



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 124 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova
(gjennomføring av forordning (EF)
nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009
og endringer i organiseringa av
løyvestyresmaktene mv.)

Innhald

1	Hovudinnhald i proposisjonen	5	8	Erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd	16
2	Bakgrunn for lovframlegga	6	8.1	Høyringsframlegg	16
2.1	Tilrettelegging for gjennomføring av vegpakken i norsk rett	6	8.2	Høyringsfråsegn	17
2.2	Løyvestyresmaktene og løyveordninga	6	8.3	Departementet si vurdering	17
2.3	Høyring	7	9	Løyveordninga og tida eit løyve gjeld	17
3	Gjeldande rett	7	9.1	Gjeldande rett	17
3.1	Generelt	7	9.2	Høyringsframlegg	18
3.2	Reglar om tilgang til yrket som transportør på veg	8	9.3	Høyringsfråsegn	18
3.3	Tilgang til marknaden innan godstransport på veg	9	9.4	Departementet si vurdering	19
3.4	Tilgang til marknaden innan persontransport på veg	10	10	Organiseringa av løyvestyresmaktene	20
3.5	Kontroll og sanksjonar etter yrkestransportlova	10	10.1	Gjeldande rett	20
			10.2	Høyringsframlegg	20
			10.3	Høyringsfråsegn	21
			10.4	Departementet si vurdering	24
4	Nærare om innhaldet i vegpakken	11	11	Økonomiske og administrative konsekvensar	26
4.1	Generelt	11	11.1	Krav til etablering	26
4.2	Forordning 1071/2009 – tilgang til yrket som transportør på veg ...	11	11.2	Elektronisk register over transportørar på veg	26
4.3	Forordning 1072/2009 – tilgang til marknaden innan godstransport på veg	12	11.3	Erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd	27
4.4	Forordning 1073/2009 – tilgang til marknaden innan persontransport på veg	13	11.4	Løyveordninga og tida eit løyve gjeld	27
5	Tilrettelegging for gjennomføring av vegpakken i norsk rett	13	11.5	Organiseringa av løyvestyresmaktene	27
6	Krav om etablering i landet der løyve vert utfërda	14	12	Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget og iverksetjing	28
6.1	Høyringsframlegg	14	12.1	Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget	28
6.2	Høyringsfråsegn	14	12.2	Iverksetjing	29
6.3	Departementet si vurdering	15			
7	Elektroniske register over transportørar på veg	15		Forslag til lov om endringar i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringar i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.)	30
7.1	Høyringsframlegg	15			
7.2	Høyringsfråsegn	15			
7.3	Departementet si vurdering	16			

Prop. 124 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringer i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 19. april 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

Samferdselsdepartementet gjer her framlegg om endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Framlegget skal mellom anna leggje til rette for ei gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordningane (EF) nr. 1071/2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF, 1072/2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg og 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006. Samla vert forordningane omtala som vegpakken.

For å leggje til rette for gjennomføring av forordningane i norsk rett må det takast inn heimel for tre nye krav i yrkestransportlova. For det første må yrkestransportlova gje heimel for å krevje at transportørar som søker løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablerte i Noreg. For det

andre må yrkestransportlova gje heimel for å opprette og drifte eit elektronisk register over transportørar på veg. For det tredje må yrkestransportlova gje heimel for løyvestyresmaktene til å erklære personar som har gjort alvorlege brot på regelverket uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-land. Det vert og gjort framlegg om at Samferdselsdepartementet får heimel til å gje nærare reglar i forskrift om det elektroniske registeret og om erklæringa om at transportleiarar er uskikka til å leie transportverksemd.

I tillegg til framlegga om lovendringar som skal leggje til rette for gjennomføring av vegpakken i norsk rett, vert det gjort framlegg til lovendringar om å overføre ansvaret for å utferde løyve for nasjonal vegtransport som ikkje er behovsprøvd frå fylkeskommunane til Statens vegvesen (SVV), og ansvaret for å utferde løyve for internasjonal transport frå Samferdselsdepartementet til SVV.

Det vert og gjort framlegg om å leggje til rette for at fellesskapsløyve¹ og skal gjelde som løyve

¹ Fellesskapsløyve er løyve for transport innan EØS, sjå yrkestransportlova § 10 (1) og (2), jf. forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje av 26. mars 2003 nr. 402 §§ 2 og 4, samt forordning (EØF) nr. 881/92, (EØF) 3118/93, 684/92 og 11/98 med seinare endringar.

for nasjonal transport som ikkje er behovsprøvd. Som følge av framlegget om samanslåing av løyvetypane vert det og gjort framlegg om å avgrense tida eit ikkje-behovsprøvd løyve skal vere gyldig, til 10 år. I tillegg vert det gjort framlegg om heimel til å fastsetje i forskrift ei avgrensing i tid for dei løyva som er gjevne før denne lova tek til å gjelde.

I proposisjonen er det teke inn retting av ei upresis formulering i yrkestransportlova § 9 (1) og av ein inkurie i yrkestransportlova § 10 (1). Rettingane er utan materiell verknad og har ikkje samanheng med dei andre framlegga i proposisjonen.

2 Bakgrunn for lovframlegga

2.1 Tilrettelegging for gjennomføring av vegpakken i norsk rett

2.1.1 Status for gjennomføring av forordningane

Dei tre forordningane i vegpakken vart vedtekne i EU 25. september 2007 og tredde i kraft i EU i sin heilskap 4. desember 2011. Art. 8 og 9 i forordning 1072/2009 om kabotasje i godstransportsektoren tredde i kraft i EU 14. mai 2010². Art. 29 i forordning 1073/2009 om køyre- og kviletid i persontransportsektoren tredde i kraft i EU 4. juni 2010³. Forordningane er enno ikkje tekne inn i EØS-avtalen.

Det er venta at EØS-komiteén vil fatte vedtak om å innlemme forordningane i EØS-avtalen. Vedtaket vil verte gjort med atterhald om Stortinget sitt samtykke. Det vil verte fremma ein eigen samtykkeproposisjon for Stortinget om innlemming av forordningane i EØS-avtalen når EØS-komiteén har fatta vedtak i saka.

2.1.2 Behovet for heimel i lov

Vegpakken er langt på veg ei vidareføring av gjeldande EØS-rett om tilgang til yrket og marknaden for vegtransportørar, som er innlemma i norsk rett gjennom yrkestransportlova med tilhøyrande forskrifter.

Samferdselsdepartementet har heimel i yrkestransportlova §§ 10 (4) og 35 til å gjennomføre det

meste av innhaldet i dei nye forordningane i forskrift.

På enkelte punkt er det likevel nødvendig å gjere endringar i yrkestransportlova for å leggje til rette for å gjennomføre forordningane i vegpakken.

