

Dokument nr. 8:63

(2000-2001)

Forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om tillegg til forskrift til samferdselsloven vedrørende organiseringen av drosjevirkksomhet

Til Stortinget

Bakgrunn

I forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av 10. juni 1977 nr. 8 nr. 56, heter det:

«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.»

Forskriftspunktets henvisning til andre punkter i forskriften er ikke vesentlig for forståelsen av dette forslag. Det vesentlige her er forståelsen av begrepene «overføring av løyve» og «drive virksomheten».

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 drosjeskift.

Hovedbegrunnelsen for forskriftens pkt. 56. er at drosjeløyver ikke skal være fritt omsettelige som en handelsvare. At det kan utledes at punktet innebærer at selvstendig næringsdrivende skal nektes å være drosjesjåfører, må det imidlertid kunne stilles spørsmålstegn ved. Det later til at departementet trekker et skille mellom en sjåfører som får utbetalt lønn og en selvstendig næringsdrivende sjåfører som mottar betaling for en utført kjøretjeneste. Det må kunne slås fast at grunnlaget for utbetaling til sjåføren bygger på samme prinsipp i begge tilfeller. I drosjebransjen er det vanlige, også for ansatte sjåfører, at lønnen er akkord-lønn, som utbetales som en prosentandel av bruttofortjenesten i det drosjeskiftet som er utført.

Spørsmålet blir derfor om det er andre særtrekk ved den selvstendig næringsdrivende sjåfører, i forhold til den ansatte sjåfører på akkordlønn, som gjør at vedkommende må anses å «drive virksomheten» for drosjeeieren.

Det er tillatt å ha incentivordninger i et ansettelsesforhold, for eksempel i form av at det utbetales særskilt bonus for skadefri kjøring. Dette er en anerkjent måte for å øke den ansattes bevissthet om betydningen av ansvarsfull utførelse av yrket. For den selvstendig næringsdrivende sjåfører vil den samme bevissthet og det samme resultat, typisk kunne oppnås, på samme måte som for ansatte, gjennom fastlagte systemer og rutiner for avregning og økonomisk oppgjør mellom sentral, løyvehaver og selvstendig sjåfører på et forretningsmessig grunnlag. Dette med basis i en ønsket utførelse av yrket som bl.a. innebærer trygghet og forsiktig kjøring med et minimum av skader, kombinert med en felles interesse for eier og sjåfører knyttet til lavest mulige driftskostnader og høyest mulig inntjening.

At drosjeeieren skal ha det faglige, økonomiske, driftsmessige og løyvemessige ansvar er kriterier som må kunne sies å være tilfredsstillt også når eieren leier ut bilen til en selvstendig næringsdrivende sjåfører for et drosjeskift eieren selv ikke kjører.

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. Den selvstendig næringsdrivende vil ha det direkte ansvaret for sitt eget økonomiske resultat av sin virksomhet. Det virker imidlertid unaturlig at dette skal kunne tolkes som ensbetydende med at den innleide selvstendig næringsdrivende sjåfører dermed har overtatt løyvehavers drift av dennes virksomhet. Også i ansettelsesforhold i drosjenæringen er den ansatte sjåfører helt ut avhengig av sin egen innsats for å sikre sitt økonomiske resultat av sin virksomhet.

For drosjenæringens attraktivitet som arbeidsplass er det hevet over tvil at anledningen til å drive som selvstendig næringsdrivende sjåfører i stedet for ansatt sjåfører, vil være et ubetinget gode. Omtrent alle

drosjesjåfører som ikke kun er i yrket på bi-inntektsbasis starter egen drosjevirkosomhet som selvstendig næringsdrivende så snart de får anledning til det innenfor dagens system. Samtlige drosjeeiere er selvstendig næringsdrivende. Det er denne organisasjonsformen de er kjent med og til daglig arbeider med.

Det blir mer og mer utbredt innenfor de fleste bransjer å basere hele eller deler av sin virksomhet på kjøp av tjenester fra selvstendig næringsdrivende og selskaper fremfor å satse på å ha egne ansatte. Dette er en naturlig utvikling som finner sted fordi den tydeligvis er ønsket. 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 drosjevirkosomhet, og som skulle begrunne et forbud.

Dersom det skulle bli tillatt, i samsvar med dette forslag, å benytte seg av selvstendig næringsdrivende

sjåfører også i drosjenæringen, forutsettes det selv sagt at det er løyvehaveren som skal ha ansvaret for virksomheten i forhold, til faglighet, sikkerhet og overholdelse av samferdselslovens bestemmelser i forhold til drosjevirkosomhet.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

28. februar 2001