



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

SAT	DEPARTEMENTET
AVDEL	VSS DN
S.NR	06 197-45
ARKIV	340.0

## Endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven - tilsatte sine rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren mv - høring

Vi viser til Deres brev av 23.5.08.

Hovedutvalget for samferdselssektoren i Buskerud vedtok følgende i sak 41/08 den 2.9.08 (enstemmig – som samferdselsrådgiiverens forslag):

- 1. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om endring i Yrkestransportloven § 5 om å innføre løyveplikt for godstransport når bil og henger totalt har tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer.*
- 2. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter ikke forslaget om tillegg i Yrkestransportloven § 8 om at arbeidstakere skal ha rett til å følge med over til det selskap som vinner anbudskonkurransen.*
  - a. Dersom det likevel vedtas endring i Yrkestransportlovens § 8 i tråd med forslaget, kreves det at økonomiske konsekvenser for fylkeskommunene kompenseres.*
  - b. I stedet foreslås følgende tillegg i lovens § 8: "Operativt personell ansatt i selskap som får innskrenket rutevirksomhet som følge av overgang til nye løyvehaver etter anbud, skal har fortrinnsrett ved nyansettelser i det overtagende selskap dersom det overtagende selskap på overtagelsestidspunktet har behov for nyansettelser."*
- 3. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om tillegg i Yrkestransportloven § 8 om at den som får ruteløyve tildelt gjennom konkurranse og eventuelle underleverandører må forplikte seg til å følge en landsomfattende tariffavtale.*
- 4. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om å ta ut kravet om egentransporterklæring i Yrkestransportloven § 16, 4. ledd.*
- 5. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om å innføre gebyr for brudd på Yrkestransportloven med ny § 40 a).*
- 6. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter ikke forslaget om endringer i Forskrifter om yrkestransport med motorvogn § 37 a) om å heve aldersgrensen for kjøreseddel fra 70 til 75 år. Hovedutvalget anbefaler i stedet at Politiet gis anledning til å gi dispensasjon fra alderskravet på 70 år når det av hensyn til transportavviklingen er nødvendig og vedkommende har tilstrekkelig god helse.*

POST ADRESSERES IKKE TIL ENKELTPERSONER

Vår dato  
09.09.2008

Vår referanse  
2008/1222 - 6

---

Vedlagt følger saksframlegget i saken med nærmere begrunnelse og utdyping av de problemstillinger som følger av samferdselsdepartementets forslag.

Med hilsen



Runar Stustad e f  
samferdselsråd giver

**Vedlegg**

- 1 Forslag til endringer i Yrkestransportloven og Jernbaneloven - høringsuttalelse



Vår saksbehandler  
Runar Stustad, tlf 32808687

---

**Saksgang:**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalget for samferdselssektoren		02.09.2008

## Forslag til endringer i Yrkestransportloven og Jernbaneloven - høringsuttalelse

**Vedlegg**

- 1 Høringsbrev av 23.5.08 fra Samferdselsdepartementet m/vedlegg

*Samferdselsdepartementet har i brev av 23.5.08 fremmet forslag om endringer i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy og i Jernbaneloven. Ett av forslagene innebærer økte rettigheter for de ansatte hos eksisterende operatører i forbindelse med anbud/konkurransesutsetting. Andre forslag er knyttet til å heve aldersgrensen for kjøreseddel fra 70 til 75 år for de som kjører i ervervsmessig persontransport, innføre gebyrordning for brudd på Yrkestransportloven og oppheve kravet om egentransporterklæring for tyngre godsvogner.*

**Forslag:**

1. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om endring i Yrkestransportloven § 5 om å innføre løyveplikt for godstransport når bil og henger totalt har tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer.
2. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter ikke forslaget om tillegg i Yrkestransportloven § 8 om at arbeidstakere skal ha rett til å følge med over til det selskap som vinner anbudskonkurransen.
  - a. Dersom det likevel vedtas endring i Yrkestransportlovens § 8 i tråd med forslaget, kreves det at økonomiske konsekvenser for fylkeskommunene kompenseres.
  - b. I stedet foreslås følgende tillegg i lovens § 8: "Operativt personell ansatt i selskap som får innskrenket rutevirksomhet som følge av overgang til nye løyvehaver etter anbud, skal ha fortrinnsrett ved nyansettelser i det overtagende selskap dersom det overtagende selskap på overtagelsestidspunktet har behov for nyansettelser."

3. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om tillegg i Yrkestransportloven § 8 om at den som får ruteløyve tildelt gjennom konkurranse og eventuelle underleverandører må forplikte seg til å følge en landsomfattende tariffavtale.
4. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om å ta ut kravet om egentransporterklæring i Yrkestransportloven § 16, 4. ledd.
5. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter forslaget om å innføre gebyr for brudd på Yrkestransportloven med ny § 40 a).
6. Hovedutvalget for samferdselssektoren støtter ikke forslaget om endringer i Forskrifter om yrkestransport med motorvogn § 37 a) om å heve aldersgrensen for kjøreseddel fra 70 til 75 år. Hovedutvalget anbefaler i stedet at Politiet gis anledning til å gi dispensasjon fra alderskravet på 70 år når det av hensyn til transportavviklingen er nødvendig og vedkommende har tilstrekkelig god helse.

**Buskerud fylkeskommune, 13. august 2008.**

Runar Stustad e.f.  
samferdselsrådgiver

### **Bakgrunn for saken**

Samferdselsdepartementet har i brev av 23.5.08 sendt forslag om endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven på høring. Endringsforslagene omtaler i første rekke rettighetene til de som er ansatt i kollektivtransportsektoren; bussjåfører, lokomotivførere, konduktører etc., i forbindelse med bruk av anbud og konkurranse. I tillegg foreslås at øvre aldersgrense for kjøreseddel (for drosje, buss etc.) heves fra 70 til 75 år samt innføring av gebyr for brudd på Yrkestransportloven og at kravet om egentransporterklæring tas ut av loven.

### **Innholdet i endringsforslaget**

Som vedlegg til saken følger høringsbrevet av 23.5.08, to notater og konkrete forslag til lovendringer. I det etterfølgende gis en kort gjennomgang av de deler av endringsforslagene som berører fylkeskommunene direkte og som er av vesentlig betydning. I liten grad omtales forhold knyttet til sjøtransport og jernbane, da dette i utgangspunktet ikke er fylkeskommunens ansvar.

### **Om ansattes rettigheter ved konkurranseutsetting av kollektivtrafikk:**

Det vises til begrunnelsen som er gitt i høringsbrevet. Samferdselsdepartementet ønsker å styrke de ansattes rettigheter ved at reglene i arbeidsmiljøloven ved virksomhetsoverdragelse skal gjelde når det benyttes konkurranse i kollektivtransporten. Innsparing gjennom konkurranse skal ikke skje som følge av at en svekker lønns- og arbeidsvilkårene for de ansatte.

Etter Yrkestransportlovens § 8 kan fylkeskommunene nytte anbud ved tildeling av løyve for persontransport med motorvogn i rute. Med hjemmel i samme lov er det også vedtatt Forskrift om anbud i lokal rutetransport. Disse gir fylkeskommunene mulighet til å konkurransenutsette kollektivtransporten på bestemte vilkår. I forskriftenes § 4, krav til kvalifikasjoner, materiell m.v. heter det at "Oppdragsgiver kan i anbudsinnbydelsen bestemme at operativt personell ansatt i selskap som får innskrenket rutevirksomheten som følge av overgang til ny løyvehaver etter anbud, skal ha fortrinnsrett ved nye ansettelser i det overtaende selskap dersom selskapet har behov for det." Denne bestemmelse gir fylkekommunen mulighet til sikre operativt personell fortrinnsrett til nyopprettede stillinger hos anbudsvinner. Men den gir ingen garanti for det.

Videre heter det at "Den som skal delta i anbudskonkurransen må forplikte seg til å følge lønns- og arbeidsvilkår for operativt personell som minst svarer til en av de landsomfattende tariffavtaler. Tilsvarende gjelder for arbeidstakere ansatt av underleverandør." Denne bestemmelsen bidrar til å hindre sosial dumping ved at vinneren er forpliktet til å følge en landsomfattende tariffavtale.

Samferdselsdepartementet foreslår et tillegg i Yrkestransportlovens § 8 der det vil hete at: *Ved bruk av konkurranse gjeld reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16, §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakarar sine retter ved overdraging av verksemd.*

En slik endring vil, i følge samferdselsdepartementet, forsterke arbeidstakernes rettigheter. Ved virksomhetsoverdragelse skal den som overtar virksomheten også være forpliktet til å overta de som var ansatt i den virksomhet, eller deler av den virksomhet, som blir ført over til ny løyvehaver/operatør. Det er også satt inn en del praktiske bestemmelser i forslaget til lovtekst § 8 som skal gjøre det mulig å identifisere hvor mange ansatte som omfattes av anbudet og hvordan man gjennom anbudsutlysning skal gjøre informasjonen kjent.