For det første må det nye kravet om tilgang til yrket som slår fast at ein transportør må vere etablert i det landet der vedkommande søker om løyve, takast inn i lova. For det andre må yrkestransportlova gje heimel til å føre eit register over vegtransportørar som inneheld einskilte sensitive personopplysningar, og for å utveksle opplysningar frå registeret med kompetente styresmakter i dei andre EØS-landa. For det tredje må det vere heimel i yrkestransportlova til at løyvestyresmaktene skal kunne erklære ein transportleiar som har gjort alvorlege brot på regelverket uskikka til å leie transportverksemd i heile EØS.

2.2 Løyvestyresmaktene og løyveordninga

I samband med arbeidet med gjennomføring av vegpakken i norsk rett, har departementet sett nærare på organiseringa av løyvestyresmaktene og løyveordninga. Departementet finn etter ei nærare vurdering at det er fornuftig og nødvendig å gjere framlegg til endringar i ansvaret for utferding og administrasjon av løyve, og i sjølve løyveordninga.

Det vert for det første gjort framlegg om å overføre ansvaret for å utferde løyve for nasjonal vegtransport som ikkje er behovsprøvd frå fylkeskommunane til SVV, og ansvaret for å utferde løyve for internasjonal transport frå Samferdselsdepartementet til SVV. Framlegget vert gjort for å sikre likehandsaming av løyvesøknader, og for å styrke personvernet ved bruk av elektroniske register over vegtransportørar.

Det vert for det andre gjort framlegg om å tilpasse yrkestransportlova for å leggje til rette for at fellesskapsløyve og skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikkje er behovsprøvd. Framlegget vert gjort for å forenkle administrasjonen av løyve som følge av at vilkåra for nasjonale og internasjonale løyve er likelydande.

For det tredje vert det gjort framlegg om å avgrense tida eit løyve skal vere gyldig til 10 år. Framlegget kjem som følge av framlegget om at fellesskapsløyve og skal gjelde som nasjonalt løyve. Etter dei nye EU-reglane skal fellesskapsløyve gjelde for ein periode på maksimalt 10 år.

For det fjerde vert det gjort framlegg om heimel til å fastsetje i forskrift ei avgrensing i tid

² Reglar som i all hovudsak tilsvarar dei nye EU-reglane er tekne inn i norsk rett i forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje av 26. mars 2003 nr. 402 § 2a.

³ Regelen er teken inn i norsk rett i forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS av 2. juli 2007 nr. 877 § 2.

for dei løyva som er gjevne før denne lova tek til å gjelde.

2.3 Høyring

Samferdselsdepartementet sende 30. november 2012 saka ut på høyring. Frist for merknader var 8. februar 2013. I tillegg til at høyringsnotatet vart lagt ut på Samferdselsdepartementet sine heimesider på internett, vart det sendt til følgjande instansar:

Akademikerne
Akershus fylkeskommune, Sentraladministrasjonen
Arbeidsdepartementet
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Aust-Agder fylkeskommune
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Buskerud fylkeskommune
Datatilsynet
Direktoratet for forvaltning og IKT
Fagforbundet
Finansdepartementet
Finnmark fylkeskommune
Fiskeri- og kystdepartementet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Forsvarsdepartementet
Hedmark fylkeskommune
Helse- og omsorgsdepartementet
Hordaland fylkeskommune
Hovedorganisasjonen Virke
Justis- og beredskapsdepartementet
Kollektivtrafikkforeningen c/o Akershus fylkeskommune
Kommunal- og regionaldepartementet
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Landsorganisasjonen i Norge
Miljøverndepartementet
Møre- og Romsdal fylkeskommune
NHO Logistikk og Transport
NHO-Transport
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Norges Lasteileier-Forbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
Nærings- og handelsdepartementet

Næringslivets Hovedorganisasjon
Olje- og energidepartementet
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Rogaland fylkeskommune
Ruter AS
Sogn- og Fjordane fylkeskommune
Statsministerens kontor
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Transportbrukernes fellesorganisasjon
Troms fylkeskommune
Utenriksdepartementet
Vegdirektoratet
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Yrkesorganisasjonenes sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet
Østfold fylkeskommune

Merknadene frå høyringsinstansane er refererte i omtalen til dei ein skilde lovframlegga.

Det har i høyringa framkomme ein skilde merknader som ikkje direkte omhandlar forslaga til lovendring. Departementet vil kome tilbake til merknadene ved eit seinare høve.

Tidlegare utkast til forordningar i vegpakken vart sendt på høyring i Noreg 17. september 2007. Forordningane var på det tidspunktet under utarbeiding og skilde seg på nokre punkt frå den endelege teksten i forordningane. Det var den gongen åtte høyringsinstansar som hadde konkrete merknader til forordningane. I all hovudsak var høyringsinstansane positive til dei nye reglane på området. Høyringsinstansane var særleg opptekne av at det vart utarbeidd meir presise reglar om kabotasje i godstransportsektoren.

3 Gjeldande rett

3.1 Generelt

Reglar om tilgang til yrket og marknaden for vegtransport er allereie tekne inn i EØS-retten, og gjennomførde i norsk rett, jf. yrkestransportlova §§ 4, 5 og 10 (1) med tilhøyrande forskrifter, sjå heimel for å gje forskrift på området i ytl. §§ 10 (4) og 35. Noreg er dermed ein del av EU sin indre marknad for person- og godstransport på veg.

Det tidlegare EU-direktivet om tilgang til yrket som transportør på veg er implementert i forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og

fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften), kapittel I.

Dei tidlegare EU-forordningane/direktiva om tilgang til marknaden innan gods- og persontransport er implementerte i forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje (den internasjonale forskrifta) av 26. mars 2003 nr. 402 §§ 2 og 4. Desse forordningane/direktiva er enno ein del av EØS-avtalen. Det inneber at desse forordningane/direktiva stadig regulerer marknads-tilgangen for norske transportørar i EØS.

3.2 Reglar om tilgang til yrket som transportør på veg

3.2.1 *Vilkår for å få løyve*

Direktiv 96/26/EF om tilgang til yrket innan vegtransport med seinare endringar er gjennomført i norsk rett ved yrkestransportlova §§ 4 og 5, jf. yrkestransportforskriften kapittel I.

Dei objektive krava for tilgang til yrket som transportør på veg er og etter gjeldande rett knytt til vandel, økonomi og fagleg kompetanse, jf. yrkestransportlova § 4 (2) for persontransport og § 5 (1) if. for godstransport. Krava er nærare utdjupa i yrkestransportforskriften, jf. §§ 4 og 6–8.

Dei som oppfyller dei objektive krava for tilgang til yrket etter ytl. §§ 4 og 5 kan søkje om både nasjonalt løyve og fellesskapsløyve.

