

Innst. S. nr. 247

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om tillegg til forskrift til samferdselsloven vedrørende organiseringen av drosjevirkksomhet

Dokument nr. 8:63 (2000-2001)

Til Stortinget

INNLEDNING

I Dokument nr. 8:63 (2000-2001) fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre eller gi et tillegg til forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 nr. 56, slik at det gjøres uttrykkelig klart at det er tillatt for drosjeeiere å benytte seg av selvstendig næringsdrivende sjåfører i sin virksomhet."

Som bakgrunn vises til forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 nr. 56, der det heter:

"Et løyve kan ikke overføres til andre uten samtykke fra fylkeskommunen. Bestemmelsene under nr. 27 og 42 gjelder tilsvarende. Ved overføring av drosjeløyve gjelder bestemmelsene under nr. 10 og 11 bokstav a). Heller ikke kan løyvehaver uten samtykke fra fylkeskommunen overlate til andre å drive virksomheten. Bestemmelsene under nr. 6 og 7 gjelder tilsvarende."

Samferdselsdepartementet har fortolket ovenstående forskrift slik at den er til hinder for at drosjesjåfører er selvstendig næringsdrivende, idet departementet legger til grunn at en selvstendig næringsdrivende sjåfører "driver virksomheten" for drosjeeieren/løyvehaveren når den selvstendig næringsdrivende sjåfører kjører et drosjekift.

Det er ikke forslagsstillers intensjon å late som om at det ikke er forskjell på et ansettelsesforhold og et forretningsmessig forhold mellom to næringsdrivende. Det er imidlertid vanskelig å få øye på saklige grunner for at en drosjesjåfører ikke skal kunne være selvstendig næringsdrivende selv om drosjebilen og drosjeløyvet tilhører en annen.

For drosjenæringens attraktivitet som arbeidsplass er det hevet over tvil at anledningen til å drive som selv-

stendig næringsdrivende sjåfører i stedet for ansatt sjåfører, vil være et ubetinget gode. I transportbransjen spesielt - så nær som for drosjer - finnes ikke forbud mot bruk av selvstendig næringsdrivende sjåfører. Det er vanskelig å få øye på hvilken spesiell risiko eller andre særtrekk som kan være knyttet nettopp til drosjevirkksomhet, og som skulle begrunne et forbud.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Marthe Scharning Lund, Ola Røtvei og Åge Tovan, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at forslaget er sendt Samferdselsdepartementet for uttalelse, jf. vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet av 28. mars 2001.

Flertallet viser til at departementet vurderer det slik at

"Dersom det skulle innføres kontraktørordninger i drosjenæringen, anser departementet at det representerer et så radikalt brudd med gjeldende rett at samferdselsloven må endres."

Av brevet fra departementet går det også fram at

"Det er mulig at drosjenæringen vil bli mer attraktiv som arbeidsplass for noen dersom det åpnes for kontraktørordninger. Dette er imidlertid vurderinger som vil kunne gjøres gjeldende for ansatte i de fleste næringer. Etter departementets vurdering bør derfor spørs-

målet om hvorvidt arbeidstakere i fremtiden skal kunne registrere seg som selvstendig næringsdrivende vurderes på generell bases, og ikke isolert sett som et samferdselspolitisk virkemiddel."

Flertallet vil på denne bakgrunn avvise forslaget i Dokument nr. 8:63 (2000-2001).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, peke på at de fleste næringer i dag ikke er regulert med behovsprøvde løyveordninger. Begrunnelsene for slik løyveregulering fra statsrådens side virker svært tynn. Statsråden frykter en ansvarspulverisering dersom kontraktørvirksomhet blir tillatt. Med selvstendig næringsdrivende tilknyttet sentraler vil ansvaret snarere tvert imot, være greit og oversiktlig plassert. Den enkelte sjåfør, eller dennes forsikringselskap, vil være den som kunden skal ha med å gjøre.

Disse medlemmer mener tilbud og etterspørsel vil være bedre redskaper for å regulere antallet drosjer. På den måten får folk en direkte innflytelse på drosjetilbudet. Fylkeskommunale instanser er lite egnet til å vurdere hvor lange køene er på de forskjellige steder og til forskjellige tider. Begrensningen som ligger i løyveordningens behovsprøvde virkning er mer et redskap for å tilfredsstille de næringsdrivende enn å tilfredsstille kundene (passasjerene).

Det er heller ingen grunn til å bruke løyveinstituttet for å tvinge sjåførene til å følge arbeidsmiljøloven. Den enkelte drosjeeier vil ha ansvaret for faglig kompetanse og sikkerhet. Drosjevirkosomhet er utsatt for store svingninger fra dag til dag og på de forskjellige

tidene av døgnet. Arbeidsmiljølovens bestemmelser er svært dårlig tilpasset dette.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre eller gi et tillegg til forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 nr. 56, slik at det gjøres uttrykkelig klart at det er tillatt for drosjeeiere å benytte seg av selvstendig næringsdrivende sjåfører i sin virksomhet."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen endre eller gi et tillegg til forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 nr. 56, slik at det gjøres uttrykkelig klart at det er tillatt for drosjeeiere å benytte seg av selvstendig næringsdrivende sjåfører i sin virksomhet.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:63 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om tillegg til forskrift til samferdselsloven vedrørende organiseringen av drosjevirkosomhet - avvises.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 16. mai 2001

Oddvard Nilsen
leder

Rigmor Kofoed-Larsen
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær

Vedlegg

Brev fra samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 28. mars 2001.

