



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Høring – Endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

1. Innleiing

Det har over tid vist seg at det er behov for enkelte endringer i yrkestransportlova. Dette behovet er initiert nasjonalt. Delar av forslaget gjeld behov som blei avdekt som følge av den såkalla drosjekjeksaka i Oslo tidlegare på 2000-talet.

Høyringsnotatet inneheld seks delar. Del I, II og IV har det felles at dei alle omhandlar forslag som vil medføra betre kontroll og oppfølging med etterleving av yrkestransportregelverket. Del I inneheld forslag til tiltak for å effektivisera løyvestyresmaktene si oppgåve med forvaltning og kontroll med transportnæringane. Det blir foreslått å innføra heimlar for utveksling av informasjon mellom løyve- og skatte- og avgiftsstyresmaktene, og ein heimel som gir løyvestyresmakta rett til å krevja framlagt kopi av innlevert næringsoppgåve og sjølvmelding frå den som søker om eller har løyve. Desse forslaga vil gjelde for alle løyvetypar. Del II inneheld eit forslag om krav til vandel og økonomi ved godkjenning av drosjesentral, medan del IV omhandlar eit forslag om å opna for meir fleksibilitet ved utekontroll av yrkestransportregelverket.

Del III er ei oppfølging av den nye politiregisterlova som medfører mindre endringer i yrkestransportlova.

I del V i høyringsnotatet blir det foreslått å innføra eit unntak frå kravet om løyve for transport i regi av frivilligsentral som mottek statstilskot.

Til slutt i høyringsnotatet varslar departementet ei endring i forvaltningspraksis som opnar for individuelle vedtak om lemping i driveplikta for drosje i nærmare avgrensa tilfelle. Denne praksisendringa medfører inga endring i lov, men blir teke med her på bakgrunn av den strenge praksis som har vore ført fram til i dag.

Del I

Forslag om utvida grunnlag for vandelsvurdering og tiltak for effektivisering av løyvestyresmaktene si forvaltning og kontroll av løyveordningane

1. Innleiing

1.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet foreslår å gjera unntak i yrkestransportlova § 26 a) for skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt i høve til opplysningar om gitt ordinær og skjerpa tilleggsskatt (heretter tilleggsskatt) og tilleggsavgift som gjeld søkjarar til løyve og anna godkjenning etter yrkestransportlova. Opplysningane vil gjera det lettare å føra ein effektiv vandelskontroll etter yrkestransportregelverket. Vidare foreslår departementet at det i yrkestransportlova § 26 b) blir innført ein rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene, på eige initiativ, å gi nærmare fastsette opplysningar til løyvestyresmaktene om løyvehavar eller annen med godkjenning etter yrkestransportlova. Skatte- og avgiftsstyresmaktene skal gi opplysningane utan hinder av teieplikta.

Samferdselsdepartementet vil i etterkant av høyringa koma med eit forslag om endring i yrkestransportforskrifta § 6. Forslaga over, saman med den forespeila endringa i yrkestransportforskaften § 6 medfører at løyvestyresmakta også kan leggja vekt på administrative sanksjonar som er blitt gitt når den skal utføra vandelsvurderinga ved tildeling og tilbakekalling av løyve.

Det blir foreslått ein heimel som gir rett for løyvestyresmaktene til å krevja framlagt kopi av innlevert næringsoppgåve og sjølvmelding frå løyvesøkjar/løyvehavar, jf. forslaget § 32.

Forslaga medfører at løyvestyresmaktene får eit utvida og dermed betre *grunnlag* for gjennomføring av vandelsvurderinga/prøvinga knytt til tildeling og tilbakekalling av løyve. For løyvesøkjar og løyvehavar vil forslaget medføra at vandelskrava for å få tildelt/ha løyve blir skjerpa ved at tilleggsskatt og/eller tilleggsavgift som har blitt gitt kan medføra at kravet til vandel ikkje vil vera oppfylt. Dette medfører at søkjar til løyve kan få avslag på søknaden, medan eksisterande løyvehavar kan få løyvet sitt tilbakekalla. Forslaga vil vidare kunne føra til ein styrka kontroll med drift av løyvepliktige verksemd.

2. Bakgrunn for forslaga

Etterforskinga av den såkalla drosjebakssaka i Oslo avdekte at rundt 350 drosjeeigarar i Oslo hadde unndratt om lag 500 millionar kroner i omsetning frå skattelegging. Det var vidare utbetalt 116 millionar kroner for svart arbeid. For brota på likningslova blei det gitt

tilleggsskatt. I tillegg melde skattestyresmaktene mange av sakene til politiet og påtalemakta for brot på rekneskapslova og bokføringslova. I dei sakene der drosjeløyveinnehavarane berre blei gitt administrativ tilleggsskatt for å ha drege unna store mengder skatt og ikkje meldt til politiet og påtalemakta, har løyvehavarane i dei fleste tilfelle framleis verksemda si i drosjenæringa. Dette har vore med på å svekka den allmenne tilliten til drosjebransjen. Det er også slik at økonomisk kriminalitet er konkurransevridande i ein bransje. Det inneber at dei som ikkje har betalt eller betaler for lite skatt, vil ha høgare inntening enn dei som betaler skatt, og såleis generelt klare seg betre. Vidare har fleire drosjeløyveinnehavarar som driv lovlydig, etter drosjekukssaka, opplevt å bli sjikanert og mistenkeleggjort av kundane sine. Opprydning i bransjen er derfor ikkje berre i dei offentlege styresmaktene si interesse, men er også ønska frå drosjenæringa sjølv.

For å få løyve etter yrkestransportlova er det krav om god vandel. Den nærmare reguleringa av vandelskravet er gjort i forskrift. I dag kan eit løyve berre blir nekta tildelt med grunngiving at vandelskravet ikkje er oppfylt, dersom det ligg føre ein rettskraftig dom eller endeleg vedteke førelegg, jf. yrkestransportforskrifta § 6. Bakgrunnen for dette er at vandelen ved søknad om løyve i dag blir vurdert ut frå søkjaren sin politiattest. For dei som allereie har løyve eksisterar det ei plikt for påtalemakta til å informera løyvestyresmaktene om pålagt straff for forhold som er utført etter at løyve er tildelt, jf. påtaleinstruksen § 5-5. Dessutan er løyvehavar etter yrkestransportlova § 26 og yrkestransportforskrifta § 6 sjølv pålagt å leggja fram ny politiattest kvart 5. år. Sjå nærmare om dette nedanfor i pkt. 3.1.5.

Etter Samferdselsdepartementet sitt syn er det behov for å utvida grunnlaget for vandelsvurderinga slik at også administrative sanksjonar for lovbrøt i næringsverksemd gitt av skatte- og avgiftsstyresmaktene inngår som grunnlag for vandelsvurderinga. For at løyvestyresmakta skal kunna leggja vekt på tilleggsskatt og tilleggsavgift gitt i samband med vandelsvurderinga som har utgangspunkt i yrkestransportforskrifta § 6 andre ledd, må yrkestransportforskrifta § 6 endrast slik at det kjem klart fram at nemnde administrative sanksjonar vil kunna ha vekt ved vandelsvurderinga knytt til tildeling og tilbakekalling av løyve.

For å gjera det lettare for løyvestyresmaktene å kontrollera etterleving av yrkestransportregelverket i enkelttilfelle, forslår departementet å gi ein heimel for løyvestyresmaktene til å krevja at løyvesøklar/løyvehavar legg fram sjølvmelding og næringsoppgåve. Denne informasjonen kan også brukast for mellom anna å kontrollera ansiennitet i samband med søknad om drosjeløyve, og om drosjeløyvehavar har anna hovuderverv.

Forslaga her **gield for alle** løyvetypar, men hittil kan det synast som problemstillingane har vore spesielt aktuelle i forhold til drosjeløyve. Informasjonsutveksling mellom styresmakter, medrekna innføring av unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt

overfor løyvestyresmaktene, er ein føresetnad for at løyvestyresmaktene skal kunne utvida grunnlaget for vandelsprøvinga.

3. Gjeldande rett

3.1 Yrkestransportlova

3.1.1 Løyve

Rett til å driva persontransport i næring i og utanfor rute og rett til å driva godstransport, blir regulert av lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy, heretter yrkestransportlova og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy, heretter yrkestransportforskrifta.

Det eksisterer følgjande typar løyve:

- **Behovsprøvde løyve, medrekna**
 - Drosjeløyve,
 - Selskapsvognløyve,
 - Løyve for transport for funksjonshemma og
 - Løyve for rutetransport med motorvogn eller fartøy.
- **Ikkje behovsprøvde løyve, medrekna:**
 - Turvognløyve
 - Godstransportløyve
 - Tillatingar for internasjonal person- og godstransport

3.1.2 Tildeling av løyve

Den som vil driva person- eller godstransport mot vederlag må ha løyve, jf. yrkestransportlova §§ 4 og 5. Ein kan tildela løyve til den som har god vandel, tilfredsstillande økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse. Det nærmare innhaldet i desse krava går fram av yrkestransportforskrifta §§ 6 - 8.

Yrkestransportforskrifta § 6 inneheld nærmare føresegner om kravet til vandel, sjå meir om dette under pkt. 3.1.3.

Yrkestransportforskrifta § 7 gir nærmare føresegner om kravet til økonomi og viser til at løyvesøkjjar ved søknad om løyve må fremja ein garanti frå bank eller forsikringsselskap på ein kroneverdi tilsvarande 9000 euro. For løyve ut over dette gjeld ein kroneverdi tilsvarande 5000 euro for kvart løyve. Ved søknad om løyve får løyvestyresmaktene alt i dag informasjon om skatte- og avgiftsforhold fordi attest om restansar på skatt og avgift o.a. både frå skatteoppkrevjaren for kommunen, skattefuten og frå konkursregisteret skal leggjast ved søknaden, jf. yrkestransportforskrifta § 7 tredje ledd. Men formålet med dette er å klargjera om løyvesøkjaren har tilfredsstillande økonomisk evne, ikkje å undersøka vandelen.

Yrkestransportforskrifta § 8 utdjuar kravet til fagleg kompetanse. Søkjar vil vera fagleg kvalifisert dersom vedkomande kan fremja vitnemål for gjennomført opplæring og prøve som er godkjent av departementet. Den som har løyve for den løyvetypen det blir søkt om, vil vera kvalifisert. Ved tildeling av løyve må alle vilkår vera oppfylte. Dersom søkjar er eit selskap eller annan juridisk person må den som til ei kvar tid er dagleg leiar oppfylla krava til vandel og faglege kvalifikasjonar, jf. yrkestransportforskrifta § 10. Er søkjar eit nyoppretta selskap, må den daglege leiaren også oppfylla kravet til økonomi. Oppfyller ikkje søkjar alle krav, skal løyve bli nekta tildelt. Løyvehavar må til ei kvar tid oppfylla ovannemnde vilkår for å ha løyve. Dersom løyvehavar ikkje oppfyller alle vilkåra etter yrkestransportlova § 4 (2), vil løyve kunna tilbakekallast etter yrkestransportlova § 29, sjå nærmare om dette i punkt 3.1.3.

Yrkestransportlova bruker i § 4 formuleringa "(...) løyve kan tildelast den som(...)". Bruken av ordet "kan" har samanheng med behovsprøvinga av enkelte av løyvetypane. For dei løyvetypane som ikkje er behovsprøvde *skal* løyve tildelast dei som oppfyller krava til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar dersom ikkje "særlege grunnar talar imot at løyve kan tildelast", jf. yrkestransportforskrifta § 4.