Det følgjer av yrkestransportlova §§ 4 (2), jf. 5 (1) i.f. at løyve kan tildelast den som har god vandel, tilfredsstillande økonomisk evne og tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

Yrkestransportforskriften § 6 andre ledd, som svarar til reglane i direktiv 96/26, har nærare reglar om kravet til god vandel.

For å godtgjere at kravet til god vandel er oppfylt, skal søkjar leggje fram politiattest som ikkje er eldre enn 3 månader ved søknad om løyve. I tillegg skal politiattest leggjast fram kvart femte år, jf. ytl. § 26 og yrkestransportforskriften § 6 første og tredje ledd. Det er merknader i politiattesten som er avgjerande for vandelsvurderinga. Strafferregistreringsloven⁴ har nærare reglar om kva opplysningar som skal takast med i ein politiattest, og om kor lenge dei skal stå der.

Om løyvehavar vert dømd eller straffa for brot på regelverket i løyveperioden, følgjer det av påtaleinstruksen at politiet skal opplyse løyvestyresmaktene om dette dersom det er grunn til å

tru at lovbroten kan ha verknad for om løyvet skal kallast tilbake.

Nærare reglar om krava til økonomisk evne og fagleg kompetanse er fastsette i yrkestransportforskriften §§ 7 og 8.

Dersom søkjar er eit selskap eller annan juridisk person, må den som til ei kvar tid er dagleg leiar oppfylle krava til vandel og faglege kvalifikasjonar, jf. yrkestransportforskriften § 10. Er søkjar eit nyoppretta selskap, må den daglege leiaren og oppfylle kravet til økonomi. Oppfyller ikkje søkjar alle krava, skal løyve ikkje tildelast. Løyvehavar må til ei kvar tid oppfylle nemnde vilkår for å ha løyve.

Det følgjer av yrkestransportforskriften § 9 at søkjarar som legg fram attest utferda av dei styresmaktene eller det organet som er utpeika til å utferde slike attester i dei einskilde medlemsstatane, jf. direktiv 96/26/EF artikkel 10, vert vurderte å oppfylle krava for å få løyve for gods- eller persontransport.

3.2.2 *Verknader av at krava i lov og forskrift ikkje er oppfylte*

Yrkestransportlova § 29 slår fast at løyvestyresmaktene kan kalle tilbake eit løyve når (i) løyvehavaren ikkje lenger fyller krava som er sette i forskrift og vilkår, eller (ii) ikkje rettar seg etter forskrifter og vilkår som gjeld for å drive verksemda.

Dette inneber mellom anna at dersom løyvehavar ikkje lenger oppfyller krava til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar kan løyvestyresmaktene kalle tilbake løyvet, jf. ytl. § 29 (1) første alternativ.

Vidare inneber det at løyvehavar må halde seg innanfor dei krava som går fram av yrkestransportregelverket og anna regelverk som naturleg høyrer saman med det å drive næringsverksemd medrekna etterleving av regelverk i tilknytning til skatt, meirverdiavgift og arbeidsgjevar sine plikter etter skattebetalings- og folketrygdlova osv., jf. ytl. § 29 (1) andre alternativ.

Ikkje eit kvart brot på relevant regelverk fører til at løyvet vert kalla tilbake. Det vil vere opp til løyvestyresmaktene sitt skjøn å vurdere om broten er relevant og tilstrekkeleg klanderverdig til at det er ein forholdsmessig reaksjon å kalle tilbake løyvet.

Vidare vil løyve i praksis kallast tilbake når løyvestyresmaktene får melding om at bankgarantien ikkje lenger lyder på opphavleg kroneverdi, og dette ikkje er retta opp etter ein fastsett frist.

Inndraging av løyve inneber at løyvehavar må søkje om nytt løyve dersom vedkomande ønskjer

⁴ Strafferregistreringsloven vil verte erstatta av lov om behandling av opplysningar i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterloven) av 28. mai 2010 nr. 16 (ikkje iverksett).

å ta opp att verksemda. Det kan fastsetjast karantenetid før ny løyvetildeling kan finne stad, jf. yrkestransportlova § 29 fjerde ledd.

Yrkestransportlova har ikkje reglar som svarar til kravet i forordning 1071/2009 om at ein transportleiar som ikkje oppfyller kravet om god vandel skal verte erklært uskikكا til å leie transportverksemd i alle EØS-land, samstundes som dette vert registrert i eit elektronisk register.

I praksis er dei fleste transportverksemdar som søker om løyve i Noreg etablerte i landet. Det følgjer av systemet i lova og omsynet til moglegheita for kontroll av verksemdene at ein må ha eit organisasjonsnummer for å få eit løyvedokument. For å søkje om nasjonalt løyve må søkerane registrere seg i Enhetsregisteret for å få eit organisasjonsnummer. I tillegg vil dei fleste transportverksemdar vere pliktige til å registrere seg i andre register som til dømes meirverdiavgiftsregisteret. Det følgjer av lov om meirverdiavgift av 19. juni 2009 nr. 58 § 2-1 (1) at ein er pliktig til å registrere seg i meirverdiavgiftsregisteret om ein har ei omsetnad og eit uttak som overstig kr 50 000 per år.

3.2.3 Nasjonale register over vegtransportørar

For elektronisk handsaming av personopplysningar gjeld lov om behandling av personopplysningar av 14. april 2000 nr. 31 (personopplysningsloven). § 8 i lova inneheld krav til handsaming av personopplysningar⁵.

For sensitive personopplysningar⁶ er det fastsett i personopplysningsloven § 9 at dei berre kan handsamast om eit av vilkåra i § 8 er oppfylt, og om det er rettsleg grunnlag etter reglane i § 9, som til dømes heimel i lov, jf. personopplysningsloven § 9b.

Yrkestransportlova har ikkje nærare reglar om elektroniske register over vegtransportørar.

Det følgjer av yrkestransportforskriften § 14 at Samferdselsdepartementet kan bestemme at løyvestyresmaktene fortløpande skal sende over informasjon om utferdte løyver til eit sentralt løyve-

register i samsvar med gjeldande tekniske spesifikasjonar.

I Noreg er det i dag to elektroniske register over vegtransportørar. Det eine er eit register over nasjonale løyvehavarar som vert drive i regi av fylkeskommunane. Registeret inneheld mellom anna opplysningar om transportøren sitt namn, adresse, selskapsform, kva type løyve løyvehavaren har og oversikt over alle typar løyve i kvart einskild fylke. Alle desse opplysningane er offentleg tilgjengelege på internett på www.transportloyve.no. Registeret er knytt direkte til Brønnøysundregistra, der sakshandsamarar kan følgje med på om det er endringer i verksemda, mellom anna med omsyn til om verksemda har skifta dagleg leiar.

