



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 60

(2008–2009)

Om lov om endringar i yrkestransportlova
og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved
bruk av konkurranse i kollektiv-
transporten o.a.)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen ...	5	3.4.5	Høyringsutsegn om vurdering av oppheving av gjeldande regler – lovregulering av forskriftsheimel om sosial dumping	21
2	Bakgrunn og høyring	7			
2.1	Bakgrunnen for lovframlegget	7	3.5	Vurdering	21
2.2	Høyringa	9	3.6	Administrative og økonomiske konsekvensar	23
3	Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren	11	4	Heving av aldersgrensa for kjøresetel	25
3.1	Gjeldande rett	11	4.1	Gjeldande rett	25
3.2	Forholdet til EØS-retten	13	4.2	Høyringsframlegg	25
3.2.1	Forholdet til kollektivtransportforordninga	13	4.3	Høyringsutsegn	25
3.2.2	Forholdet til forordninga om maritim kabotasje	13	4.4	Vurdering	26
3.3	Høyringsframlegget	14	4.5	Økonomiske og administrative konsekvensar	26
3.3.1	Heimel for å innføre reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16	15	5	Gebyr for mindre alvorlege brot på yrkestransportlova	27
3.3.2	Reglane i arbeidsmiljøloven om overdraging av verksemd	15	5.1	Gjeldande rett	27
3.3.3	Behov for særreglar	16	5.2	Høyringsframlegg	27
3.3.4	Avgrensing for tilfelle der ein byter til eit anna transportmiddel	17	5.3	Høyring	27
3.3.5	Heimel for innhenting og kunngjering av informasjon	17	5.4	Vurdering	28
3.3.6	Vurdering av oppheving av gjeldande regler – lovregulering av forskriftsheimel om sosial dumping ...	18	5.5	Økonomiske og administrative konsekvensar	28
3.3.7	Presisering av rekkevidda av framlegget om endring i yrkestransportlova	18	6	Fjerning av ordninga med eigentransporterklæring	29
3.3.8	Presisering av rekkevidda av framlegget om endring i jernbaneloven	19	6.1	Gjeldande rett	29
3.4	Høyringsutsegn	19	6.2	Høyringsframlegg	29
3.4.1	Generelle høyringsutsegn om å styrke tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren	19	6.3	Høyring og vurdering	29
3.4.2	Høyringsutsegn om behov for særreglar	20	6.4	Økonomiske og administrative konsekvensar	29
3.4.3	Høyringsutsegn om avgrensing for tilfelle der ein byter til eit anna transportmiddel	20	7	Innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhengar i godstransport	30
3.4.4	Høyringsutsegn om heimel for innhenting og kunngjering av informasjon	21	7.1	Gjeldande rett	30
			7.2	Høyringsframlegg	30
			7.3	Høyring	30
			7.4	Vurdering	30
			8	Endringar utan materielle konsekvensar	31
			8.1	Gjeldande rett og høyringsframlegg ..	31
			8.2	Høyring og vurdering	31

9	Merknader til dei einskilde		Forslag til lov om endringar i yrkes-	
	paragrafane i lovframlegget	32	transportlova og jernbaneloven	35
9.1	Endringar i yrkestransportlova	32		
9.2	Endringar i jernbaneloven	33		
9.3	Reglar om iverksetjing og			
	overgangsreglar	34		

Ot.prp. nr. 60

(2008–2009)

Om lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Samferdselsdepartementet gjer her framlegg om endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i lov av 11. juni 1993 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) om tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren.

Samferdselsdepartementet gjer vidare framlegg om endringar i yrkestransportlova om å heve aldersgrensa på kjøresetel og andre einskilde endringar.

Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren – framlegg til endring i yrkestransportlova og jernbaneloven

Reglane om overdraging av verksemd i kapittel 16 i lov av 17. juni 2005 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern (arbeidsmiljøloven), skal etter framlegget gjelde ved bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakt om plikt til offentlig teneste i innlands kollektivtransport på veg, til sjøs og med jernbane. Reglane om tilsette sine rettar skal gjelde

sjølv om krava til overdraging av verksemd i arbeidsmiljøloven § 16-1 ikkje er oppfylte.

Framlegget blir gjort med bakgrunn i utsegna i plattformen for regjeringssamarbeidet (regjeringserklæringa Soria Moria) om at arbeidstakarar hos leverandørar som driv kollektivtransport, skal sikrast same rettar ved anbodsoverdraging som ved overdraging av verksemd.

Etter arbeid frå Noreg og andre land, vart innhaldet i kollektivtransportforordninga endra. Departementet si tolking av endringa er at nasjonale styresmaktar kan stille slike krav.

Målet med framlegget er å styrkje dei tilsette sine rettar i kollektivtransportsektoren ved at reglane i arbeidsmiljøloven om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd skal gjelde tilsvarende i alle situasjonar med bruk av konkurranse. Innsparingar gjennom konkurranse skal ikkje skje som følge av at ein svekkjer lønns- og arbeidsvilkåra for tilsette. Spesielt er det ønskjeleg å hindre at eldre og sjuke arbeidstakarar blir utstøtte frå arbeidsmarknaden som følge av bruk av konkurranse.

Grunngjevinga for å innføre særreglar for kol-

lektivtransportsektoren er ønsket om å motverke uheldige verknader av innføring av konkurranse i denne sektoren, og sikre at dei tilsette etter bruk av konkurranse får vern mot oppseiing som følgje av anbodsoverdraginga, rett til å behalde vilkår i arbeidsavtala o.a.

For å motverke at eksisterande leverandørar får ein utilsikta fordel i konkurransen, foreslår Samferdselsdepartementet at oppdragsgivaren får heimel til å krevje nødvendige opplysningar om tilsette som får rett til overføring, slik at opplysningane kan gjerast kjent for andre leverandørar.

Det blir òg gjort framlegg om lovfesting av forbod mot sosial dumping ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten. I dag er det eit forbod mot sosial dumping i veg- og sjøtransportsektorane som er fastsett i forskrift. For jernbanesektoren vil eit slikt forbod vere nytt.

Heving av aldersgrensa for kjøresetel frå 70 til 75 år

Aldersgrensa for kjøresetel vart sist vurdert i 1979. I samråd med helsestyresmaktane har Samferdselsdepartementet no gjort ei ny vurdering av aldersgrensa for kjøresetel. Ut frå ei generell betring i helsetilstanden i aldersgruppa opp til 75 år, finn ein det rimeleg å foreslå at den øvre aldersgrensa for å ha kjøresetel blir heva frå 70 til 75 år.

Framlegget inneber at innehavaren etter fylte 70 år må ha med seg gyldig legeattest som ikkje er

eldre enn eitt år gamal. Helsekrava for kjøresetel vil vere dei same som i dag, dvs. dei som gjeld for førarkort klasse D.

Andre endringar i yrkestransportlova

Samferdselsdepartementet fremjar samstundes andre mindre endringar i yrkestransportlova. Dette gjeld:

- Gebyr for mindre alvorlege brot på yrkestransportlova
- Fjerning av ordninga med eigentransporterklæring
- Innføring av løyveplikt for visse kjøretøykombinasjonar
- Endringar av omgrep i lova (endringar utan materielle konsekvensar)

Oppbygging av proposisjonen

Kapittel 2 inneheld ei omtale av bakgrunn for proposisjonen og av høyringa.

Kapittel 3 til 8 inneheld omtaler av hovudspørsmåla det blir gjort framlegg om. Under kvart spørsmål er det omtale av gjeldande rett, høyringsframlegg frå Samferdselsdepartementet, eventuelle høyringsutsegn, Samferdselsdepartementet si vurdering, og eventuelle økonomiske og administrative konsekvensar.

Kapitel 9 inneheld merknader til føresegnene i lovframlegget.

2 Bakgrunn og høyring

2.1 Bakgrunnen for lovframlegget

Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren

Regjeringserklæringa Soria Moria inneheld ei utsegn om at arbeidstakarar hos operatørar som driv kollektivtransport skal sikrast same rettar ved anbodsoverdraging som ved overdraging av verksemd.

Som oppfølging av denne utsegna fekk Samferdselsdepartementet utarbeidd to rapportar om emnet: *Anbud, virksomhetsoverdragelse og ansettelsesforhold i lokal kollektivtransport* (TØI-rapport nr. 860/2006) og *Økonomiske og administrative virkninger av å styrke ansattes rettigheter i kollektivtransport* (TØI-rapport nr. 896/2007).

I samband med tildeling av kontrakt om plikt til offentlig teneste i kollektivtransporten har det dei seinare åra vorte meir vanleg å bruke konkurranse. Etter ei endring i den tidlegare samferdselslova vart det frå 1994 opna for frivillig bruk av anbod. Etter lov om offentlege anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 er det plikt til å bruke konkurranse. Reglane i sistnemnte lov vil gjelde der avtale om kollektivtransporttenester blir inngått ved tenestekontrakt.

Konkurranse er praktisk der leverandørar får tilskot for å utføre ei teneste, men kan òg nyttast i tilfelle der det berre er aktuelt med tildeling av eierett.

I praksis får ofte leverandøren eierett til å drive trafikk på ei strekning. Konkurranse om kollektivtransporttenesta blir derfor ofte ein konkurranse om marknaden, og ikkje i marknaden.

Tidlegare har tildeling av ruteløyve og kontrakt om plikt til offentlig teneste i kollektivtransporten i hovudsak vorte fornya med den same operatøren etter utløp av avtalen, utan nokon open prosess med deltaking frå andre. Kollektivtransportsektoren har derfor tradisjonelt vore ein sektor med stabile og sikre arbeidsplassar. Innføringa av konkurranse i marknaden har endra denne tilstanden, og har ført til større uvisse for dei tilsette når det gjeld sjølve tilsettinga, samt lønns- og arbeidsvilkåra dei ra. Personar som har vore tilsette i eit selskap heile, eller store delar av, yrkeslivet sitt, risikerer å bli arbeidsledige når selskapet dei har vore tilsette i,

mistar oppdrag som følgje av konkurranse. Om dei tilsette får arbeid hos den nye leverandøren, taper dei ofte rettar dei hadde hos den tidlegare arbeidsgjevaren. Opparbeidde rettar hos tidlegare arbeidsgjevar vil ikkje utan vidare kunne sikrast; korkje i dei tilfella der den nye leverandøren ønskjer å overta tilsette frå den tidlegare leverandøren, eller i dei tilfella der tidlegare tilsette har forrett til tilsetting hos ny leverandør – slik oppdragsgjevar har høve til å fastsette krav om etter gjeldande forskrift med heimel i yrkestransportlova.

Samferdselsdepartementet viser elles til at det med heimel i ny § 11a i lov om offentlege anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 er fastsett forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlege kontrakter, jf. forskrift av 8. februar 2008 nr. 112, som gjev offentlege oppdragsgjevarar pålegg om å nytte kontraktsklausular som skal sikre lønns- og arbeidsvilkåra i offentlege kontraktar som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Forskrifta er fastsett med bakgrunn i den auka arbeidsinnvandringa til Noreg, for å sikre at utanlandske arbeidstakarar ikkje blir utsette for sosial dumping.

Heving av aldersgrensa for kjøresetel

Samferdselsdepartementet ønskjer å heve gjeldande aldersgrense for kjøresetel frå 70 til 75 år. Etter fylte 70 år må føraren ha med seg gyldig legeattest som ikkje er eldre enn eitt år gamal. Helsekrava for kjøresetel vil vere dei same som i dag, dvs. dei som gjeld for førarkort klasse D.

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 blir nytta i løyvepliktig persontransport som krev kjøresetel. Når ein har eit anna system med aldersavgrensing for kjøresetel, er dette ein konsekvens av at risikovur-

deringa har ulikt utfall når den løyvepliktige persontransporten er ein del av eit offentleg tilgjengeleg transporttilbod, der brukarane ikkje har anna alternativ.

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.

Mellom anna på denne bakgrunn bad Samferdselsdepartementet Helse- og omsorgsdepartementet om ei fornya vurdering av aldersgrensa for kjøresetel, med tanke på om det kunne vere endringar i den generelle helsetilstanden i befolkninga sidan grensa sist vart fastsett. Helse- og omsorgsdepartementet har lagt saka fram for Folkehelseinstituttet og 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 ha kjøresetel blir heva frå 70 til 75 år. Helse- og omsorgsdepartementet slutta seg våren 2008 til desse konklusjonane. Helse- og omsorgsdepartementet finn det likevel heilt naudsynt at omsynet til helsekravet blir 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.

I brev av 3. november 2008 frå Samferdselsdepartementet til Justisdepartementet, oppmoda Samferdselsdepartementet til at det kan opnast for ein lempelegare praksis når det gjeld søknader om individuelle dispensasjonar frå regelverket inntil ei lovendring er på plass. Samferdselsdepartementet skreiv:

«Samferdselsdepartementet anser at hensynet til å kunne utføre nødvendig kollektivtransport fortsatt bør være retningsgivende for eventuelle dispensasjoner, men at det bør være tilstrekkelig at det ved søknad om dispensasjon fra aldersgrensen, foruten tilfredsstillende helseattest, vedlegges en bekreftelse fra transportselskap, drosjesentral eller en løyvehaver om at det er et behov for å kunne benytte en sjåfør som har fylt 70 i løyvepliktig virksomhet. Eventuelle dispensasjoner bør kunne gis uten noen overprøving av dokumentasjonen for et særlig samfunnsmessig behov som er utstedt iht. ovennevnte.»

Politidirektoratet har lagt om dispensasjonspraksis i samsvar med dette.

Andre endringar i yrkestransportlova

I 2004 vart det gjennomført ei høyring om m.a. politiattest for føretak og gebyr for visse brot på lova, i samband med eit framlegg om å omregulere drosjenæringa. Samferdselsdepartementet valde å oppretthalde behovsprøvinga av drosjer, og framlegget vart derfor ikkje følgt opp vidare. Det er etter Samferdselsdepartementet sitt syn gode grunnar for å innføre krav om politiattest for føretak og heimel til å kunne gje gebyr for visse brot på lova. Framlegget om lovbrotsgebyr for mindre alvorlege brot på yrkestransportlova blir her fremja på ny. Det blir arbeid med eit framlegg om ny politiregisterlov. Eit framlegg om politiattest i samband med vandelsprøving for føretak vil derfor bli fremja ved seinare høve i samband med dette.

Samferdselsdepartementet ønskjer å fjerne ordninga med eigentransporterklæring. Kravet til eigentransporterklæring har vore grunna i omsynet til kontrollen. Dette omsynet blir i dag ivareteke på andre måtar, m.a. gjennom bruk av elektroniske register for kjøretøy og løyve. Samstundes vil oppheving av krav om eigentransporterklæring føre til mindre byråkrati for næringslivet i samband med registrering av kjøretøy i eigentransport og medverke til å fjerne ein del uvisse som har vore knytt til bruken av dette dokumentet, m.a. slik at nokon oppfattar eigentransporterklæring som eit eige slag løyve.

