. 7.5.2 om tillegg til §22 (6).

## 4. RETTEN FOR TRANSPORTSELSKAPA SINE KONTROLLØRAR TIL Å HALDE TILBAKE REISANDE MED RUTETRANSPORT SOM IKKJE HAR GYLDIG BILLETT

### 4.1 Samandrag

Billettinntektene er den viktigaste delen 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. Det vart våren 2000 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. Dette forslaget blir no i staden fremja som ein del av utkastet til ny lov om yrkestransport.

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.

Samferdselsdepartementet finn at gebyr er ein rimelig sanksjon mot personar som ikkje har løyst billett.

Transportselskapet sin rett til å halde personer utan gyldig billett tilbake er etter gjeldande rett basert på reglane i straffeprosesslova. Det har imidlertid vore reist spørsmål om desse reglane gir tilstrekkeleg heimel for å halde reisande tilbake i dei typiske kontroll-situasjonane.

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 óg 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.

Eit utdrag av høringsfråsegnene går fram av kap. 7.2 i proposisjonen.

I proposisjonen blir det vist til at det i høringsfråsegnene er synt til at det kan vere problematisk at andre enn politiet skal ha rett til fysisk å gripe inn overfor privatpersonar.

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. 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 stades, 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. Det er 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 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 høgre og tilbodet generelt dårlegare.

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.

#### 4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemmene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti registrerer at høringsinstansane er delt i synet på forslaget om korvidt transportselskap skal kunne halde tilbake personar utan gyldig billett og som ikkje vil oppgje personalia.

Fleirtalet ser innendingane mot at andre enn politiet skal kunne fysisk gripe privatpersonar. Samtidig utgjer billettinntektene den viktigaste delen av finansieringa for transportselskapa, og det er viktig at dei reisande betalar for tenestene dei nyttar. Det er etter fleirtalet si meining difor nødvendig at transportselskapa vert gjeve moglegheit til å halde tilbake personar utan gyldig billett og som ikkje vil oppgje personalia. Fleirtalet støttar Regjeringens sitt forslag med presiseringane som er framført i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er betenkt over å utvide private personers rett til å bruke maktanvendelse, og mener det i alt overveiende grad er politiets oppgave å utøve makt overfor privatpersoner. Disse medlemmer er spesielt kritiske til å innta en særregel i en spesiallov som yrkestransportloven. Slike regler hører hjemme i straffeloven.

Disse medlemmer vil peke på at reglene for pågripelse er skjønsmessige og derfor vanskelig for private å håndtere. Faren for at "snikere" blir pågrepet i større utstrekning enn loven åpner for, og for at det blir brukt mer makt og tvang enn lovlig, vil være til stede. Dette kan også resultere i at den som utøver tvangsmyndighet selv kan komme i et strafferettslig ansvar.

Disse medlemmer vil peke på at pågripelse også ved "snikeri" kan vise seg ikke å være helt ufarlig og mener kontrollørens sikkerhet taler for ikke å utvide denne adgangen.

Disse medlemmer mener at i tilfeller som "snikeri" hvor det i stor grad dreier seg om små verdier, bør transportselskapene ivareta sine interesser gjennom forebyggende arbeid i form av adgangskontroll og lignende, og ved den myndighet den har til å foreta pågripelse med det siktemål å få "tyvegodset" (her menes betaling for reisen) levert tilbake jf. Straffeprosessloven § 173.

Disse medlemmer vil dessuten vise til at i forhold til "seriesnikere" vil straffeskylden grunnet gjentakelse ikke anses som liten. Forholdet vil bli subsummert som tyveri, slik at private vil kunne pågripe etter dagens regelverk.

Disse medlemmer vil derfor stemme imot forslaget til § 33 leddene 2, 3, 4 og 5.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at transportselskapenes behov kan løses på en langt smidigere måte ved at man endrer straffeprosesslovens § 173 slik at den som nekter å gi bevis for sine personalia kan pågripes. Disse medlemmer vil vise til Arbeiderpartiets og Sosialistisk Venstrepartis merknader i innstilling til Ot.prp. nr. 66 (2001-2002) hvor følgende forslag fremmes:

""Tillegg til straffeprosesslovens §173 1. ledd:

"Det samme gjelder den som påtreffes på fersk gjerning, og som på forlangende fra fornærmede eller representant for denne nekter å gi bevis for sine personalia.""

## 5. LOVFORESEGNEN SOM ER FORESLÅTT OPPHEVA/FORSLAG TIL LIBERALISERING

### 5.1 Samandrag.

*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.

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 retningslinjer.

