

Notat

Høyringsnotat om endringar i yrkestransportlova (heving av aldersgrensa for kjøresetel o.a.)

1. HEVING AV ALDERSGRENSA FOR KJØRESETEL

For å kunne køyre bil/buss i persontransport som er løyvepliktig etter yrkestransportlova, krev lova at sjåføren har kjøresetel. For å kunne få kjøresetel er det krav om at sjåføren oppfyller helsekrava som er sett for å kunne få førarkort for tyngre kjøretøy, m.a. buss. I tillegg er det eit krav at politiet ikkje finn vedkomande ueigna til å virke som sjåfør i løyvepliktig persontransport.

I lokale politivedtekter kan det i tillegg bestemmast at ho eller han som skal køyre drosje i distriktet må ha eit kurs i lokalkunnskap for å få kjøresetel. Kjøresetel vert utferda av politiet på grunnlag av m.a. helseattest. Klage i tilknytning til den medisinske vurderinga som vert lagt til grunn for utferding av helseattest, kan klagast inn for Sosial- og helsedirektoratet. Klage knytt til politiet si avgjerd i saker som gjeld kjøresetel, kan klagast inn for Politidirektoratet.

I Dokument nr. 8:62 (2004-2005) vart det sett fram forslag om å oppheve aldersgrensa for kjøresetel. I Dokument nr. 8:68 (2005-2006) vart det sett fram forslag om å gje dispensasjon frå regelverket fram til Samferdselsdepartementet hadde kome fram til ei avgjerd i saka.

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 endringar i helsetilstanden i høve til aukande alder.

Det gjeld inga øvre aldersgrense for å kunne inneha *førarrett* for tyngre kjøretøy i godstransport eller for buss så lenge bussen ikkje vert nytta i løyvepliktig persontransport som krev kjøresetel. I desse høva vert det sett som tilstrekkeleg at det vert framlagt ny helseattest årleg som grunnlag for fornying av førarretten. Når ein har eit anna system med aldersavgrensing for kjøresetel, er dette ein konsekvens av at risikovurderinga har ulikt utfall når den løyvepliktige persontransporten er ein del av eit offentleg tilgjengeleg transporttilbod, der brukarane ikkje har anna alternativ.

Samferdselsdepartementet har bede Helse- og omsorgsdepartementet om ei vurdering av dei aktuelle problemstillingane i høve til ovannemnde. Helse og omsorgsdepartementet har lagt saka fram for Folkehelseinstituttet og i Sosial- og helsedirektoratet, som har konkludert med at ut frå *ei generell* betring i helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år, finn ein det rimeleg at den øvre aldersgrensa for å kunne inneha kjøresetel vert heva frå 70 til 75 år. Helse- og omsorgsdepartementet har slutta seg til desse konklusjonane. Helse- og omsorgsdepartementet finn det likevel heilt naudsynt at omsynet til helsekravet vert teke vare på gjennom årleg fornying av helseattesten. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dei vurderingane, og gjer framlegg om å heve grensa for å ha kjøresetel til 75 år.

Vi viser elles til at perioden for fornying svarar til ordninga som gjeld for å kunne oppretthalde førarretten (førarkort.).

2. ILEGGING AV GEBYR FOR MINDRE ALVORLIGE BROT PÅ YRKESTRANSPORTLOVA

Mindre alvorlege lovbrøt bør kunne handsamast gjennom eit effektivt og nyansert sanksjonssystem med mindre bruk av straff, sjå NOU 2003:15 "*Fra bot til bedring*". Det er ein føresetnad for ei effektiv handheving av yrkestransportlova at reaksjonane ved lovbrøt står i høve til art og alvor i lovbrøtet.