I tillegg driv Vegdirektoratet (VD) eit elektronisk register med oversikt over alle transportørar som har fellesskapsløyve. Registeret inneheld dei same opplysningane om løyvehavarar som det fylkeskommunale registeret. Opplysningar om internasjonale ruteløyve er ikkje med i registeret. Registeret har direkte kopling til registeret over nasjonale løyvehavarar og VD kan hente ut opplysningar om nasjonale løyve for kvar einskild transportør. Dette registeret er ikkje offentleg tilgjengeleg.

Ingen av registra inneheld sensitive personopplysningar, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 8.

Departementet viser til at Datatilsynet med heimel i personopplysningsloven §§ 33 og 34, jf. 9 tredje ledd, har gjeve konsesjon for oppretting og drift av eit elektronisk register i tråd med reglane i forordning 1071/2009 som og omfattar sensitive personopplysningar. Konsesjonen er gjeve mellombels og under den føresetnaden at det vil verte gjort framlegg til lovheimel for registeret. Vegdirektoratet er allereie i gang med opprettinga av registeret med grunnlag i konsesjonen.

3.3 Tilgang til marknaden innan godstransport på veg

Reglane om tilgang til marknaden for godstransport på veg følgjer av den internasjonale forskrifta § 2. Dei aktuelle forordningane/direktiva som er implementerte i forskrifta er:

- forordning (EØF) nr. 881/92 om markedsadgang i fellesskapet for godstransport på vei som utføres fra eller til en medlemsstats territorium, med seinare endringer
- forordning (EØF) nr. 3118/93 om fastsettelse av transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat

⁵ Personopplysningsloven § 2 nr. 1: Personopplysning: Opplysninger og vurderinger som kan knyttes til en enkeltperson

⁶ Personopplysningsloven § 2 nr. 8: Sensitive personopplysninger: Opplysninger om

- a) rasemessig eller etnisk bakgrunn, eller politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning,
- b) at en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling,
- c) helseforhold,
- d) seksuelle forhold,
- e) medlemskap i fagforeninger.

der de ikke er hjemhørende, med seinare endringar

- direktiv 2006/94/EF av 12. desember 2006 om fastsetjing av felles reglar for visse former for godstransport på veg

Transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket kan søkje om fellesskapsløyve, jf. forordning 881/92 art. 3. Løyvet gjev tilgang til tosidig transport,⁷ transitttransport⁸ og tredjelandstransport⁹ innan EØS, jf. forordning 881/92 art. 1 og 2, samt kabotasje på visse vilkår, jf. forordning 3118/93. Fellesskapsløyvet gjeld for ein periode på 5 år, jf. forordning 881/92 art 5.

Om føraren er statsborgar i eit land utanfor EØS og ikkje bur fast i eit EØS-land, skal vedkommande ha ein førarattest som viser at han er lovleg tilsett i landet der transportøren er etablert, jf. forordning 881/92 art. 6 og 11a.

Ved alvorlege brot på fellesskapsregelverket for vegtransport skal styresmaktene i etableringsstaten til transportøren som har gjort seg skuldig i brotet, følgje opp saka med sanksjonar. Slike sanksjonar skal mellom anna omfatte mellombels eller varig tilbakekalling av fellesskapsløyvet, jf. forordning 881/92 art. 8.

Forordning 881/92 art. 11 slår fast at kompetente styresmakter i nasjonalstatane skal utveksle opplysningar om brot og sanksjonar. Ein vertsstat skal informere transportøren sin heimstat om alvorlege brot transportøren har gjort. Heimstaten skal informere vertsstaten om kva sanksjonar transportøren er ilagt for brotet.

Noreg har i § 2a i den internasjonale forskrifta teke inn reglar som i all hovudsak svarer til dei nye reglane om kabotasje i godstransport i forordning 1072/2009 om marknadstilgang innan godstransport art. 8 som tredde i kraft i EU i mai 2010. Innhaldet i art. 9 og 10 i forordning 1072/2009 er i all hovudsak dekt av gjeldande reglar i forordning (EØF) nr. 3118/93.

3.4 Tilgang til marknaden innan persontransport på veg

Reglane om tilgang til marknaden for persontransport på veg følgjer av den internasjonale for-

skrifta § 4. Dei aktuelle forordningane som er implementerte i forskrifta er:

- forordning (EØF) nr. 684/92 om innføring av felles reglar for internasjonal persontransport med turvogn og buss, med seinare endringar
- forordning (EF) nr. 12/98 om fastsetjing av vilkåra for at transportørar skal kunne utføre innlands persontransport på veg i ein medlemsstat der dei ikkje høyrer heime.

Som for godstransport vert persontransport i EØS utført på grunnlag av eit fellesskapsløyve som gjeld for ein periode på 5 år, jf. forordning 684/92 art. 3a. Fellesskapsløyve vert utferd til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. forordning 684/92 art. 3.

Forordninga deler persontransport inn i fire undergrupper: Rutetransport, spesiell rutetransport (transport av arbeidstakarar/elevlar til og frå arbeid/skule), turbiltransport (transport utanfor rute) og eigentransport, jf. forordning 684/92 art. 1 og 2.

Mellombels kabotasje er tillate for turbiltransport, spesiell rutetransport når transportøren har kontrakt med oppdragsgjevar, og for rutetransport når han er del av ei internasjonal rute og ikkje er med på å dekkje behovet for transport i, eller til og frå, eit byområde jf. forordning 12/98 art. 1 og 4. Kabotasje i rutetransport kan ikkje utførast uavhengig av slik internasjonal transport. Eit eige kontrolldokument skal vere utfylt på førehand ved kabotasje utanfor rute, jf. forordning 12/98 art. 6.

Det gjeld tilsvarende reglar om utveksling av opplysningar som for godstransport, jf. forordning 684/92 art. 16, samt om plikt til å ha reglar om sanksjon ved brot på reglane, jf. art. 19.

3.5 Kontroll og sanksjonar etter yrkestransportlova

Etter yrkestransportlova § 38 skal førar av motorvogn i løyvepliktig transport ha med seg dei legitimasjonane som er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens vegvesen eller annan offentleg tenestemann som vert gitt rett til å føre kontroll etter lova.

Etter yrkestransportlova § 40 kan politiet og Statens vegvesen forby bruk av køyretøy som vert nytta til transport av personar eller gods utan naudsynt løyve. Forbodet kan setjast i verk på staden, og det er og høve til å inndra vognkort og kjennemerke.

§ 40a i yrkestransportlova gjev kontrollstyresmaktene tilgang til å gje lovbrotsgebyr ved brot på yrkestransportlova § 38. Denne lovheimelen tredde i kraft 1. januar 2010, men regelen er enno

⁷ Tosidig (bilateral) transport er transport mellom det landet der transportøren høyrer heime og eit anna land.

⁸ Transitttransport er transport gjennom eit land der transportøren ikkje høyrer heime.