I tillegg blir det gjort framlegg om å gjere om på virkeområdet for løyveplikta for godstransport etter yrkestransportlova § 5. Etter gjeldande § 5 er det løyveplikt for godstransport med motorvogn med tillaten totalvekt over 3,5 tonn. Etter framlegget vil det og bli løyveplikt for *motorvogn med tilhengar*, inkludert semitrailer, med tillaten totalvekt på meir enn 3,5 tonn.

I yrkestransportlova § 37 h blir «Statens helseilsyn» bytt ut med «Helsedirektoratet» som i dag er rett instans for klager knytt til avgjerder som gjeld vurderingar av helse og førleik knytt til kjøresetel.

I yrkestransportlova §§ 8, 22, 24 og 27 blir omgrepet «anbod» bytt ut 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 konkurranseformer enn anbod.

2.2 Høyringa

Samferdselsdepartementet sendte 23. mai 2008 saka ut på høyring. Høyringsnotat vart sendt til følgjande instansar, med frist for merknader 15. september 2008:

Departementa/Statsministerens kontor
Fylkeskommunane/Oslo kommune
Vegdirektoratet
Statens jernbanetilsyn
Jernbaneverket
Klagenemnda for offentlige anskaffelser
Konkurransetilsynet
Regjeringsadvokaten
Riksrevisjonen
Forbrukerrådet
Forbrukerombudet
Datatilsynet
Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Det Norske Maskinistforbund
Hurtigbåtenes Rederiforbund
KS – kommunenes interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Landsorganisasjonen (LO)
NITO
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Rederiforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Kommuneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Rutebilarbeiderforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffiserforbund
Norsk Styrmandsforening
Norsk Togoperatør Forening
Norsk Transportarbeiderforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
Rederienes Landsforening
Transportbedriftenes Landsforening (TL)
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbud
Yrkestrafikkforbundet
NSB AS
NSB Nettbuss AS
Ruter AS
NSB Gjøvikbanen AS
Flytoget AS
Ofofbanen AS
Veolia Transport Norge AS (Veolia)
Oslo T-banedrift AS
Oslo Sporvognsdrift AS

AS Gråkallbanen
Bergen Bybane
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Statens råd for funksjonshemmede
Norges Handikapforbund
Transportøkonomisk institutt
Urbanet Analyse AS
For Jernbane

Følgjande høyringsinstansar har gjeve uttrykk for at dei ikkje har merknader:

Barne- og likestillingsdepartementet
Fornyrings- og administrasjonsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Utanriksdepartementet
Statens jernbanetilsyn

Desse høyringsinstansane har kommentert innhaldet i høyringsnotatet:

Finansdepartementet
Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Rogaland fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Østfold fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Statens vegvesen
Jernbaneverket
Klagenemnda for offentlige anskaffelser
Politidirektoratet
Utrykningspolitiet
Oslo politidistrikt
Datatilsynet
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund – YS
Norsk sjømannsorganisasjon, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund i felles fråsegn som Sjømannsorganisasjonene i Norge
HSH
Transportbedriftenes Landsforening
Yrkestrafikkforbundet
KS
Næringslivets Hovedorganisasjon
Rederienes Landsforening
NSB AS

Om lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven
(tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)

Norsk Jernbaneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
Norges Taxiforbund
Ruter AS
Veolia Transport Norge AS

Kollektivtrafikkforeningen
Statens seniorråd
Landsorganisasjonen

Merknadene til høyringsinstansane er knytt til dei
einskilde hovudspørsmåla.

3 Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren

3.1 Gjeldande rett

Reglane om overdraging av verksemd i arbeidsmiljøloven kapittel 16 har sjølvstendig verknad i vegtransport- og banesektoren, når vilkåra for overdraging av verksemd etter arbeidsmiljøloven § 16-1 er oppfylte. Kravet for å falle direkte inn under reglane er at det blir gjort ei overdraging av ei verksemd som er ei sjølvstendig eining som opprettheld identiteten sin etter overføringa. Arbeidsmiljøloven kapittel 16 inneber ei implementering av reglane i direktiv 2001/23/EF.

Regelen i arbeidsmiljøloven § 16-1 er utdjupa og presisert i ei rekkje avgjerder, både frå EF- og EF-TA-domstolen og frå norske domstolar.

EF-domstolen har utvikla eit prinsipp om at det må gjerast ei heilskapleg vurdering basert på ei rekkje moment for å avgjere om eininga har same identiteten etter overføringa. Nokre av momenta er:

- kva for type verksemd det er tale om før og etter overføringa
- om det er overført fysiske aktiva (lokalar, utstyr, anna lausøyre)
- omfanget av overtakinga av arbeidsstokken
- verdien av immaterielle aktiva på overdraginga (goodwill o.a.)
- om kundekretsen blir overtatt

Eit utgangspunkt er ei vurdering av om dei aktuelle aktivitetane blir vidareførte. Dette er likevel ikkje tilstrekkeleg. EF-domstolen har i fleire saker framheva at den type aktivitet verksemda utfører har verknad for kva vekt dei ulike momenta skal ha.

Det er ikkje alltid like openbert kva som karakteriserer ei verksemd. Utgangspunktet er at i næringer som blir karakteriserte som arbeidsintensive eller med høg grad av spesialkompetanse hos arbeidstakarane, vil den nye innehavaren si vidareføring av aktiviteten og overtaking av eit stort tal av dei gamle arbeidstakarane vere nok til å oppstille slik identitet at reglane om overdraging av verksemd skal gjelde. Overtaking av tilsette der arbeidet ikkje krev utstrakt ekspertise, vil i mindre grad bestemme identiteten til føretaket.

EF-domstolen har vurdert om overføring av ein kontrakt om busskjøring etter anbodskonkurranse var omfatta av direktivet (jf. Oy Liikenne Ab, sak C-172/99). I denne saka hadde anbudsvinnaren overtatt eit stort fleirtal av dei tilsette frå den førre innehavaren, men det vart ikkje overført bussar eller anna materiell. Etter EF-domstolen sitt syn er busstransportbransjen først og fremst karakterisert av fysiske aktiva, dvs. bussane. I og med at ingen bussar vart overførte i dette tilfellet, vart det heller ikkje sett på som ei overdraging i direktivet si forstand. Det var likevel usemje om dette, da det ikkje er opplagt at denne type aktivitet er karakterisert anten av sitt personale eller av driftsmidlar. Høgsterett behandla eit liknande spørsmål i saka om Olderdalen Ambulanse (Rt. 2001 s. 248). I denne saka kom Høgsterett til at ambulanseverksemda sin identitet var karakterisert av *både* arbeidsytinga og materiellet. Resultatet i Olderdalen-saka var at tildeling av ambulanseteneste ikkje vart sett på som overdraging av verksemd, fordi korkje tilsette eller tilstrekkeleg materiell vart overteke av ny løyvehar.

Bruk av konkurranse er med andre ord ikkje til hinder for at direktivet og reglane i arbeidsmiljøloven gjeld direkte. Reglane om overdraging av verksemd vil ofte ikkje gjelde direkte ved bruk av anbud i kollektivtransportsektoren, jf. kravet om at det må vere ei sjølvstendig eining som beheld identiteten sin etter overføringa.

Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i rutetransport på veg

Etter yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 § 8 kan det nyttast anbud ved tildeling av løyve for persontransport med motorvogn i rute. Tildelingar som blir gjort ved tenestekonsesjon, dvs. der leverandøren har risikoen for både kostnader og inntening etter kontrakten, følgjer reglane i yrkestransportlova. Bruk av konkurranse er da frivillig, innafor ramma av EØS-avtala elles. Tenestekonsesjonar fell ikkje inn under forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402, sjå § 1-3 (2) bokstav j.

Ved bruk av tenestekontraktar gjeld lov om of

fentlige anskaffelser med tilhøyrande forskrifter. Konkurranse er da obligatorisk. Forma for konkurranse vil vere avhengig av verdien av kontrakten, jf. dei fastsette terskelverdiane. Ved bruk av reglane om offentlige anskaffelser vil forbodet mot sosial dumping i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlege kontraktar gjelde, jf. § 11a i lov om offentlige anskaffelser.

Langt på veg er omgrepet tenestekonsesjon samsvarande med omgrepet nettokontrakt, mens omgrepet tenestekontrakt langt på veg samsvarar med omgrepet bruttokontrakt. Dette er likevel berre eit utgangspunkt for vurderinga. Den tradisjonelle definisjonen av bruttokontrakt er ein kontrakt der oppdragsgjevar mottok billettinntektene og leverandøren utfører oppdrag etter ein tenestekontrakt mot fastsett betaling direkte frå oppdragsgjevar. Ein nettokontrakt er ein kontrakt der transportøren sjølv mottok billettinntektene frå dei reisande og mottokk resten av betalinga frå oppdragsgjevar. Etter Fornøyings- og administrasjonsdepartementet sin rettleiar om offentlege anskaffingar kapittel 3.2, er det likevel ikkje tilstrekkeleg for at ein kontrakt skal vere ein tenestekonsesjon at delar av betalinga kjem frå dei reisande. Det avgjerande for om ein kontrakt er ein tenestekonsesjon er at konsesjonsinnehavaren reelt overtek risikoen for inntektene.

Ved anbud etter yrkestransportlova kan oppdragsgjevar (som regel fylkeskommunen) bestemme at operativt tilsette i selskap som får innskrenka ruteverksemda si som følgje av overgang til ny løyvehavar, skal ha fortrinnsrett ved nyttilsetjing i den overtakande verksemda, om den overtakande verksemda på overtakingstidspunktet har behov for nyttilsetjingar, jf. forskrift om anbud i lokal rutetransport av 26. mars 2003 nr. 400 § 4 tredje ledd.

I tillegg må dei som skal delta i konkurransen forplikte seg til å følgje lønns- og arbeidsvilkåra for operativt personell som minst svarar til ein av dei landsomfattande tariffavtalane, jf. forskrift om anbud i lokal rutetransport § 4 fjerde ledd. Dette skal sikre tilsette mot sosial dumping på linje med forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter, jf. lov om offentlige anskaffelser § 11a.

Tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i rutetransport til sjøs

For sjøtransport, det vil i denne samanhengen seie innanlands persontransport i rute med ferje (riks- og fylkesvegferje samt ferje på kommunale vegstrekningar) og hurtigbåt, samt kystruta Bergen-Kirkenes (Hurtigruten), gjeld langt på veg dei same reglane som for vegtransport.

Sjøtransport er unnateke frå verkeområdet til

arbeidsmiljøloven, jf. § 1-2. For sjømenn er det ein regel i sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18 § 19 som gir vern mot usakleg oppseiing. Overdraging av rederiet frå ein eigar til ein annan er ikkje aleine sakleg grunn for oppseiing, jf. femte ledd.

For maritim transport følgjer det i tillegg av lov om sjøtransporttjenester av 4. desember 1992, som implementerer forordning nr. 3577/92 om maritim kabotasje, at det skal vere fri rett til å yte sjøtransporttenester. Plikt til offentlig teneste kan påleggast på visse vilkår. Det blir kravd at pålegg av plikt til offentlig teneste skal gjennomførast på ein open måte som sikrar at alle reiarlag i EØS får like mogelegheiter til slike avtalar. For samband med meir enn 300 000 passasjerar årleg, blir det langt på veg kravd at slike kontraktar skal tildelast etter konkurranse.

Tilsette sine rettar ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane

Jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100 fastset vilkår for å drive jernbaneverksemd. Jernbaneloven kapittel II A inneheld reglar om konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane. Det er i lova ikkje lagt nokre føringar på om konkurranse skal nyttast, men kapittelet gjev nokre reglar i høve at ein vel å bruke konkurranse. Det er ikkje laga eigne prosessreglar for gjennomføring av ein eventuell konkurranse, men dei generelle prinsippa i EU-retten om openheit, rettferd, transparens og ikkje-diskriminering gjeld tilsvarende, jf. òg jernbaneloven § 8b. Kapittelet gjeld berre når departementet gjenom konkurranse tildeler avtale om persontransport med jernbane på det nasjonale jernbanenettet.

Staten har ved kjøp av persontransport med jernbane på det nasjonale jernbanenettet hittil berre nytta nettokontraktar. NSB AS har risikoen for kostnader ved drifta og for innteninga etter kontrakten. Slike kontraktar er som oftast òg å rekne for tenestekonsesjonar som ikkje fell inn under reglane om konkurranse i forskrift om offentlige anskaffelser, jf. § 1-3 (2) bokstav j. Statens trafikkavtale med NSB AS er tildelt direkte etter forhandlingar.

Det er per i dag berre ei strekning der persontransporten er konkurranseutsett, strekninga Oslo – Gjøvik (Gjøvikbana). Ved gjennomføringa av konkurransen vart prosedyrereglane i den tidlegare forsyningsforskrifta nytta. I utlysingsdokumenta for anbudet vart det sett krav om at arbeidstakarane skulle få dei same rettane som ved overdraging av verksemd i arbeidsmiljøloven. Det er mogleg at reglane i arbeidsmiljøloven om overdraging av verksemd uansett ville ha gjeldt i dette høve, mel-

lom anna fordi den nye leverandøren tok over produksjonsmateriell (rullande materiell) frå NSB AS. I Regjeringserklæringa Soria Moria vart det fastsett at staten ikkje skulle setje fleire persontogstreknin- gar ut på konkurranse.

Den nasjonale persontransportmarknaden med jernbane er ikkje liberalisert, dette inneber at NSB AS har einerett på utføring av persontransport med jernbane på det nasjonale jernbanenettet, med enkelte unntak, sjå lisensforskriften av 16. desember 2005 nr. 1490 kapittel 2.

Departementet er ikkje kjent med at det har vore nytta konkurranse om persontransport med sporveg, tunnelbane og forstadsbane i Noreg.

3.2 Forholdet til EØS-retten

3.2.1 Forholdet til kollektivtransportforordninga

EU har vedteke ei ny forordning om pålegg av plikt til offentlig teneste og konkurranseutsetjing innan kollektivtransport på veg og med bane av 23. oktober 2007, (EF) nr. 1370/2007 (kollektivtransportforordninga), jf. Official Journal OJ L315/1. EØS-komiteen vedtok 4. juli 2008 å innlemme kollektivtransportforordninga i EØS-avtalen, jf. EØS-komiteen si avgjerd nr. 185/2008. Stortinget gav samtykke i godkjenning av EØS-komiteen si avgjerd i vedtak 49 av 20. november 2008, jf. St.prp. nr. 82 (2007-2008) og Innst. S. nr. 32 (2008-2009). Samferdselsdepartementet har i brev av 12. desember 2008 sendt utkast til endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven om implementering av kollektivtransportforordninga i norsk rett på høyring. Høyringsfristen var 3. februar 2009. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka.