Departementet kan vanskeleg sjå nokon grunn til å halde oppe ein heimel til å krevje tvungne samanslåingar av omsyn til rasjonell drift.

Når det gjeld utleige av *større* bussmateriell, er utleige etter gjeldande samferdselslov § 10 berre tillate dersom både utleigar og leigetakar har løyve for rute-transport.

Forbodet verkar urimeleg t.d. 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 òg verke urimeleg i enkelte andre høve der det er behov for å leige buss utan førar og leigetakar ikkje har ruteløyve.

Departementet meiner det ikkje er grunnlag for å halde oppe utleigeforbodet for større bussar ut frå moglegheitene for omgåing av løyveplikta. Departementet meiner 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.

*Fritak frå løyveplikt innan helse- og omsorgs-  
sektoren under visse føresetnader*

I utkastet til § 19 vert det gjort framlegg om at tilsette i det offentlege eller offentleg godkjend institu-

sjon 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 kilometergodtgjersele.

Det er eit gjennomgåande trekk for løyveordningane etter lova at dei skal verke nøytralt uavhengig av om det er offentlege eller private brukarar som etter spør 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.

### 5.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 6. ENDRING I ANDRE LOVER

### 6.1 Samandrag

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.

Ellers vert det foreslått noen tilpassingar og endringar i andre lover, m.a. lovharmoniseringar med utkastet til yrkestransportlov.

### 6.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 7. MERKNADER TIL LOVUTKASTET

Kap. 10 i proposisjonen inneheld merknadene til dei einskilde bestemmelsane.

### 7.1 Til kap. 1. Allmenne reglar

#### 7.1.1 Samandrag

Etter utkastet vert det ikkje gjort endringar i det geografiske virkeområdet til lova.

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

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

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.

Etter departementet si vurdering er det naturleg og tilstrekkeleg 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.

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).

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 ettersom 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.

Dei tre formene for transport som ikkje skal rekna som rutetransport som er rekna opp i § 2 a-c), er rundtur med lukka dør, "inkludiv-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.

Pendeltransportomgrepet i busstransport vart innført i Rfo (EØF) nr. 684/92 om innføring av felles reglar for internasjonal busstransport. Departementet har likevel funne det naturleg å formulere unntaket for pendeltransport med overnatting som eit særskilt unntak frå kravet om ruteløyve, ettersom slik transport klart fell inn under rutedefinisjonen.

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

### 7.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 7.2 Til kap. 2 Løyve

### 7.2.1 Samandrag

§ 4 Løyve for persontransport med motorvogn, slår generelt fast at den som vil drive transport, persontransport med motorvogn mot vederlag, må ha løyve.

Innhaldet i omgrepet "drive" og "vederlag" svarar til gjeldande lov. Vederlagsomgrepet er omfattande. Einkvar fordel eller gjenyting for transporten vert rek-

na for vederlag, og det er ikkje noko krav til at transportøren har hatt fortjeneste på transporten.

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 transport mot vederlag. Tilfeldig transport mot betaling har alltid kunne vorte utført utan løyve.

Unntak er gjort for den som *utfører* persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentlig 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.

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.

Føresegna § 6 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute, svarar til gjeldande § 3 nr. 1 og 6, men fastslåing av kven som er løyvestyresmakt er flytt til kapittel 3.

Framlegget til § 7 Behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute, tek i første rekkje sikte på godstransportmarknaden, der det i samband med annan godstransport t.d. vert transportert køyretøy.

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

Lovføresegna til § 8 Anbud ved tildeling av løyve, svarar til no gjeldande § 3,1 nr. 1 i.f. og § 13 nr. 5. Høve til å nytte anbud vil no òg gjelde ferjeruter i riks- og fylkesvegsamband på same måte som annan rutetransport etter lova.

Som i gjeldande rett er anbud 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 løyvestyresmakt som fastset om anbud skal nyttast ved tildeling av eit konkret ruteløyve.

Anbud set klare krav til prosessen med utlysing av spesifikasjonar og grunnlaget for avgjerda på førehand. Det er praktisk vanskeleg å sjå at anbud kan nyttast på ruter som ikkje inngår i systemet med offentlig 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.

Den andre verknaden av anbud 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.

Når det gjelder § 9 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute, viser departementet til omtalen av drosjer og spørsmålet om reguleringsform. Forslaget fører ikkje med seg endringar i høve til gjeldande rett.

#### 7.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener at løyve skal tildeles den som søker, dersom søkeren tilfredsstillir de kravene som er spesifisert i lovens §4.