3.1.3 Krav til vandel for løyvesøkjar og løyvehavar

Yrkestransportlova § 4 andre ledd bokstav a) stiller krav om god vandel for den som skal tildelast løyve for å driva persontransport mot vederlag. Vidare er det i §§ 5,6 og 7 tilsvarande krav til vandel for dei som driv godstransport og persontransport i rute mot vederlag med motorvogn, og fartøy. Kravet til god vandel skal til ei kvar tid vera oppfylt for løyvehavar. Omgrepet "god vandel" i yrkestransportlova § 4 (2) er eit skjønsmessig omgrep. Det nærmare innhaldet av vandelskravet går fram av yrkestransportforskrifta § 6, som gir føringar for det skjønnet som løyvestyresmakta skal gjera ved vurderinga av om vandelskravet er oppfylt ved tildeling og tilbakekalling av løyve. Paragrafen slår fast at kravet til vandel ikkje er oppfylt: "*dersom søkeren er fradømt retten til å drive næringsvirksomhet, er ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige område, eller er ilagt straff for alvorlige overtrødelse av gjeldende bestemmelser om førerne sin kjøre- og hviletid, nyttekjøretøylene sin vekt og dimensjoner, trafikkikkerhet og kjøretøyenes sikkerhetsvilkår, lønns- og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser*". Vidare seier føresegna at kontrollen av god vandel finn stad ved at det skal leggjast politiattest ved *søknad* om løyve, at denne ikkje skal vera eldre enn tre månader og at politiattest skal leggjast fram for løyvestyresmaktene på nytt *kvart femte år*.

Kravet til vandel i yrkestransportlova er i samsvar med minstekravet til vandel etter EØS-avtalen for å kunna etablere seg i yrkesmessig godstransport og persontransport med buss, slik det går fram av direktiv 96/26/EF med endringsdirektiv 98/76/EF.

3.1.4 Yrkestransportlova § 29 - Tilbakekalling av løyve

Yrkestransportlova § 29 første ledd slår fast at ”løyvestyresmakta kan kalla 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”. Det er altså to forhold som gir grunnlag for tilbakekalling av løyve:

1. Løyvehavar oppfyller ikkje (lenger) dei krava som blir stilte for å ha løyve. Dette betyr i korte trekk at eitt eller fleire av vilkåra i yrkestransportlova § 4 (2) ikkje lenger blir oppfylt i løyveperioden. Det mest aktuelle her er at den 5 årlege vandelskontrollen ikkje blir bestått eller at garantien ikkje blir oppretthalden.
2. Løyvehavar rettar seg ikkje etter forskrifter og vilkår som gjeld for å driva verksemda. Forarbeida til denne føresegna, som har vore tilnærma lik sidan samferdselslova av 1964, Ot.prp. 5 (1975-1976) og Ot.prp. 59 (1962-1963)) viser til at mange forhold kan medføra at løyvet blir kalla tilbake, men særleg viktig er forbodet mot å overdra løyvet til andre utan samtykke frå løyvestyresmakta. Vidare blir det vist til at reglane om tilbakekalling ikkje er fullstendige, men kan supplerast med vanlege forvaltningsrettslege reglar om høve til å inndra løyve o.a.

Det følgjer av dette at løyvehavar må halda seg innanfor dei krava som går fram av yrkestransportregelverket, og regelverk som naturleg høyrer saman med det å driva næringsverksemd, medrekna etterleving av regelverk i tilknytning til skatt, meirverdiavgift og arbeidsgivar sine pliktar etter skattebetalingslova og folketrygdlova osv., jf. yrkestransportlova § 29 (1) andre alternativ. Slik yrkestransportlova § 29 er utforma, opnar lova såleis for å gi administrative sanksjonar gitt etter skatte- og avgiftsregelverket vekt ved vurderinga av om eit løyve skal kallast tilbake, men fordi dette er opplysningar skatte- og avgiftsstyresmaktene har teieplikt om, vil løyvestyresmaktene i dag ikkje få slike opplysningar.

Ikkje eit kvart brot som er straffa av relevant regelverk, fører til tilbakekalling. Det vil vera opptil løyvestyresmakta sitt skjøn å vurdere om brotet er relevant og tilstrekkeleg klanderverdig slik at det er ein forholdsmessig reaksjon å kalla tilbake løyvet.

Det blir vist til at det vil vera vanskeleg å gi ei uttømmende liste over lovbroten som kan vera tilbakekallingsgrunn. For detaljert utforming av vandelskravet vil kunna føra til at enkelte forhold som ein ønskjer at kravet skal dekkja, fell utanfor.

Inndraging av løyve inneber at vedkomande må søkja om nytt løyve dersom vedkomande ønskjer å ta opp att slik verksemd. Dette inneber ei ny vandelsvurdering. Det kan fastsetjast karantenetid før ny løyvetildeling kan finna stad, jf. yrkestransportlova § 29 fjerde ledd.

3.1.5. Politiattest og forholdet til påtaleinstruksen

Politiattest skal leggjast ved søknad om løyve, jf. yrkestransportlova § 26 og yrkestransportforskrifta § 6. Ein politiattest inneheld opplysningar om ein person sine oppføringar i politiregisteret. Det finst ulike typar politiattestar. I ein ordinær politiattest, som er det som blir kravt etter yrkestransportregelverket, blir dei fleste straffereaksjonar tekne med, men berre for ein avgrensa periode bakover i tid. I lov 11. juni 1971 nr. 52 om strafferegistrering § 6 går det fram at dei mindre alvorlege lovbrota skal utelatast frå attesten etter 2 år, jf. § 6 nr. 3, 4 og 5 medan dei meir alvorlege blir ståande lenger. For eksempel skal dom som inneber fengsel utan vilkår i over 6 månader stå på attesten dersom det er mindre enn 10 år sidan den dømde avslutta soning, jf. § 6 nr. 9.

Lov 28. mai 2010 nr. 16 om behandling av opplysningar i politiet og påtalemakta (politiregisterlova) skal erstatta strafferegistreringslova, men er enno ikkje tatt til å gjelda. Lova har noko endra reglar for politiattesten. Politiregisterlova § 40 omhandlar ”ordinær politiattest” og kva som skal med i ein slik. I § 40 nr. 5 går det fram at:

*”I ordinær politiattest skal det ikke oppgis reaksjoner som er ilagt ved dom avsagt eller forelegg vedtatt mer enn **3 år** før utstedelsen, med mindre annet følger av nr. 6, 7 eller 8. Varig rettstap oppgis alltid.”*

Bruken av politiattestar er nært knytt saman med påtalemakta si meldeplikt etter påtaleinstruksen § 5-5. Sidan politiattesten berre skal fremjast ved søknad om løyve og deretter kvart 5 år, vil det vera enkelte reaksjonar løyvestyresmakta ikkje vil få informasjon om sidan hovudregelen er at det berre blir opplyst om reaksjonar gitt dei siste 3 år før utsendinga av attesten. Etter påtaleinstruksen § 5-5 skal politiet straks underretta andre offentlege aktuelle styresmakter, når ein person eller selskap som driv verksemd med offentlig løyve blir sikta for ei straffbar handling som kan ha verknad for tillatinga. Påtaleinstruksen § 5-5 lyder:

”Blir en person som driver virksomhet med offentlig tillatelse siktet for en straffbar handling som kan få betydning for tillatelsen, skal politiet straks underrette vedkommende offentlige myndighet om dette. Det samme gjelder når virksomheten blir drevet av et foretak og det er en av foretakets ledende ansatte som er siktet for handlingen.

Vedkommende offentlige myndighet skal også underrettes når siktede har våpen o.a. hvor det er påkrevd med offentlig tillatelse og hvor siktelsen gjelder en handling som kan få betydning for tillatelsen.

I alvorlige tilfeller skal melding som nevnt gis allerede når etterforskning iverksettes.

Det skal gis underretning om sakens avgjørelse.”

Politiet og påtalemakta har etter instruksen plikt til å varsle løyvestyresmaktene når ein løyvehavar har status som sikta. At vedkomande løyvehavar er sikta vil likevel ikkje vera tilstrekkeleg for at eit løyve skal kunne trekkjast tilbake etter yrkestransportlova § 29.

3.2 Skatte- og avgiftslovgivinga

3.2.1 Likningslova

Det følgjer av lov 13. juni 1980 nr. 24 om likningsforvaltning (likningslova) § 3-13 nr.1 første punktum at ei kvar som har eller har hatt verv, stilling eller oppdrag knytte til likningsforvaltninga, skal hindre at uvedkomande får tilgang eller kjennskap til det han i arbeidet sitt har fått vita om nokon sitt formue eller inntektsforhold eller andre økonomiske, bedriftsmessige eller personlege forhold. I føresegna punkt nr. 2 er det gjort spesifikke unntak frå teieplikta. Løyvestyresmakta blir ikkje omfatta av nokre av desse unntaka. Etter likningslova § 3-13 nr. 2 bokstav h) kan likningsstyresmaktene likevel utlevera opplysningar som er underlagt teieplikt til andre ifølgje lovpåbod som fastset eller klart føreset at teieplikta ikkje skal vera til hinder for å gi opplysningane. Slik heimel finst for eksempel i alkohollova § 6-5 og serveringslova § 11 første ledd, der det uttrykkjeleg går fram at skatte- og avgiftsstyresmaktene utan hinder av teieplikt pliktar å gi dei opplysningane som er nødvendige for behandlinga av søknader etter alkohollova kapittel 6 og serveringslova.

Likningslova § 10-2 har reglar om vilkår for å kunna gi tilleggsskatt. Etter føresegna nr. 1 skal skattytar bli gitt tilleggsskatt når vedkomande har gitt likningsstyresmaktene urette eller ufullstendige opplysningar, eller har forsømt pliktig levering av sjølvmelding eller næringsoppgåve, når opplysningsplikta har ført til eller kunne ha ført til skattemessige fordelar. Sats og kalkylegrunnlag følgjer av § 10-4. Etter § 10-4 nr. 1 skal tilleggsskatt setjast til 30 prosent av den skatt som er eller kunna vore unndratt. Dette gjeld både ved forsømt levering av sjølvmelding o.a. og når skattytar har gitt urette eller ufullstendige opplysningar i sjølvmelding eller klage o.a. Likningslova § 10-3 har reglar om unntak frå tilleggsskatt. Etter føresegna nr. 1 skal tilleggsskatt ikkje fastsetjast når skattytar sine forhold har si orsak i sjukdom, alderdom, erfaringsmangel eller anna. I nr. 2 er lista opp andre spesifikke situasjonar der tilleggsskatt ikkje skal fastsetjast, for eksempel ved rekne- og skrivefeil, skattytar er død eller av riktige og fullstendige opplysningar som er førehandsutfylt i sjølvmeldinga.

I likningslova § 10-5 er det reglar om skjerpa tilleggsskatt. Etter denne føresegna kan skattytar som forsettleg eller grovt uaktsamt har gitt urette eller ufullstendige opplysningar, eller som har forsømt pliktig levering av sjølvmelding eller næringsoppgåve, og som forstod eller burde forstått at dette kunna ha ført til skattemessige fordelar bli gitt skjerpa tilleggsskatt. Skjerpa tilleggsskatt blir gitt med 15 eller 30 prosent. Skjerpa tilleggsskatt blir gitt i tillegg til tilleggsskatt etter § 10-2. Val av sats er avhengig av storleiken på summen som er unndratt og graden av skuld. Ved gjentakning blir som hovudregel nytta 30 prosent. Tilleggsskatten utgjer då til saman 60

prosent. Den skjerpa tilleggsskatten skal vera eit alternativ til straffeforfølgning når skattytar har handla forsettleg eller grovt uaktsamt.

3.2.2 Meirverdiavgiftslova

Lov 19. juni 2009 nr. 58 om meirverdiavgift (meirverdiavgiftslova) § 13-2 første ledd første punktum fastset at ein kvar som har offentleg verv, stilling eller oppdrag som er knytt til avgiftsforvaltninga har teieplikt om det han har fått vita om nokon sitt formue eller inntektsforhold eller andre økonomiske, bedriftsmessige eller personlege forhold i arbeidet sitt. På same måte som etter likningslova § 3-13 nr. 2 er det i føresegna nr. 2 gjort spesifikke unntak frå teieplikta. Løyvestyresmakta blir ikkje omfatta av nokon av desse unntaka. Vidare er det i meirverdiavgiftslova § 13-3 nr. 2 bokstav h) fastsett at teieplikta ikkje er til hinder for at opplysningar blir gitt til andre der dette følgjer av reglar gitt i eller i medhald av lov.