Forholdet til reglane om overdraging av verksemd er nemnd i artikkel 4 (5) i forordninga. Artikkel 4 (5) slår fast at kompetente styresmakter kan krevje at den leverandøren som blir vald til å utføre ei teneste skal gje dei tilsette som tidlegare har utført tenestene dei rettane dei ville hatt dersom det var snakk om ei overdraging av verksemd etter direktiv 2001/23/EF (om overdraging av verksemd). Etter arbeid frå Noreg og andre land, vart innhaldet i kollektivtransportforordninga endra. Departementet si tolking av endringa er at nasjonale styresmakter no òg kan stille slike krav.

Der kompetente styresmakter krev at leverandøren skal oppfylle fastsette sosiale standardar, skal ei liste over dei tilsette følgje med utlysinga av anbodet og bli gjengjeven i kontrakten, samtidig som det blir gjeve detaljar om dei rettane dei har et-

ter arbeidskontrakten og dei vilkåra som bind dei tilsette til kontrakten. Artikkel 4 (5) i forordninga lyder (i dansk tekst):

«Med forbehold af national ret og fællesskabsretten, herunder også kollektive overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter, kan kompetente myndigheder forlange, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening indrømmer de ansatte, der tidligere var beskæftiget med trafikbetjeningen, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF. Hvis de kompetente myndigheder forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder, skal udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening angive, hvilke ansatte det drejer sig om, og give gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, som de ansatte anses for at være tilknyttet trafikbetjeningen på.»

På bakgrunn av at det her er vist til nasjonal rett, meiner Samferdselsdepartementet at det ikkje er noko i vegen for at det blir fastsett nasjonale reglar for veg- og banesektoren som svarar til reglane i direktiv 2001/23/EF.

Eit særleg spørsmål er om det er uproblematisk å innføre reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16 i sin heilskap på kollektivtransportområdet på dei områda der den norske lova går lenger enn direktivet. Dette gjeld arbeidsmiljøloven § 16-2 (2) om rettar etter tariffavtale, som slår fast at ny arbeidsgjevar blir bunden av tidlegare arbeidsgjevar sin tariffavtale om han ikkje gjev melding innan tre veker om at han ikkje ønskjer det. Vidare gjeld det regelen i arbeidsmiljøloven § 16-2 (3) om pensjonsrettar. Regelen om valrett for arbeidstakaren til å bli verande hos tidlegare arbeidsgjevar, som er utvikla av Høgsterett, er òg ein særnorsk regel.

På bakgrunn av at direktivet er eit minimumsdirektiv, finn Samferdselsdepartementet at det ikkje vil vere i strid med EØS-retten at også arbeidsmiljøloven § 16-2 (2) og (3), og valretten, skal gjelde for alle tilfelle der konkurranse blir brukt i kollektivtransportsektoren, også der krava til overdraging etter direktivet ikkje er oppfylte.

3.2.2 Forholdet til forordninga om maritim kabotasje

På bakgrunn av at utgangspunktet i forordninga om maritim kabotasje, jf. lov om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport, er at tilgangen til den nasjonale sjøtransportmarknaden skal vere fri, er det for sjøtransportsektoren særleg relevant å spørje om innføringa av dei aktuelle reglane vil re-

presentere ein restriksjon på den frie tilgangen til marknaden.

Når det gjeld *mannskapet* slår artikkel 3 (2) i den maritime kabotasjeforordninga fast at reglane i vertsstaten gjeld for øykabotasje; det vil seie innanlands transport til, frå eller mellom øyer. Fastlandskabotasje blir regulert av reglane i vertsstaten for fartøy under 650 bruttotonn, og av reglane i det landet der fartøyet er registrert for fartøy over 650 bruttotonn. I norsk innanlands kollektivtransport til sjøs blir det brukt fartøy både under og over denne grensa.

Kommisjonen si tolkingsutsegn til den maritime kabotasjeforordninga, KOM(2003)595 endeleg, kommenterer spørsmålet om kva som ligg innanfor vertsstaten si myndigheit når det gjeld reglar om mannskap, jf. punkt 4.1 i tolkingsutsegna. Kommisjonen si haldning er at vertsstaten sin fridom når det gjeld å fastsetje reglar for mannskap ikkje er uavgrensa. For arbeids- og lønnsforhold meiner Kommisjonen at medlemslanda kan krevje at dei tilsette har sosiale forsikringsordningar i eit EØS-land, og at reglane om minimumslønn i det aktuelle landet skal gjelde. Dette er Kommisjonen si tolking av forordninga, og det er ikkje gitt at EF- eller EFTA-domstolen vil følgje dette om ei sak kjem opp til doms. Kommisjonen si tolkingsutsegn må likevel reknast som eit sterkt tolkingsmoment.

Kravet om at reglane om overdraging av verksemd skal gjelde ved konkurranse om kontrakt om offentleg teneste går lenger enn det som følgjer av Kommisjonen si opplisting av kva vertslanda kan fastsetje når det gjeld lønns- og arbeidsvilkår. Det er ikkje klart at vertslanda står fritt til å fastsetje reglar på området, samtidig som det ikkje er gitt at Kommisjonen si opplisting er uttømmande.

Det følgjer av EØS-komiteen si avgjerd nr. 70/97 artikkel 1 bokstav b, at avtalepartane ikkje skal innføre nye avgrensingar av den tilgangen til å yte tenester som faktisk er oppnådde den dagen forordninga blir innlemma i EØS-avtala. Dette kan vere eit moment som går mot at dei aktuelle reglane kan innførast for sjøtransportsektoren.

På den andre sida kan ein hevde at rettsutviklinga innan EØS går i retning av at det i større grad enn tidlegare er aksept for å sikre arbeidstakarane sine rettår, jf. til dømes artikkel 4 (5) i kollektivtransportforordninga som er nemnt ovanfor og moglegheita for å gjere forordninga gjeldande også for sjøtransporten.

I tillegg viser Samferdselsdepartementet til at sjølv om direktiv 2001/23/EF om overdraging av verksemd ikkje gjeld for sjøtransport, jf. artikkel 1 nr. 3 i direktivet, let fleire av medlemslanda i EU likevel dei nasjonale reglane om overdraging av

verksemd gjelde for sjøtransport. Sjå punkt 3 bokstav e i melding frå Kommisjonen KOM(2007)591 endeleg. Dersom det ikkje er noko i vegen for å la reglane om overdraging av verksemd gjelde generelt for sjøgåande skip, er det mindre som taler for at den maritime kabotasjeforordninga er ei avgrensing når det gjeld å la reglane om overdraging av verksemd gjelde ved konkurranse om kontrakt innan sjøtransporten.

Samferdselsdepartementet finn det like viktig å sikre arbeidstakarane sine rettår i sjøtransportsektoren som i veg- og banesektoren. Med omsyn til arbeidstakarane taler reelle omsyn for at dei same reglane skal gjelde for kollektivtransporten til sjøs som for dei andre transportsektorane.

Særleg med bakgrunn i den generelle rettsutviklinga innan EØS, meiner Samferdselsdepartementet at det ikkje vil vere i strid med EØS-retten å innføre reglane om overdraging av verksemd for sjøtransportsektoren.

For fartøy over 650 bruttotonn som blir brukt i fastlandskabotasje og er registrert i eit anna EØS-land enn Noreg, vil ein ikkje kunne fastsetje bindande reglar. Samferdselsdepartementet kjenner ikkje til at det per i dag blir nytta fartøy i fastlandskabotasje, knytt til offentleg persontransport, som ikkje er registrert i Noreg. Spørsmålet er da om det kan bli aktuelt å registrere fartøy i andre land nettopp for å unngå at reglane om overdraging av verksemd skal gjelde. Samferdselsdepartementet viser til det er ei lita gruppe samband som fell utanfor norsk jurisdiksjon etter desse relane. Fastlandskabotasje omfattar berre transport som ikkje går til, frå eller mellom øyer; i hovudsak vil det her dreie seg om fjordkryssingar. I Kommisjonen si tolkingsutsegn, KOM(2003)595 endeleg, legg Kommisjonen under punktet om offentlege tenester, sjå punkt 5.1 i tolkingsutsegna, til grunn at fjordkryssingar der ei omkjøring på land vil vere over 100 km, og fell inn under omgrepet øykabotasje. Sjølv om dei ikkje er nemnt særskilt i Kommisjonen si tolkingsutsegn, taler gode grunner for å leggje same forståing til grunn når det gjeld retten for vertsstaten til å fastsetje reglar om mannskap som er tilsett på fartøy som utfører offentleg teneste.

3.3 Høyringsframlegget

Samferdselsdepartementet foreslo i høyringsframlegget av 23. mai 2008 å ta inn reglar i både yrkestransportlova og jernbaneloven som slår fast at reglane om overdraging av verksemd i arbeidsmiljøloven kapittel 16 skal gjelde ved bruk av konkurranse innan kollektivtransportsektoren.

I tillegg gjorde Samferdselsdepartementet framlegg om å ta inn reglar i begge lovene som avgrensar verkeområdet til reglane til dei tilfella der det blir nytta same transportmiddel etter konkurranse.

Vidare foreslo Samferdselsdepartementet ein heimel som gjev styresmaktene moglegheit til å hente inn og offentleggjere informasjon om ruta som skal konkurranseutsettast.

Avslutningsvis gjorde Samferdselsdepartementet framlegg om at ein regel som skal sikre tilsette mot sosial dumping blir teken inn i lova.

3.3.1 Heimel for å innføre reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16

Samferdselsdepartementet meinte at reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16 om overdraging av verksemd bør leggjast til grunn for overdraging ved konkurranse. Utgangspunktet er ikkje å skape nye reglar spesielt for transport, men å gje dei aktuelle reglane eit utvida verkeområde. Alle reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16, unntatt § 16-1 om kva kapitlet omfattar, er relevante. Arbeidsmiljøloven § 16-1 er ikkje aktuell, fordi poenget er å gje reglane verknad ut over denne.

Som følgje av at reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16, unntatt § 16-1, skal gjelde, fann Samferdselsdepartementet at forarbeida til arbeidsmiljøloven kapittel 16, og rettspraksis som omhandlar reglane i kapitlet, òg må leggjast til grunn. Til dømes vil praksis i Høgsterett om valrett til å bli verande hos tidlegare arbeidsgjevar vere relevant.

Samferdselsdepartementet gjorde på denne bakgrunn framlegg om å ta inn ein heimel i yrkestransportlova og jernbaneloven som fastset at arbeidsmiljøloven kapittel 16, §§ 16-2 til 16-7 skal gjelde tilsvarende.

3.3.2 Reglane i arbeidsmiljøloven om overdraging av verksemd

I høyringsnotatet gjengav Samferdselsdepartementet innhaldet i reglane om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd. Reglane om overdraging av verksemd følgjer av arbeidsmiljøloven kapittel 16, og er ei implementering av reglane i direktiv 2001/23/EF.

Formålet med reglane om overdraging av verksemd er å sikre at arbeidsavtalane til arbeidstakarane blir vidareførte utan endringar hos ny arbeidsgjevar etter ei overdraging. Dei tilsette blir sikra vern mot oppseiing som følgje av overdraginga, rett til vidareføring av vilkåra i arbeidsavtalen o.a.

Arbeidstakarar sine rettar etter arbeidsmiljøloven kapittel 16 er som følgjer:

§ 16-1 om kva kapitlet gjeld

Reglane i arbeidsmiljøloven kapittel 16 gjeld ved overføring av verksemd, eller del av verksemd, til ein annan arbeidsgjevar. Etter § 16-1 er verksemdsoverføring ei overføring av ei sjølvstendig økonomisk eining der identiteten blir oppretthalden etter overføringa.

§ 16-2 om lønns- og arbeidsvilkår

Tidlegare arbeidsgjevar sine rettar og plikter som følgjer av individuell arbeidsavtale eller arbeidsforhold, blir overførte til den nye arbeidsgjevaren. Dette gjeld mellom anna lønnsvilkår, bonusavtaler, arbeidstid, ansiennitet og tittel.

Tariffavtaleforholdet, med eventuelle særavtaler e.l., blir overført til, og vil gjelde for ny arbeidsgjevar. Ny arbeidsgjevar kan innan tre veker etter overdraginga erklære at han ikkje vil vere bunden av avtala. Ny arbeidsgjevar har altså rett til å velje om han vil vere bunden av tariffavtala. Dei individuelle arbeidsvilkåra som følgjer av tariffavtala vil likevel gjelde til avtaleperioden er ute eller det blir inngått ny tariffavtale som er bindande for den nye arbeidsgjevaren og dei overførte arbeidstakarane.

Når det gjeld pensjonsrettar er utgangspunktet at arbeidstakarane sine rettar til vidare opptening av alders-, etterlatte- og uførepensjon etter kollektiv tenestepensjonsavtale blir overførte til ny arbeidsgjevar. Denne regelen gjeld i dei tilfella der pensjonsordninga let seg overføre etter innhaldet i ordninga og den nye arbeidsgjevaren ikkje har ei pensjonsordning frå før. Ny arbeidsgjevar kan velje å gjere allereie eksisterande pensjonsordningar gjeldande for dei overførte arbeidstakarane. Vidare skal ny arbeidsgjevar sørge for at dei tilsette blir sikra rett til vidare opptening av pensjon om dei tidlegare pensjonsordningane ikkje kan vidareførast.

§ 16-3 om reservasjonsrett o.a.

Ein arbeidstakar kan motsetje seg at arbeidsforholdet blir overført til ny arbeidsgjevar, ved å gi skriftleg melding om dette innan 14 dagar etter at informasjonen om overdraginga av verksemda blir gjeven. Arbeidstakar som har vore tilsett i til saman minst 12 månader innanfor dei siste to åra, og som gjer gjeldande reservasjonsrett, har førerett til ny tilsetting hos tidlegare arbeidsgjevar om han er kvalifisert for stillinga.

§ 16-4 om individuelt vern mot oppseiing

Overdraging av verksemd er ikkje i seg sjølv grunn til oppseiing. Dette gjeld både tidlegare og ny ar-

beidsgjevar, og gjev den einskilde tilsette eit individuelt vern mot oppseiing. Denne regelen er ein forbodsregel som ikkje gjev rom for vurderingar av saklegheit.

§§ 16-5 og 16-6 om informasjon til tillitsvalde og arbeidstakarar, og drøfting med tillitsvalde

Både tidlegare og ny arbeidsgjevar skal så tidleg som mogleg gje informasjon om overdraginga til arbeidstakarane og dei tillitsvalde. Vidare skal dei drøfte overdraginga med arbeidstakarane sine tillitsvalde. Formålet med regelen er dels å gje informasjon om kva som kjem til å skje og kva slags følger dette kan få for arbeidstakarane, og dels skal dei tilsette gjennom representantane sine ha moglegheit til å ha innverknad på avgjerda om overdraging av verksemd.