Disse medlemmer har merket seg at svært mange høringsinstanser mener at den såkalte "behovsprøvingen" er overflødig. Disse medlemmer mener at dersom det blir en overetablering i markedet, vil interessen blant potensielle løyvehavere avta, og allerede etablerte løyvehavere vil søke seg bort. Fri rekruttering til status som løyvehavere vil også ha en prisdempende, konkurransefremmende effekt til pasasjerenes beste.

Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om at "behovsprøving" går ut av lovens § 6 og § 9 (drosjetransport) allerede nå.

#### Til § 6

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet foreslår:

"§ 6. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn i rute."

#### Til § 7

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet foreslår:

"§ 7. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med fartøy i rute."

#### Til § 9

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet foreslår:

"§ 9. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute."

Disse medlemmer vil videre stemme imot § 9 2., 3., og 4. ledd.

### 7.3 Til kap. 3 Løyvestyresmakt

#### 7.3.1 Samandrag

Fylkeskommunen vil etter utkastet til §12 Løyve, 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.

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

#### 7.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

### 7.4 Til kap. 4 Transport som kan drivast utan løyve

#### 7.4.1 Samandrag

I § 16 Eigentransport av gods, 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.

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

Transport som statens postselskap, jf. § 17 Transport av post, 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.

Løyvefritaket gjeld transport innafor einerettsområdet og øvrige landsdekkande tenester som er pålagt. Løyvefritaket gjeld ikkje for den som utfører transport for statens postselskap på kontrakt sjølv om frakta berre gjeld sendingar innan einerettsområdet og pålagte oppgaver.

Etter § 19 Persontransport knytt til arbeidstakarforhold innan helse- og omsorgssektoren, blir det gitt høve for tilsette i det offentlege omsorgsapparatet til å utføre persontransport med personbil, som har naturleg tilknytning til utføring av arbeidet.

I § 21 Særskilte transportar, har departementet samla heimlane i gjeldande lov til å kunne fritta 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 føremåls-tenleg at mynde til å gje fritak frå krav om løyve ligg på departementsnivå, uavhengig av transportform.



Samling av heimlane medfører ingen realitetsendingar i høve til gjeldande rett.

#### 7.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen vil åpne for at det blir gitt fritak fra løyveplikten for ansatte innen helse- og omsorgssektoren, slik at disse kan utføre persontransport som har naturlig tilknytning til utføring av arbeidet. Disse medlemmer vil peke på at slike transportoppgaver ikke må gå på bekostning av primæroppgavene.

### 7.5 Til kap. 5 Offentleg godtgjersle til rutetransport

#### 7.5.1 Samandrag

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. 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.

Føresegna til § 22 Lokal rutetransport, 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.

Det statlege ansvaret for tildeling av godtgjersle til riksvegferjer tatt inn i ein eigen §24 Riksvegferjer, 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 realitetsendingar. Dvs. at ansvaret omfattar dei rutene som staten ønskjer å opprette/halde oppe, tilsvarande som fylkeskommunen sitt ansvar etter § 22. Paragrafen i seg sjølv fastset ikkje *plikt* til å gje godtgjersle.

#### 7.5.2 Merknader frå komiteen

##### Til § 22. Lokal rutetransport

Komiteen sitt fleirtall, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristelig Folkeparti, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og

Senterpartiet foreslår at § 22 6. ledd får følgende tillegg som 3. og 4. punktum:

"Arbeidstakarar knytte til verksemd som vert lagt ut på anbod, skal oppretthalde slike rettar og plikter som følgjer av arbeidsmiljølova kapittel XII A. I tillegg skal pensjonsordningar vidareførast utan at pensjonsordningane blir svekka."

Disse medlemmer foreslår derfor:

"§ 22 6. ledd skal lyde:

Kontrakt om godtgjersle som er inngått på grunnlag av anbod, skal gjelde for minst 5 år, med unntak for mellombelse ruter. Når særlege grunnar taler for det, kan ei inngått avtale forlengjast for kortare tid. Arbeidstakarar knytte til verksemd som vert lagt ut på anbod, skal oppretthalde slike rettar og plikter som følgjer av arbeidsmiljølova kapittel XII A. I tillegg skal pensjonsordningar vidareførast utan at pensjonsordningane blir svekka."

### 7.6 Til kap. 6 Sams føresegner

#### 7.6.1 Samandrag

Føresegna § 25 Tildeling av løyve, svarar i hovudsak til gjeldande lov § 14.

Utkastet § 26 Politiattest, gjev heimel til å kunne krevje politiattest ved tildeling av løyve, tilsvarande gjeldande rett. Etter utkastet til yrkestransportlov §§ 4 og 5 vil det verte krevd god vandel for alle slag løyve.