⁹ Tredjelandstransport er transport mellom to land der transportøren ikkje høyrer heime.

ikkje teken i bruk fordi forskrifta til lovheimelen ikkje er klar.

Dersom nokon med vilje eller aktløyse bryt eller hjelper til med å bryte yrkestransportlova med tilhøyrande forskrifter, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er og straffbart, jf. yrkestransportlova § 41.

4 Nærare om innhaldet i vegpakken

4.1 Generelt

Formålet med dei nye reglane er å konsolidere og ytterlegare harmonisere regelverket for tilgang til yrket og marknaden innan vegtransport. Som eit ledd i harmoniseringa er dei nye reglane om tilgang til yrket fastsette i forordning. Tidlegare EU-reglar om yrkestilgang er fastsette i direktiv.

Det vert lagt til rette for betre kontroll med at vilkåra for tilgang til yrket og marknaden er oppfylte, og for betre samarbeid mellom ansvarlege styresmakter i EU-landa. Dette skal bidra til auka seriøsitet i vegtransportnæringa, mellom anna ved at det skal verte vanskelegare for useriøse transportørar å flytte verksemda si frå eit land til eit anna.

4.2 Forordning 1071/2009 – tilgang til yrket som transportør på veg

Forordning nr. 1071/2009 om tilgang til yrket gjeld for alle som har løyve til å drive transport på veg og for alle som søker om slikt løyve. For godstransport vil forordninga gjelde for transport med motorvogn – eller motorvogn med tilhengjar – med ei tillaten totalvekt på 3,5 tonn, om ikkje nasjonalstaten har bestemt noko anna. For persontransport gjeld forordninga for transport med motorvogn som er konstruert for transport av fleire enn ni personar medrekna sjåføren. Nasjonalstatane kan og gjere unnatak for verksemd som har lita kommersiell betyding, jf. forordninga art. 1.

Det er sett opp fire kvalitative krav for å kunne utøve yrket som transportør på veg.

For det første følgjer det av forordninga eit krav om at verksemdar som utøver yrket som transportør på veg skal drive ei faktisk og varig verksemd i staten der det vert søkt om løyve. Dette følgjer av forordninga art. 3 (1) bokstav a), jf. art. 5. Etableringskravet inneber at verksemda skal (i) ha ei verksemd i etableringsstaten med lokale der dei viktigaste forretningsdokumenta vert oppbevarte, (ii) ha til disposisjon eitt eller

fleire køyretøy, og (iii) drive verksemda faktisk og varig frå ein driftssentral i etableringsstaten.

For det andre vert det stilt krav til vandel som både transportøren, transportleiaren og ein eventuell annan relevant person må oppfylle, jf. art. 3 (1) bokstav b) jf. art. 6. Forordninga listar opp kva område kravet om god vandel er knytt til, og slår fast kva forhold som gjer at kravet til god vandel ikkje lenger er oppfylt.

For det tredje må transportøren ha økonomisk evne som svarer til at verksemda har reserver eller garanti frå bank eller forsikringsselskap på minimum 9000 euro for eitt køyretøy, og minst 5000 euro for kvart ekstra køyretøy, jf. forordninga art. 3 (1) bokstav c) og art. 7.

For det fjerde er det stilt krav til faglege kvalifikasjonar som skal dokumenterast ved eksamen frå godkjent institusjon jf. forordninga art. 3 (1) bokstav d) og art. 8. Dei einskilte statane kan velje å gje fritak frå kravet til søkjarar som har minst 10 års erfaring som leiar av transportverksemd. Eksamen kan berre takast i eit land personen som skal ta eksamen har tilknytning til.

Verksemda skal peike ut ein transportleiar som er ansvarleg for å oppfylle krava til god vandel og faglege kvalifikasjonar, jf. forordninga art. 4. Transportleiaren må (i) faktisk og varig leie transportarbeidet i verksemda, (ii) ha ei reell tilknytning til verksemda, som å vere tilsett, direktør, eigar eller aksjonær, eller om verksemda er ein fysisk person, vere denne personen, og (iii) bu innanfor EU¹⁰.

Det følgjer av art. 14 (1) at dersom ein transportleiar ikkje lenger fyller krava til god vandel etter art. 6, skal kompetent styresmakt erklære transportleiaren uskikket til å leie transportverksemda. Med mindre eit tiltak for rehabilitering er sett i verk, skal kompetansebeviset til transportleiar ikkje lenger vere gyldig i noko EU-land, jf. art. 14 (2).

Art. 6 (2) set opp reglar for korleis styresmaktene skal gå fram når ein transportleiar eller ei verksemd er dømt for eit alvorleg straffbart forhold eller har fått ein sanksjon for eit av dei alvorlegaste brota på fellesskapsreglane. Det følgjer av art. 6 (3) at god vandel ikkje er oppfylt før eit vedtak om rehabilitering eller eit anna tiltak med same verknad er sett i verk etter relevante reglar i nasjonal lovgjeving.

Det skal utførast kontroll av verksemdar etter mønster i direktiv 2006/22/EF, jf. art. 12.

Forordninga set opp reglar om forhold som skal utløyse ei åtvaring og eventuell tilbakekalling

¹⁰ EØS om forordningane vert tekne inn i EØS-avtalen.

av løyve, jf. art. 13. Dersom vedkomande styresmakt slår fast at ei verksemd står i fare for ikkje lenger å oppfylle krava fastsette i art. 3, om etablering, god vandel, økonomisk evne og fagleg kompetanse, kan den kompetente styresmakta gje verksemda frist til å rette opp forholdet. Vedkomande styresmakt kan kalle tilbake løyvet mellombels eller varig dersom forholda ikkje vert retta opp innan fristen.

Det følgjer av art. 16 (1) at styresmaktene i kvar stat skal opprette og bruke eit nasjonalt elektronisk register over alle vegtransportørar. Dei nasjonale registra skal knytast saman slik at styresmaktene kan slå opp i andre statar sine register, jf. art. 16 (5).

Registra skal innehalde opplysningar om transportøren sitt namn, adresse og selskapsform, namn på transportleiar, kva type løyve som er utferda, talet på løyve o.a., jf. art. 16 (1) første ledd bokstav a) til d). Desse opplysningane skal vere offentleg tilgjengelege, jf. art. 16 (2) tredje ledd siste setning.