§16-7 om representasjon

Dei tillitsvalde for dei tilsette som blir overført, skal fortsette å representere desse, minst fram til nyval kan finne stad.

Valrett

I tillegg til dei reglane som følger direkte av arbeidsmiljøloven kapittel 16, følger det av rettspraksis at arbeidstakarane i visse tilfelle har valrett når det gjeld å bli verande hos noverande arbeidsgjevar. Det er fleire dommar frå Høgsterett om dette spørsmålet. Hovudregelen er ein unntaksvis valrett i situasjonar der overdraging inneber ei ikkje uvesentleg negativ endring i arbeidsforholdet.

3.3.3 Behov for særreglar

I utgangspunktet er det ønskeleg å leggje reglane etter dette framlegget så nært opp til reglane i arbeidsmiljøloven som mogleg. Det er, ut frå retts tekniske omsyn, ikkje ønskeleg å skape særreglar, utover avviket frå § 16-1, som kan reise tolkingsspørsmål som skil seg frå praksis etter arbeidsmiljøloven.

Hovudregelen i arbeidsmiljøloven § 16-2 (1) er at reglane om overdraging av verksemd skal gjelde for alle som er tilsette i verksemda når overdraginga skjer. Ved fastsetjing av kva arbeidstakarar som har rett til overføring av tilsetjingsvilkår, er utgangspunktet for vurderinga etter arbeidsmiljøloven om den einskilde arbeidstakaren har si arbeidsmessige hovudtilknyting til den konkurranseutsette verksemda.

Nedanfor er det gjengjeve drøfting av om det på nokre punkt er behov for særreglar når reglane om overdraging av verksemd blir innførte for konkurranse situasjonar i kollektivtransportsektoren, eller om hovudreglane etter arbeidsmiljøloven alltid skal leggjast til grunn.

Tidspunkt for identifisering av arbeidstakarar

I samband med konkurranseutsetting er det tre tidspunkt som er relevante for den overtakande leverandøren. For det første; tidspunktet for utlysing av konkurransen. For det andre; tidspunktet for inngåing av avtale om kjøp av tenester. For det tredje; tidspunktet når ny leverandør tek over drifta av ruta/tenesta.

Etter arbeidsmiljøloven § 16-2 (1) er det tidspunktet for overdraging av verksemda som er avgjerande for kven rettsverknadene oppstår for.

Å leggje til grunn tidspunktet for overdraging av verksemd kan føre til ei viss usikkerheit for overtakande leverandør. Det kan gå lang tid mellom utlysinga av konkurransen og overtakinga av drifta på ruta. I denne tida kan det oppstå endringer i arbeidsstokken hos tidlegare leverandør. Det kan derfor reisast spørsmål om det er behov for særreglar. Samferdselsdepartementet fann likevel at omsynet til å ikkje avvike frå praksis etter arbeidsmiljøloven bør gå føre behovet for å ha særreglar på transportområdet.

Samferdselsdepartementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om at tilsetjingsvilkåra blir overførte slik dei ligg føre når overdraging skjer (når ny leverandør overtar drifta av ruta), jf. arbeidsmiljøloven § 16-2.

Redusert behov for bemanning hos ny leverandør

Ny leverandør kan komme i ein situasjon der han tek over fleire arbeidstakarar enn han treng for å utføre tenesta han har vunne kontrakt om, til dømes der ein reduserer omfanget av transporttenesta ved å krevje lågare frekvens. Ny leverandør kan òg risikere å overta arbeidstakarar som ikkje er sertifiserte, ved at dei ikkje har sertifikat til å handsame ei ny ferje, ein ny hurtigbåt, nytt togmateriell eller liknande.

Samferdselsdepartementet meinte at det er enklast med omsyn til avgrensing av arbeidstakarar at det ikkje er behov for særreglar for å handtere slike tilfelle. Arbeidstakarane får da vernet som gjeld i respektive arbeidsmiljøloven eller sjømannslova mot oppseiing av ny leverandør.

Oppsummering

Samferdselsdepartementet konkluderte i høyringsframlegget med at det ikkje er ønskjeleg å fråvike frå hovudregelen i arbeidsmiljøloven § 16-2 (1) når reglane blir innført ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren. Det inneber at reglane om overdraging av verksemd skal gjelde for alle som er tilsette i verksemda på tida for overdraging.

3.3.4 Avgrensing for tilfelle der ein byter til eit anna transportmiddel

I nokre tilfelle kan oppdragsgjevar endre innhald av kollektivtenesta i samband med ei konkurranseutsetting. Om ein foretar strukturelle endringar som til dømes å erstatte tidlegare sporbaserte tilbod med buss eller liknande, er det ikkje naturleg at framlegget skal gjelde.

Samferdselsdepartementet gjorde derfor framlegg om at regelverket ikkje skal gjelde der kjøpet etter konkurranse baserer seg på eit anna transportmiddel enn tidlegare. Det vart gjort merksam på at framlegget heller ikkje gjeld når ei teneste opphøyrer, når t.d. eit ferjesamband blir erstatta med fast vegsamband (bru/tunnel) eller liknande tilfelle av strukturelle endringar.

Avgrensinga gjeld ikkje for dei tilfelle der den nye leverandøren set inn nye/andre typar av same transportmiddel, som til dømes ein ny type ferje med andre krav til sertifisering av mannskap, jf. punkt 3.3.3 ovanfor.

3.3.5 Heimel for innhenting og kunngjering av informasjon

Når det blir sett krav om å følgje reglane om overdraging av verksemd ved all konkurranseutsetting innan kollektivtransport, er det viktig at interesserte leverandørar allereie i utlysninga av konkurransen får så mykje informasjon som mogleg om kva dette vil innebere. Vilkåra for konkurransen skal vere så like som mogleg for alle interesserte leverandørar. I utgangspunktet vil noverande leverandør sitje på mykje informasjon om ruta som ikkje er tilgjengeleg for alle.

Slike opplysningar vil vere med på å gje potensielle nye leverandørar betre moglegheit for å vurde kostnadene ved å inngå kontrakt. Mangel på slik informasjon vil føre til at nye leverandørar vil måtte leggje inn ein betydeleg risikopremie, og gje noverande leverandør ein utilsikta konkurransefordel, som kan føre til dyrare løysingar for det offentlege som oppdragsgjevar.

Departementet foreslo i høyringsframlegget at

oppdragsgjevar får heimel til å krevje inn dei aktuelle opplysningane frå noverande leverandør, slik at dei kan gjerast kjent i utlysninga av konkurransen.

Jernbaneloven § 8f har reglar om utlevering av informasjon. Samferdselsdepartementet kan påleggje ei kvar verksemd som driv persontransport med jernbane å utlevere slik informasjon som blir rekna for nødvendig for tilrettelegging for, og gjennomføring av, konkurranse om persontransport samt planlegging og styring av jernbanesektoren. Denne regelen er vid nok til òg å omfatte slike opplysningar som er nødvendige for å gjennomføre konkurranse på like og ikkje-diskriminerande vilkår. Regelen gjev berre Samferdselsdepartementet heimel til å innhente slik informasjon frå verksemdar som driv persontransport på det nasjonale jernbanenettet. Samferdselsdepartementet gjorde framlegg om at regelen òg skal gjelde når fylkeskommunane kjøper kollektivtransporttenester både på det nasjonale jernbanenettet og andre jernbanenett, som sporveg, tunnelbane og forstadsbane.

Det er ingen tilsvarende regel i yrkestransportlova for veg- og sjøtransportsektorane. Samferdselsdepartementet gjorde derfor framlegg om å ta inn ein regel i yrkestransportlova, som gjev oppdragsgjevar heimel til å hente inn nødvendig informasjon frå noverande leverandør om tilsette, samt lønns- og arbeidsvilkåra deira.

Ifølgje kollektivtransportforordninga skal oppdragsgjevar ved utlysing av anbod, når det blir stilt krav om at dei same reglane skal gjelde som ved overdraging av verksemd, liste opp dei tilsette i verksemda og gje opplysningar om dei rettane som følgjer av avtale.

Samferdselsdepartementet vurderte behovet for å hente inn og gjere kjent opplysningar om tilsette sine forhold opp mot reglane om teieplikt i forvaltningsloven av 10. februar 1967 §§ 13 mv.

Samferdselsdepartementet la vekt på at det ikkje vil vere nødvendig å opplyse om namn på dei tilsette. Når det gjeld personopplysningar vil det vere informasjon om kor mange tilsette det er i ei verksemd, alder, kvalifikasjonar samt lønns- og arbeidsvilkår som følgjer av tariffavtale og/eller individuell arbeidsavtale som vil vere relevante ved innhenting av informasjon, jf. forvaltningsloven § 13 a nr. 2 som slår fast at teieplikta ikkje er til hinder for at opplysningar blir brukte når: «behovet for beskyttelse må anses varetatt av at de gis i statistisk form eller ved at individualiserende kjennetegn utelates på annen måte».

For store verksemdar fann Samferdselsdepartementet at fråvær av namn vil vere tilstrekkeleg for å oppfylle kravet om teieplikt. For mindre verksemdar kan dette i enkelte tilfelle vere meir problema-

tisk. I verksemdar der det er få tilsette, kan ein sette spørjeteikn ved om innkrevjing og utlevering av opplysningar vil kome i strid med kravet om vern av personopplysningar, fordi dei tilsette vil vere lettare å identifisere, sjølv om ein ikkje oppgjev namn.

Samferdselsdepartementet meinte ut frå ei heilskapleg vurdering at det vil vere tilstrekkeleg vern av den enkelte tilsette at ein unnlét å opplyse om namn.

Informasjon om dei tilsette vil bli gjeven ut frå tilhøva på tidspunktet for utlysing av konkurransen. Ofte vil dette tidspunktet i tid liggje langt føre tidspunktet for overtaking av verksemda. I perioden mellom disse tidspunkta kan nokre tilsette ha slutta og andre vere komne til. Det vil i praksis vere dei som er tilsette i verksemda på tidspunktet når ny leverandør faktisk overtek verksemda som vil få dei rettane som følgjer av reglane om overdraging av verksemd. For overtakande verksemd vil det liggje ein viss risiko i at gruppa av tilsette kan avvike mellom utlysings-/avtaletidspunkt og overtakingstidspunkt. Samferdselsdepartementet fann ikkje at risikoen vil vere av eit slikt omfang at det gav grunnlag for særreglar i regelverket.

3.3.6 Vurdering av oppheving av gjeldande regler – lovregulering av forskriftsheimel om sosial dumping

Når det gjeld veg- og sjøtransport fann Samferdselsdepartementet i høyringsframlegget at det blir nødvendig å oppheve § 4 tredje ledd i forskrift om anbud i lokal rutetransport som fastset rett til forrang ved nyttilsettingar for tilsette hos den overtakande leverandøren. Denne regelen blir overflødig ved innføringa av reglar om overdraging av verksemd ved konkurranse om løyve i kollektivtransporten.

Ein kan stille spørsmål ved om § 4 fjerde ledd i forskrifta om anbud i lokal rutetransport òg bør bli oppheva. Denne regelen slår fast at dei som skal delta i anbodskonkurranse må forplikte seg til å følgje lønns- og arbeidsvilkår for operativt personell som minst svarar til ei av dei landsomfattande tariffavtalene. Samferdselsdepartementet fann at denne regelen bør vidareførast fordi den inneheld eit forbod mot sosial dumping, som vil ha sjølvstendig verdi. Regelen vil ha sjølvstendig verdi i dei tilfella der det blir oppretta ei ny kollektivtransportteneste. I tillegg vil regelen forplikte arbeidsgivarar, som tidlegare har hatt kontrakt utan at det har vore gjennomført konkurranse, og som ikkje har arbeidsvilkår som svarar til minstekravet i regelen, til å rette opp arbeidsavtalene.

På bakgrunn av at det no blir gjort framlegg om likelydande reglar for jernbanesektoren og for veg-

og sjøtransportsektoren når det gjeld tilsette sine rettår, meinte Samferdselsdepartementet at det vil vere naturleg at ein tek inn ein heimel i jernbaneloven som tilsvarer regelen som forbyr sosial dumping i forskrift om anbud i lokal rutetransport. Samstundes meinte Samferdselsdepartementet at regelen, når det gjeld veg- og sjøtransport, av omsyn til samanhengen i regelverket bør bli flytta frå forskrifta til loven.

Samferdselsdepartementet viste i høyringsnotatet til forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlege kontraktar som skal sikre mot sosial dumping ved inngåing av offentlege kontraktar. Samferdselsdepartementet fann det føremålstenleg at regelen for kollektivtransportsektoren blir omformulert, slik at ordlyden ligg tett opp til regelen i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlege kontraktar, jf. lov om offentlege anskaffelser § 11a.

Endringa i ordlyden fører til at det blir stilt krav om lønns- og arbeidsvilkår for tilsette som direkte medverkar til å utføre kontrakten, i staden for eit generelt krav til alle deltakarane i konkurransen. Samferdselsdepartementet fann at eit generelt krav til alle operatørane som deltar i konkurranse, også dei som ikkje vinn kontrakten, truleg ikkje er forholdsmessig.

Endringa i ordlyden inneber og at Samferdselsdepartementet fjernar avgrensinga til berre å gjelde operativt personell, som finst i regelen i forskrift om anbud i lokal rutetransport. Denne avgrensinga kan vere noko uklar. Samferdselsdepartementet meinte at gode grunner talar for å fjerne ei slik avgrensing. Det vil seie at alle tilsette som direkte medverkar til å utføre kontrakten skal bli omfatta av regelen som sikrar mot sosial dumping, ikkje berre operativt personell.

3.3.7 Presisering av rekkevidda av framlegget om endring i yrkestransportlova

Yrkestransportlova gjeld for tildeling av løyve innan veg- og sjøtransport. Reglane i yrkestransportlova gjeld all transport som i utgangspunktet er løyvepliktig etter denne lova.

Samferdselsdepartementet fann i denne samanhengen grunn til å understreke to forhold:

For det første at reglane om overdraging av verksemd også vil gjelde der reglane om prosedyre ved bruk av konkurranse følgjer av lov og forskrift om offentlege anskaffelser. Ved bruk av konkurranse vil, som nemnt, forskrift om anbud i lokal rutetransport gjelde ved bruk av tenestekonsesjonar. Lov og forskrift om offentlege anskaffelser vil gjelde ved bruk av tenestekontraktar. Dette skiljet er ikkje

relevant for spørsmålet om overdraging av verksemd ved bruk av konkurranse.