Etter utkastet vil det òg kunne krevjast politiattest etter at løyve er gitt.

Det er berre ruteløyve som har tidsavgrensing etter gjeldande samferdselslov.

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. 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 politiattest 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.

Paragraf 27 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.

Når det gjeld drosjeløyve, har ektefelle eller livsarving til avdød drosjeløyvehavar etter gjeldande lov § 17 nr. 2 fjerde punktum, ein rett til å drive løyvet vidare i inntil 3 år etter dødsfallet. 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.

Føresegna i andre ledd § 33 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 for 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.

Departementet vil berre godkjenne vilkår om rett til å halde reisande tilbake i tilfelle der selskapa har stort behov for eit slikt verkemiddel. Det vil mellom anna verte lagt vekt på i kor stor grad selskapa har automatiserte billettsystem.

I utgangspunktet er det transportselskapa sine egne tilsette som skal gjennomføre dei kontrollane der det kan verte aktuelt å halde reisande tilbake. Av praktiske årsaker nyttar transportselskapa ofte tilsette i vaktelskap til hjelp i kontrollar. Dette må akseptierast.

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. Personar som truleg er under 15 år skal ikkje haldast tilbake.

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 akseptierast, kan departementet i ettertid vurdere å trekkje tilbake godkjenninga av vilkåret i transportvedtektene.

#### 7.6.2 Merknader frå komiteen

##### Til § 29. Tilbakekalling av løyve

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at det i Noreg heldigvis er eit relativt lite tal overgrep mot drosjebraukarar. Dagens krav om kjøreseddel utskreven av politiet, basert på ei vandelsmessig vurdering, er meint å medverke til at publikum kan kjenne seg trygge ved bruk

av drosje. Politiet kan allereie i dag kalla tilbake kjøreseddel på grunn av vandelsmessige tilhøve. Løyvehavar og sjåfør i drosjetransport skal ha gyldig kjøreseddel etter gjeldande rett. Ein sjåfør har ikkje løyve, og det kan difor ikkje inndras frå vedkommande. Fleirtalet vil difor understreka at det er inndraging av *kjøreseddelen*, ikkje av *løyvet*, som er det riktige verkemiddel i forhold til sjåførane. Eit forslag om at løyvehavaren utan vidare skal miste løyvet for handlingar vedkommande sin sjåfør måtte ha gjort seg skuldig i, vil etter fleirtalet sitt syn ikkje vere i pakt med vanlege rettsprinsipper.

Fleirtalet viser til at det er politiet som både skriv ut og tilbakekallar kjøresedlar og dermed gjer ei vandelsmessig vurdering av både løyvehavar og sjåfør. Fleirtalet meiner dette er eit føremålstenleg system å byggje vidare på, sidan politiet har løpande tilgang til strafferegisteret og er den best kvalifiserte instansen til å gjere ei vurdering av vandelen. Løyvemyndigheten må uansett forholde seg til informasjon frå politi/påtalemakt.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til de stadig hyppigere tilfeller av overgrep fra taxisjåførers side overfor passasjerer. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at sjåfører som er dømt for voldsbruk, ran eller seksualforbrytelser overfor passasjerer ikke skal miste løyvet.

Disse medlemmer foreslår derfor § 29 5. ledd:

"§ 29 5. ledd skal lyde:

Departementet kan gje forskrift om at løyvestyresmakta kaller tilbake løyve dersom løyvehavaren pådreg seg rettskraftig dom for valds-, vinnings- eller sedløysebrotsverk."

##### Til § 33. Transportvedtekter

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, stør Regjeringa sitt forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil stemme imot forslaget til § 33 2., 3., 4. og 5. ledd.

#### 7.7 Til kap. 7 Særlege fullmakter

##### 7.7.1 Samandrag

§ 36 Ekstraordinære, tilhøve er ei vidareføring av gjeldande lov § 22 nr. 1. På grunn av delinga av den tidlegare forvaltningsbedrifta NSB i Jernbaneverket og statens jernbanetrafikkselskap, må lovteksten i staden for å vise til statens jernbaner vise til statens jernbanetrafikkselskap, og jernbanetrafikkselskap der sta-

tens jernbanetraffikkselskap eig over halvparten av selskapet.

#### 7.7.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

### 7.8 Til kap. 8 Kontroll, sanksjonar mv.

#### 7.8.1 Samandrag

Når det gjeld § 40 Forbod mot å bruke køyretøy mv., vert det vist til at 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. 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 nedleggje forbod mot bruken av køyretøyet, krava til å kunne forby bruken av køyretøyet må samstundes vere oppfylt.

