



STORTINGET

Innst. 294 L

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 43 L (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i Prop. 43 L (2022–2023) endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy §§ 5, 9, 37 a og 40 a.

1.2 Innføring av fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere

Endringene i yrkestransportloven § 9 innebærer at det igjen stilles krav om fagkompetanse for å få tildelt drosjeløyve. Det tidligere kravet om fagkompetanse for drosjeløyve ble opphevet i november 2020. Forslaget til endring av § 9 innebærer skjærpede objektive krav for tildeling av løyve for å drive drosjevirkosomhet (drosjeløyve). Innskjærpingen i kravene skal ifølge proposisjonen primært bidra til en mer seriøs drosjenæring, hvor løyvehaverne har tilstrekkelig faglig kompetanse til å tilby en viss minstestandard på tjenestene og til å drive drosjevirkosomhet i tråd med gjeldende regulering.

Det vises i proposisjonen til at det følger av Hurdalsplattformen at regjeringen vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjå-

førene kan leve av jobben sin. Regjeringen sendte 11. mai 2022 på høring et forslag om endring i løyvekravene mv. for drosje. I tillegg oppnevnte regjeringen våren 2022 et offentlig utvalg (drosjeutvalget) som skal foreslå en helhetlig regulering av drosjenæringen som står seg på sikt, og som er i samsvar med reglene i EØS-avtalen.

I høringen av 11. mai 2022 foreslo departementet blant annet å gjeninnføre krav om løyvegaranti og fagkompetanse for drosjeløyvehavere, gjøre taklykt obligatorisk for alle drosjer og innføre krav om dokumentasjon for at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret, og at godkjent taksameter er installert. Kun forslaget om fagkompetanse krever lovendring. De øvrige forslagene medfører i hovedsak endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Det vises i proposisjonen til at drosjeutvalget, i lys av Hurdalsplattformen, skal foreta en gjennomgang av drosjereguleringen og utarbeide en rapport med forslag til helhetlig regulering på området som kan danne grunnlag for en alminnelig høring. Det følger av mandatet at utvalget skal vurdere drosjereguleringen helhetlig og blant annet identifisere tiltak som sikrer et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Utvalget skal også vurdere behovet for å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt. Det er særlig viktig å sikre tilbudet til sårbare grupper, som eldre og funksjonshemmede uten egen bil. Samtidig skal utvalget også vurdere hvilke krav som bør stilles for å sikre en seriøs drosjenæring som gir trygghet for kundene og gode arbeidsforhold for ansatte og løyvehavere, og som bidrar til hvit økonomi, og tiltak for å sikre kontroll og tilsyn med næringen. Utvalget kan også vurdere andre spørsmål med relevans for drosjereguleringen, som for eksempel merking av drosje, prisre-

gulering, bestemmelser om pristilbud, skatteforvaltning og bokføring.

Det vises i proposisjonen også til at Stortinget har behandlet finansinnstillingen for 2023 og vedtatt budsjetttrammene for fagkomiteens behandling av statsbudsjettet, inkludert flere anmodningsvedtak. I Stortingsvedtak 84 (2022–2023) ber Stortinget

«[...] regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023».

1.3 Overtredelsesgebyr for brudd på yrkestransportregelverket

Endringene i yrkestransportloven § 40 a gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift at overtredelser av forskriftsbestemmelser gitt i medhold av yrkestransportloven, skal kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr. I dag kan det gis bøter etter § 41. I motsetning til bøter kan overtredelsesgebyrer ilegges på kontrollstedet av kontrolløren, også av Statens vegvesens kontrollører, der overtredelsen avdekkes. Slike gebyrer vil kunne gi en bedre utnyttelse av kontrollressursene enn en anmeldelse til politiet og videre oppfølging i straffesporet.

Formålet med endringen i § 40 a er å åpne for økt bruk av overtredelsesgebyr fremfor straff, blant annet for brudd på kabotasje-reglene. Forslaget følger opp anmodningsvedtak nr. 345 (2018–2019), hvor Stortinget ber regjeringen

«[...]vurdere om det er mer hensiktsmessig å benytte administrative sanksjoner i form av forenklet forelegg for å sikre en mer effektiv oppfølging av brudd på kabotasje-regelverket, herunder nivået på foreleggene og muligheten for å kreve det inn på stedet».

De nærmere reglene om hvilke overtredelser som skal sanksjoneres med gebyr, skal ifølge forslaget fastsettes i forskrift.