Framlegget gjer at det skjer ei gradering av reaksjonane etter yrkestransportlova i høve til graden av alvor i brotet. Det kan vere naturleg å skilje mellom brot som er knytte til sjølv løyveplikta og vilkår for løyvedrifta på den eine sida, og brot på § 38 om plikt til å ha med seg visse dokument og legitimasjonar under transporten på den andre sida. Dei sist nemnde brota er ofte reine forgløymingar, og det kan vere rimeleg å reagere på dette med eit overtredingsgebyr. Brot som er knytte til sjølv løyveplikta bør framleis vere straffbare av omsyn til den avskrekkande verknaden dette vil ha.

Ei tilsvarende ordning med overtredingsgebyr har ein etter vegtrafikkloven, der det m.a. fører til overtredingsgebyr å kjøre utan førarkort eller vognkort, sjå *forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen*.

Både forsettlege og aktlause brot på § 38 vil kunne føre til overtredingsgebyr. Overtredingsgebyr skal kunne illeggjast ved lovbrøt som lett kan konstaterast, som til dømes manglande løyvedokument, internasjonal transporttillating, kjøresetel eller leasingavtale. Det vil vere tilstrekkeleg for kontrolløren å slå fast at dei dokumenta eller legitimasjonane som det er sett krav om skal følgje med i køyretøyet ikkje kan framvisast ved kontrollen. Skyldkravet om aktløyse vil i dei fleste praktiske situasjonar vere oppfylt.

At tenestemenn frå kontrollmakta, dvs. politi og Statens vegvesen, får høve til å leggje overtredingsgebyr vil medføre ei arbeidslette ved at tenestemenn slepp å skrive rapportar, meldingar og liknande. Samstundes vil ei slik ordning vere ein fordel for den som vert ilagt overtredingsgebyr, ved at saka kan gjerast opp på staden.

Overtredingsgebyr skal ikkje registrerast i bøterregisteret eller strafferegisteret. Krav fastsett i medhald av lov eller forskrift er særlig tvangsgrunnlag, jf. tvangsfullbyrdslova § 4-1, tredje ledd. Klage over ilagt overtredingsgebyr skal følgje reglane om klagehandsaming i forvaltningslova.

3. FJERNING AV ORDNINGA MED EIGENTRANSPORTERKLÆRING

I dag har vi ei ordning om at motorvogn som vert nytta til transport av eige gods skal vere utstyrt med eigentransporterklæring som skal takast med i motorvogna og synast fram ved kontroll, jf yrkestransportlova § 16 (4). Omsynet bak innføringa av eigentransporterklæring var ein effektiv registreringskontroll, jf. m.a. Ot.prp. nr. 86 (1984-85). I dag blir slik eigentransporterklæring utferda ved registrering av motorvogna.

Det var meint at utfylling av eigentransporterklæring ved registrering av motorvogn skulle gjere bileigaren medviten om kva for vilkår som gjeld for å drive eigentransport. Grensa mellom løyvepliktig transport og løyvefri eigentransport kan i enkelte tilfelle vere vanskeleg å sjå klårt for både (eigen)transportørar og kontrollstyresmaktar, og den same bilen kan brukast i løyvepliktig godstransport og løyvefri eigentransport på ulike tidspunkt. Nokre transportørar oppfattar utferding av eigentransporterklæring som eit samtykke frå styresmaktene på at all den transporten bileigaren driv er friteken frå løyveplikta, sjølv om det ikkje er tilfelle. Mange kontrollørar har gitt uttrykk for at fleire transportørar som driv løyvepliktig transport, legg fram eigentransporterklæring ved kontroll og hevdar seg fritekne frå løyveplikta sjølv om dei driv løyvepliktig transport. Departementet meiner at dette tyder på at ordninga i seg sjølv kan medverke til å skapa misoppfatting om når det oppstår løyveplikt. Fjerning av eigentransporterklæringa vil difor i seg sjølv kunne medverke til at kravet om løyve for godstransport mot vederlag står tydelegare fram.