I tillegg til slike nøytrale opplysningar skal registra innehalde opplysningar om tal på, kategori og alvorlege brot på EU-lovgjevinga på opplista område knytt til transport, som har ført til dom eller sanksjon innanfor dei siste to åra, jf. art. 16 (1) første ledd bokstav e). Registra skal og innehalde namn på personar som er erklært uskikka til å vere transportleiarar, jf. art. 16 (1) første ledd bokstav f). Etter art. 16 (3) skal opplysningar om personar som er erklærte uskikka, stå i det nasjonale registeret så lenge dei ikkje har fått tilbake sin gode vandel. Det er opp til nasjonale styresmakter om andre land sine styresmakter skal ha direkte tilgang til opplysningane i art. 16 (1) første ledd bokstav e) og f), eller om dei berre skal vere tilgjengelege på førespurnad. Opplysningar etter art. 16 (1) første ledd bokstav e) og f) skal ikkje vere offentleg tilgjengelege.

Registra skal opprettast og drivast i samsvar med dei relevante reglane om personvern, jf. art. 17 som viser til at det skal sikrast at reglane om vern av personopplysningar i direktiv (EF) nr. 95/46¹¹ av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysningar og om fri utveksling av slike opplysningar, vert følgde.

For å gjere det enklare å etablere seg i andre statar gjeld ei ordning med attestasjonar frå heim-

landet for oppfylling av krava til vandel, økonomi og fagkompetanse, jf. art. 19 – 21.

Statane skal vedta reglar om sanksjonar ved brot på forordninga, jf. art. 22.

4.3 Forordning 1072/2009 – tilgang til marknaden innan godstransport på veg

Forordning nr. 1072/2009 om tilgang til marknaden innan godstransport gjeld for internasjonal godstransport og mellombels kabotasje på veg som vert utført av EU-transportørar innan EU¹². Kabotasje er nasjonal transport som vert utført i eit land der transportøren ikkje høyrer heime, sjå forordninga art. 1 (1) til (4). Nokre former for transport er fritekne frå kravet om fellesskapsløyve etter forordninga; dette gjeld mellom anna transport med motorvogner der største tillatne totalvekt ikkje er høgare enn 3,5 tonn medrekna vekta til tilhengjaren, og eigentransport, jf. art. 1 (5).

Internasjonal godstransport og mellombels kabotasje skal skje på grunnlag av eit fellesskapsløyve, jf. art. 3 og 8 (1). Fellesskapsløyve vert utferda til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. art. 4 (1). Løyvet gjev rett til tosidig transport, transittransport, tredjelandstransport innan EØS¹³, samt kabotasje på visse vilkår. Fellesskapsløyve skal gjelde for ein periode på opp til 10 år, jf. art. 4 (2).

I forordninga art. 8 er det sett opp vilkår for å utføre kabotasje; det kan utførast maksimalt tre turar innanfor ein periode på sju dagar etter at eit køyretøy hadde med internasjonal last inn i landet, jf. art. 8 (2). Transportøren må leggje fram prov på det internasjonale oppdraget, samt for kvar einskild kabotasjetur. Art. 8 (3) set opp detaljerte reglar for kva opplysningar dokumentasjonen skal innehalde. Det er tillate å utføre kabotasje i eit anna land enn der lasten vart lossa (transittkabotasje), men maksimalt eitt kabotasjeoppdrag per land, jf. art. 8 (2) andre ledd. Om det oppstår alvorlege forstyrringar i marknaden som følgje av kabotasje, kan eit land ta dette opp med Kommisjonen¹⁴ med sikte på å innføre mottiltak, jf. art. 10.

Om føraren er statsborgar i eit land utanfor EU og ikkje bur fast i eit EU-land¹⁵, skal vedkommande

¹¹ Reglane i direktivet er innarbeidde i norsk rett i lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysningar (personopplysningsloven).

¹² EØS om forordningane vert tekne inn i EØS-avtalen.

¹³ Dette omfattar og den delen av ein tredjelandstransport til land utanfor EØS som vert utført innan EØS.

¹⁴ Etter tilpassingstekst til EØS-avtalen vil dette normalt vere ESA for EFTA-statane.

¹⁵ EØS-land om forordningane vert tekne inn i EØS-avtalen.

ha ein førarattest som viser at han er lovleg tilsett i landet der transportøren er etablert, jf. art. 5.

Forordninga art. 10 handlar om sanksjonar frå etableringsstaten. Ved alvorlege brot på fellesskapsregelverket for vegtransport skal styresmaktene i etableringsstaten til transportøren som har gjort seg skuldig i brotet, følgje opp saka med sanksjonar. Slike sanksjonar skal mellom anna omfatte mellombels eller varig tilbakekalling av fellesskapsløyvet. Art. 13 handlar om sanksjonar frå vertsstaten si side mot transportørar som har brote fellesskapsreglane på deira territorium. Vertsstaten skal sende over opplysningar om brotet og påfølgjande sanksjonar til styresmaktene i transportøren sin etableringsstat.

Forordninga art. 14 slår fast at kompetente styresmakter i nasjonalstatane skal utveksle opplysningar om brot og sanksjonar gjennom dei elektroniske registra over vegtransportørar. Ein vertsstat skal informere transportøren sin heimstat om alvorlege brot transportøren har gjort. Heimstaten skal informere vertsstaten om kva sanksjonar transportøren er ilagt for brotet, eventuelt gje vertsstaten ei grunngjeving for kvifor sanksjon ikkje vart ilagt.

4.4 Forordning 1073/2009 – tilgang til marknaden innan persontransport på veg

Forordning nr. 1073/2009 om tilgang til marknaden innan persontransport på veg gjeld for internasjonal persontransport på veg i og utanfor rute innan EU¹⁶, med køyretøy over ni seter medrekna førarsettet. Forordninga regulerer tilgangen til tosidig transport, transitttransport, tredjelandstransport innan EU¹⁷ og mellombels kabotasje, jf. art. 1.

Som for godstransport skal persontransport i EU skje på grunnlag av eit fellesskapsløyve som gjeld for ein periode på opp til 10 år, jf. art 4 (4). Fellesskapsløyve vert utferda til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. art 3 (1).

Forordninga deler persontransport inn i fire undergrupper: Rutetransport, spesiell rutetransport (transport av arbeidstakarar/elevlar til og frå arbeid/skule), turbiltransport (transport utanfor rute) og eigentransport, jf. art. 2.

Mellombels kabotasje er tillate for turbiltransport, spesiell rutetransport når transportøren har kontrakt med oppdragsgjevar, og for rutetransport

når han er del av ei internasjonal rute og ikkje er med på å dekkje behovet for transport i, eller til og frå, eit byområde. Kabotasje i rutetransport kan ikkje utførast uavhengig av slik internasjonal transport. Eit eige kontrolldokument skal vere utfyllt på førehand ved kabotasje utanfor rute, jf. kap. 5.

Det gjeld tilsvarende reglar om utveksling av opplysningar via dei elektroniske registra som for godstransport, jf. art. 24, og for plikt til å vedta reglar om sanksjonar ved brot på forordninga, jf. art. 27.

Statane kan seg imellom inngå tosidige eller fleirsidige avtalar om ytterlegare liberalisering av transport som kjem inn under forordninga, sjå art. 25.