1.4 Øvrige endringer

Endringen i § 5 begrenser rekkevidden av definisjonen av motorvogn til å gjelde kun for § 5, ikke for hele loven. Forslaget innebærer ingen realitetsendring. Endringen i § 37 a er en retting av en henvisningsfeil og medfører heller ingen realitetsendring.

For nærmere omtale av forslagene vises det til Prop. 43 L (2022–2023).

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils

Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 43 L (2022–2023) Endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin, ligger til grunn for regjeringens politikk. Dette vil gi tryggere pasient- og skoletransport og sikre drosjetilbudet i hele landet.

2.1 Innføring av fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere

Komiteen viser til at den foreslåtte endringen av yrkestransportlova § 9 innebærer at det stilles krav om fagkompetanse for å få tildelt drosjeløyve.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen Solbergs avregulering av drosjenæringen har medført at antall løyver i Norge har økt fra 8 000 til 15 000. Videre viser flertallet til at Statens vegvesen i perioden etter avreguleringen fant avvik ved over halvparten av de kontrollerte drosjene, og at Justervesenet fant avvik ved nesten en fjerdedel av drosjene i tilsvarende periode.

Flertallet viser derfor til at hensikten med innføring av kompetansekrav for løyvehavere er å gi løyvehavere nødvendig kunnskap til å drive en seriøs næring og være i stand til å drive og forvalte drosjeløyvet sitt på en bærekraftig og økonomisk riktig måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til regjeringen Solbergs drosjereform, som skulle sikre et mer velfungerende marked med innovasjon og fornyelse samtidig som tilbudet i hele landet skulle sikres, også i distriktene. Den største endringen var fjerning av antallsbegrensningen på drosjeløyver. Krav om drosjeløyve ble videreført, men med en lempelse på innholdet i løyvekravet for de næringsdrivende. Samtidig ble det innført et nytt krav om fagkompetanse for sjåfører. Målet med reformen var å bidra til reduserte kostnader ved etablering og dermed redusere inngangsbarrieren for å etablere seg i markedet, og å øke konkurransen.

Disse medlemmer viser til at det med reformen var behov for å endre på hvem det ble stilt krav til. Før

reformen dekket kravet om fagkompetanse hos løyvehaver langt på vei behovet for fagkompetanse også hos fører, fordi drosjevirkomheten tidligere i all hovedsak var organisert som enkeltpersonforetak hvor løyvehaver og fører i stor grad er samme person. Etter reformen kan den næringsdrivende fritt organisere sin virksomhet i den organisasjonsformen vedkommende selv ønsker. Dette innebærer at drosjevirkomheter nå kan organiseres i større foretak hvor løyvehaver selv sjelden eller aldri vil være fører. Disse medlemmer viser til at det derfor var et behov for å knytte kravet om fagkompetanse direkte til sjåføren. Det er sjåføren som er i kontakt med passasjerene og dermed bør ha den nødvendige kompetansen for å utføre transporten på en sikker og forsvarlig måte. Disse medlemmer er opptatt av at drosjesjåfører bør ha en viss fagkunnskap, særlig av hensyn til å kunne tilby passasjerer med særlige behov nødvendig hjelp.

Disse medlemmer er ikke mot å øke kompetansen ytterligere i drosjenæringen, men mener det må gjøres uten å skape uforholdsmessige etableringshindre som kan vanskeliggjøre en god utvikling av bransjen. Disse medlemmer registrerer at kravene foreslått i Prop. 43 L (2022–2023) utelukkende er rettet mot løyvehaver og også bare i mindre og lite detaljert grad omhandler løyvehavers plikt til å skolere sine sjåfører. Disse medlemmer mener derfor at de nye kravene til løyvehaver som nå introduseres, bidrar til økt byråkratisering for næringslivet, uten reell gevinst for passasjerene.

Disse medlemmer viser til Prop. 70 L (2018–2019) og mener disse argumentene fortsatt står seg:

«Alle som starter en virksomhet må sette seg inn i gjeldende norsk rett knyttet til det å drive en økonomisk virksomhet, herunder skatte- og avgiftsregler, regler knyttet til utøvelsen av arbeidsgiverrollen og øvrige offentligrettslige krav. Departementet viser til at det i de fleste andre næringer ikke foreligger et særkrav til fagkompetanse for å starte opp virksomhet. Departementet kan ikke se at det er særlige forhold ved drosjenæringen som tilsier at det bør være et fagkompetansekrav som ellers ikke stilles for andre næringer.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at reetablering av krav om eksamen for å dokumentere fagkompetanse innebærer en byråkratisering som vil fungere som et etableringshinder i drosjemarkedet. Disse medlemmer viser til at proposisjonen har fått mye kritikk i høringsrunden, herunder at departementets snuoperasjon når det gjelder særskilt krav om fagkompetanse, ansees som ubegrunnet. Flere høringsinstanser mener forslaget fremstår som et forsøk på å heve etableringstersklene for nye aktører, noe som vil begrense konkurransen. Disse medlemmer vil bemerke at Regelrådet både finner forslaget mangelfullt utredet og mener at det er vanskelig å vurde-