Samferdselsdepartementet foreslår videre å forsterke bestemmelsene om at anbyder minst må følge en landsomfattende tariffavtale ved at bestemmelsen tas inn direkte i Yrkestransportloven, § 8, nytt femte ledd, og ikke bare i forskriften til loven.

Begrepet "anbud" byttes ut med "konkurranse" i en rekke av bestemmelsene i Yrkestransportloven.

Tilsvarende endringer foreslås i Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstandsbane m.m. (Jernbaneloven).

#### Om hevet aldersgrense fra 70 til 75 for kjøreseddel:

Det vises til begrunnelsen som er gitt i høringsbrevet. Samferdselsdepartementet ønsker å utvide aldersgrensen for førere av buss og drosje i yrkesmessig transport. Aldersgrensen for kjøreseddel er i dag på 70 år, og den er regulert i Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy, Kap 7 A, § 37 a) – h). I forskriftens § 37 a) heter det at

*"Fører av drosje, selskapsvogn, turvogn, rutevogn og motorvogn som er spesielt utforma eller utstyrt for transport for funksjonshemma, må under persontransport mot vederlag har kjøresetel i tillegg til førarkort.*

*Kjøresetelen gjeld for heile landet og blir utferdta av politimeisteren eller den han gir myndighet der vedkommande bur.*

*Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for fem år, men ikkje lenger enn til innehavar fyller 70 år. Dersom særlege helseforhold tilsier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.*

Samferdselsdepartementet foreslår slik endring i tredje ledd:

*”Kjøresetel blir utferda for 10 år. For personer som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for 5 år. For person som er fylt 70 år blir kjøresetelen utferda for 1 år, men ikkje lenger enn til innehavar fyller 75 år. Dersom særlege helseforhold tilsier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.”*

I høringsnotatet fra samferdselsdepartementet heter det følgende om aldersgrensa:

*Aldersgrensa for kjøresetel vart sist vurdert i 1979 og fastsett av Samferdselsdepartementet i samråd med helsestyresmaktene. Bakgrunnen for at ein har ei øvre aldersgrense for kjøresetel er generelle vurderingar knytte opp til risikoen for brå eller akutte endringer i helsetilstanden i høve til aukande alder.*

Av notatet fremgår det at man også nå fremmer forslaget etter samråd med helsestyresmaktene. Det har vært ei generell bedring i helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år, og samferdselsdepartementet finner det rimelig å heve aldersgrensa for innehavere av kjøreseddel. Det er også vist til at det ikke er satt noen øvre aldersgrense for fører av tyngre kjøretøy i godstransport eller for buss så lenge den ikke blir nytta i løyvepliktig persontransport som krev kjøreseddel.

#### Andre forslag til endringer

Samferdselsdepartementet foreslår en endring i Yrkestransportlovens § 5. Endringen omfatter vektgrensen for godstransportløyve. Etter gjeldende regler er yrkestransport løyvepliktig dersom motorvognen har tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer. Fritaket er knyttet til motorvognens vektgrense, altså uten eventuell tilhengers vekt. I det nye forslaget vil vektgrensen på 3,5 tonn eller mer gjelde hele kjøretøyet inkludert tilhengeren. Forslaget er i tråd med EU-direktiv 96/26 EF, og er således en ren EU-tilpasning i norsk regelverk-

Samferdselsdepartementet foreslår hjemmel for å ilegge gebyr for mindre alvorlige brudd på Yrkestransportloven. Det foreslås ny § 40 a) om overtredingsgebyr.

Samferdselsdepartementet foreslår at kravet om at kjøretøy som nyttes i egentransport må være utstyrt med egentransporterklæring tas ut av Yrkestransportloven. § 16, 4 ledd foreslås opphevet.

#### **Kommentarer og innstilling**

Forslagene til endringer i Yrkestransportloven gis etter samråd med Vestviken Kollektivtrafikk AS, som forvalter kollektivtransporten og skoleskyssen for fylkeskommunen. Det er også innhentet notat knyttet til virksomhetsoverdragelse i kollektivtransporten fra ekstern konsulent. Det er ikke innhentet uttalelser fra transportnæringen, da disse gir uttalelse direkte til Samferdselsdepartementet.