For det andre fann Samferdselsdepartementet grunn til å presisere at når det gjeld veg- og sjøtransport, skal reglane om overdraging av verksemd òg gjelde konkurransar som blir arrangerte av administrasjonsselskap. Administrasjonsselskap må reknast som ein reiskap for fylkeskommunane i arbeidet med styring av den lokale kollektivtransporten gjennom bruk av løyve og kontraktar om offentleg godtgjering av slike tenester. Reglane om overdraging av verksemd skal gjelde både i dei tilfella der administrasjonsselskapet administrerer rutesambanda i eit fylke etter yrkestransportlova § 23, jf. § 6 (2), og der administrasjonsselskapet berre har som oppgåve å gjennomføre den einskilte konkurransen. Det skal ikkje vere mogleg å organisere seg bort frå plikta til å leggje til grunn reglane i arbeidsmiljøloven.

I dei tilfella der ein som er tildelt ruteløyve eller kontrakt med administrasjonsselskap, sjølv inngår avtale med undertransportør som t.d. med drosje eller turvogn, gjeld ikkje reglane om overdraging av verksemd i det sistnemnte avtaleforholdet.

3.3.8 Presisering av rekkevidda av framlegget om endring i jernbaneloven

For å drive jernbaneverksemd må ein ha løyve (lisens og sikkerheitssertifikat) etter jernbaneloven med tilhøyrande forskrifter frå Statens jernbanetilsyn. Vinnaren av ein konkurranse må såleis ha eller søkje Statens jernbanetilsyn om løyve.

Samferdselsdepartementet fann i denne samanheng grunn til å understreke følgjande:

For det første skal reglane om overdraging av verksemd gjelde både kollektivtransporttenester innanfor det nasjonale jernbanenettet og med sporveg, tunnelbane og forstadsbane, og uavhengig av om det er staten eller fylkeskommunen som er kjøpar av transporttenesta.

For det andre skal reglane om overdraging av verksemd òg gjelde dersom bruk av konkurranse følgjer av reglane i lov om offentlige anskaffelser med tilhøyrande forskrifter.

3.4 Høyringsutsegn

3.4.1 Generelle høyringsutsegn om å styrke tilsette sine rettår ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren

Østfold fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, YS, Sjømannsorganisasjonene i Norge, LO, Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Transportarbeiderforbund støttar framlegget.

Nordland fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har allereie tatt avgjerd om å innføre reglar i tråd med framlegget.

Buskerud fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Kollektivtrafikkforeningen, NHO, KS, TL, HSH, Rederienes Landsforening og Arbeidsgiverforeningen Spekter går imot framlegget.

Buskerud fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune og Kollektivtrafikkforeningen foreslår i staden at dei tilsette sine rettår skal sikrast gjennom ein fortrinnsrett for operativt personell tilsett i selskapet som får innskrenka si verksemd som følgje av overgang til ny løyvehavar.

Kollektivtrafikkforeningen, TL og Norges Taxiforbund hevdar at lovendringa vil ha avgrensa verknad for dei tilsette. Kollektivtrafikkforeningen hevdar at det er lite tilrådeleg å setje i verk eit kompliserande og truleg fordyrande regelverk. TL hevdar at det ikkje er grunnlag for å hevde at gjeldande regime gjev grunn til å frykte for utstøying ved anbod, eller svekka lønns- og arbeidsvilkår.

Rederienes Landsforening hevdar at dei tilsette i deira næring er betre tente med gjeldande regelverk enn framlegget til Samferdselsdepartementet. Arbeidstakarane sine lønns- og arbeidsvilkår og pensjonsrettar vil bli marginalt påverka av å overføre arbeidsforholdet til ny arbeidsgjevar.

Jernbaneverket viser til framlegget i jernbaneloven § 8g andre ledd andre punktum om at regelen i første ledd berre skal gjelde i dei tilfelle konkurransen gjeld drift med same type transportmiddel som før. Dette vil gjere det meir økonomisk attraktivt å erstatte sporbunden transport med buss.

Klagenemnda for offentlige anskaffelser, Kollektivtrafikkforeningen og NHO viser til at det kan bli vanskeleg for oppdragsgjevar å sikre at leverandørar blir behandla likt, fordi eksisterande leverandør har fordelar ved å kjenne arbeidsstokken.

TL og Arbeidsgiverforeningen Spekter meiner at Samferdselsdepartementet må vurdere tidspunkta

for når regelverket blir sett i verk. Framlegget kan mellom anna ikkje gjelde konkurransar som alle-reie er lyst ut, av omsyn til prinsippet om føreseiele-ge konkurransar.

3.4.2 Høyringsutsegn om behov for særreglar

Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Kollektivtrafikkforeningen, NHO og KS viser til at det generelt ikkje bør bli innført særreglar i nokre bransjar og for nokre yrkesgrupper. *Arbeids- og inkluderingsdepartementet* ser det som positivt at framlegg til nye reglar ligg så nært opp til regelverket i arbeidsmiljøloven som mogleg.

KS viser til at ein må sjå alle arbeidsrettslege reguleringar i samanheng og at ein bør regulere arbeidstakarane sine rettår i ei lov.

Kollektivtrafikkforeningen, Rederienes Landsforening, NHO, HSH, Arbeidsgiverforeningen Spekter, KS, TL og Ruter viser til at uklare situasjonar kan oppstå når ein vil nytte regelverket for overdraging av verksemd etter arbeidsmiljøloven på alle konkurransar etter yrkestransportlova og jernbaneloven. *Rederienes Landsforening* viser til at det er upraktisk og lite tenleg å innføre lovføresegn som skal regulere tilsettingsvilkår fleire år fram i tid. *Kollektivtrafikkforeningen* viser til at «den gode vilje» som gjer seg gjeldande i vanlege overdragingar ikkje finst ved konkurransar i kollektivtransportsektoren.

Kollektivtrafikkforeningen, Arbeidsgiverforeningen Spekter, TL, Veolia og Ruter meiner at regelverket ikkje gjer det tilstrekkeleg klart kva som ligg i tidlegare arbeidsgjevar sine rettår og plikter. Dette gjeld til dømes kven av dei tilsette som er omfatta av framlegget og kva som ligg i omgrepet lønns- og arbeidsvilkår. *Norsk Jernbaneforbund* ønskjer at Samferdselsdepartementet skal presisere i forskrift at framlegget òg gjeld for underleverandørar, som til dømes driv med reinhald og vedlikehald av materiellet i kontrakten.

TL meiner regelverket er uklart mellom anna i høve til stillingsvernsaker, udekte lønns- og feriepengekrav og økonomisk ansvar for AFP-søknader. *TL* meiner difor at Samferdselsdepartementet må vurdere særreglar på transportområdet i høve til praksisen i arbeidsmiljøloven.

Klagenemnda for offentlige anskaffelser viser til at det ligg ei viss uvisse ved at arbeidsstokken kan endrast fram til tidspunktet når ny leverandør overtek rutedrifta. *Ruter* meiner at framlegget opnar for at ein leverandør som har tapt ein konkurranse, kan gjere avtalar med eigne tilsette, som får negative konsekvensar for overtakande føretak.

TL, HSH, Arbeidsgiverforeningen Spekter og Veolia viser til at verknader av ulike pensjonsordningar kan slå skeivt ut i konkurransen. Forslaget fører til at tilsette med rett til offentlig tenestepensjon kan bli overførte til eit føretak som ikkje er i stand til å tilby offentlig tenestepensjon. Desse føretaka risikerer å pådra seg særlege pensjonsplikter.

Rederienes Landsforening, NHO, TL og Ruter viser til at det er vanskeleg å forstå korleis ein skal utøve reservasjonsretten når det ikkje skjer ei overdraging av verksemd etter arbeidsmiljøloven § 16-1. *TL* hevdar at tapande føretak i ein konkurranse vil ønskje å sette frist for reservasjonsretten så seint så mogleg, i motsetnad til ved vanlege verksemdsoverdragingar. *TL* foreslår derfor å setje ein tre månadar lang frist for reservasjonsretten i lovframlegget. *Ruter* meiner òg det bør setjast ein lengre frist for reservasjonsretten enn det som gjeld i arbeidsmiljøloven.

NHO og KS meiner regelverket er uklart med omsyn til om prosessreglar og praksis etter arbeidsmiljøloven kan bli nytta i tilfelle som fell inn under yrkestransportlova. Dette gjeld i høve til informasjon og drøfting med tillitsvalde, rettstvistar, ulovfesta valrett, og kravet til likebehandling av tilsette frå verksemdsoverdraginga og eksisterande tilsette.

KS meiner at Samferdselsdepartementet må vurdere framlegget på nytt i høve til EØS-retten, på bakgrunn av ny rettspraksis som gjeld sak C341/05 Laval, sak C438/05 Viking Line og sak C346/06 Rüffert. *KS* spør om prinsippa frå desse domane kan avgrense det enkelte EØS-land sin fridom til å hindre fri flyt av mellom anna tenester.

Arbeidsgiverforeningen Spekter peiker på at konkurranseregimet i kollektivtransportsektoren fører til utryggleik for dei tilsette sine rettår. *Arbeidsgiverforeningen Spekter* ber Samferdselsdepartementet vurdere ein heimel for ny forhandling av kontraktar tildelt ved anbod.

3.4.3 Høyringsutsegn om avgrensing for tilfelle der ein byter til eit anna transportmiddel

Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Norges Taxiforbund meiner at Samferdselsdepartementet bør presisere at regelen rettår seg mot same type transportmiddel som før. *Jernbaneverket* meiner at det er uheldig at ein i det høvet ikkje skil mellom ulike typar sporbunden transport.

3.4.4 Høyringsutsegn om heimel for innhenting og kunngjering av informasjon

TL og Kollektivtrafikkforeningen hevdar at framlegget om heimel for innhenting og kunngjering av informasjon ikkje hindrar at eksisterande leverandør vil få ein konkurransefordel. Dette vil føre til meir kostnader for oppdragsgjevar.

Yrkestrafikkforbundet ønskjer ikkje at oppdragsgjevar skal kunne krevje personopplysningar frå eksisterande leverandør.

Datatilsynet peiker på at ei publisering av informasjon om tilsette ved utlysing av konkurransen er uheldig. Dette vil føre til ei unødvendig og formålslaus spreiding av personopplysningar til ei uavgrensa gruppe av personar. Datatilsynet meiner det er tilstrekkeleg at oppdragsgjevar ved utlysning av konkurranse informerer om at dei som ønskjer å delta i konkurransen, kan få utlevert opplysningane.

Klagenemnda for offentlige anskaffelser viser til at i nokre tilfelle kan reglar om teieplikt hindre oppdragsgjevar i å gje informasjon om dei tilsette. I slike tilfelle kan det bli vanskeleg å tilfredsstille krava til å behandle leverandørar likt og at oppdraget er føreseieleg.

TL meiner at Samferdselsdepartementet ikkje kan pålegge føretak å levere ut opplysningar som har verknad på konkurransen, utan å gje økonomisk kompensasjon.

YS, Rederienes Landsforening og Arbeidsgiverforeningen Spekter peiker på at det kan gå lang tid frå kunngjering til avgjerd i ein konkurranse i kollektivtransportsektoren, og til tidspunktet for overdraging av verksemda. NHO og TL ber Samferdselsdepartementet vurdere ein heimel for ny forhandling av kontraktar tildelt ved anbod, i dei tilfella opplysningane i konkurransegrunnlaget ikkje er riktige. YS ønskjer at Samferdselsdepartementet vurderer å innføre ei plikt for eksisterande leverandør til å opptre lojalt i denne tida.

Ruter viser til at det må gjerast klart kven som har ansvar for uløyste konflikhtar og tvistar mellom arbeidsgjevar og arbeidstakar ved ei overdraging av verksemd. Ruter og NSB viser til at oppdragsgjevar må bere risikoen overfor deltakarar i ein konkurranse for at informasjonen er riktig. Ruter og Veolia meiner at eksisterande leverandør bør ha ansvar for informasjonen som er gjeven om tilsette sine lønns- og arbeidsvilkår.

Ruter viser til at ordlyden i høyringsframlegget kan tolkast slik at administrasjonsselskap ikkje kan krevje utlevering av informasjon, fordi leverandør

som kjører på oppdrag frå administrasjonsselskap ikkje treng løyve for denne kjøringa.

HSH er negative til forslaget, og meiner det strir mot individet sin rett til vern av personopplysningar.

Arbeidsgiverforeningen Spekter foreslår at oppdragsgjevar kan sende ut oppdatert informasjon med kort frist for å revidere anbudet før endeleg avgjerd i konkurransen. Alternativt foreslår Arbeidsgiverforeningen Spekter at oppdragsgjevar stiller ein garanti for dei opplysningar som er gjevne. Arbeidsgiverforeningen Spekter ber òg Samferdselsdepartementet vurdere å spesifisere ordlyden i jernbaneloven ytterlegare, slik at ein ikkje kan misforstå kva tilsette og kva rettår som er omfatta av informasjonsplikta.

YS meiner at dei tilsette sine tillitsvalde bør høyrast når oppdragsgjevar hentar inn informasjon om tilsette.

Norsk jernbaneforbund peiker på at det er viktig å ta vare på personvernet for tilsette i små verksemdar der tilhøva er gjennomsluktige.

3.4.5 Høyringsutsegn om vurdering av oppheving av gjeldande reglar – lovregulering av forskriftsheimel om sosial dumping

Buskerud fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Sjømannsorganisasjonene i Norge, Yrkestrafikkforbundet, Norges Jernbaneforbund og Norsk Lokotivmannsforbund støttar framlegget.

HSH meiner forslaget fører til uklare og skjønsmessige avgrensingar, og foreslår alternativt innføring av nasjonal minsteløn.

3.5 Vurdering

På bakgrunn av høyringa har Samferdselsdepartementet gjort einskilde presiseringar i lovforslaget.

Fleire høyringsinstansar hevdar at høyringsframlegget frå Samferdselsdepartementet ikkje gjer det tilstrekkeleg klart kva som ligg i tidlegare arbeidsgjevar sine rettår og plikter. Dette gjeld kven av dei tilsette som er omfatta av framlegget, og kva som ligg i omgrepet lønns- og arbeidsvilkår. TL viser konkret til at regelverket er uklart med omsyn til kva for plikter som følgjer med ei overdraging til ny arbeidsgjevar i høve til stillingsvernssaker, udekte lønns- og feriepengekrav og økonomisk ansvar for AFP-søknader.

Det er vist til at uklare situasjonar kan oppstå når ein vil nytte regelverket for overdraging av verksemd etter arbeidsmiljøloven på alle konkurransar etter yrkestransportlova og jernbaneloven. Dette gjeld i høve til informasjon og drøfting med tillitsvalde, rettstvistar, ulovfesta valrett, og kravet til likehandsaming av tilsette frå verksemdsoverdraginga og eksisterande tilsette. Kollektivtrafikkforeningen viser til at «den gode vilje» som gjeld i vanlege overdragningar ikkje finst ved konkurransar i kollektivtransportsektoren.