re forslagets totale kostnader for næringen. Disse medlemmer viser til at for de fleste andre næringer blir det ikke etablert særskilte krav til kompetanse for å kunne starte opp en virksomhet. Disse medlemmer mener det er viktigere å ta hensyn til drosjekundene, og da er det kunnskapskrav til sjåførene det burde være søkelys på.

Disse medlemmer viser til at oppgaven med å gjennomføre løyveeksamen skal være en monopoloppgave for Statens vegvesen. Disse medlemmer mener det er grunn til å tro at kapasitetsutfordringer hos Statens vegvesen vil skape vanskeligheter for drosjemarkedet om dette kravet gjeninnføres. Disse medlemmer mener at forslaget vil gi merarbeid for både forvaltningen og markedsaktørene. Forslaget vil øke kostnadene, og dette vil det være passasjerene som må bære.

2.2 Overtredelsesgebyr for brudd på yrkestransportregelverket

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at den foreslåtte endringen av yrkestransportlova § 40 følger opp anmodningsvedtak nr. 345 (2018–2019), hvor Stortinget blant annet ber regjeringen vurdere om det er mer hensiktsmessig å benytte administrative sanksjoner for brudd på blant annet kabotasjereglene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at overtredelsesgebyr forenkler kontrollvirksomheten ved at kontrollinstansenes ressurser kan benyttes mest mulig effektivt opp mot aktørene. Dette flertallet fremhever viktigheten av at Statens vegvesen og politiet har riktige verktøy i det forebyggende arbeidet mot useriøse aktører.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at å erstatte ordinær prosess for brudd på yrkestransportregelverket med overtredelsesgebyr vil spare forvaltningen for ressursbruk og kunne gi staten høyere gebyrinntekter. Forslaget vil imidlertid gå på bekostningene av den enkeltes rettsikkerhet, og disse medlemmer kan ikke støtte dette. Disse medlemmer vil videre fremheve synspunkter i høringsrunden om at legalitetsprinsippet tilsier at det må fremkomme av loven hvilke overtredelser som kan medføre gebyr, om endringene skal gjennomføres.

2.3 Øvrige endringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at end-

ringene av yrkestransportlova §§ 5 og 37 ikke innebærer noen realitetsendring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Prop. 43 L (2022–2023) sendes tilbake til regjeringen.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 43 L (2022–2023) sendes tilbake til regjeringen.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova (fagkompetansekrav for drosjeløyvehavere og overtredelsesgebyr)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 5 andre ledd skal lyde:

(2) Som motorvogn etter første ledd reknast varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillaten brukt på offentlig veg.

§ 9 første ledd andre punktum skal lyde:

§ 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende.

§ 37 a andre ledd andre punktum skal lyde:

Det er ikke nødvendig med ny kjøresetel ved skifte av bustad.

§ 40 a skal lyde:

§ 40 a Lovbrottsgebyr

(1) Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova kan pålegge lodbrottsgebyr til den som med vilje eller aktløyse bryt føresegner fastsette i medhald av denne lova. Når slikt lodbrot er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lodbrottsgebyr påleggast føretaket. Dette gjeld sjølv om lodbrottsgebyr ikkje kan bli pålagd nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltpersonføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentlig verksemd.

(2) Departementet kan gje forskrift om kva for brot på reglar som er gjevne i medhald av denne lova, som skal kunne føre til lodbrottsgebyr. Departementet kan òg gje forskrift om fastsetjing og gjennomføring av pålegg om lodbrottsgebyr, reglar om betalingsfristar, gebyrets størrelse, rente og tilleggsgebyr dersom eit lodbrottsgebyr ikkje blir betalt ved forfall, og om at også andre enn den som er pålagd gebyret, er ansvarleg for at det blir betalt.

II

Endringene i §§ 5 og 37 a trer i kraft straks. Loven gjelder ellers fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de forskjellige bestemmelsene til ulik tid.

Departementet kan gi overgangsregler for den som har fått drosjeløyve i perioden mellom 1. november 2020 og tidspunktet for ikrafttreddelsen av § 9.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 25. april 2023

Erling Sande

leder

Geir Inge Lien

ordfører