Meirverdiavgiftslova § 21-3 har reglar om tilleggsavgift. Etter føresegna kan det bli gitt tilleggsavgift med inntil 100 prosent når eit avgiftssubjekt forsettleg eller uaktsamt bryt føresegner i meirverdiavgiftslova eller føresegner gitt i medhald av lova, og ved det har eller kunna ha påført staten tap. Avgiftssubjektet kan også bli gitt tilleggsavgift i dei tilfella brotet kan skuldast ein medhjelpar, som for eksempel rekneskapsførar, jf. meirverdiavgiftslova § 21-3 andre ledd.

I NOU 2003:7, pkt. 5.4.,1 går det fram at for å bli gitt tilleggsavgift er det tilstrekkeleg å ha utvist simpel aktløyse, men *”det er likevel ikke tilsiktet at det skal ilegges tilleggsavgift ved enhver grad av utvist uaktsomhet. Avgiftsmyndighetene må i hvert tilfelle vurdere om den avgiftspliktige handling er så klanderverdig at en sanksjon i form av tilleggsavgift er på sin plass”*.

4. Departementet sitt forslag til styrking av vandelskontrollen o.a.

4.1 Innføring av rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å gi opplysningar til løyvestyresmaktene

4.1.1 Nærmare om behovet for forslaga

Som det går fram under punkt 2 er det avdekt svært alvorlege skatteunndragingar i drosjebransjen der mange løyvehavarar og sjåførar er innblanda. Løyvestyresmaktene vil ikkje kunna rydda opp i dei uheldige forholda i drosjenæringa dersom det ikkje blir gitt ein lovheimel i yrkestransportlova om unntak frå skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt om administrative sanksjonar som er blitt gitt og at desse opplysningane inngår i vandelsvurderinga så vel ved tildeling som ved tilbakekall av løyve.

Etter yrkestransportlova med forskrifter er det i dag ikkje høve for løyvestyresmakta å leggja vekt på administrative sanksjonar gitt på skatte- og avgiftsområdet ved *tildeling* av løyve. Ved vurderinga av *tilbakekall* av løyve opnar yrkestransportlova for å gi slike

administrative sanksjonar gitt på skatte- og avgiftsområdet vekt. Fordi skatte- og avgiftsstyresmaktene i dag har teieplikt om denne typen opplysningar, er det likevel ikkje mogeleg å leggja vekt på denne typen opplysningar ved tilbakekall av løyve.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er det eit klart behov for at opplysningar om administrative sanksjonar gitt av skatte- og avgiftsstyresmaktene kan bli gitt vekt både ved tildeling og tilbakekall av løyve. Vidare er det etter departementet si oppfatning av stor tyding at søkjarar og innehavarar av løyve som blir gitt og administrert av offentlege styresmakter overhald skatte- og avgiftsregelverket. Opplysningar om brot på dette regelverket kan klargjera om vedkomande er skikka til å driva ei løyveregulert næringsverksemd. Særleg relevant i vurderinga av om vedkomande løyvesøkjar/løyvehavar er skikka er informasjon om administrative sanksjoner gitt i samanheng med utøving av næringsverksemd og svart inntekt som tilsett sjåfør.

Brot på dette regelverket kan i dag bli gitt vekt i vandelsvurderinga ved tildeling av løyve berre dersom det ligg føre ein straffedom eller førelegg. Ved tilbakekall av løyve kan løyvestyresmakta etter lova allereie i dag leggja vekt på administrative sanksjonar, men løyvestyresmakta har ikkje *tilgang* til informasjon om gitte administrative sanksjonar, jf. det som blei sagt over om dette. Ved tilbakekall av løyve vil det derfor berre vera snakk om ei praksisendring i forhold til vandelsvurderinga løyvestyresmakta skal gjera etter at dei har fått informasjon om gitte administrative sanksjonar sidan heimelen til å leggja vekt på denne informasjonen allereie finst i yrkestransportlova § 29. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering bør det ikkje stillast krav om gitt straff i straffesak for skattesnytingar for at brotet skal få tyding for vandelskravet i samanheng med tildeling og tilbakekall av løyve.

Det store fleirtalet av lovbrot på skatte- og avgiftsområdet blir i dag sanksjonert med tilleggsavgift, tilleggsskatt og skjerpa tilleggsskatt. Likskapsprinsippet i forvaltninga talar dermed for at slike sanksjonar må bli gitt vekt ved tildeling og tilbakekalling av løyve. Det blir vist til at det er tilnærma dei same forhold som anten blir sanksjonerte med formell straff eller gitt tilleggsskatt/tilleggsavgift. Gitt administrativ sanksjon bør dermed ha tyding for det å ha løyve. Eit krav om ei utvida vandelsvurdering for nye søkjarar til løyve etter at lova trer i kraft vil etter departementet si oppfatning ikkje vera i strid med grunnlova si § 97 om tilbakeverkande kraft. Andre moment som talar for å gi desse sanksjonane vekt i vandelsvurderinga er at skatte- og avgiftsunndragingar medverkar til uheldig konkurransevriding i bransjen og svekkjer publikum sin tillit til næringa. På denne bakgrunnen meiner departementet at å bli gitt administrativ tilleggsskatt og tilleggsavgift for skatte- og avgiftsunndragingar i utgangspunktet må likestillast med straffedom i vandelsvurderinga.

4.1.2 Kva styresmakter blir omfatta av forslaget

Med skatte- og avgiftsstyresmaktene meiner ein i forslaget her likningsstyresmaktene, jf. likningslova § 2-1 og avgiftsstyresmaktene, jf. meirverdiavgiftslova § 12-1 første ledd. Tollstyresmaktene som fastset meirverdiavgift ved import, blir ikkje omfatta.

Det er fylkeskommunane som er løyvestyresmakt for dei fleste av løyvekategoriane, jf. yrkestransportlova § 12. Departementet er i følgje yrkestransportlova § 13 løyvestyresmakt for dei behovsprøvde løyva for persontransport i rute når rutestrekninga kryssar ei eller fleire fylkesgrenser. Departementet er også løyvestyresmakt for ferjer i riksvegsamband. Med unntak for riksvegferjesamband og kystruta Bergen - Kirkenes, er departementet si styresmakt delegert til fylkeskommunane, jf. yrkestransportlova § 15, jf. rundskriv N- 3/2006. Vegdirektoratet er løyvestyresmakt for riksvegferjer, jf. yrkestransportlova § 3. Vegdirektoratet utferdar vidare løyve for internasjonal transport, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport.

4.1.3 Endring av yrkestransportforskrifta § 6

Som nemnt tidlegare vil Samferdselsdepartementet i etterkant av høyringa koma med eit forslag om endring i yrkestransportforskrifta som inneber at det kjem klart fram at løyvestyresmakta og kan leggja vekt på gitte administrative sanksjonar når den skal utføra vandelsvurderinga ved tildeling og tilbakekall av løyve. Ei endring av yrkestransportforskrifta slik at det utan tvil blir tillate å leggja vekt på administrative sanksjonar som er blitt gitt i vandelsvurderinga, og ei innføring av heimel i yrkestransportlova som gjer unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikte er etter Samferdselsdepartementet si vurdering heilt nødvendig for at løyvestyresmakta skal kunna gjennomføra ein tilfredsstillande vandelskontroll. Ein slik utvida kontrollmåte vil i tillegg verka preventivt i forhold til potensielle lovbrutarar.

4.1.4 Kva opplysningar skal vera unnatekne frå teieplikta til skatte- og avgiftsstyresmaktene

Personvern- og rettstryggleiksomsyn taler for at vidareformidling av opplysningar som er samla inn til eit spesielt formål bør avgrensast. Skatte- og avgiftsstyresmaktene har behov for ei stor mengd opplysningar frå skatteytarane, og er avhengig av eit godt tillitsforhold til dei. Unntak frå føresegnene om teieplikte kan vera med på å svekkja tillitsforholdet mellom borgarane og skatte- og avgiftsstyresmaktene. I nokre situasjonar vil det likevel vera behov for informasjonsutveksling mellom forvaltningsstyresmaktene. Omsynet til effektiviteten i offentleg forvaltning inneber at eit kommunikasjonsforbod vanskeleg kan vera absolutt.

I vurderinga av om det bør gjerast eit unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikte for å gi opplysningar til løyvestyresmaktene må det gjerast ei avveging mellom behovet for informasjon som er nødvendig for å vareta ei forsvarleg vandelsvurdering etter yrkestransportregelverket og løyvesøkjar /havar sitt krav på personvern på skatte- og avgiftsområdet.

Den konkrete vurderinga som her må gjerast er om løyvesøkjar/havar sitt krav på teing om personlege forhold skal vega tyngre enn løyvestyresmaktene sitt behov for å få opplysningar som er relevante for ein effektiv og forsvarleg vandelsprøving.

Utgangspunktet for dette forslaget er at dette blir avgrensa til berre å gjelda opplysningar som løyvestyresmaktene har eit reelt behov for å få kjennskap til for å kunna utføra ei forsvarleg forvaltning av løyveregulverket. Ein lovheimel om rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å gi opplysningar til løyvestyresmakta vil ha forrang dersom det oppstår motstrid mellom retten til å gi opplysningar og føresegnene om teieplikt. Utgangspunktet må derfor vera opplysningar som er nødvendige for at løyvestyresmaktene på ein meir effektiv måte enn i dag kan vurdere vandelen i samband med tildeling og tilbakekalling av løyve.

Samferdselsdepartementet har ut frå ei totalvurdering kome til at ein bør gi ein eigen heimel i yrkestransportlova som gjer unntak frå skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt. Unntaket frå teieplikta gjeld i forhold til *tilleggsavgift gitt etter meirverdiavgiftslova og ordinær og skjerpa tilleggsatt gitt etter likningslova* pålagt i samband med utøving av næringsverksemd generelt, ikkje berre næringsverksemd i samband med utøving av drosjeverksemd. Vidare vil det vera relevant for løyvestyresmakta å få opplysningar om gitte administrative sanksjoner relatert til unndratte arbeidsinntekter som tilsett sjåfør.

Skatte- og avgiftsstyresmaktene skal dermed gi løyvestyresmakta informasjon om all pålagt tilleggsatt, skerpa tilleggsatt og tilleggsavgift gitt i samband med utøving av næringsverksemd og som tilsett sjåfør. Deretter er det opp til løyvestyresmaktene å gjera ei skjønnsmessig vandelsvurdering kor opplysningane frå skatte- og avgiftsstyresmaktene inngår. Formålet med den vandelsvurderinga som løyvestyresmaktene skal gjera inneber at det blir gjort ei vurdering av om vedkomande løyvesøkjar/løyvehavar er skikka til å driva slik verksemd som løyvet føreset.

Opplysningane frå skatte- og avgiftsstyresmaktene skal bli gitt skriftleg til løyvestyresmaktene. Skatte- og avgiftsstyresmaktene skal senda sjølve vedtaket om sanksjon til løyvestyresmakta. Det vil ikkje vera tilstrekkeleg for løyvestyresmakta å berre få opplyst at det er pålagt ein sanksjon med kva sum. ..

Departementet foreslår også at det blir gitt ein heimel slik at skatte- og avgiftsstyresmaktene kan gi andre opplysningar til løyvestyresmakta som kan ha verknad for løyvestyresmaktene si handheving av yrkestransportregulverket, sjå nærmare om dette nedanfor i punkt 4.3.2

4.1.5 Den skjønnsmessige vandelsvurderinga

Som nemnt over er formålet med vandelsvurderinga å avklara om vedkomande løyvesøkjar/løyvehavar er skikka til å driva slik verksemd som løyvet føreset. At vedkomande er skikka inneber at han ved handling har vist at han kan overhalde offentlegrettslege lover og regelverk.

Vandelsvurderinga blir i dag utført på grunnlag av politiattesten til løyvesøkjar eller på bakgrunn av informasjon motteken gjennom meldeplikta til politiet etter påtaleinstruksen § 5-5. Når løyvestyresmaktene får denne informasjonen skal dei gjera ei skjønnsmessig vurdering av om det aktuelle brotet er relevant for det å ha løyve. Er brotet det, skal det gjerast ei vurdering der det blir vurdert om det er så alvorleg at løyvehavar/løyvesøkjar ikkje er skikka til å ha løyve.