Det er vist til at det er vanskeleg å forstå korleis ein skal utøve reservasjonsretten, når det ikkje finst ei overdraging av verksemd etter arbeidsmiljøloven § 16-1. Det er òg vist til at framlegget fører til at tilsette med rett til offentlig tenestepensjon kan bli overførte til eit føretak som ikkje er i stand til å tilby offentlig tenestepensjon.

Fleire meiner at Samferdselsdepartementet må vurdere særreglar på transportområdet i høve til praksisen i arbeidsmiljøloven.

Slik *Samferdselsdepartementet* har forstått regelverket for verksemdsoverdraging, er dei nemnte problemstillingane regulert gjennom arbeidsmiljøloven. Det er omfattande rettspraksis for reglane om verksemdsoverdraging i arbeidsmiljøloven. Rettspraksisen er med og avklarar kva som ligg i rettar og plikter, reservasjonsrett, valrett, oppseiingsvern o.a.

Etter gjeldande rett får allereie regelverket for overdraging av verksemd verknad for nokre konkurransar i kollektivtransportsektoren, når krava til overføring etter arbeidsmiljøloven § 16-1 er oppfylte. *Samferdselsdepartementet* viser difor til at gjeldande regelverk uansett regulerer verksemdsoverdraging i sektoren.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet meiner at det ikkje er behov for ytterlegare unntak frå arbeidsmiljølova (utover unntaket frå § 16-1), og at det er viktig å unngå å innføre særskilte reglar som kan reise tolkingsspørsmål om avvik frå praksis etter arbeidsmiljølova. I høyringsframlegget gjekk det likeins fram at det, ut frå retts tekniske omsyn, ikkje er ønskeleg å skape særreglar, utover avviket frå arbeidsmiljølova § 16-1.

Samferdselsdepartementet held fast ved vurderinga, og fremjar ingen ytterlegare særreglar i yrkestransportlova og jernbaneloven, utover avviket frå arbeidsmiljølova § 16-1 som omtalt i høyringsframlegget.

Samferdselsdepartementet har endra framlegget i tråd med innspel frå TL og Arbeidsgiverforeningen Spekter om at framlegget ikkje kan gjelde for konkurransar som er lyst ut når lova trer i kraft, av omsyn til prinsippet om føreseielege konkurransar.

Samferdselsdepartementet er einig med Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Norges Taxiforbund om at lovteksten bør presisere at regelen rettar seg mot same type transportmiddel som før.

Samferdselsdepartementet er einig med Datatilsynet i at det er tilstrekkeleg at oppdragsgjevar ved utlysning av konkurranse informerer om at dei som ønskjer å delta i konkurransen, kan få utlevert opplysningar om dei tilsette.

Samferdselsdepartementet har tatt omsyn til Ruter sin merknad om at heimelen for innkrevjing av informasjon òg må gjelde administrasjonsselskap. Tilsvarande vil gjelde for plikt til utlevering av informasjon.

Når det gjeld andre tilhøve til heimelen for innhenting og kunngjering av informasjon vil *Samferdselsdepartementet* peike på at noverande leverandør i utgangspunktet vil sitje på informasjon om dei tilsette, og om andre delar av drifta, som ikkje er tilgjengeleg for alle. Heimelen for innhenting og kunngjering av informasjon er meint å bidra til at vilkåra for konkurransen skal vere så like som mogleg for alle interesserte leverandørar. *Samferdselsdepartementet* trur likevel ikkje at heimelen for innhenting og kunngjering av informasjon fullt ut vil vege opp for at leverandørane sit på ulik informasjon, og at eksisterande leverandør vil ha ein viss fordel i konkurransar.

Samferdselsdepartementet meiner at ein eigen heimel for ny forhandling av kontraktar tildelt ved anbud, i dei tilfella opplysningane i konkurransegrunnlaget ikkje lenger er reelle, lett kan komme i strid med forhandlingsforbodet ved anbuds konkurransar. Sjå til dømes forskrift om offentlege anskaffelser § 12-1 første ledd og § 21-1 første ledd, og forskrift om anbud i lokal rutetransport § 5 første ledd.

Samferdselsdepartementet har i høyringsmaterialet til kollektivtransportforordninga signalisert ei mogleg oppheving av forskrift om anbud i lokal rutetransport, jf. høyringsbrev av 12. desember 2008. Dette kan i enkelte tilfelle mjuke opp forbodet mot forhandlingar ved konkurranse om tenestekonseksjonar i sektoren. Etter ei oppheving må oppdragsgjevar gjere ei sjølvstendig vurdering av om ein vald konkurranseprosedyre, under dette eventuelle forhandlingar i etterkant av eit anbud, er i tråd med EØS-regelverket. Høvet til forhandlingar er restriktivt sjølv om forskrift om offentlege anskaffelser ikkje gjeld. Dette kjem av EØS-retten sitt krav til likhandsaming av leverandørar ved tildeling av tenestekonseksjonar.

Samferdselsdepartementet er klar over utfordringane i høve til tidsspennet frå opplysningar om dei tilsette blir gjevne, til ny leverandør overtar drift av ei kollektivtransportteneste. *Samferdselsdeparte-*

mentet vil i samband med denne utfordringa og i samband med arbeidet med implementeringa av kollektivtransportforordninga, vurdere rettlegings-tiltak overfor fylkeskommunane for å bidra til at konkurranse om kollektivtransporttenester blir gjennomført i tråd med gjeldande rettslege krav, og at konkurranse fører til auka verdiskaping og effektiv ressursbruk.

3.6 Administrative og økonomiske konsekvensar

For å vurdere verknader av det føreslåtte regelverket har Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag frå Samferdselsdepartementet laga rapporten «Økonomiske og administrative virkningar av å styrke ansattes rettigheter i kollektivtransport», TØI rapport 896/2007. Ein kan søkje opp rapport 896/2007 frå heimesida til TØI: www.toi.no.

Hovudpunkta i rapporten frå TØI er:

- Framlegget vil ha verknad for tilsette, føretak og offentlege oppdragsgjevarar i kollektivtransporten. Verknadene av konkurranseutsetjing er erfaringsmessig størst første gongen ei teneste blir konkurranseutsett. Den føreslåtte regelendringa har likeins størst verdi ved første konkurranseutsetjing.
- Tiltaket vil gje auka stillingsvern, noko som kan motverke utstøying av arbeidstakarar. Andre lønns- og arbeidsvilkår blir i liten grad påverka av tiltaket. Årsaka er at vilkåra allereie er regulerte gjennom eksisterande regelverk, pålegg frå offentlege oppdragsgjevarar og i stor grad sentraliserte tariffavtalar i dei ulike transportsektorane. Det er mogleg at regelverket kan bidra til vidareføring av særskilde pensjonsrettar for tilsette i jernbanen, inkludert sporveg, tunnelbane og forstadsbane. Grunngevinga er at dette personellet er ein kritisk faktor for leverandørane, og at reservasjonsretten vil gje dei tilsette auka forhandlingsstyrke.
- Partane i rutebilnæringa har vorte einige om to identiske bransjeavtalar, som gradvis trer i kraft fram mot 2012. Det betyr at konkurranse ikkje vil påverke dei fleste sidene av lønns- og arbeidsvilkåra i denne bransjen.
- Det er grunn til å rekne med at den føreslåtte lovendringa vil redusere utsiktene for effektivisering og omstilling. Årsaka er at leverandørane må bu seg på større omstillingskostnader. Verknaden er likevel ei omfordeling av omstillings- og oppseiingskostnader.
- I høve til konkurransen kan noverande leverandør få ein fordel fordi han kjenner arbeidsstok-

ken og organisasjonen best. Dette vil ha negativ verknad på konkurransen.

- Offentlege oppdragsgjevarar får marginalt auka mengd arbeid ved konkurranseutsetjing av transporttenester. Mellom anna vil det å hente relevant informasjon om dei tilsette krevje handsaming. Erfaringane frå konkurranseutsetjinga av Gjøvikbana tyder på at dei administrative meirkostnadene er marginale.
- Redusert effektivisering og omstilling kan føre til at kostnadene ved offentlege kjøp vil auke. Dei negative verknadene vil i følgje rapporten først og fremst gjelde der konkurranse blir teken i bruk for første gong. TØI viser og til at spørsmålet om verknaden av konkurranse ikkje er isolert frå andre trekk ved det offentlege kjøpet, som er avgjerande for å få til reell konkurranse.

I handsaminga av administrative og økonomiske verknader ser Samferdselsdepartementet i hovudsak verknadene som generelle for alle transportgreinene.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til TØI sine vurderingar om at framlegget vil gje auka stillingsvern, og peiker vidare på at betra stillingsvern generelt vil kunne medverke til større tryggleik og stabilitet for arbeidstakarane.

Samferdselsdepartementet vil elles gje desse vurderingane i saka:

Det er grunn til å skilje mellom utslaga for noverande operatør og føretak som potensielt kan overta kontrakten. Om noverande leverandør tapar kontrakten i samband med ei konkurranseutsetjing vil leverandøren kome i ein betre situasjon med det føreslåtte regelverket, fordi han slepp å ta hand om mogleg overtalig personell. Eventuelle omstillingskostnader vil bli tilordna føretaket som vinn kontrakten. Ein konsekvens av det er at føretaka vil prise inn eventuelle omstillingskostnader i tilboda. Det vil ikkje bli mindre attraktivt å overta kontrakten med det føreslåtte regelverket.

Det føreslåtte regelverket har derfor neppe negative verknader for føretak som er etablerte i næringa. Noverande leverandørar, særleg i tilfelle dei ikkje er effektive, vil ha fordel av tiltaket, fordi dei slepp å ta omstillingskostnadene sjølve.

Ein vil søkje å avhjelpe konkurransefordelen til noverande leverandør gjennom framlegget om heimel for å hente relevant informasjon om dei tilsette. Det er likevel ikkje truleg at heimelen for innhenting og kunngjering av informasjon fullt ut vil vege opp for at leverandørane sit på ulik informasjon, og at eksisterande leverandør vil ha ein viss fordel i konkurransar.

Tiltaket vil velte eventuelle omstillingskostnader over frå noverande leverandør til offentlig oppdragsgjevar. Oppdragsgjevarane må altså betale for korleis deira val med omsyn til konkurranseutsetjing påverkar arbeidstakarane.

For fylkeskommunane vil det føreslåtte regelverket ha mest utslag for oppdragsgjevarar som ikkje allereie har konkurranseutsett kollektivtransporttenestene sine.

Den nye bransjeavtalen vil gje vesentlig betre vilkår for dei tilsette i rutebilnæringa. Bransjeavtalen vil òg gjere at dei fleste av lønns- og arbeidsvilkåra i rutebilbransjen i liten grad vil bli påverka av lovframlegget. Vidare finn ein grunn til å peike på at bransjeavtalen i rutebilnæringa vil gje ei monaleg auke i kostnadene fram til han er gjennomført i 2012. Kostnadsauka som følgje av bransjeavtalen vil skje uavhengig av det føreslåtte regelverket.

Vurderinga er at det føreslåtte regelverket neppe vil føre til ein auke i kostnadene for offentlege oppdragsgjevarar frå dagens nivå, og det er difor ikkje grunnlag for å kompensere fylkeskommunane.

Det skal understrekast at det er eit stadig behov for å modernisere, fornye og effektivisere kollektivtransporten, slik at ein får ei meir miljøvennleg og effektiv samferdsel. Lovframlegget kan, slik Finansdepartementet i si høyringsutsegn hevdar, «virke i

retning av å låse fast dagens driftsmønster, og derfor på sikt gjere kollektivtransporten mindre effektiv.» Likevel vil modernisering, fornying og effektivisering kunne skje på andre områder enn ved innsparingar som følgje av at ein svekkjer dei tilsette sine lønns- og arbeidsvilkår. Parametrane i konkurransar om kollektivtransportoppdrag vil i staden vere meir effektiv drift, betre marknadstilpassing, betre kjøremønster, nye løysingar osv. Ei slik sikring av dei tilsette sine rettar er avpassa i forhold til ansvaret for det offentlege som oppdragsgjevar.

Verknaden av å styrke tilsetje sine rettar kan ikkje sjåast isolert frå andre sider av det offentlege kjøpet. I samband med lovframlegget, vil ein vurde retteleingstiltak overfor fylkeskommunane for å bidra til at konkurranse om kollektivtransporttenester fører til auka verdiskaping og effektiv ressursbruk.

I høve til dag vil ikkje framlegget gje auka kostnader for samfunnet totalt sett. Omstillingskostnader ved overtalige tilsette blir ført over frå noverande leverandør til offentlig oppdragsgjevar. Dette styrkjer situasjonen for dei tilsette i sektoren, medan offentlege oppdragsgjevarar får noko dårlegare utsikter til innsparingar.

4 Heving av aldersgrensa for kjøresetel

4.1 Gjeldande rett

For å kunne kjøre motorvogn i persontransport som er løyvepliktig etter yrkestransportlova krev lova at sjåføren har kjøresetel. For å kunne få kjøresetel er det mellom anna krav om at sjåføren oppfyller helsekrava som er sette for å kunne få førarkort for tyngre kjøretøy (førarkort klasse D). Kjøresetel blir utferda av politiet på grunnlag av m.a. helseattest. Klage i tilknytning til den medisinske vurderinga som blir lagt til grunn for utferding av helseattest kan rettast til Helsedirektoratet. Klage knytt til politiet si avgjerd i saker som gjeld kjøresetel kan rettast til Politidirektoratet.

Yrkestransportlova § 37 a, tredje ledd, seier at kjøresetel ikkje kan bli utferda lenger enn til innehavar fyller 70 år. Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig, setjast kortare.

I brev av 3. november 2008 frå Samferdselsdepartementet til Justisdepartementet, oppmoda Samferdselsdepartementet om det kan opnast for ein meir lempeleg praksis når det gjeld søknader om individuelle dispensasjonar frå regelverket inntil ei lovendring er på plass.

4.2 Høyringsframlegg

Samferdselsdepartementet foreslo å heve gjeldande aldersgrense for kjøresetel frå 70 til 75 år. Samferdselsdepartementet fann det naudsynt at omsynet til helsekravet blir teke vare på gjennom årleg fornying av helseattesten. Det vart lagt til grunn at politiet kan utferde kjøresetel for eit år om gongen for personar som er eldre enn 70 år på bakgrunn av ny helseattest, men ikkje med lengre gyldigheit enn til vedkomande har fylt 75 år.

4.3 Høyringsutsegn

Politidirektoratet støttar framlegget. Politidirektoratet viser til at Helse- og omsorgsdepartementet finn det heilt naudsynt at omsynet til helsekravet blir stetta gjennom årleg fornying av helseattest, og gjev tilslutnad til dette. Politidirektoratet har merka

seg at det i høyringsframlegget blir lagt opp til ei ordning med årleg fornying av kjøresetel. *Utrykningspolitiet* meiner at kjøresetelen bør bli utferda med gyldigheit fram til fylte 75 år, men under føresetnad av at innehavaren har med gyldig helseattest under kjøring. Politidirektoratet gjev tilslutnad til dette forslaget, som vil føre til at politiet unngår meirarbeid som følgje av ei heving av aldersgrensa.