Omsynet til ein effektiv registreringskontroll er ikkje så sterkt i dag når det er *bruken* av motorvogna som avgjer om det føregår eigentransport eller løyvepliktig transport, og ikkje tilhøva ved registreringa. Transportøren må vere medviten om kvar einskild transport er underlagd løyveplikt eller ikkje. Det er bruken av motorvogna som avgjer om det oppstår løyveplikt. Ved registrering er det difor ikkje trong for å opplyse om motorvogna skal brukast i løyvepliktig transport eller ikkje. Eigentransporterklæringa vil ikkje seie noko om tilhøva på *kontrolltidspunktet*, og det er desse som er avgjerande for løyveplikta.

Vidare er det heller ikkje særskilt trong for ei eiga ordning med eigentransporterklæring når ein ser dette i samband med at eigentransport er eit *unnatak* frå løyveplikta, når det vert drive godstransport i eiga næringsverksemd. Det enklaste er å krevje eit kontrolldokument (løyvedokument) når det vert drive løyvepliktig transport, medan det ikkje er krav om eit særskilt dokument når det vert utført transport som er fritaken frå løyveplikta. Det er ikkje krav om noko særskilt kontrolldokument for transport som er unnateken frå løyveplikt i høve til *annan* transport som krev løyve etter yrkestransportlova.

Fjerning av eigentransporterklæringa vil difor medføre betre samordning av regelverket for løyver.

Fjerning av eigentransporterklæringa vil redusere det administrative arbeidet Statens vegvesen har som registreringsstyresmakt. Det vil ble mindre byråkrati knytt til registrering av køyretøy for dei delar av næringslivet som driv eigentransport. Skiljet mellom løyvepliktig transport og dei løyvefrie transportformene blir tydelegare, og det vert betre harmoni i regelverket om løyveplikt.

4. INNFØRING AV LØYVEPLIKT FOR VISSE KJØRETØYKOMBINASJONAR

Artikkel 2 nr. 1 i direktiv 96/26/EF seier:

"Dette direktiv får ikke anvendelse på foretak som utøver yrket som godstransportør på vei med motorvogner eller kjøretøykombinasjoner med tillatt totalvekt som ikke overstiger 3,5 tonn. Medlemsstatene kan imidlertid senke ovennevnte grense for alle eller visse transportkategorier."

Direktivet krev med andre ord at både motorvogner og *kombinasjonar* av kjøretøy som har samla tillete totalvekt på meir enn 3500 kg vert omfatta av løyveplikt. Ut frå ordlyden i yrkestransportlova § 5 (1) er det ikkje tydeleg at kjøretøykombinasjonane som nemnd i direktivet er råka av verkeområdet for løyveplikta. Departementet ønskjer no å gjere dette tydelegare gjennom ei presisering av ordlyden i § 5. Til dømes vil ein trekkbil med tillete totalvekt på 3500 kg som dreg ein tilhengar og ordinære varebilar som dreg tilhengar verte omfatta av endringa.

Etter som dei kjøretøykombinasjonane eller vogntoga som etter endringa vert omfatta av løyvekravet driv godstransport i konkurranse med transportørar som i dag har lastebilar og vogntog i ein vektklasse som er underlagte løyveplikt, vil endringa føre til likare konkurransetilhøve.

5. ENDRINGAR UTAN MATERIELLE KONSEKVENSA

Det er i yrkestransportlovas § 37h vist til at politiet i klagesak om krav til helse og førleik for kjøresetel skal byggje på endeleg avgjerd frå Statens helsetilsyn om helsetilhøve. Det vil vere *Helsedirektoratet* som skal handsame slike saker, og ordlyden i § 37h vert endra i samsvar med dette.

Bruken av omgrepet "anbod" i lova bør erstattast med det vidare omgrepet "konkurranse". Endringa er ikkje meint å gje materielle utslag. Bakgrunnen for endringa er at konkurranse ved tildeling av løyve etter yrkestransportlova òg kan gjennomførast på andre måtar enn ved rein anbodskonkurranse; til dømes der lov om offentlige anskaffelser med tilhøyrande forskrifter gjeld direkte, og denne lova opnar for andre konkurranseformar enn anbud.

6. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSA

Ingen av framlegga vil få vesentlege økonomiske konsekvensar for det offentlege. Når det gjeld framlegget om heving av aldersgrensa for kjøresetel frå 70 til 75 år vil det føre til ei viss administrativ meirarbeid for politiet, som utferdar kjøresetlar. Ein kan likevel rekne med at det vil vere ei høvesvis lita gruppe i alderen 70+ som vil halde fram med yrkestransport.

Både Statens vegvesen og næringsdrivande med eigentransport vil få lette i administrative byrder om eigentransporterklæringa vert fjerna. Dei som driv godstransport mot vederlag med kjøretøykombinasjonar som blir omfatta av endringa i § 5 må for framtida ta ut løyve.

Framlegget om gebyr for mindre lovbrøt vil vere arbeidssparande for Statens vegvesen, politiet og påtalemakta.

7. MERKNADER TIL LOVFRAMLEGGET

§ 5 får ei presisering i fyrste ledd fyrste punktum om at også kjøretøykombinasjonar med tillaten totalvekt over ei nærare fastsett vektgrense blir løyvepliktig. Dette fører til at yrkestransportforskrifta § 2 fyrste ledd bokstav a) må endrast tilsvarande, sidan det er her ein finn vektgrensa på 3500 kg.

§ 16 vert endra ved at fjerde ledd om krav om eigentransporterklæring vert opphevd. Tilsvarande krev dette at yrkestransportforskrifta § 13 vert endra.

§ 37a tredje ledd får eit tillegg om at kjøresetel kan utferdast for eit år om gongen for personar som er eldre enn 70 år, men at den ikkje lenger kan utferdast med lengre gyldigheit enn til vedkommande har fylt 75 år. Politiet må utferde ny kjøresetel kvart år

for desse personane på bakgrunn av ny helseattest. Dette er same helseattest som vert brukt for å dokumentere helsekrava for førarkort klasse D.

I § 37h vert "Statens helsetilsyn" bytta ut med "Helsedirektoratet".

Ny § 40a inneheld reglar om overtredingsgebyr. Slikt gebyr er ein administrativ sanksjon som både tenestemenn frå politiet og Statens vegvesen kan leggje ved brot på § 38. Departementet legg vekt på at i dei tilfella der årsaka til at ei legitimasjon ikkje følgjer med under transporten er at vedkommande transportør ikkje har løyve, eller ikkje har tilstrekkeleg tal løyver, vil reaksjonen ikkje lenger vere brot på § 38, men på t.d. § 4 eller § 5. Slikt brot skal framleis vere straffbart, og kan og sanksjonerast etter § 40.

Det vert fastsett i forskrift nærare vilkår for å leggje overtredingsgebyr. Det vert lagd opp til at slik forskrift og inneheld faste satsar for størrelsen på gebyret, og ei katalog over kva for legitimasjonar som kan føre til overtredingsgebyr når dei ikkje medbringes under transport. Det er òg heimel for å leggje føretak overtredingsgebyr. Det vil verke preventivt når det er føretaket sin skyld at brotet har funnet sted.

Klage på vedtak om ilegging av overtredingsgebyr vil følgje dei alminnelege reglane i forvaltningsloven. Krav om innbetaling av overtredingsgebyr som er forfalne (?) vil vere tvangsgrunnlag for utlegg etter reglane i tvangsfullbyrdsloven, men berre når vedtaket er endeleg. Vedtak om overtredingsgebyr kan bringast inn for domstolane gjennom sivil søksmål på line med andre forvaltningsvedtak.

I §§ 8, 22, 24 og 27 vert uttrykket "anbod" bytta ut med "konkurranse".