Når løyvestyresmakta mottok informasjon frå skatte- og avgiftsstyresmaktene om at ein løyvesøkjar/løyvehavar er gitt tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt eller tilleggssavgift må løyvestyresmakta ut frå dei mottekne opplysningar gjera den skjønnsmessige vandelsvurderinga og avgjera om vedkomande er skikka til å inneha løyve. På det noverande tidspunkt er det vanskeleg å gi ei god oversikt over kva som vil og ikkje vil medføra at vandelskravet ikkje er oppfylt. Det er heller ikkje ønskjeleg å gi nokon uttømmende liste over kva som vil kunna ha tyding for løyvet då dette kan medføra at enkelte forhold som burde vore med av ulike grunnar utelatast, i tillegg til at dette kan endra seg over tid. Løyvestyresmaktene vil etter kvart opparbeide seg ein viss praksis og erfaring med slike saker og ein terskel for kva som vil kunna akseptast i forhold til å inneha løyve vil koma tydelegare fram. Vi oppstiller dermed berre nokon moment som vil inngå i vandelsvurdering og som vil vera med på å avgjera om den administrative sanksjonen er gitt for eit så alvorleg forhold at vandelskravet ikkje vil vera oppfylt.

Dersom løyvestyresmakta mottok opplysningar frå skatte- og avgiftsstyresmaktene om at løyvesøkjar/løyvehavar har blitt gitt *skjerpa* tilleggsskatt i tilknytning til utøving av næringsverksemd eller for unndratte arbeidsinntekter som tilsett sjåfør så vil dette *ofte* ha tyding for det å ha løyve. Det er likevel ingen automatikk i at vandelskravet i denne situasjonen ikkje er oppfylt. Løyvestyresmakta må vurdere kvart tilfelle konkret. Er det gitt skjerpa tilleggsskatt, men det dreiar seg om svært lave sumar som er unndratt så kan det innebera at den skjerpa tilleggsskatten ikkje får nokon tyding i vandelsvurderinga. På den anna side kan *ordinær* tilleggsskatt for skattesnytingar i tilknytning til utøving av næringsverksemd eller for unndratte arbeidsinntekter medføra at kravet til vandel ikkje er oppfylt for løyvesøkjar/løyvehavar. Også her må løyvestyresmakta gjera ei konkret vurdering av det einskilde brotet og om det er eigna til å seia noko om løyvesøkjar/løyvehavar er skikka til å ha løyve. Moment i denne vurderinga er mellom anna graden av alvor i lovbrotet. Andre moment i vurderinga kan for eksempel vera om den gitte ordinære tilleggsskatten gjeld unndraging av ein svært høg sum, er den gitt for unndragingar relatert til utøving av transportverksemd i motsetning til anna næringsverksemd. I denne vurderinga er det også relevant kor langt tilbake i tid brotet skjedde. Har det gått mange år sidan lovbrotet skjedde og vedkommande i ettertid har

vore lovlydig, er det eit element som spelar inn i vurderinga av om løyve skal bli tildelt/kalla tilbake. Generelt kan det seiast at det er eit noko meir inngripande tiltak å bli fråteke eit løyve enn det er å få eit avslag på ein søknad om løyve. For ein løyvehavar som har eit løyve, vil det å få løyvet tilbakekalla vera ein alvorlegare reaksjonen enn det å få eit avslag på ein søknad om løyve. Dette medfører at løyvestyresmakta kan vera noko strengare i den vandelsvurderinga som skal gjerast ved tildeling av løyve enn ved tilbakekall.

4.2 Innhenting av opplysningar frå skatte- og avgiftsstyresmaktene på tidspunkt for søknad om løyve eller anna godkjenning etter yrkestransportlova

Samferdselsdepartementet foreslår at det blir innført ein ny heimel i yrkestransportlova § 26 a) som gir unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt i forhold til tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt og tilleggsavgift.

Retten til å gi opplysningar blir utløyst av ein skriftleg førespurnad frå løyvestyresmakta etter at løyvestyresmakta har motteke ein søknad om løyve eller anna godkjenning etter yrkestransportlova. På bakgrunn av denne førespurnaden har skatte- og avgiftsstyresmaktene rett til å gi opplysningar om all ordinær og skjerpa tilleggsskatt og/eller tilleggsavgift som har blitt gitt og som kan ha verknad for det å ha løyve. Informasjonen blir avgrensa til å gjelda tilleggsskatt og tilleggsavgift gitt dei siste 3 år og som er relevant for vurderinga av om vedkomande er skikka, jf. punkt 4.1.4 og 4.1.5 om det skjønnet som her må utøvast. Vidare må eit vedtak om pålagt tilleggsskatt eller tilleggsavgift vera endeleg for at skatte- og avgiftsstyresmaktene kan gi løyvestyresmaktene informasjon om det. Dette inneber at både klagefrist og frist for å reisa søksmål skal ha gått ut. Dersom skatte- og avgiftsstyresmaktene, når dei mottek ein førespurnad frå løyvestyresmaktene, har ein pågåande sak som involverer vedkomande løyvesøkjar og som ikkje er endeleg avgjort, skal denne informasjonen ikkje bli gitt til løyvestyresmakta på dette tidspunktet. Situasjonar som dette vil bli fanga opp av skatte- og avgiftsstyresmakta sitt høve til å melda frå til løyvestyresmakta, jf. punkt 4.3 nedanfor.

Skatte- og avgiftsstyresmaktene sin rett til å gi opplysningar i forslaget § 26 a) vil, som nemnt, gjelda for dei som søker om løyve. Er søkjar eit enkeltmannsføretak er det innehavaren som skal oppfylle kravet til vandel, er søkjar ein juridisk person er det den til ei kvar tid daglege leier som skal oppfylle kravet til vandel, meir om dette under pkt. 3.1.2.

Forslaget medfører at grunnlaget for vandelsvurderinga ved søknad om løyve også vil omfatta opplysningar om tilleggsskatt eller tilleggsavgift som har blitt gitt i tillegg til den informasjon som kjem fram i politiattesten. Ikkje einkvar tilleggsskatt og/eller tilleggsavgift som har blitt gitt, vil medføra at kravet til vandel ikkje er oppfylt, jf. det som er sagt om dette under punkt 4.1.4 og 4.1.5 over.

Bakgrunnen for at det blir foreslått at informasjonsutvekslinga skal gjelda tilleggsskatt og tilleggsavgift gitt 3 år tilbake i tid, er for å lage reglane parallelle med dei som vil koma i den nye politiregisterlova for straffer som kjem med på politiattesten, jf. det som er sagt om dette under pkt. 3.1.5 over. Utgangspunktet for berekninga av treårsfristen ved søknad om løyve vil vera dato for søknaden.

Det blir vist til del II i høyringsnotatet som omhandlar innføring av krav til vandel og økonomi for godkjenning av drosjesentral. Her blir det foreslått at dagleg leiar i drosjesentralar skal ha god vandel. Krava til god vandel for dagleg leiar i drosjesentralane er tilsvarande vandelskrava som skal gjelda for løyvesøkjar/løyvehavar. Dette inneber at det i den vandelsvurderinga løyvestyresmakta skal gjera i samband med godkjenning av ein drosjesentral også skal kunna bli lagd vekt på gitte administrative sanksjoner pålagt av skatte- og avgiftsstyresmaktene, nærmare bestemt gitt tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt og tilleggsavgift. Når det gjeld kva opplysningar som er relevante i vandelsvurderinga av dagleg leiar i drosjesentralar blir det vist til punkt 4.1.4 over. Vidare blir det vist til punkt 4.1.5 over om den skjønsmessige vurderinga løyvestyresmakta skal gjera ved tildeling og tilbakekall av løyve. Også denne vurderinga vil gjelda tilsvarande ved vandelsvurderinga som skal gjerast ved godkjenning av drosjesentral. Kravet til vandel for drosjesentral skal ikkje berre vera oppfylt ved søknad om godkjenning, men er eit varig krav som inneber at dagleg leiar i sentralen til ei kvar tid skal ha tilfredsstillande vandel. Skatte- og avgiftsstyresmaktene sitt høve til å melda frå til løyvestyresmakta skal dermed gjelda tilsvarande for dagleg leiar i drosjesentral, jf. punkt 4.3.1 og 4.3.2 nedanfor.

4.3 Rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til løypande å melda frå til løyvestyresmaktene

4.3.1 Rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til løypande å melda frå til løyvestyresmaktene om gitt tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt og tilleggsavgift

Kravet til god vandel skal ikkje berre vera oppfylt ved søknad om løyve, men er eit varig krav som inneber at løyvehavarar til ei kvar tid skal ha tilfredsstillande vandel. Dette inneber at heller ikkje noverande løyvehavarar bør kunna bli gitt tilleggsskatt eller tilleggsavgift utan at dette kan få verknad for det å ha løyve. Det er derfor etter Samferdselsdepartementet sitt syn behov for ein heimel som fører til at løyvestyresmaktene får kjennskap til når ein administrativ sanksjon om tilleggsskatt og tilleggsavgift blir gitt også til eksisterande løyvehavarar.

Det er nødvendig at opplysningar om dette blir gitt på initiativ frå skatte- og avgiftsstyresmaktene. Dette fordi løyvestyresmaktene i mange tilfelle ikkje kan vita kven dei bør innhenta opplysningar om når det gjeld spørsmålet om tilbakekalling av løyve. Skatte- og avgiftsstyresmaktene derimot vil, når det blir stadfesta brot av skatte- og avgiftsregelverket, normalt ha kjennskap til om vedkomande person eller verksemd har løyve. Departementet foreslår derfor i ny § 26 b) (1) at skatte- og avgiftsstyresmaktene av

eige tiltak kan varsla løyvestyresmakta dersom ein løyvehavar blir gitt ordinær og/eller skjerpa tilleggsskatt og/eller tilleggsavgift. Det blir foreslått at retten til å melda frå for skatte- og avgiftsstyresmaktene blir aktuelt når eit vedtak om tilleggsskatt eller tilleggsavgift er endeleg. Dette inneber at både klagefrist og frist for å reisa søksmål skal ha gått ut.

Vidare vil også retten til å melda frå etter denne føresegna gjelda for tilleggsavgift og tilleggsskatt som har blitt gitt og som kan få verknad for det å ha løyve, jf. punkt 4.1.4. og 4.1.5. Bakgrunnen for dette er også her at tilleggsskatt/tilleggsavgift gitt for andre forhold seier noko om søkjaren er skikka til å driva næringsverksemd og ha løyve. Alvorlege brot på liknings- og/eller meirverdiavgiftslova bør derfor ha verknad og bli gitt vekt ved den vandelsvurderinga løyvestyresmakta skal gjera ved vurderinga av om eit løyve skal kallast tilbake.

Dersom løyvestyresmakta finn at brotet har verknad for det å ha løyve, vil løyvestyresmakta etter yrkestransportlova § 29 kunna kalla tilbake løyvet. Om den skjønsmessige vurderinga blir det vist til punkt 4.1.5

Ved at løyvestyresmaktene no kontinuerleg overfører data til det sentrale løyveregisteret, er det lettare for skatte- og avgiftsstyresmaktene å henta fram nødvendig informasjon om kven som er løyvehavar/daglege leiar o.a. Dei som ønskjer har no til ei kvar tid direkte tilgjenge til dette registeret, og kan få opplysningar om løyveforhold. Løyveregisteret, <http://www.transportloyve.no/>, bør kunna vera ei nyttig og enkel kjelde til opplysningar for skatte- og avgiftsstyresmaktene. På denne sida finst informasjon om løyve og løyvehavarar og ein kan søkja direkte på namn til dagleg leiar, fylke, namn på verksemda, organisasjonsnummer eller løyvetype.

4.3.2 Rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å melda frå til løyvestyresmaktene om andre forhold

Det blir vidare foreslått at det i yrkestransportlova § 26 b) (2) blir innført ein heimel som gir høve for skatte- og avgiftsstyresmaktene å melda frå til løyvestyresmaktene om andre forhold som kan indikera at løyvet ikkje blir drive i samsvar med yrkestransportlovgivinga. Det treng ikkje liggja føre eit brot på skatte- og avgiftslovgivinga for at skattestyresmaktene skal kunna melda frå etter denne føresegna.