5 Tilrettelegging for gjennomføring av vegpakken i norsk rett

Generelt vert det i dei nye forordningane stilt noko strengare krav for tilgang til yrket som transportør på veg. Samanlikna med gjeldande rett inneber dei nye reglane om tilgang til yrket som transportør på veg at det vert innført eit nytt krav for tilgang til yrket i tillegg til dei tre som allereie gjeld; transportøren må vere etablert i det landet der transportøren søkjer om fellesskapsløyve.

Dei nye reglane inneheld meir detaljerte reglar om kven som skal oppfylle krava til god vandel ved å presisere at kravet gjeld transportleiar, verksemda og ein kvar annan relevant person. I gjeldande rett er det for enkeltpersonsforetak personen sjølv som skal oppfylle kravet. For andre verksemdar er det dagleg leiar som skal oppfylle kravet. Det er nytt at det og vert stilt krav om at verksemda skal ha god vandel.

Vurderinga av vandel vert utvida samanlikna med gjeldande rett. Forordninga stiller opp meir detaljerte reglar enn tidlegare for kva slags brot som skal føre til tap av god vandel. Vidare er verknadene av at ein person ikkje lenger oppfyller krava til vandel nærare presiserte enn tidlegare.

Yrkestransportlova har ikkje reglar som svarar til kravet i forordning 1071/2009 om at ein transportleiar som ikkje oppfyller kravet om god vandel skal verte erklært uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-landa, samstundes som dette vert registrert i eit elektronisk register. Kravet går lenger enn dei sanksjonane som er fastsette i yrkestransportlova § 29, jf. pkt. 3.2.2 over.

Krav til oppretting og drift av elektroniske register over vegtransportørar er og nytt.

I forordning 1072/2009 og 1073/2009 er det nye, samanlikna med gjeldande rett, først og fremst reglane om at kompetente styresmakter skal utveksle opplysningar via dei elektroniske

¹⁶ EØS om forordningane vert tekne inn i EØS-avtalen.

¹⁷ Dette omfattar og den delen av ein tredjelandstransport til land utanfor EØS som vert utført innan EØS.

registra. I tillegg er det nytt at tida eit fellesskaps-løyve gjeld er utvida frå 5 til 10 år.

Forordning 1072/2009 inneheld ei nærare presisering av kva som ligg i omgrepet mellombels kabotasje. Ettersom reglar som i all hovudsak svarar til reglane om kabotasje i forordning 1072/2009 allereie er tekne inn i norsk rett, jf. den internasjonale forskrifta § 2a, vil den einaste endringa av betydning vere at tilgangen til kabotasje for norske transportørar i EØS, og for EØS-transportørar i Noreg, vil omfatte tilgangen til å utføre ein kabotasjetur i transitt, jf. forordning 1072/2009 art. 8 (2) andre ledd.

På bakgrunn av samanlikninga mellom dei nye reglane og gjeldande rett, er det departementet si vurdering at det per i dag ikkje er heimel i yrkestransportlova for å gjennomføre følgjande krav i tråd med reglane i dei nye forordningane:

- (i) heimel til å krevje at transportørar som søker løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablerte i Noreg.
- (ii) heimel til å opprette og drifte eit elektronisk register over transportørar på veg som mellom anna inneheld einskilde sensitive personopplysningar, samt til å utveksle opplysningar mellom styresmaktene i EØS-landa.
- (iii) heimel til å erklære at ein transportleiar som har gjort alvorlege brot på regelverket er uskikكا til å leie transportverksemd i alle EØS-land.

Under punkt 6, 7 og 8 vert det gjeve ei nærare vurdering av behovet for lovendring knytt til krava som er nemnde over.

Departementet har vurdert om forordningane bør takast inn i norsk rett i form av lov eller forskrift. Gjeldande EØS-reglar på området er allereie tekne inn i forskrifter til yrkestransportlova. Forordningane er ikkje uttømmende og må supplerast med nærare reglar i forskrift. Ut frå heilskapen i systemet i yrkestransportlova er det Samferdselsdepartementet si vurdering at forordningane i seg sjølve bør gjennomførast gjennom forskrift som i dag.

6 Krav om etablering i landet der løyve vert utferda

6.1 Høyringsframlegg

Det vart i høyringsnotatet gjort framlegg om å ta inn ein heimel i yrkestransportlova § 4 (2) bokstav

a) for å krevje at transportørar som søker løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablerte i Noreg. Det vart i høyringa lagt opp til at dei nærare reglane om etablering skal fastsetjast i forskrift.

Framlegget om å innføre eit formelt krav i lova om at dei som driv transportverksemd med løyve utferda av norske styresmakter skal vere etablerte i landet, vart gjort for å oppfylle forpliktingane som følgjer av forordning 1071/2009 om ho vert teke inn i EØS-avtalen.

Departementet viste i høyringsframlegget til at det vil vere fornuftig å innføre eit formelt krav om etablering i tråd med reglane i forordning 1071/2009, fordi transportørar som driv verksemd med grunnlag i løyve utferda av norske styresmakter bør oppfylle dei krava som gjeld for å drive verksemd i Noreg. Det vart vist til at etablering i landet er praktisk av omsyn til kundar, dei tilsette i verksemda og kontakten med offentlege styresmakter. Det er ein fordel for kundane at verksemda er etablert i Noreg dersom det oppstår usemje mellom partane i eit kundeforhold.

Det vart i høyringsframlegget og vist til at sjølv om dei fleste som i dag har løyve utferda av norske styresmakter allereie er etablerte i Noreg, vil innføringa av eit formelt krav om etablering vere med på å hindre at transportørar med perifer tilknytning til Noreg kan drive verksemda si med norske løyve. Innføringa av eit krav om etablering vil vere med på å sikre at transportørar ikkje omgår norske reglar ved å drive verksemda si frå andre land.

6.2 Høyringsfråsegn

Norsk Transportarbeiderforbund ønskjer at etableringskravet føreset at kontoret som blir etablert, faktisk har tilsette som har juridisk ansvar for å drive verksemda. Dette fordi det må sjåast i samanheng med den store aukinga av «postboks-verksemdar» i Europa. *Landsorganisasjonen i Norge* har same meining på dette punktet.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) støttar behovet for heimel til å krevje at transportørar som søker om løyve, må vere etablerte i Noreg. NLF meiner det er ein føresetnad at det vert etablert gode kontrollrutiner i forskrifta, og at det vert sett av nødvendige ressursar til å drive effektiv kontroll.

NHO Transport meiner at det er positivt at det vert stilt krav om etablering i Noreg for dei som skal utøve løyvepliktig transport. NHO Transport meiner dette vil medverke til at transportørar

ikkje kan omgå norske reglar ved å drive transportverksemd frå andre land.