#### Om arbeidstakeres rettigheter ved anbud.

Samferdselsrådgiveren har forståelse for at arbeidstakernes rettigheter skal sikres så godt som mulig ved eventuell innføring av konkurranse i kollektivtransporten. I utgangspunktet har både arbeidstakerorganisasjonene og de fleste trafikkselskapene som driver i transportnæringen vært motstander av anbud og konkurranse. Arbeidstakerne frykter sosial

dumping og usikkerhet for egen arbeidsplass. Trafikkselskapene frykter at de kan miste oppdrag hvis noen av deres ruter konkurranseutsettes.

Det ligger i konkurransens natur at noen vil miste og andre vil få oppdrag. Slik er det i det private næringslivet og slike er det i de aller fleste tilfeller der det offentlig kjøper varer eller tjenester i det private markedet.

Det er viktig at konkurransen om oppdrag for det offentlige er reell. Oppdragsgiver må derfor stille klare, entydige og objektive krav til anbyderne. Ved riktig utforming av konkurransegrunnlag vil man kunne sikre at "den beste" vinner og sikre seg mot redusert kvalitet på materiell, mannskap, varelevering og/eller tjenesteutførelse. Dette har man lang erfaring for i andre sektorer, både offentlig og privat.

Fylkeskommunene ønsker neppe at kollektivtransporten skal drives av useriøse utøvere. Man ønsker avtaler med trafikkselskaper (eller å gi løyve til selskaper) som tilbyr både god kvalitet og riktige priser og har ryddige forhold til sine ansatte. Hittil har kollektivtransporten i Europa vært unntatt fra kravene om anbud ved offentlig anskaffelse. Dette kan det bli endring på hvis/når EU's direktiver blir endelig godkjent.

Gjeldende Yrkestransportlov og tilhørende Forskrifter om anbud stiller ikke helt spesifikke krav som sikrer arbeidstakernes interesser fullt ut i forbindelse med anbud. Men i forskriftens § 4, tredje og fjerde ledd er det hjemmel som sikrer at fylkeskommunene *kan* stille krav om at operativt personell skal ha fortrinnsrett ved nyansettelser i det overtagende selskap dersom selskapet har behov for det. Den som skal delta i anbudskonkurransen må forplikte seg til å følge lønns- og arbeidsvilkår for operativt personell som minst svarer til en av de landsomfattende tariffavtaler. Tilsvarende gjelder for arbeidstakere ansatt av underleverandør.

Buskerud fylkeskommune har ikke innført konkurranse i kollektivtransporten og problemene knyttet til anbud/konkurranse har m.a.o ikke vært reelle her. Men erfaringer fra andre fylker er at fylkeskommunene og administrasjonsselskapene sørger for at arbeidstakernes rettigheter og krav om tariffavtaler ivaretas når ruter konkurranseutsettes.

Fordi fylkeskommunene og administrasjonsselskapene har egeninteresse i å stille krav til tilbyderne, kan det synes unødvendig å innføre enda strengere krav om vilkår i konkurranseutsetting i lovteksten. På den annen side vil et slikt krav direkte i Yrkestransportloven trolig gjøre anbud og konkurranseutsetting mer akseptabelt for det operative personellet i trafikkselskapene.

På dette grunnlag har samferdselsrådgiveren ingen innvendinger mot tillegg i Yrkestransportloven § 8, 5. ledd ved at det gjennom lovverket stilles krav om at tilbyder *må* følge en av de gjeldende tariffavtaler.

Derimot har samferdselsrådgiveren sterke motforestillinger til forslaget om å gi de ansatte rett til stilling i det overtagende selskapet, jf forslaget til ny § 8, 2 – 4. ledd. Forslaget innebærer at man bl.a. vil begrense en av de viktigste faktorene knyttet til konkurranse. Mulighetene for effektivisering. Ut fra forslaget skal alle som eventuelt berøres følge med over til den nye operatøren. Dette betyr at man ikke kan dra nytte av den effektivisering som det nye selskapet eventuelt ville ønske å legge inn i sin pris. Hvis den nye operatøren har lagt til grunn at

produksjonen kan utføres med færre sjåførere, vil man ikke kunne ta ut denne effektiviseringsgevinsten fordi alle sjåførene må følge med over i det nye selskapet.