Yrkestransportregelverket har forbod mot å overføra løyve til anna rettssubjekt utan samtykke frå løyvestyresmakta. Løyvehavar kan heller ikkje utan samtykke leiga ut løyve til andre, jf. yrkestransportlova § 28 og yrkestransportforskrifta § 20. Døme på dette kan vera at andre enn løyvehavar blir likna som næringsdrivande i transportverksemd. Vidare skal ikkje innehavar av drosjeløyve ha anna hovudyrke eller heildagsstilling utan samtykke, jf. yrkestransportforskrifta § 45. Informasjon om slike forhold kan det vera vanskeleg for løyvestyresmaktene å få, medan skatte- og avgiftsstyresmaktene vil kunna ha tilgang til denne informasjonen. Brot på nemnde føresegner vil seia at løyvehavaren

ikkje oppfyller dei krava som går fram av forskrifter og vilkår o.a. som gjeld for den løyvepliktige verksemda og kan dermed føra til at løyvet blir kalla tilbake etter yrkestransportlova § 29. Ot. prp. nr. 5 (1975-1976) viser til at særleg viktig i samband med vurderinga av tilbakekalling av løyve er forbodet mot å overdra løyvet til andre utan samtykket frå løyvestyresmakta.

Ei melding frå skatte- og avgiftsstyresmaktene til løyvestyresmakta om for eksempel ulovleg utleige av løyve, anna hovudyrke og liknande medfører ikkje nødvendigvis at løyvet blir kalla tilbake etter yrkestransportlova § 29, jf. at det skal gjerast ei vurdering av om eit slikt inngrep er høveleg. Løyvestyresmakta kan likevel bruka informasjonen som eit middel til å få bringa eit ulovleg forhold i orden, ved at løyvehavar blir gitt ei åtvaring og frist til å bringa den ulovlege åtferda til opphøyr.

Som nemnt over så er dette ein rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene og ikkje ei plikt.

4.4 Innhenting av opplysningar frå løyvehavar og løyvesøkjar

Samferdselsdepartementet foreslår at det i forslaget § 32 nr. (1) blir innført ein heimel som gir løyvestyresmakta høve til å krevja næringsoppgåve og/eller sjølvmelding frå løyvehavar. Bakgrunnen for også dette forslaget er ønsket om å effektivisera løyvestyresmaktene si forvaltning og kontroll med løyveordningane. Opplysningane som blir innhenta vil inngå i løyvestyresmaktene sitt arbeid med å kontrollera om løyvehavarane rettar seg etter yrkestransportregelverket og løyvevilkåra o.a.

Retten er meint brukt i enkelttilfelle der løyvestyresmakta finn dette nødvendig. Opplysningane vil kunna avsløra om vedkomande drosjeløyvehavar har anna hovudyrke, jf. yrkestransportforskrifta § 45, om løyvet heilt eller delvis er overført til andre enn løyvehavar, jf. yrkestransportlova § 28, jf. yrkestransportforskrifta § 20. Brot på nemnde føresegner inneber at løyvehavaren ikkje overheld dei krava som går fram av forskrifter og vilkår o.a. som gjeld for den løyvepliktige verksemda og kan dermed føra til at løyvet blir kalla tilbake etter yrkestransportlova § 29.

Det blir også foreslått å ta inn i føresegna at løyvestyresmakta kan be om løyvesøkjar si sjølvmelding eller næringsoppgåve. Informasjonen kan brukast i samband med ansiennitetsvurderinga som skal gjerast ved tildeling av drosjeløyve.

Ansiennitetsvurderinga er eit sentralt kriterium ved tildeling av drosjeløyve. I nokre konkrete tilfelle vil det kunna vera tvil om den faktisk opparbeidde ansiennitet. I slike saker kan det vera nødvendig å be søkjar om å leggja fram sjølvmelding og/eller næringsoppgåve for å klargjera dei faktiske forholda. Retten til å krevja lagt fram næringsoppgåve og/eller sjølvmelding blir avgrensa til dei tilfella der løyvestyresmakta har grunn til å tru at den løyvepliktige verksemda ikkje blir driven i samsvar med yrkestransportregelverket. Det vil altså ikkje vera ein generell rett til å be alle eller ei gruppe løyvehavarar/løyvesøkjarar om å fremja dei aktuelle dokumenta.

5. Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget vil medføra noko meirarbeid både for løyvestyresmaktene og for skatte- og avgiftsstyresmaktene. Løyvestyresmaktene vil ved søknad om løyve måtta senda ein førespurnad til skatte- og avgiftsstyresmaktene og be om informasjon om pålagt tilleggsskatt og tilleggsavgift. Dette inneber at løyvestyresmakta kan måtta bruka noko meir tid ved behandling av søknad om løyve og i den vurderinga dei skal gjera ved tilbakekalling av løyve. Kor mykje meir tid er avhengig av kva opplysningar dei mottek frå skatte- og avgiftsstyresmaktene. For skatte- og avgiftsstyresmaktene inneber forslaget at dei ved mottak av ein førespurnad frå løyvestyresmaktene vil måtta fremja dei opplysningar dei eventuelt måtta ha om ein løyvesøkjar. Forslaget vil vidare gi noko meirarbeid for skatte- og avgiftsstyresmaktene ved at dei kan senda informasjon om gitt tilleggsskatt og tilleggsavgift og andre forhold som kan ha tyding for det å ha løyve. Forslaget vil på den andre sida gjera det lettare å driva effektiv løyveforvaltning. Dette vil gi sunnare og meir ordna forhold i marknaden til fordel for kundar, transportørar og økonomien som heilskap. Vidare vil like konkurransevilkår sikrast betre. På lengre sikt vil forslaget kunna ha preventiv verknad mot brot på skatte- og avgiftsreglane i løyvepliktig verksemd.

Del II

Innføring av krav til vandel og økonomi for godkjenning av drosjesentral

1. Innleiing

1.1 Samandrag

Departementet foreslår at yrkestransportlova § 9 blir endra slik at det går fram at dagleg leiar i drosjesentralen skal ha god vandel. Vidare blir det foreslått at løyvestyresmakta ved søknad om godkjenning av drosjesentral kan krevja at sentralen skal ha tilfredsstillande økonomisk evne. For å kunna krevja politiattest for dagleg leiar i sentralen, blir det foreslått å endra yrkestransportlova § 26 til å omfatta dette.

Samferdselsdepartementet foreslår vidare at yrkestransportlova § 29 blir endra slik at det klart går fram at godkjenning av drosjesentral kan trekkjast tilbake dersom vedkomande ikkje lenger oppfyller dei krava som går fram av yrkestransportlovgivinga eller ikkje rettar seg etter dei forskriftene og krava som gjeld for å driva verksemda.

2. Gjeldande rett

Det finst ingen krav til verken økonomi eller vandel for godkjenning av drosjesentralane i yrkestransportlovgivinga i dag. For innehavar av drosjeløyve er det derimot krav til god vandel, tilstrekkeleg økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse, jf. yrkestransportlova § 4 jf. § 9 nr. 1.

Yrkestransportlova § 9 nr. 3 gir løyvestyresmakta kompetanse til å fastsetja plikter og påbod knytte til oppretting og drift av drosjesentralar o.a. Vidare har Samferdselsdepartementet med heimel i yrkestransportlova § 35, fastsett i yrkestransportforskrifta § 46 andre ledd at: *"Løyvestyresmakta fastset om løyvehavar skal vere tilslutta godkjent drosjesentral (...)"* I dette ligg det implisitt at drosjesentralane skal godkjennast av løyvestyresmakta.

2.1. Kravet til vandel for løyvesøkjar/løyvehavar

Yrkestransportlova § 4 andre ledd bokstav a) har krav om god vandel for den som vil driva persontransport mot vederlag. Det nærmare innhaldet av vandelskravet for løyvesøkjar/løyvehavar går fram av yrkestransportforskrifta § 6. Paragrafen slår fast at kravet til vandel ikkje vil vera oppfylt dersom søkjaren: *"er fradømt retten til å drive næringsvirksomhet, er ilagt straff for en alvorlig lovovertrædelse, på det handelsmessige område, eller er ilagt straff for alvorlige overtrædelse av gjeldende bestemmelser om førernes kjøre- og hviletid, nyttekjøretøyenes vekt og dimensjoner, trafiksikkerhet og kjøretøyenes"*

sikkerhetsvilkår, lønns- og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser. Vidare seier føresegna at kontrollen av god vandel finn stad ved at politiattest skal leggjast ved *søknad* om løyve, at denne ikkje skal vera eldre enn tre månader og at politiattest skal leggjast fram for løyvestyresmaktene på nytt *kvart femte år*.

2.2 Kravet til økonomi for løyvesøkjjar/løyvehavar

Yrkestransportlova § 4 andre ledd bokstav b) stiller krav om tilfredsstillande økonomisk evne for den som vil driva persontransport mot vederlag. Det nærmare innhaldet av økonomikravet går fram av yrkestransportforskrifta § 6. Kravet til økonomi er todelt. Løyvesøkjjar må for det første ved søknad om løyve leggja fram ei garantierklæring frå bank eller forsikringsselskap på ein kroneverdi tilsvarande 9000 euro. For ytterlegare løyve gjeld ein kroneverdi tilsvarande 5000 euro per løyve.

Den andre sida av økonomikravet medfører at økonomikravet likevel ikkje er oppfylt dersom søkjaren har vesentlege forfallen, men ikkje betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestansar eller er under konkursbehandling. Attest om restansar på skatt, avgift o.a. frå kommunekasserar og skattefut og stadfesting frå konkursregisteret skal leggjast ved søknaden.

3. Vurdering av behovet for lovendingar og presentasjon av departement sitt forslag

3.1 Behov for forslaget

Departementet meiner at det bør bli innført eit vandelskrav for dagleg leiar av sentralane i likskap med det vandelskravet som gjeld for løyvehavarar, jf. yrkestransportlova § 4 og yrkestransportforskrifta § 6.

Betaling for drosjetenester skjer i stadig større grad med betalingskort, og desse midlane går i gjennom sentralen. Sentralane utbetaler midlane frå kortbetalinga i ettertid til løyvehavarane. Ein garanti vil vera med på å sikra at løyvehavarane får utbetalt det dei har krav på.

3.2. Det nærmare innhaldet i forslaget

3.2.1. Kravet til vandel

Departementet foreslår at det i yrkestransportlova § 9 tredje ledd blir innført eit vandelskrav for dagleg leiar i drosjesentralane. Det vil ikkje vera løyvestyresmakta lokalt som gjev pålegg om dette, men det vil vera eit generelt krav for å få godkjent sentralen. Det er dagleg leiar for sentralen som skal oppfylla kravet til vandel slik det går fram av yrkestransportforskrifta § 6. I likskap med det som gjeld for løyvehavarane, skal det leggjast ved politiattest som ikkje skal vera eldre enn tre månader ved søknad om godkjenning av drosjesentral. Kravet til vandel vil ikkje vera oppfylt dersom søkjaren:

- "a) Er fradømt retten til å drive næringsvirksomhet, eller*
b) Er ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige området, eller
c) Er ilagt straff for alvorlige overtrødelsler av gjeldende bestemmelser om førernes kjøre- og hviletid, nyttekjøretøyet's vekt og dimensjoner, trafikkikkerhet og kjøretøyet's sikkerhet, lønns- og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser."

Del I i høyringsnotatet gjeld eit forslag om utvida grunnlag for vandelsvurderinga og tiltak for effektivisering av løyvestyresmakta si forvaltning og kontroll av løyveordningane. Forslaget medfører eit strengare vandelskrav for løyvesøkjar og løyvehavar. Informasjonsutvekslinga som skal skje mellom skatte- og avgiftsstyresmaktene og løyvestyresmaktene skal også gjelda for søkjar om godkjenning av drosjesentral, jf. del I pkt. 4.2, forslag til ny § 26 a) "(...) *ved søknad om løyve eller **anna godkjenning etter denne lova.***" Dette medfører at det også blir gjort unntak i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt dersom søkjar om godkjenning av drosjesentral, i praksis sentralen sin daglege leiar, er blitt gitt tilleggsskatt eller skjerpå tilleggsskatt etter likningslova eller tilleggsavgift etter meirverdiavgiftslova som er relatert til det å driva næringsverksemd.