Dokument nr. 8:63 (2000-2001) forslag fra stortingsrepresentanten Siv Jensen om tillegg til forskrift til samferdselsloven vedrørende organiseringen av drosjevirksohmeten

Det vises til brev av 15. mars 2001.

Drosjeløyver er behovsprøvd, dvs. antallsregulert. Etter forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 punkt 5 fastsetter fylkeskommunen antall løyver i hvert løyvedistrikt. Etter samme forskrift nr. 11 tildeles ledige drosjeløyver til søkere med minst to års ansiennitet som drosjefører i løyvedistriktet. Dersom det ikke finnes søkere med mer enn to års ansiennitet, tildeles løyve etter fylkeskommunens skjønn, forskriften nr. 12.

Et av siktemålene med behovsprøving er å oppnå en viss offentlig kontroll av hvem som slipper til i drosjenæringen. Drosjeløyver er i all hovedsak knyttet til person, bare unntaksvis kan løyve gis til selskap. Personer som er tildelt løyve, står fullt ut ansvarlig for utøvelsen av løyvet, både i forhold til samferdselslovens regelverk og overfor publikum.

Etter lov 4. juni 1976 nr. 63 (samferdselsloven) § 16 kan en løyvehaver ikke overlate sitt løyve til andre uten departementets samtykke. (Etter § 7 nr. 8 er myndigheten til å gi samtykke til overføring av løyver for persontransport utenfor rute lagt til *fylkeskommunen*.)

Forbudet mot overføring av løyve uten samtykke gjentas i drosjeforskriften nr. 56. Når det gjelder fortolkningen av nr. 56 er det lagt til grunn, også i rettspraksis, at hel eller delvis overtakelse av det økonomiske ansvaret for driften av løyvet anses som overføring av løyve (rettstridig uten tillatelse). Det er for øvrig irrelevant hvorvidt noen av de involverte rent faktisk kjører drosjen. Dersom det skulle innføres kontraktørordninger i drosjenæringen, anser departementet at det representerer et så radikalt brudd med gjeldende rett at samferdselsloven må endres.

Utgangspunktet for reguleringen og organiseringen av bl.a. drosjenæringen er hva som pr. i dag antas å tjene publikum best. Det grunnleggende i systemet er at løyvemyndighetene forholder seg til *en* ansvarlig løyvehaver som driver løyvet alene eller ved hjelp av ansatte. Forholdet mellom løyvehaver og de ansatte reguleres av arbeidsrettslig lovgivning og ikke av samferdselsloven. Det forutsettes likevel at det er tale om reelle arbeidstakerforhold, noe som gjenspeiler seg i betaling av arbeidsgiveravgift, skattetrekk og lønnsinnberetning. Det forhindrer ikke at det kan utvi-

kles incentiver i lønns- og arbeidsbetingelsene. Det avgjørende er likevel at det er løyvehaver alene som har risikoen for resultatet av driften.

Departementet stiller seg noe tvilende til hvorvidt etablering av kontraktørordninger i drosjenæringen vil gi publikum et bedre drosjetilbud, noe som må være utgangspunkt for drøfting av nyordninger. Det som er klart, er imidlertid at slike ordninger vil bidra til å svekke det personlige ansvaret som påligger løyvehaver etter gjeldende ordning. Eksempelvis vil gjentatte eller grove konkurser etter gjeldende rett føre til at løyve kalles tilbake. Etter kontraktørmodellen legges det opp til at risikoen og ansvaret for ev. misligheter skyves over på kontraktøren uten at det får løyvemesige konsekvenser for løyvehaver. Både publikum og det offentlige vil da stå overfor et pulverisert ansvar mellom løyvehaver og en eller flere kontraktører på samme løyve.

Arbeidsmiljøloven vil heller ikke gjelde for kontraktøren, noe som kan bidra til et arbeidspress som kan få negative konsekvenser for eksempel for trafiksikkerheten.

Det er mulig at drosjenæringen vil bli mere attraktiv som arbeidsplass for noen dersom det åpnes for kontraktørordninger. Dette er imidlertid vurderinger som vil kunne gjøres gjeldende for ansatte i de fleste næringer. Etter departementets vurdering bør derfor spørsmålet om hvorvidt arbeidstakere i fremtiden skal kunne registrere seg som selvstendig næringsdrivende vurderes på generell basis, og ikke isolert sett som et samferdselspolitisk virkemiddel.

For annen løyvepliktig virksomhet gjelder tilsvarende forbud mot hel eller delvis overdragelse av løyve.

Det er i forslaget vist til at det i de fleste bransjer er blitt mer vanlig å basere virksomheten på kjøp av tjenester fremfor bruk av egne ansatte. Departementet antar at det i disse tilfellene er tale om tjenestekjøp som enten krever seerskilt kompetanse, og/eller tjenesten er basert på at det i tillegg til arbeidskraften også inngår bruk av driftsmidler og organisasjon som leverandøren er ansvarlig for. Departementet er i tvil om dette kan sammenlignes med en ren sjåførfunksjon, og viser til det som er nevnt foran om at grenser for hva som skal anses som et arbeidstakerforhold og hva som skal defineres som næringsvirksomhet må vurderes på generell basis.