Politidirektoratet reiser elles spørsmål om aldersgrensa for å inneha drosjeløyve og bør hevast til 75 år.

Rogaland fylkeskommune meiner at dersom aldersgrensa blir heva, bør aldersgrensa for å kunne ha drosjeløyve og bli heva tilsvarende frå 70 til 75 år.

Buskerud fylkeskommune støttar ikkje framlegget, og meiner i staden at politiet bør få høve til å gje dispensasjon frå alderskravet på 70 år når det av omsyn til trafikkavviklinga er naudsynt, og vedkomande sjåfør har tilstrekkeleg god helse.

Norsk Jernbaneforbund kan ikkje sjå at det ligg føre nokon sakleg grunn til å heve aldersgrensa i høve til dei føresetnadene gjeldande aldersgrense er basert på, og foreslår at ein stryk framlegget.

Yrkesorganisasjonenes sentralforbund (YS) meiner at det er den enkelte si evne til å utføre arbeid og ikkje oppnådd alder som bør vere avgjerande for kor lenge ein kan stå i eit yrke. YS viser i den samanheng til at det er svært store variasjonar i den enkelte si evne til å fungere både fysisk og psykisk. YS viser vidare m.a. til at det vil vere meningslaust å tvinge arbeidstakarar ut av yrket tidleg dersom dei er motivert til å fortsetje. Dei viser vidare til at levealderen aukar og eldre menneske har gjennomgåande betre helse enn tidlegare. Det tilseier at det er forsvarleg å justere aldersgrensene oppover. Ein viktig føresetnad er at dei årlege helsekontrollane blir gjennomført på ein trygg måte. Det er heilt naudsynt at arbeidstakarar som har ansvaret for å transportere mange menneske er fysisk og psykisk skikka til å gjere dette på ein god og trygg måte. YS knyter og ein merknad til at etter kvart som levealdersjustering gjer seg gjeldande vil mange måtte arbeide til 67 år og lenger for å få ein akseptabel pensjon. Det vil undergrave bussjåførane sine moglegheiter til å få ein akseptabel pensjon dersom dei blir tvinga ut av yrket.

Yrkestrafikkforbundet går òg inn for å heve aldersgrensa for kjøresetel, basert på årleg søknad om fornying.

Norsk Tranportarbeiderforbund har ingen merknader til forslaget, men føreset at dette blir aktivt følgt opp både av helsestyresmaktene og trafikkstyresmaktene med tanke på å ivareta trafikktryggleiken.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) viser til tidlegare fråsegn til Samferdselsdepartementet i høve til denne saka, og ser det slik at dei bussjåførane mellom 70 og 75 år som har ei svært god helse representerer ein ressurs som busselskapa har behov for. Det er òg sterkare fokus på dei mogelegheitene eldre arbeidstakarar har i arbeidsmarknaden til å ønskje fleksible arbeidsordningar. Ei slik ordning vil vere meir i tråd med dei ordningane som finst i Sverige og Danmark, og gje norske yrkessjåførar tilsvarende rettår der som desse landa sine sjåførar har i Noreg.

Norges Taxiforbund går inn for å heve aldersgrensa for kjøresetel, men meiner det blir eit misforhold mellom regelverket for å kunne inneha drosjeløyve (til fylte 70 år) og den foreslåtte aldersgrensa for kjøresetel på 75 år. Etter forbundet si meining bør det stillast strengare krav for å kjøre i løyvepliktig persontransport enn for å kunne inneha løyve. For andre slag løyve er det inga aldersgrense.

Statens seniorråd er nøgd med at Samferdselsdepartementet foreslår lovendring som kan bidra til å hindre aldersdiskriminering av eldre arbeidstakarar.

4.4 Vurdering

Det er stor semje om å heve aldersgrensa for kjøresetel til 75 år og det er ikkje kome innvendingar som gjev grunnlag for ikkje å heve aldersgrensa.

Politidirektoratet og *Utrykningspolitiet* meiner at kjøresetelen kan utferdast for fem år til fylte 75 år, under føresetnad av at innehavaren har med legeattest under kjøring som ikkje er meir enn eitt år gammal. *Politidirektoratet* meiner at det gjer at politiet unngår meirarbeid som følgje av ei heving av aldersgrensa. *Samferdselsdepartementet* er samd i dette.

Norges Taxiforbund meiner den øvre grensa for

å kunne ha drosjeløyve samstundes bør hevast til 75 år, og viser til at det ikkje er aldersgrense for andre slag løyve. *Samferdselsdepartementet* viser til at drosjeløyve er behovsprøvde, og bakgrunnen for aldersgrensa på 70 år er at forventninga om sirkulasjon av løyve ved at løyve blir lyst ledige etter ei viss tid er med på å oppretthalde rekrutteringa som sjåfør til yrket. Ei ordning der drosjeløyva blir bundne opp på same hand i 5 år til vil svekkje rekrutteringa til yrket. Dette omsynet gjer seg ikkje gjeldande for andre slag løyve som ikkje er behovsprøvde. Omsynet gjer seg heller ikkje gjeldande for dei behovsprøvde løyveslaga selskapsvogn og for transport for funksjonshemma, der det ikkje er ventelister for å kunne få eige løyve. *Samferdselsdepartementet* meiner at dagens dispensasjonspraksis som opnar for at løyvehavarar over 70 år kan få løyve, der det ikkje er andre søkjarar og løyvestyresmakta ser det som tenleg, er tilstrekkeleg.

Det er ikkje knytt nokon føresetnad om å inneha kjøresetel for å kunne ha drosjeløyve i dag. *Samferdselsdepartementet* ser derfor ikkje samanhengen mellom framlegget om å auke alderen for å kunne ha kjøresetel til maksimalt 75 år etter årleg fornying av førarrett og kjøresetel og det å ha løyve i 5 år lenger enn det er høve til i dag. Etter *Samferdselsdepartementet* si vurdering vil forslaget til endring av regelen om kjøresetel kunne bidra til å løse ein del av problema drosjenæringa har i dag med å skaffe sjåførar til drosje, ved at eldre friske sjåførar og eventuelt tidlegare løyvehavarar kan nyttast som ein ressurs i næringa.

4.5 Økonomiske og administrative konsekvensar

Ei heving av aldersgrensa for kjøresetel vil kunne føre til eit marginalt meirarbeid for politiet, som har ansvar for å utferde kjøresetlar. *Samferdselsdepartementet* har ikkje grunn til å tru at det blir eit stort omfang av eldre over 70 år som vil nytte retten til å ta ut kjøresetel for buss, kanskje nokon fleire i drosjenæringa.

På den andre sida vil mogelegheita til at fleire eldre får høve til å utøve yrket som sjåfør representerer ein fleksibel arbeidsreserve til fordel for transportnæringa og for samfunnet totalt sett.

5 Gebyr for mindre alvorlege brot på yrkestransportlova

5.1 Gjeldande rett

Sanksjonsmoglegheitene for brot på yrkestransportlova er tilbakekall av løyve etter § 29, bruksforbod etter § 40 eller straff etter § 41. For mindre alvorlege brot på lova er tilbakekall av løyve eller bruksforbod ofte ikkje eigna. For desse lovbrota er straff i form av bot aktuelt, noko som krev at det blir reist påtale.

Det er ikkje høve til å gje gebyr for brot på yrkestransportlova i dag.

5.2 Høyringsframlegg

Samferdselsdepartementet viste i høyringsframlegget til at mindre alvorlege lovbrota 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 lovbrota står i høve til art og alvor i lovbrota. Samferdselsdepartementet skreiv:

«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 tilsvarande 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 vegtrafikklovgevingen.

Både forsettlege og aktlause brot på § 38 vil kunne føre til overtredingsgebyr. Overtredingsgebyr skal kunne ileggjast ved lovbrota som lett kan konstaterast, som til dømes manglande løyvedokument, internasjonal transporttillating, kjøresetel eller leasingavtale. Det vil vere til-

strekkeleg 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 illeggje 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.»

5.3 Høyring

Politidirektoratet stiller seg positiv til framlegget, men understrekar at det i eit kontrollperspektiv er naudsynt med eit sentralt køyresetelregister. *Politidirektoratet* og *Utrykningspolitiet* gjer framlegg om å utsette ei ordning med innføring av gebyr til det etablerte eit sentralt køyresetelregister.

Oslo politidistrikt peiker på at det er viktig å knytte løyvet direkte til køyretøyet, og ei slik ordning er naudsynt før man kan tilråde ei gebyrordning for ikkje medbringa løyvedokument.

Rogaland fylkeskommune og *Norges Taxiforbund* meiner at i tilfelle der kontrolldokument ikkje berre manglar, men ikkje finst, bør dette bli handsama etter yrkestransportlova § 41 og ikkje etter den framlagte regelen i § 40 a.

Statens vegvesen meiner at i dei høve der den aktuelle transporten kjørar utan påbode løyve, bør det framleis vere mogleg å fatte vedtak om forbod mot bruk etter yrkestransportlova § 40.

Statens vegvesen og *Norges Taxiforbund* meiner at framlegg til ny forskrift om fastsetjing og gjennomføring av lovbrotsgebyr også må ut på høyring.

5.4 Vurdering

Sanksjonen det her er tale om, vil i det følgjande bli omtala som «lovbrotsgebyr». Ordet «overtredingsgebyr» som vart brukt i høyringsframlegget er ikkje ei godkjent nynorskform.

Samferdselsdepartementet viser til at det er sett i gang eit arbeid med utvikling av landsomfattande køyresetelregister. *Samferdselsdepartementet* viser til at det framleis vil vere mogleg å handsama lovbrots etter yrkestransportlova § 40 og § 41. Fastsetjing av forskrift med nærare vilkår for å gje lovbrotsgebyr vil skje etter regelen i forvaltningsloven

§ 37, som inneber at utkast til forskrift bør sendast ut på høyring.

Samferdselsdepartementet held fast ved framlegget i høyringsutkastet.

5.5 Økonomiske og administrative konsekvensar

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

6 Fjerning av ordninga med eigentransporterklæring

6.1 Gjeldande rett

I dag har vi ei ordning om at motorvogn som blir 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.

6.2 Høyringsframlegg

I høyringsframlegget skreiv Samferdselsdepartementet mellom anna:

«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.»

Samferdselsdepartementet trakk vidare fram at omsynet til ein effektiv registreringskontroll ikkje

er så sterkt i dag når det er bruken av motorvogna som avgjer om det føregår eigentransport eller løyvepliktig transport, og ikkje tilhøva ved registreringa. Samferdselsdepartementet fann heller ikkje særskilt behov for ei ordning med eigentransporterklæring når ein ser dette i samband med at eigentransport er eit unntak frå løyveplikta, når det blir drive godstransport i eiga næringsverksemd.

Samferdselsdepartementet skreiv:

«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 friteken 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.»

6.3 Høyring og vurdering

Det var ingen merknader til høyringsutkastet, og *Samferdselsdepartementet* held fast ved framlegget.

6.4 Økonomiske og administrative konsekvensar

Både Statens vegvesen og næringsdrivande med eigentransport vil få lette i administrative byrder om eigentransporterklæringa blir fjerna.

7 Innføring av løyveplikt for motorvogn med tilhengar i godstransport

7.1 Gjeldande rett

Etter yrkestransportlova § 5 er det løyveplikt for motorvogner i godstransport med tillaten totalvekt over ei vektgrense som Samferdselsdepartementet fastset. Med motorvogn i denne samanheng meiner ein lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatne brukt på offentlig veg. Vektgrensa er fastsett til 3500 kg i yrkestransportforskrifta § 2 (1) bokstav a.

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 tillaten totalvekt på meir enn 3500 kg blir omfatta av løyveplikt. Ut frå ordlyden i yrkestransportlova § 5 (1) er det ikkje tydeleg at kjøretøykombinasjonane som nemnd i direktivet er omfatta av verkeområdet for løyveplikta.

7.2 Høyringsframlegg

Samferdselsdepartementet foreslo å presisere ordlyden i yrkestransportlova § 5. Til dømes vil ein trekkbil med tillaten totalvekt på 3500 kg som dreg ein tilhengar og ordinære varebilar som dreg tilhengar bli omfatta av endringa.

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

7.3 Høyring

Statens vegvesen meiner at forslaget også må omfatte traktor med tilhengar, når desse blir nytta til godstransport mot vederlag.

Rogaland fylkeskommune peiker på at forslaget vil krevje omfattande informasjonsbehov for å utføre kontrollar.

7.4 Vurdering

Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at framlegget i nokon særleg grad vil krevje meir informasjon for å utføre kontrollar enn det yrkestransportregelveirket krev i dag. *Samferdselsdepartementet* merkar seg synspunktet om løyveplikt for traktor, og viser til at eit slikt framlegg må på høyring før det kan fremjast.

Samferdselsdepartementet har vurdert bruken av omgrepet «kjøretøykombinasjonar» i lovframlegget på nytt. Kjøretøy er eit vidare omgrep enn motorvogn, og det er ikkje intensjonen å utvide løyveplikta til å gjelde kjøretøykombinasjonar utan motorvogn. *Samferdselsdepartementet* meiner at «motorvogn med tilhengar» er meir presist. Som tilhengar til bil reknar ein òg semitrailer, jf. kjøretøyforskrifta § 2-2 nr. 4.

Samferdselsdepartementet har òg funne eit behov for å utvide kva som blir rekna for motorvogn etter yrkestransportlova § 5 (2) til å omfatte varebilar. Varebil er etter kjøretøyforskrifta § 2-2 nr. 3 bokstav a, bil for transport av gods med tillaten totalvekt ikkje over 3500 kg. Etter framlegget blir varebil med tilhenger med samla tillaten totalvekt på over 3500 kg løyvepliktig.

8 Endringar utan materielle konsekvensar

8.1 Gjeldande rett og høyringsframlegg

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

Bruken av omgrepet «anbod» i lova bør erstat-
tast med det vidare omgrepet «konkurranse». En-
dringa er ikkje meint å gje materielle utslag. Bak-
grunnen for endringa er at konkurranse ved tilde-

ling av løyve etter yrkestransportlova òg kan gjen-
nomførast på andre måtar enn ved rein anbodskon-
kurranse; til dømes der lov om offentlige anskaffel-
ser med tilhøyrande forskrifter gjeld direkte, og
denne lova opnar for andre konkurranseformer enn
anbod.

8.2 Høyring og vurdering

Det var ingen særskilte argument mot framlegget i
høyringa, og *Samferdselsdepartementet* held fast
ved framlegget.