Retten for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å melda frå til løyvestyresmakta etter forslag til ny § 26 b), jf. del I pkt. 4.3.1, vil også gjelda for dagleg leiar i drosjesentral. Kravet til vandel skal ikkje berre vera oppfylt ved søknad om godkjenning av drosjesentral, men er eit varig krav som inneber at dagleg leiar i sentralen til ei kvar tid skal ha tilfredsstillande vandel. Dette inneber at dagleg leiar i godkjent sentral ikkje skal kunna bli gitt tilleggsskatt eller tilleggsavgift utan at dette kan få verknad for godkjenninga av sentralen.

Det same gjeld forslaget om rett for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å melda frå til løyvestyresmakta i del I pkt. 4.3.2. Dette betyr at skatte- og avgiftsstyresmaktene vil kunna melda frå til løyvestyresmaktene om andre forhold som kan indikera at drosjesentralen ikkje blir driven i samsvar med yrkestransportregelverket. Det treng heller ikkje her liggja føre brot på skatte- og avgiftslovgivinga for at skattestyresmaktene skal kunna melda frå.

Elles blir det vist til framstillinga i høyringsnotatet del I om innhaldet i unntaka i skatte- og avgiftsstyresmaktene si teieplikt som Samferdselsdepartementet foreslår også skal gjelda for godkjent drosjesentral.

For allereie godkjente sentralar vil det bli fastsett overgangsordningar.

Yrkestransportforskrifta § 46 vil bli endra slik at det klart går fram at føresegna i forskrifta § 6 også gjeld ved søknad om godkjenning etter yrkestransportlova.

3.2.2 Kravet til økonomi

Departementet foreslår at det i yrkestransportlova § 9 tredje ledd går fram at løyvestyresmakta ved godkjenning av ein ny sentral kan krevja at sentralen har tilfredsstillande økonomisk evne. Det blir dermed opp til løyvestyresmakta å vurdera om den skal stilla krav til sentralane sin økonomi. Det er særleg i område med konkurrerande sentralar at dette er aktuelt. Dersom det blir eit krav at sentralar i eit område skal ha tilfredsstillande økonomi, må alle sentralane i same område behandlast likt og bli gitt like vilkår.

Det nærmare innhaldet i kravet til økonomi vil innebera at sentralen må stilla ein garanti. Storleiken på garantien skal reflektera talet på tilslutta løyvehavarar i den aktuelle sentralen.

Det blir vidare foreslått at i dei tilfella løyvestyresmakta krev at sentralane skal ha tilfredsstillande økonomi, skal sentralen også måtta leggja fram attest om restansar på skatt, avgift o.a.

Den nærmare utforminga av garantikravet vil departementet fastsetja i forskrift i etterkant av høyringa.

For allereie godkjente sentralar vil det bli fastsett overgangsordningar.

3.3 Endring i yrkestransportlova § 25

Yrkestransportlova § 25 viser til at løyve kan bli gitt den som fyller krava i yrkestransportregleverket. Departementet foreslår at denne føresegna blir endra slik at det går fram at også anna godkjenning kan bli gitt den som fyller krava i yrkestransportregelverket.

3.4 Forslag om endring av yrkestransportlova § 26

Politiattest kan berre krevjast lagt fram dersom det har heimel i lov. På denne bakgrunnen blir det foreslått å endra yrkestransportlova § 26 slik at det klart går fram at politiattest også kan krevjast ved anna godkjenning etter yrkestransportlova.

3.5 Endring av yrkestransportlova § 29

Dersom kravet til vandel eller økonomi ikkje lenger er oppfylt, vil godkjenninga av drosjesentralen kunne kallast tilbake. Departementet foreslår derfor at yrkestransportlova § 29 nr. 1 blir endra slik at det klart går fram at også ei gitt godkjenning kan trekkjast tilbake dersom innehavar ikkje lenger oppfyller krava i yrkestransportlovgivinga.

3.6. Endring av yrkestransportlova § 31

Det blir foreslått å endra yrkestransportlova § 31 slik at det går klart fram at departementet kan fastsetja i forskrift at det kan takast gebyr i samband med anna godkjenning etter yrkestransportlova.

4. Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget vil medføra noko meirarbeid for løyvestyresmakta ved søknad om godkjenning av drosjesentral. Departementet blir gitt heimel i yrkestransportlova § 31 til å fastsetja i forskrift at det skal betalast eit gebyr for utferding av anna godkjenning.

Forskriftsendringa vil bli gjort i etterkant av høyringa. Gebyret skal dekkja dei meirkostnadene løyvestyresmaktene får ved det meirarbeidet forslaget medfører.

Innføring av eit vandelskrav for dagleg leiar i drosjesentralar inneber at det må utferdast fleire politiattestar. Dette fører til meirarbeid for politiet. For tida er det ca. 230 drosjesentralar på landsbasis. På sikt reknar ein med at forslaget vil ha preventiv verknad mot brot på mellom anna skatte- og avgiftsreglane, og gi meir soliditet og kvalitet til drosjesentralane.

Del III

Behov for endringar i yrkestransportlova § 26 knytta til ny *Lov om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten, lov 28. mai 2011 nr. 16* (politiregisterloven)

1. Innleiing

1.1 Samandrag

Departementet foreslår at yrkestransportlova § 26 blir endra slik at det kjem klart fram at det etter yrkestransportlova § 26 blir kravd *ordinær* politiattest. Vidare blir det foreslått at yrkestransportlova § 26 blir endra slik at Samferdselsdepartementet blir gitt heimel til å fastsetja den nærmare utforminga av føresegner om fornya vandelskontroll i forskrift.

1.2 Bakgrunn for forslaga

I samband med at det er vedteke ny politiregisterlov er det behov for endringar i yrkestransportlova § 26 som gjeld politiattest. Det blir i denne samanhengen vist til Ot.prp. 108 (2008-2009) om lov om behandling av opplysningar i politiet og påtalemakta (politiregisterlova). Den nye politiregisterlova er venta å tre i kraft seinast 1. juli 2012.

2. Gjeldande rett

Yrkestransportlova § 26 om politiattest viser til at det i dag blir kravd at politiattest blir lagd fram ved søknad om løyve og etter at løyve er gitt etter ein tidsperiode som blir nærmare fastsette av departementet. Politiattesten utgjer i dag grunnlaget for den vandelsvurderinga løyvestyresmakta skal gjera ved tildeling og tilbakekall av løyve, jf. høyringsnotatet sin del I for ein grundigare gjennomgang av dette. Etter at løyve er gitt blir det i dag kravt at ny politiattest blir lagd fram kvart 5 år, jf. yrkestransportforskrifta § 6 tredje ledd. Ovannemnde ordning med framlegging av ny politiattest gjeld i dag for alle løyvetypar. Gjeldande regelverk kor alle løyvetypane blir behandla likt er valde for å skapa eit einsarta og oversiktleg regelverk.

3. Vurdering av behovet for lovendringar og presentasjon av departementet sitt forslag

3.1 Behov for forslaget

Det må presiserast i yrkestransportlova § 26 kva type politiattest som blir kravd. I dag er etter strafferegistreringslova, lov 11. juni 1971 nr. 52, eit hovudskilje mellom ordinære og uttømmende attestar. Etter gjeldande regelverk blir det kravt ein ordinær politiattest når

løyvesøkjjar eller løyvehavar skal fremja slik attest. Etter den nye politiregisterlova § 40 nr. 1 er hovudregelen at det blir utferda ordinær politiattest med mindre anna er *”særskilt meldt i lov eller i forskrift gitt i medhald av lov”*. Reglane for ordinære politiattestar inneber i stor grad ei vidareføring av gjeldande rett. Det er enkelte mindre endringar i kva som kjem med på ein ordinær politiattest etter den nye politiregisterlova i forhold til den gjeldande strafferegistreringslova. For meir informasjon om dette blir det vist til Ot.prp. 108 (2008-2009) Om lov om behandling av opplysningar i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterlova) kapittel 12.

Det er ønskjeleg med eit einsarta regelverk og det er på denne bakgrunnen Justis- og politidepartementet ber om at det i spesiallovene blir presisert kva type politiattest som blir kravd i dei einskilde føresegnene.

Etter den nye politiregisterlova, som ikkje er trødd i kraft enda, vil det ikkje vera høve til å be om fornya politiattest etter ein gitt tidsperiode. I staden blir brukarane av tidlegare utferda politiattest gitt høve til å få utlevert nye opplysningar frå politiet i samsvar med heimelsgrunnlaget for utferding av den opphavlege attesten. Unntak frå dette gjeld berre dersom krav om fornya politiattest er forankra i internasjonale rettsakter som Noreg er bundne av.

For turvognløyve og løyve for godstransport med motorvogn, jf. yrkestransportlova §§ 4 og 5, er kravet om fornya vandelskontroll fastsette i direktiv 96/26/EF som er endra ved direktiv 98/76/EF artikkel 6 nr. 1. For drosjeløyve, selskapsvognløyve, løyve for transport for personar med nedsett funksjonsevne og behovsprøvde løyve for persontransport med fartøy i rute finst det ikkje noko krav i EØS-regelverket om vandelskontroll.

Ovannemnde direktiv blir erstatta av ei ny forordning, forordning EF nr. 1071/2009. Denne forordninga trer i kraft i EU 4. desember 2011, men er enno ikkje teke inn i EØS-avtalen og det er noko uklart når den vil tre i kraft i Noreg. Kravet om 5 årleg vandelskontroll blir oppretthalden i forordninga og er eit krav fram til 31. desember 2014.

På bakgrunn av dette er det klart at yrkestransportregelverket i tilknytning til enkelte løyvetypar må endrast i forhold til fornya vandelskontroll. For løyve etter yrkestransportlova §§ 4 og 5 er det fram til 31. desember 2014 eit krav om fornya vandelskontroll kvart 5 år. For drosjeløyve, selskapsvognløyve, løyve for transport for personar med nedsett funksjonsevne og behovsprøvde løyve for persontransport med fartøy i rute vil det ikkje vera høve til å be om fornya politiattest kvart 5 år. Her må ein i staden gjera ein fornya vandelskontroll i samsvar med politiregisterlova § 43. Det inneber at brukar, altså løyvestyresmaktene, sjølv må be politiet om å få utlevert nye opplysningar i samsvar med heimelsgrunnlaget for utferding av den opphavlege politiattesten.

I dag går det nærmare innhaldet av vandelskravet fram av yrkestransportforskrifta § 6. Denne må i etterkant av høyringa endrast slik at ovannemnde endringar i politiregisterlova om fornya vandelskontroll blir klargjord i yrkestransportregelverket.

3.2 Det nærmare innhaldet av forslaget

Samferdselsdepartementet foreslår å endra yrkestransportlova § 26 slik at det kjem klart fram at det ved søknad om løyve og anna godkjenning blir kravd ein *ordinær* politiattest.

Vidare blir det foreslått å endra yrkestransportlova § 26 slik at departementet blir gitt heimel til å fastsetja den nærmare utforminga av føresegner om fornya vandelskontroll i forskrift.

4. Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget medfører i seg sjølv ingen økonomiske og administrative konsekvensar.

Når det på sikt blir teke inn nye føresegner om fornya vandelskontroll i yrkestransportforskrifta vil det medføra noko meirarbeid for løyvestyresmakta når dei sjølv må be om opplysningar frå politiet.

Del IV

Endring av yrkestransportlova § 38

1. Innleiing

1.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet foreslår at det i yrkestransportlova § 38 blir teke inn ein heimel som gir departementet rett til å fastsetja nærmare avgrensing og vilkår for utføring av kontroll når denne blir utført av annan offentleg tenestemann enn politi eller Statens vegvesen sine kontrollørar. Departementet blir også gitt høve til å fastsetja kva for sanksjonar desse kan gi.