Dette er i seg selv tilstrekkelig grunn til å være betenkt over at det skal innføres krav om at man skal følge reglene om virksomhetsoverdragelse, jf arbeidsmiljølovens kapittel 16.2 – 7. Men i tillegg er det en rekke andre forhold som kan bidra til å støtte opp om en slik betenkelighet:

- Et lovfestet pålegg om bruk av reglene for virksomhetsoverdragelse kan påføre fylkeskommunene byrdefullt merarbeid og økte kostnader. Det må gjennomføres grundige registreringsarbeider knyttet til personaldisponeringer i det selskap som driver ruter som skal konkurransenutsettes for å avklare hvem som berøres av en eventuell virksomhetsoverdragelse.
- Bestemmelsen om virksomhetsoverdragelse innebærer at alle selskap som skal delta i konkurransen må ha kunnskap om lønn og ansiennitet hos eksisterende operatør for å kunne beregne sine kostnader. I en konkurransesituasjon kan dette skape både juridiske utfordringer og en konkurransevridning til fordel for eksisterende operatør.
- Eksisterende operatør vil kunne gjennomføre en selektiv utvelgelse av de personer som eventuelt skal følge virksomheten over i nytt selskap. De vil selv kunne rokkere personalet slik at de med høyest arbeidsevne og gunstigst alderssammensetning blir igjen i selskapet mens personalgruppen med motsatte egenskaper overføres.
- Uten reglene for virksomhetsoverdragelse belastes kostnadene for nedbemanning anbudstaperen, hvor denne type kostnader logisk hører hjemme, og med de faktiske beløp. Hvis reglene om virksomhetsoverdragelse skal følges må de som legger inn anbud legge inn en risikokostnad knyttet til nedbemanningskostnader. Anbyderne må ta hensyn til slike kostnader i sin pris og fylkeskommunene belastes kostnaden.
- Virksomhetsoverdragelse fremstilles som et tiltak mot arbeidsledighet. Regelverket sikrer imidlertid bare de ansatte i selskapet som avgir trafikk – ikke i det selskapet som vinner konkurransen. Behovet for sjåførere er noenlunde konstant, og en overdragelse kan føre til at vinneren må si opp sjåførere mens taperens sjåførere følger med over i virksomheten.
- Dersom reglene om virksomhetsoverdragelse skal følges for kollektivtrafikken, må man forvente at det blir stilt tilsvarende krav fra andre deler av offentlig sektor, for eksempel i helsesektoren hvor langsiktige avtaler med private aktører konkurransenutsettes jevnlig.

Samferdselsrådgiveren er på dette grunnlag skeptisk til forslaget, og anbefaler at hovedutvalget ikke støtter departementets forslag til ny § 8 der slik regulering er tatt inn.

I stedet kan gjeldende forskrift om fortrinnsrett til nye stillinger tas inn i Yrkestransportlovens § 8, f.eks slik: *”Operativt personell ansatt i selskap som får innskrenket rutevirksomhet som følge av overgang til nye løyvehaver etter anbud, skal har fortrinnsrett ved nyansettelser i det overtagende selskap dersom det overtagende selskap på overtagelsestidspunktet har behov for nyansettelser.”* En slik bestemmelse vil, etter samferdselsrådgiverens mening, ivareta de ansattes interesser på en tilfredsstillende måte.

#### Om hevet aldersgrense fra 70 til 75 for kjøreseddel:

Selv om det har vært en generell forbedring i helsesituasjonen i Norge de siste årene, og selv om samferdselsdepartementet har drøftet forslaget om å heve aldersgrensen for kjøreseddel med helsemyndighetene, er samferdselsrådgiveren skeptisk til dette forslaget. Først og fremst av hensyn til trafikksikkerheten.



Å være buss- eller drosjesjåfør er et stort ansvar. De skal transportere inntil 50 passasjerer på tur. De har både ansvar for passasjerenes sikkerhet og for de sterke kreftene rundt kjøretøyet ved et eventuelt uhell.

I Buskerud fylkes trafikksikkerhetsplan 2007 – 09 går det fram at det er de yngste og de eldste trafikantene som var mest utsatt for ulykker i forutgående 10-års periode. Både konsentrasjonsevne, syn og sannsynlighetene for at man får anfall eller illebefinnende øker med alderen. Dette slår også ut på trafikksikkerheten. Om dette skulle skje under ervervsmessig transport med full buss eller taxi, vil være en katastrofe både for passasjerer, selskapet, for den lege som har gitt helseattest og ikke minst for sjåføren selv.