Gjeldande straffebod i § 26 er tenkt ført vidare, jf. § 41 Straff. Etter dette straffebodet vil ikkje berre fullbyrda gjerning vere straffbar, men også forsøk på brot.

#### 7.8.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 8. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSNAR AV LOVFORSLAGET

### 8.1 Samandrag

Lovendringa vil innebere at det vert lettare å finne fram i lovverket. Overføring av ansvaret for godsløve til fylkeskommunen vil føre til ei viss auka arbeidsmengd i fylkeskommunane, ettersom fylkeskommunen då òg vil måtte handsame klagesakene om godsløve.

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.

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. Røynslar 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.

### 8.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 9. IKRAFTSETJING

### 9.1 Samandrag

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.

### 9.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

## 10. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

### Forslag frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med hver rullering av Nasjonal transportplan komme tilbake til Stortinget med en evaluering av anbud i ferjedrifta.

#### Forslag 2

§ 22 6. ledd skal lyde:

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. Arbeidstakarar knytte til verksemd som vert lagt ut på anbod, skal oppretthalde slike rettar og plikter som følgjer av arbeidsmiljølova kapittel XII A. I tillegg skal pensjonsordningar vidareførast utan at pensjonsordningane blir svekka.

### Forslag frå Framstegspartiet:

#### Forslag 3

§ 6. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn i rute.

*Forslag 4*

## § 7. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med fartøy i rute.

*Forslag 5*

## § 9. Paragrafens tittel endres til:

Løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute.

*Forslag 6*

## § 29 5. ledd skal lyde:

Departementet kan gje forskrift om at løyvestyresmakta kaller tilbake løyve dersom løyvehavaren pådreg seg rettskraftig dom for valds-, vinnings- eller sedløysebrotsverk.

## 11. KOMITEEN SI TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjere slikt

vedtak til lo v

om yrkestransport med motorvogn og fartøy  
(yrkestransportlova)

### Kap. 1 Allmenne 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:

- 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,
- 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,
- transport inkludert overnatting som er lagt til rette for regelmessig transport av grupper av personar frå eit avgangsområde til eit bestemmelsesområde,

de, 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

- god vandel,
- tilfredsstillande økonomisk evne og
- 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 friteken frå kravet til løyve i medhald av § 16, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd. § 4 andre ledd gjeld tilsvarande.

(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 tilsvarande 4 bruttotonn må ha ruteløyve. § 4 andre ledd bokstav a) og b) og § 6 andre ledd gjeld tilsvarande.

(2) Det trengs likevel ikkje ruteløyve for:

- Transport mellom Noreg og andre land som tek med personar mellom stader i Noreg.
- Transport av personar innan eit hamnedistrikt,

dersom det 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 innskott 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 mv.*

(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 ein-skildvedtak kan departementet òg gje samtykke til slik transport for verksemdar frå land som Noreg ikkje har tilsvarande 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 ein-skilde 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 delegere 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 råddelde 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 aktivitet, 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 samfunnsplagte

oppgåver og som følgjer av selskapet sin konsesjon etter lov 29. november 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 transporter 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 tilsvarande.

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

(1) Tilsette i det offentlege eller i offentleg 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 unntak frå kravet om løyve etter denne paragrafen gjeld § 11 tilsvarande.

### **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 unntak for mellombelse ruter. Når særlege grunnar talar 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 tilsvarande.

#### § 24. *Riksvegferjer*

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 tilsvarande.

### **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 mv.

Ein løyvehavar kan ikkje overlate løyvet sitt til andre utan 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 vedkomande ikkje skal få nytt løyve før etter ei fastsett tid utan omstyn 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 mv.

(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 transportberedskapsoppgaver.

## Kap. 8 Kontroll, sanksjonar mv.

### § 38. Kontrolldokument

Førar av motorvogn eller fartøy i løyvepliktig transport eller løyvefri eigentransport, 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 motor-

vogn som er fritaken frå løyve i medhald av §§ 16 og 17.

§ 40. *Forbod mot å bruke køyretøy mv.*

(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 iverksettast 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 tilsvarende.

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

*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. 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. I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

§ 7 skal lyde:

§ 7 (Særskilte krav til trafikkvirksomheten)

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)

*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 godkjent 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 godkjent 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.*

Oslo, i samferdselskomiteen, den 4. juni 2002

**Petter Løvik**  
leiar

**Sverre J. Hoddevik**  
ordførar

**Geir-Ketil Hansen**  
sekretær