1.2 Bakgrunn for forslaget

På bakgrunn av den omfattande drosjesvindelsaka i Oslo tidlegare på 2000 talet og ønsket om ei ryddig drosjenæring har Oslo kommune bedt departementet om at løyvestyresmakta sjølv skal kunna utføra kontroll med drosjenæringa. For å få luka ut useriøse aktørar og rydda opp i drosjebransjen, ser departementet at løyvestyresmaktene kan ha behov for meir aktivt å kunna gå ut og kontrollera om løyvehavarane følgjer gjeldande reglar.

2. Gjeldande rett

2.1 Yrkestransportlova

Yrkestransportlova § 38 seier kven som i dag kan føra kontroll med etterleving av yrkestransportregelverket.

Yrkestransportlova § 38 lyder:

”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 offentleg tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.”

Yrkestransportlova gir dermed departementet rett til å gi andre enn politiet og Statens Vegvesen rett til å føra kontroll etter yrkestransportlova. Men det står ikkje noko i lovteksten om korleis denne kontrollen skal utførast. Yrkestransportlova § 38 tilsvarende tidlegare Samferdselslov, lov av 04.06.1976 nr. 63, § 19 nr. 1. I forarbeida til denne lova, Ot.prp. nr. 5 (1975-1976) s. 14, går det fram at:

”Departementet mener at man i tillegg til de kontroller som kan foretas på de enkelte terminaler i hovudsak må satse på utekontroll av løyver, eigentransporterklæringer og

fraktdokument. Slik kontroll kan mest hensiktsmessig utføres i samband med annen utekontroll av til eksempel bestemmelser om overlast og kjøre- og hviletidsbestemmelser mv.

(...)

Slik kontrollvirksomhet må også kunne utføres av andre offentlige tjenestemenn når det er praktisk.

Regelverket i dag føreset altså at kontrollane blir utøvd integrert med annan utekontroll (i hovudsak stoppkontroll langs veg) som blir gjennomført av politiet og Statens Vegvesen. Per i dag er det ingen andre enn politiet og kontrollørar frå Statens Vegvesen som utfører kontroll med etterleving av yrkestransportregelverket.

3. Vurdering av behovet for lovendring og presentasjon av departementet sitt forslag

3.1 Behov for forslaget

For å opna for at kontroll av om yrkestransportregelverket blir overhalde og kunna utførast på annan måte enn ved dei ordinære utekontrollane, er det etter departementet sitt syn behov for å endra yrkestransportlova § 38. Direkte utløysande for dette forslaget er eit ønske frå Oslo kommune der kommunen uttrykkjer at det er svært ønskjeleg å ha rett til å kontrollera om drosjar, etter gjeldande regelverk, oppbevarer løyvedokumentet i bilen og om løyvedokumentet er gyldig. Det er også ønskjeleg å kunna kontrollera at sjåføren har gyldig køyresetel og førarkort. Metoden Oslo kommune ønskjer å utføra kontrollane på avvikar frå dei ordinære utekontrollane som politiet og Statens Vegvesen nyttar og departementet er i tvil om det er høve til å gjera dette etter gjeldande regelverk. Departementet legg vekt på at det er løyvestyresmakta som er nærmast til å vurdere behovet for å kunna føra nærmare kontroll med løyvehavarane. Dette behovet har særleg meldt seg i Oslo kommune. Vidare vil løyvestyresmaktene kunna utøva kontrollar meir hyppig og mindre synleg enn politiet og Statens Vegvesen. I tillegg vil løyvestyresmaktene gjennom utføringa av kontrollar få betre oversikt og kunnskap om løyvehavarane i sitt løyveområde. Denne måten å driva kontroll på vil i tillegg kunna verka preventivt. Departementet ser at det også kan kome fleire situasjonar der andre enn politiet og kontrollørar frå Statens Vegvesen kan ha behov for å utføra kontroll med etterleving av yrkestransportregelverket. Departementet ønskjer dermed å ha heimel i yrkestransportlova til og nærmare regulera utføringa av denne kontrollen og kva for sanksjonar kontrollørane kan gi.

3.2 Det nærmare innhaldet av forslaget

Samferdselsdepartementet foreslår å leggja til eit nytt ledd i yrkestransportlova § 38 der det går fram at departementet kan fastsetja nærmare avgrensing og vilkår for korleis kontroll utført av annan offentlig tenestemann skal utførast, medrekna kva sanksjonar vedkomande skal kunna gi. Slik yrkestransportlova § 38 er utforma i dag blir det føreset

at kontrollen som skal utførast av andre offentlege tenestemenn blir gjort integrert med annan utekontroll, altså som stoppkontroll langs veg.

Departementet vil i det enkelte tilfellet måtta vurdere kva for sanksjonar kontrollørane skal kunna gi i samband med kontrollen som blir utført.

4. Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget har i seg sjølv ingen økonomiske og administrative konsekvensar.

Del V

Unntak frå kravet om løyve for transport i regi av frivilligsentralar

1. Innleiing

1.1. Samandrag

Samferdselsdepartementet foreslår at det i yrkestransportlova § 20 tredje ledd blir teke inn ei føresegn som gir Frivilligsentralar med statstilskot unntak frå løyveplikt når sentralen transporterer personar og det ikkje blir teke betalt for anna enn reelle utgifter i samanheng med transporten.

2. Gjeldande rett

2.1 Yrkestransportlova

Utgangspunktet i yrkestransportlova § 4 er at den som vil driva persontransport mot vederlag må ha løyve. Både drive- og vederlagsomgrepet rekk svært vidt.

Omgrepet driva må forståast dit at transportutøvinga må ha visse likskapstrekk med ei verksemd. Transporten må altså utførast nokolunde regelmessig. Ved vurderinga av om det ligg føre "drift" blir følgjande moment tillagt vekt: det samla inntrykk av kor ofte transporten blir utført, transportøren sitt initiativ, kor varig verksemda er, systematisk utnytting av transportmiddelet i næring og kor sannsynleg er det at transporten kunna vore utført av ein løyvehavar. Lova sitt driveomgrep er meint som ei motsetning til dei enkeltstående transportar. Dette betyr at tilfeldige, enkeltstående transportar fell utanfor løyveplikta. Det kan ikkje seiast eksakt kva som blir rekna som tilfeldige, enkeltstående transporter. Dette må avgjerast frå sak til sak. Det må og vurderast korleis transporttilbodet gir uttrykk av å vera, medrekna om transporttilbodet verkar som eit fast ståande tilbod.

Vederlagsomgrepet rekk også svært vidt. I Ot.prp. nr. 5 (1975-76) blir omgrepet "mot vederlag" definert slik: Avgjerande er ikkje om transportøren har hatt ei påviseleg forteneste på transporten og om motivet hans har vore å oppnå forteneste. Kan det slåast fast at han har fått vederlag i ei eller anna form, vil transporten, når lova sine andre vilkår er tilstades, vera løyvepliktig".

Ei kvar yting som representerer ein økonomisk verdi, blir rekna som vederlag. Det er i lova ikkje stilt krav om at vederlaget skal ytast av den som blir transportert. Ytingar frå tredjemann fell også inn under lova.

Betaling av medlemskontingent til eit lag eller ei foreining blir ikkje rekna som vederlag så lenge alle medlemmer betaler lik kontingent uavhengig av bruk av motorvogna. Dersom laget eller foreininga krev betaling for drivstoff, kilometergodtgjersle el. er dette likevel å rekna som vederlag og transporten blir løyvepliktig. Det same gjeld dekning av variable kostnader, lønn til sjåfør ol.

2.1.2 Tildeling av løyve

Den som vil driva persontransport mot vederlag må ha løyve, jf. yrkestransportlova §§ 4 og 5. Løyve kan tildelast den som har god vandel, tilfredsstillande økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse. Det nærmare innhaldet av desse krava går fram av yrkestransportforskrifta §§ 6 - 8. Yrkestransportforskrifta § 6 har nærmare føresegner om vandel, sjå nærmare om dette under pkt. 3.1.4.

Yrkestransportforskrifta § 7 gir nærmare føresegner om kravet til økonomi og viser til at løyvesøkjjar ved søknad om løyve må leggja fram ein garanti frå bank eller forsikringsselskap på ein kroneverdi tilsvarande 9000 euro. For løyve ut over dette gjeld ein kroneverdi tilsvarande 5000 euro for kvart løyve.

Yrkestransportforskrifta § 8 utdjuar kravet til fagleg kompetanse. Søkjjar blir rekna for å vera fagleg kvalifisert dersom vedkomande anten kan leggja fram vitnemål for bestått eksamen frå ein av departementet godkjent opplæringsinstitusjon eller har løyve for den løyvetypen det blir søkt om. Ved tildeling av løyve må alle vilkår vera oppfylte. Dersom søkjjar er eit selskap eller annan juridisk person må den til ei kvar tid daglege leiar oppfylle krava til vandel og faglege kvalifikasjonar, jf. yrkestransportforskrifta § 10. Er søkjjar eit nyoppretta selskap må den daglege leiaren også oppfylla kravet til økonomi. Oppfyller ikkje søkjjar alle krav skal løyve bli nekta tildelt.

2.2 Generelt om frivilligsentralar

Frivilligsentralar finst over heile landet og er ein møteplass som formidlar kontakt mellom menneske i lokalmiljøet. Målet til frivilligsentralen er å samordna den frivillige innsatsen som privatpersonar og organisasjonar i kommunen utfører, og dermed styrka og fremja det frivillige arbeidet. Per 30.06.2011 er det i følgje Kulturdepartementet sine nettsider 371 frivilligsentralar fordelt på 308 kommunar.

Det frivillige arbeidet er i prinsippet gratis, men lokalitetar, utstyr, kontortekniske hjelpemiddel og administrativ leiing kostar pengar. På denne bakgrunnen har Stortinget, i statsbudsjettet, gitt økonomisk stønad til delar av lønna for dagleg leiar (det blir gitt maksimalt tilskot ved 100 % stilling), men har samtidig sett som krav at eigar av sentralen skal gi minimum 40 % til drift av sentralen. Det er Kulturdepartementet som har forvaltningsansvaret for det statlege driftstilskotet til sentralane.

3. Vurdering av behovet for lovendringar og presentasjon av departementet sitt forslag

3.1 Behov for forslaget

Samferdselsdepartementet har fått mange spørsmål om løyveplikt for transport i regi av frivilligsentralar. Frivilligsentralane arrangerer transport for brukarane i ulike samanhengar, mellom anna handleturar der brukarane blir henta heime og får assistanse med bæring av varer, kafebesøk, rekreasjonsturar o.a. Frivilligsentralane står fram som ein verdifull ressurs rundt om i landet og transporttilbodet som enkelte av sentralane tilbyr er svært populært blant brukarane.

Enkelte frivilligsentralar eig ein minibuss andre leiger/låner buss/minibuss til spesielle arrangement, medan sjåførane stiller opp gratis. Brukarane må ikkje betala for turen, men frivilligsentralane tek ofte ei kilometergodtgjersle, betaling for drivstoff el. Slik betaling medfører at vederlagskravet er oppfylt og transporten er løyvepliktig dersom kravet til drift er oppfylt.

3.2 Kven blir omfatta av forslaget

I tillegg til Frivilligsentralene som mottek tilskot frå Staten, finst det andre frivillige tilbod av ulik karakter. Frivilligsentralane som mottek statstilskot er underlagt "Retningslinjer for frivilligsentralar/nærmiljøsentralar" utarbeidde av Kulturdepartementet.

Retningslinjene krev at sentralane skal ha vedtekter som regulerer den nærmare drift av sentralen medrekna formål, organisasjonsform og avgjerdestruktur o.a. Det går fram av vedtektene at frivilligsentralen eller dei frivillige knytt til sentralen ikkje kan ta i mot betaling, bortsett frå godtgjersle for direkte utlegg. Av rettleiaren "*Frivilligsentralen - En veileder*" utgitt av Kulturdepartementet i juni 2008 går det også klart fram at det berre skal "*betales for reelle utgifter som er forbundet med oppdraget, for eksempel transportutgifter (bensinutgifter for bruk av bil(...))*". For andre frivillige samanslutningar/foreiningar og liknande utan statstilskot finst det ikkje krav om at desse skal vera underlagt noko offentleg regelverk/retningslinjer. Det vil derfor for desse vera vanskeleg å forsikra seg om at det ikkje blir teke noka form for betaling bortsett frå det som er nemnt over. På denne bakgrunnen foreslår departementet at løyvefritaket for frivilligsentralar skal gjelda for dei sentralane som mottek tilskot frå Staten.