Vi bør ikke bidra til å lempe regelverket på bekostning av trafikksikkerhet. Det vises for øvrig også til at forslagsstilleren selv har tatt visse forbehold i den forstand at kjøreseddel kan gis for enda kortere periode enn ett år dersom særlige helseforhold tilsier det.

Arbeidstakerorganisasjonene arbeider aktivt for lavere pensjonsalder for yrkessjåfører og for rett til AFP (avtalefestet pensjonsordning) ved fylte 62 år. Dette begrunnes med at yrket er krevende og ansvarsfullt, noe også samferdselsrådgiveren har understreket i denne sak. Forslaget om å øke aldersgrensen for kjøreseddel er ikke forenlig med krav om lavere pensjonsalder.

Samferdselsrådgiveren har forståelse for at det kan være rekrutteringsproblemer drosje- og rutebilnæringen enkelte steder eller i visse perioder av året. I unntakstilfeller bør det derfor være anledning for politiet til å gi dispensasjon til en frisk og oppegående sjåførpensjonist. Men dette bør ikke bli regelen – bare unntaket. Man bør heller bestrebe seg på å skape arbeidsforhold som gjør det enklere å rekruttere yngre personer til næringen. Samferdselsrådgiveren kan på dette grunnlag og etter en helhetsvurdering ikke anbefale at aldersgrensen for kjøreseddel heves, selv om det foretas helsekontroll hvert år

#### Endring i kravene om løyve for å drive godstransport.

Samferdselsrådgiveren har ingen merknader til forslaget til endring i Yrkestransportloven § 5 om å innføre løyveplikt når bil og henger totalt har tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer.

#### Innføring av gebyr for brudd på Yrkestransportloven:

En slik mulighet har vært etterlyst i mange år. Samferdselsdepartementets forslag til ny § 40 a) om overtredingsgebyr bør støttes, da dette vil gjøre det enklere og mer rettferdig å håndheve de bestemmelser som gjelder om bl.a. løyveplikt.

#### Egentransporterklæring:

Reglene om dokumentasjon i tyngre godstransportvogner (3,5 tonn eller høyere tillatt vekt) er slik at man enten må forevise løyve eller egentransporterklæring både ved registrering av kjøretøy og under utøvelse av transport. Den som kjører gods man selv eier eller har råderett over, skal benytte egentransporterklæring. Den som har løyve til å drive godstransport for andre, skal legge fram original løyvedokument. Dersom man kjører andres gods, og ikke har løyve, drives ulovlig transport, jf også forslaget foran om gebyr for brudd på Yrkestransportloven. Samferdselsrådgiveren kan ikke se noen god grunn til å videreføre ordningen med egentransporterklæring. Forslaget om å oppheve § 16.4. ledd om egentransporterklæring kan trygt støttes. I fremtiden vil det derfor bli slik at det kun skal kreves dokumentasjon på at man har løyve når man transporterer gods for andre.

## **Konklusjoner**

Forslaget om endringer i Lov om yrkestransport § 8 om ansattes rettigheter i forbindelse med konkurranseutsetting støttes delvis.

- Forslaget til tillegg i yrkestransportloven § 8, 5. ledd om at tilbyder skal følge en av de gjeldende tariffavtaler støttes.
- Forslaget om å innføre krav om at man skal følge reglene om virksomhetsoverdragelse, jf arbeidsmiljølovens kapittel 16.2 – 7 støttes ikke. Samferdselsdepartementets forslag til ny § 8der slik regulering er tatt bør revurderes. I stedet bør det tas inn bestemmelse om at personellet skal ha fortrinnsrett ved eventuelle nye stillinger hos den som vant konkurransen.

Forslaget om endring i Yrkestransportloven § 5 om å innføre løyveplikt når bil og henger totalt har tillatt totalvekt 3,5 tonn eller mer støttes.

Forslaget om å oppheve § 16.4. ledd om egentransporterklæring støttes.

Forslaget til ny § 40 a) om overtredingsgebyr støttes.

Forslaget til endringer i Forskrifter om yrkestransport § 37 a) om å heve aldersgrensen for kjøreseddel fra 70 til 75 år støttes ikke.