9 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget

9.1 Endringar i yrkestransportlova

Til § 5 om løyve for godstransport med motorvogn

§ 5 (1) får ei presisering i første punktum om at også motorvogn med tilhengar med samla tillaten totalvekt over ei nærare fastsett vektgrense blir løyvepliktig. Ein reknar her òg semitrailer som tilhengar. Dette fører til at yrkestransportforskrifta § 2 første ledd bokstav a må endrast tilsvarende, sidan det er her ein finn vektgrensa på 3500 kg. Ordet «tillatt» blir bytta ut med «tillaten» som er riktig nynorsk her.

I § 5 (2) blir varebil teken inn i definisjonen av motorvogn. Varebilar kan ikkje ha tillaten totalvekt på over 3500 kg. Etter framlegget blir varebil med tilhenger med samla tillaten totalvekt på over 3500 kg løyvepliktig.

Til § 8 om tildeling av løyve ved konkurranse

I § 8 (1) blir uttrykket «anbod» bytta ut med «konkurranse». Elles blir gjeldande § 8 første setning vidareført. Sjå punkt 2.1 siste avsnitt.

Ny § 8 (2) slår fast at reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 skal gjelde ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve. I tillegg blir det slått fast at regelen berre gjeld i dei tilfella der verksemda etter konkurranse blir driven med same type transportmiddel som tidlegare. Sjå punkt 3.3.2, 3.3.3 og 3.3.4.

Ny § 8 (3) gjev løyvestyresmakta plikt til å gje relevant informasjon til leverandørar som vil delta i konkurransen, om dei tilsette i den ruteverksemda som blir konkurranseutsett. Det er berre opplysningar om dei tilsette som har slik tilknytning til den aktuelle rutetenesta at dei fell inn under reglane om overdraging av verksemd i ny § 8 (2), som det skal informerast om. Retten etter andre ledd gjeld berre dei arbeidstakarane som er tilsett på det tidspunkt overføringa skjer, dvs. når den som er tildelt løyve og kontrakt etter konkurranse startar opp drifta av den aktuelle rutetenesta. Informasjon om tilsette sine vilkår o.a. som skal gjevast leverandørar som vil delta i konkurransen, må derfor reint praktisk gjel-

de dei som er tilsette på eit tidspunkt som ligg nær opp til utlysinga av konkurransen. Sjå punkt 3.3.5.

Ny § 8 (4) gjev løyvestyresmakta heimel til å krevje inn nødvendig informasjon frå noverande løyvehavar om dei tilsette i den verksemda som skal lysast ut på konkurranse. Sjå punkt 3.3.5.

Ny § 8 (5) flytter forskriftheimelen som sikrar mot sosial dumping frå forskrift og fram i lova. Ordlyden er tilpassa regelen i lov om offentlege anskaffelser, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlege kontrakter. § 4 tredje ledd i forskrift om anbud i lokal rutetransport vil bli oppheva. Sjå punkt 3.3.6.

Ny § 8 (6) viser til at reglane om tilsette sine rettar ved konkurranse òg skal gjelde for konkurransar arrangerte av administrasjonsselskap. Det skal ikkje vere mogleg å organisere seg bort frå plikta til å sikre tilsette sine rettar. Sjå punkt 3.3.7.

Ny § 8 (7) vidarefører gjeldande § 8 andre setning, med noko tilpassing i ordlyden.

For fartøy over 650 bruttotonn som blir brukt i fastlandskabotasje, og som er registrert i eit anna EØS-land enn Noreg, vil reglane om mannskap ikkje vere bindande, jf. punkt 3.2.2 om forholdet til forordninga om maritim kabotasje.

Til § 16 om eigentransport av gods

§ 16 blir endra ved at fjerde ledd om krav om eigentransporterklæring blir opphevd. Tilsvarende krev dette at yrkestransportforskrifta § 13 blir endra. Sjå punkt 6.

Til § 22, 24 og 27 om lokal rutetransport, riksvegferjer og kor lenge eit løyve gjeld

I §§ 22, 24 og 27 blir uttrykket «anbod» bytta ut med «konkurranse». Sjå punkt 2.1 siste avsnitt.

Til § 37 a om virkeområde

§ 37 a tredje ledd blir endra slik at aldersgrensa for kjøresetel blir heva frå 70 til 75 år. Det blir teke inn eit krav om at innehavarar over 70 år må ha med gyldig legeattest under kjøring. Legeattesten kan ikkje vere eldre enn eit år. Av legeattesten må det

gå fram at innehavaren fyller krava til helse o.a. etter yrkestransportlova § 37 b andre ledd. Dette er same helseattest som blir brukt for å dokumentere helsekrava for førarkort klasse D. Sjå punkt 4.

Til § 37 h om klage og unntak

I § 37 h blir «Statens helsetilsyn» bytta ut med «Helsedirektoratet». Sjå punkt 8.

Til ny § 40 a om lovbrotsgebyr

Ny § 40 a inneheld reglar om lovbrotsgebyr. Slikt gebyr er ein administrativ sanksjon som både tenestemenn frå politiet og Statens vegvesen kan gje ved brot på § 38, jf. yrkestransportforskrifta § 13 som spesifiserer kva for kontrolldokument ein er pliktig til vise fram under løyvepliktig transport. Samferdselsdepartementet 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 løyve, vil reaksjonen ikkje lenger vere brot på § 38, men på t.d. § 4 eller § 5. Slikt brot kan framleis sanksjonerast etter § 40 og/eller § 41.

Det kan i forskrift bli fastsett nærare vilkår for å gje lovbrotsgebyr. Det kan bli lagt opp til at slik forskrift òg inneheld faste satsar for størrelsen på gebyret, og ein katalog over kva for legitimasjonar som kan føre til lovbrotsgebyr når dei ikkje følgjer med under transport. Det er òg heimel for å gje føretak lovbrotsgebyr. Det er løyvehavar som har ansvaret for at vilkåra som er sette til løyve er oppfylde. Drift av løyvepliktig verksemd kan vere organisert på ulike måtar, gjennom ulike selskapsformer og som småføretak med berre eitt løyve, der løyveinnehavar sjølv er sjåfør på løyvet.

For at formålet med gebyr etter § 38 skal kunne oppnåast, er det viktig at gebyr kan gjevast på staden uavhengig av eigar/organisasjonsform i den løyvepliktige verksemda. Det er derfor naudsynt at heimelen til å kunne gje gebyr òg omfattar føretaket som løyvehavar, utan at det skal kunne krevjast at gebyret skal kunne gjevast ein einskild person.

Klage på vedtak om lovbrotsgebyr vil følgje reglane i forvaltningsloven. Krav om innbetaling av lovbrotsgebyr som er forfalne vil vere tvangsgrunnlag for utlegg etter reglane i tvangsfullbyrdsloven, men berre når vedtaket er endeleg. Vedtak om lovbrotsgebyr kan bringast inn for domstolane gjennom sivilt søksmål på line med andre forvaltningsvedtak.

Sjå òg punkt 5.

9.2 Endringer i jernbaneloven

Til ny § 8 g om arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane

Første ledd slår fast at reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 skal gjelde ved bruk av konkurranse om tildeling av avtale om persontransport med jernbane. Førseegna gjeld både ved konkurranse om avtale om persontransport på det nasjonale jernbanenettet og andre jernbanenett som sporveg, tunnel- og forstadsbane, og utan omsyn til om det er staten eller fylkeskommunen som er oppdragsgjevar for konkurransen. Dette inneber at førseegna vil ha eit vidare verkeområde enn resten av førsegenene i kapitlet. I tillegg blir det slått fast at førsegena berre gjeld i tilfelle der verksemda etter konkurranse blir driven med same type transportmiddel som tidlegare. Sjå punkt 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4 og 3.3.8.

Andre ledd krev at oppdragsgjevar gjev relevant informasjon til leverandørar som vil delta i konkurransen, om dei tilsette i den verksemda som blir konkurranseutsett. Det er berre opplysningar om dei tilsette som fell inn under reglane om overdraging av verksemd i første leddet, som det skal informerast om. Retten etter første ledd gjeld berre dei arbeidstakarane som er tilsett på det tidspunkt overføringa skjer, dvs. når den som er tildelt kontrakt etter konkurranse startar opp drifta av den aktuelle tenesta. Informasjon om tilsette sine vilkår o.a. som skal gjevast leverandørar som vil delta i konkurransen, må difor reint praktisk gjelde dei som er tilsette på eit tidspunkt som ligg nær opp til utlysinga av konkurransen. Sjå punkt 3.3.5.

Tredje ledd gir fylkeskommunen heimel til å krevje opplysningar som nemnt i andre ledd frå ein kvar verksemd som driv persontransport med jernbane, når fylkeskommunen gjennomfører konkurranse om avtale om persontransporttenester. Sjå punkt 3.3.5. Regelen i § 8f gir allereie departementet ein vid heimel til å krevje ulike typar informasjon frå verksemdar som driv persontransport på det nasjonale jernbanenettet.

Fjerde ledd innfører eit forbod mot sosial dumping innan jernbanesektoren. Ordlyden er tilpassa regelen i lov om offentlige anskaffelser, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Sjå punkt 3.3.6.

Om lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven
(tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)

9.3 Reglar om iverksetjing og overgangsreglar

Samferdselsdepartementet legg opp til at dei fleste endringane gjeld frå 1. januar 2010.

Det er innført ein lempelig praksis for søknader om dispensasjon for kjøresetel for personar mellom 70 til 75 år. Praksisen er meint å vere mellomtids inntil ei lovendring er på plass. Samferdselsdepartementet legg difor opp til at regelen om heving av aldersgrensa for kjøresetel gjeld allereie frå 1. juli 2009

Reglane om tilsette sine rettar skal ikkje gjelde for konkurransar som er lyst ut når regelverket trer i kraft. Vidare skal lovbrotsgebyr berre kunne påleggast for brot som har skjedd etter at lova tek til å gjelde. Reglane om løyveplikt for motorvogn med

tilhengar og om fjerning av ordninga med eigen-transporterklæring gjeld frå den tida Kongen fastset. Samferdselsdepartementet legg opp til at desse reglane òg kan gjelde frå 1. januar 2010, men det er avhengig av om forskriftsendringar er klare.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven i samsvarende med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) blir endra slik:

§ 5 skal lyde:

§ 5. Løyve for godstransport med motorvogn

(1) Den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn *eller motorvogn med tilhengar, med tillaten* totalvekt over ei vektgrense som vert nærare fastsett av departementet må ha løyve. Det same gjeld den som utfører godstransport mot vederlag med motorvogn som elles er friteken frå kravet til løyve i medhald av § 16, når transporten kan sjåast som ledd i næringsverksemd. § 4 andre ledd gjeld tilsvarande.

(2) Som motorvogn etter denne lova reknast *va-rebil*, lastebil, kombinert bil og trekkbil *tillaten* brukt på offentlig veg.

§ 8 skal lyde:

§ 8. Tildeling av løyve ved konkurranse

(1) Tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 kan skje ved konkurranse.

(2) Reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd gjeld tilsvarande når løyvet blir tildelt ved konkurranse, dersom verksemda etter konkurranse blir driven med same type transportmiddel som før.

(3) Løyvestyresmakta skal informere dei som vil delta i konkurransen, om kor mange tilsette den verksemda har som no har løyvet knytt til den rutetenesta konkurransen gjeld, og om deira alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår.

(4) Løyvestyresmakta kan krevje informasjonen nemnt i tredje ledd frå den som har løyve etter §§ 6 eller 7.

(5) Den som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følger av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Tilsvarande plikt gjeld og for underleverandørar.

(6) Andre til femte ledd gjeld og når konkurranse

blir gjennomført av administrasjonsselskap på oppdrag frå løyvestyresmakta.

(7) Departementet kan gje nærare forskrift om konkurranse.

§ 16 fjerde ledd blir oppheva.

I §§ 22, 24 og 27 skal uttrykket «anbod» endrast til «konkurranse».

§ 37 a tredje ledd skal lyde:

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda *for 5 år*, men ikkje lenger enn til *innehavaren fyller 75 år. Etter fylte 70 år må gyldig legeattest som ikkje er eldre enn 1 år, takast med for at kjøresetelen skal vere gyldig.* Der som særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

I § 37 h første ledd andre punktum skal «Statens helsetilsyn» endrast til «Helsedirektoratet».

Ny § 40 a skal lyde:

§ 40 a. Lovbrotsgebyr

(1) Den som med vilje eller aktløyse bryt § 38, kan påleggjast lovbrotsgebyr. Når slikt lovbrøt er gjort av nokon som har handla på vegne av eit føretak, kan lovbrotsgebyr påleggjast føretaket. Dette gjeld sjølv om lovbrotsgebyr ikkje kan bli pålagd nokon einskild person. Med føretak er her meint selskap, enkeltmannsføretak, stifting, foreining eller anna samanslutning, bu eller offentlig verksemd. Lovbrotsgebyr kan påleggjast av tenestemann frå politiet og Statens vegvesen, eller av annan offentlig tenestemann som departementet har gjeve rett til å føre kontroll etter denne lova.

(2) Når ikkje anna er bestemt, er fristen for å betale lovbrotsgebyr fire veker.

(3) Endeleg vedtak om lovbrotsgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

(4) Departementet kan gje forskrifter om fastsetjing og gjennomføring av pålegg om lovbrotsgebyr. Forskriftene kan innehalde reglar om rente og tilleggsgebyr dersom lovbrotsgebyr ikkje blir betalt ved forfall, og om at også andre enn den som er pålagd sanksjonen, er ansvarleg for at dette blir betalt.

Om lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven
(tilsette sine rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten o.a.)

II

Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) blir endra slik:

Ny § 8 g skal lyde:

§ 8 g (Arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane)

Reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, dersom virksomheten etter konkurransen blir drevet med samme type transportmiddel som før.

Oppdragsgiveren skal informere de som vil delta i konkurransen, om hvor mange ansatte i den virksomheten som driver den transporten oppdraget gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansienhet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.

Fylkeskommunen kan i forbindelse med slik konkurranse kreve informasjonen nevnt i andre ledd, utlevert fra enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane.

Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.

III

Iverksettning og overgangsføresegner

1. Lova gjeld frå 1. januar 2010.
2. Endringar i yrkestransportlova § 37 a gjeld likevel frå 1. juli 2009.
3. Endringar i yrkestransportlova §§ 5 og 16 gjeld likevel frå den tid Kongen fastset.
4. Endringar i yrkestransportlova § 8 andre til fjerde ledd og jernbaneloven § 8 g gjeld berre for konkurransar som er lyst ut etter at lova tek til å gjelde.
5. Lovbrottsgebyr etter yrkestransportlova § 40 a kan berre påleggjast for brot på § 38 som har skjedd etter at lova tek til å gjelde.



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, April 2009