3.3 Det nærmare innhaldet av forslaget

Samferdselsdepartementet foreslår at det blir innført ein ny heimel i yrkestransportlova § 20 nr. (3) som gir frivilligsentralar med statstilskot unntak frå løyveplikta når sentralen transporterer personar og det ikkje blir teke betalt for anna enn reelle utgifter i samband med transporten. Departementet sitt forslag går ut på at vederlagsomgrepet blir tolka noko innskrenkande der utøvande transportør har dei eigenskapane som ein frivilligsentral med statstilskot har. Dette inneber at når den aktuelle transporten blir utført av ein frivilligsentral med statstilskot vil ikkje kilometergodtgjersle, betaling for

bensin el. utgjera vederlag etter yrkestransportlova § 4. Der frivilligsentralen ikkje sjølv eig køyretøyet som blir brukt til transport, men må leiga inn ein buss/minibuss kan den også krevja utgiftene til leiga dekt av brukarane. Det blir presisert at det berre må vera snakk om reelle utgifter.

Når ein etter praksis i dag vurderer å gi fritak frå løyveplikta i enkelttilfelle etter yrkestransportlova, må det alltid vurderast om transporten det blir søkt fritak for ikkje lèt seg innpasse i det noverande løyvesystemet og ikkje kan dekkast av andre tilbydarar av transport. Å gi eit generelt fritak for transport formidla via ein frivilligsentral med statstilskot vil sannsynlegvis ha ein viss innverknad på andre løyvehavarar, nærmare bestemte innehavarar av drosje- og turvognløyve. Enkelte av transportane frivilligsentralane utfører, ville alternativt blitt utført med drosje eller turvogn. Men etter departementet si vurdering er det forholdsvis klart at aktivitetane ville blitt svært reduserte dersom brukarane av transporttilbodet til frivilligsentralane skulla måtta nytta seg av det ordinære drosjetilbodet eller leige av turvogn med dei utgiftene det medfører.

3.4 Skal det krevjast køyresetel frå dei frivillige sjåførane?

Yrkestransportlova § 37 a) krev at førar av mellom anna drosje, turvogn og motorvogn spesielt utforma for transport for funksjonshemma under persontransport mot vederlag må ha køyresetel i tillegg til førarkort. Køyresetel er ei stadfesting av at førar oppfyller særskilde krav til vandel og helse.

Frivilligsentralane nyttar seg i all hovudsak av frivillige sjåførar som tek på seg å køyra gratis. Det kan vera yrkesaktive sjåførar som gjer dette på fritida og som dermed har køyresetel eller det kan vera pensjonistar eller andre som av ulike grunnar ikkje er aktive i sjåføryrket og dermed ikkje har gyldig køyresetel. Departementet er noko usikre på om det skal krevjast at sjåførane som tek på seg å transportera passasjerar gratis for ein frivilligsentral skal måtte ha køyresetel og ber om høyringsinstansane sitt syn på dette.

4. Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget har ikkje økonomiske eller administrative konsekvensar.

Del VI

Lemping i køyreplikta for drosje

1. Innleiing

1.1 Samandrag

I samband med ovannemnde forslag til endringar i yrkestransportlova ønskjer Samferdselsdepartementet å kunngjera at det gjennom endring av forvaltningspraksis vil kunne opnast for å gi ei lemping i køyreplikta for drosje i nærmare avgrensa område. Lempinga vil berre vera aktuell for bustadløyve.

2. Bakgrunn og omtale av praksisendringa

Departementet er kjent med at driftsgrunnlaget for fleire av distriktsdrosjane av ulike grunnar har blitt svekt i dei seinare åra. Både auka bilhald og meir samordning av pasienttransporten har over tid svekt marknadsgrunnlaget for drosjane. Departementet har fått kjennskap til fleire tilfelle der løyvehavar har levert inn løyvet eller truga med å levera det inn. I område med berre ein løyvehavar medfører dette at drosjetilbodet fell bort.

For å sikre eit visst tilbod, har det vore prøvt ulike tiltak. Mellom anna har det vore gitt unntak frå kravet om hovudyrke, men dette er etter departementet si vurdering neppe tilstrekkeleg for å få eit tilfredsstillande drosjetilbod i alle tilfelle. Departementet har vidare i samsvar med intensjonane i forarbeida til gjeldande lov lagt opp til at det blir gitt fritak frå krav om løyve på øyar og andre liknande avgrensa område, dersom fylkeskommunane har ønskt det. Dette har vore gjort i dei tilfella der ingen søker på eit ledig løyve. Ulempa med å bruka løyvefritak er at berre kontraktsmarknaden blir sikra drosjetransport. For dei meir tilfeldige drosjebrukarane vil tilbodet vera lite tilfredsstillande fordi ein ikkje kan påleggja vedkomande køyreplikt el.

Køyreplikta følgjer mellom anna av yrkestransportforskrifta § 1 (f) som seier at drosjeløyve er løyve ”*som gir innehaveren rett og **plikt** til å drive transport med motorvogn (...)*”, i tillegg til langvarig fast forvaltningspraksis, og er eit vesentleg element ved behovsprøvinga av drosjeløyve. Ved at drosjeløyve er behovsprøvt blir løyvehavar til drosjetransport gitt eit vist vern ved at talet på løyve er avgrensa. Til gjengjeld blir det pålagt ei køyreplikt. Det er vidare ein samanheng mellom køyreplikta og dei fordeler løyvehavar får mellom anna ved refusjon av eingongsavgifta ved registrering av motorvogn som drosje. For drosjar som er knytte til ein sentral, fastset sentralen køyreplikta gjennom ei vaktordning. For løyve som blir drive utanom sentral (frå bustad), skal løyvehavar ha 24 timars vakt gjennom bruk av tilsette sjåførar. Forvaltningspraksis har så langt vore tilbakehalden med å lempe på køyreplikta som inneber at drosjeløyvehavar med bustadløyve i prinsippet skal vera tilgjengeleg heile døgnet.

Departementet vil gje løyvestyresmaktene høve til å gi lempa køyreplikta i enkelte tilfelle. Ei lemping i køyreplikta kan berre gjerast gjeldande i geografisk avgrensa område, som på øyar og område utan fast vegsamband og vil berre vera aktuell ved bustadløyve. Slik lemping blir gjort tidsavgrensa til 2- 3 år slik at løyvestyresmakta kvart andre - tredje år kan vurdera om det framleis er grunnlag for lemping i køyreplikta i det aktuelle området eller om ein igjen kan lyse ut eit fullverdig løyve.

Forslaget vil vera aktuelt i situasjonar der ein løyvehavar med eit fullverdig drosjeløyve står i fare for å måtte levera inn/seia opp løyvet pga. for dårleg inntening. Det blir kravt at det er ein reell fare for at løyvet må leverast inn. Det er ikkje tilstrekkeleg til å få nedsett køyreplikta at enkelte delar av døgnet/veka har svak inntening. Køyreplikta må ikkje utholast på ein slik måte at løyvehavar "skummar fløyten" på dagtid. Det er klart at delar av døgnet neppe er lønnsame isolert sett for dei fleste rundt om i landet. Det avgjerande er den samla lønnsemda. Det blir dermed kravt at løyvehavar kan dokumentere at løyvet ikkje kan drivast på eit forsvarleg økonomisk grunnlag med full køyreplikt. Fylkeskommunen må gjera ei vurdering av den aktuelle løyvehavar sin situasjon, mellom anna på bakgrunn av den totale rekneskapen for drifta av løyvet før det blir gitt ei lemping i køyreplikta.

Dersom det blir gitt ei lemping i køyreplikta, må det i prinsippet framleis vera mogeleg å få tak i drosje heile døgnet. Dette kan løysast ved at det til dømes blir fastsett at drosjeturar som skal skje mellom kl. 21:00 - 06:00 må tingast innan kl. 21 same kveld. Det vil vera opp til den lokale løyvestyresmakta å fastsetja nærmare innhaldet av ei lemping i køyreplikta.

**Framlegg til lov om endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45
om yrkestransport med motorvogn og fartøy
(yrkestransportlova)**

I

I yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 blir det gjort følgjande endringar:

Ny § 9 fjerde ledd lyder skal lyde:

”(4) Drosjesentral skal godkjennast av løyvestyresmakta. Dagleg leiar skal ha god vandel. Løyvestyresmakta kan i tillegg ved godkjenning av drosjesentral fastsette at sentralen skal ha tilfredsstillande økonomisk evne. Departementet kan i forskrift gi nærare føresegner om kravet til vandel og økonomi.”

§ 9 fjerde ledd blir nytt § 9 femte ledd

§ 9 femte ledd blir nytt § 9 sjette ledd

Ny § 20 tredje ledd skal lyde:

”(3) Det trengst ikkje løyve når ein frivilligsentral transporterer personar og berre tar betalt for reelle utgifter knytta til den einskilde transporten.”

Ny § 25 skal lyde:

”§ 25 Tildeling av løyve m.m.

Løyve eller anna godkjenning etter denne lova kan tildelast dei som fyller krav som er sette i lova eller i forskrift med heimel i lova. Eit selskap eller annan juridisk person kan tildelast løyve eller anna godkjenning på vilkår som vert nærare fastsette av departementet.”

Ny § 26 skal lyde:

”§26 Politiattest

Det kan krevjast ordinær politiattest ved søknad om løyve eller anna godkjenning etter denne lova. Departementet kan i forskrift fastsetje reglar om fornya vandelskontroll.”

Ny § 26 a skal lyde:

”§ 26 a Tilleggsskatt og tilleggsavgift

Skatte- og avgiftsstyresmaktene kan utan hinder av teieplikt gi opplysningar til løyvestyresmaktene om pålagt tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt og tilleggsavgift ved søknad om løyve eller anna godkjenning etter denne lova.”

Ny § 26 b skal lyde:

§ 26 b Opplysningar frå skatte- og avgiftsstyresmaktene

(1) Når skatte- og avgiftsstyresmaktene fastset tilleggsskatt, skjerpa tilleggsskatt eller tilleggsavgift for ein løyvehavar eller annan med godkjenning etter denne lova, kan dei av eige tiltak og utan hinder av teieplikta informere løyvestyresmakta om det.”

(2) Når skatte- og avgiftsstyresmaktene avdekkar forhold som kan ha verknad for det å inneha løyve eller anna godkjenning etter denne lova, har dei rett til, utan hinder av teieplikta, å informere løyvestyresmakta om det.”

§ 29 første ledd skal lyde:

”§ 29. Tilbakekalling av løyve eller anna godkjenning etter denne lova

(1) Løyvestyresmakta kan kalle tilbake løyve eller anna godkjenning etter denne lova når vedkommande 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.”

§ 31 lyder skal lyde:

”Departementet kan i forskrifter fastsetje at det skal betalast gebyr for utferding av løyvedokument, løyveskilt eller anna godkjenning etter denne lova.”

§ 32 ny overskrift skal lyde:

”Plikt til å gi opplysningar”

§ 32 nr. (1) skal lyde:

”(1) Det kan krevjast at løyvehavar eller den som søkjer om løyve legg fram rettkjend kopi av innlevert næringsoppgåve og sjølvmelding.”

Noverande § 32 nr. (1) blir ny § 32 nr. (2) og noverande § 32 nr. (2) blir ny nr (3).

Nytt andre punktum i § 38 skal lyde:

”Departementet kan, når slik rett blir gitt til annan offentleg tenestemann, fastsetje nærare avgrensing og vilkår for korleis slik kontroll skal utførast og kva for sanksjonar vedkommande tenestemenn har rett til å bruke.”

II

Kongen fastset kva tid lova skal ta til å gjelde