6.3 Departementet si vurdering

Dei høyringsinstansane som har uttalt seg til dette punktet, er positive til lovframlegget om at etableringskravet vert teke inn som eit krav for tildeling av løyve etter yrkestransportlova.

Når det gjeld merknaden frå Norsk Transportarbeiderforbund om at det må stillast krav til at kontoret som vert etablert har tilsette som har juridisk ansvar for å drive verksemda, viser departementet til forordning 1071/2009 art. 3 (1) bokstav a) jf. art. 5. Det følgjer av forordninga art. 4 at verksemda skal ha ein ansvarleg transportleiar med reell tilknytning til verksemda.

Departementet viser til grunngevinga for framlegget i høyringsnotatet og held fast ved framlegget til lovendring.

7 Elektroniske register over transportørar på veg

7.1 Høyringsframlegg

Departementet kom i høyringsnotatet med framlegg om å ta inn ein heimel i ny § 29a i yrkestransportlova for etablering og drift av eit nasjonalt register over vegtransportørar som mellom anna skal innehalde einskilte sensitive personopplysningar. Departementet kom og med framlegg om at det bør gå fram av lova at registeret skal koplast saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa på vilkår som vert nærare fastsett av departementet.

I høyringa vart det vidare gjort framlegg om at departementet får heimel til å gje nærare reglar om registeret, mellom anna reglar av teknisk art i forskrift. Det vart og gjort framlegg om at departementet får heimel til å fastsette nærare reglar om innhaldet i registeret i forskrift.

Departementet viste i høyringsframlegget til at det krevst heimel i lov til å handsame person-sensitive opplysningar. Det vart på denne bakgrunn gjort framlegg om lovendring for å oppfylle forpliktingane som følgjer av forordning 1071/2009 om ho vert teke inn i EØS-avtalen.

Uavhengig av forpliktinga som følgjer av EØS-avtalen viste departementet i høyringa til at det er viktig å ha oversikt over dei transportørane som har løyve, for å sikre at dei til ei kvar tid oppfyller krava til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar.

Departementet viste i høyringsframlegget til at oppretting og drift av eit elektronisk register i tråd med reglane i forordningane vil gjere det lettare å føre kontroll med at vilkåra for tilgang til yrket er oppfylte, mellom anna ved at nasjonale styresmakter enkelt vil få oversikt over brot på regelverket som er gjort i andre EØS-land. Det gikk fram av høyringa at registeret vil vere med på å sikre meir seriøse forhold i vegtransportbransjen, og motverke at transportørar som ikkje oppfyller krava for yrkestilgang i eit EØS-land utan vidare kan etablere seg og drive verksemd i eit anna EØS-land. Det vart og vist til at registeret vil lette samarbeidet mellom dei nasjonale styresmaktene på tvers av landegrensene.

Det vart i høyringsframlegget peika på at det er positivt at det går fram av forordning 1071/2009 art. 17 at statane skal sikre at det vert teke omsyn til viktige reglar om personvern som er fastsette i direktiv 95/46/EF. Reglane i direktivet er innarbeidde i norsk rett i personopplysningsloven.

Departementet legg til grunn at det i det vidare arbeidet med utvikling av registeret skal leggjast vekt på at dei tekniske løysingane som vert valt i størst mogleg grad tek omsyn til vern av dei sensitive personopplysningane.

Det vart i høyringsframlegget vist til at det er viktig at dei sensitive personopplysningane vert førte i separate register som forordninga opnar for i art. 16 (2), og at Noreg bør nytte moglegheita for ordninga art. 16 (2) gjev til ikkje å la desse opplysningane vere direkte tilgjengelege for andre land sine styresmakter. Det vart i høyringa lagt opp til at opplysningane berre skal gjerast tilgjengelege for andre land sine styresmakter på førespurnad.

I høyringa vart det og vist til at det er viktig at talet på sakshandsamarar som har tilgang til dei sensitive personopplysningane ikkje er større enn nødvendig. Dette er ein av fleire grunnar til at det i pkt. 10 i proposisjonen vert gjort framlegg om å samle store delar av ansvaret for løyveadministrasjonen i eitt organ.

7.2 Høyringsfråsegn

Når det gjeld heimel for å opprette og drifte eit register over transportørar på veg, samt utveksle opplysningar frå registeret, uttalar *Datatilsynet*: «Datatilsynet vil understreke at ved registrering av sensitive data må den behandlingsansvarlige verksemd tilfredsstillе strenge informasjonssikkerheitskrav. Vidare tilføyast det at når registerets innhald truleg vil kunne få store konsekvensar for dei registrerte transportørar må ein ha rutinar som sikrar høg grad av opplysningskvalitet.»

Norsk Transportarbeiderforbund meiner at eit nasjonalt register som skal koplast opp mot eit europeisk register i størst mogleg grad bør vere opent mellom statane i EØS, sjølv om dette kan gje utfordringar i høve til personvern. Norsk Transportarbeiderforbund viser til at om medlemsstatane må sende førespurnader til andre land for å få informasjon, vil dette kunne føre til at registeret ikkje vert brukt slik det er tenkt. *Landsorganisasjonen i Norge* støttar dette synspunktet.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) støttar opprettinga av eit sentralt løyverregister. NLF meiner likevel at kostnadene ved eit slikt register ikkje skal dekkjast av gebyret for sakshandsaming, men av Vegdirektoratet sitt ordinære driftsbudsjett. NLF støttar ikkje at transportnæringa skal påleggjast ei ytterlegare økonomisk belastning ved innføring av registeret.

NHO Transport ber Samferdselsdepartementet om å vurdere å kople saman informasjon om innreise til Noreg for buss og tungbiltransport i det nye registeret over vegtransportørar når krav om obligatorisk bombrikke vert innført. Det vil kunne gje god informasjon om ein transportør sitt opphald i Noreg og kan gje grunnlag for effektiv kabotasjekontroll. NHO Transport meiner og det er viktig at det i det nye registeret vert registrert brot på bompengebetaling, fylling av avgiftsfri diesel og eventuelle brot på kabotasjereglane. Desse brota må gje grunnlag for at kravet til god vandel som er nødvendig for å utføre yrket ikkje er oppfylt.

7.3 Departementet si vurdering

Dei høyringsinstansane som har uttalt seg om framlegget er positive til at det vert oppretta eit elektronisk register over transportørar på veg som skal leggje til rette for utveksling av opplysningar mellom styresmaktene i EØS-landa.

Departementet har merka seg utsegna frå Datatilsynet om at det må stillast strenge krav til sikkerheit, og at det må vere rutinar som sikrar høg grad av opplysningskvalitet. I den samanhengen viser departementet til høyringa der det vert gjort framlegg om å samle løyveadministrasjonen i eitt organ for å sikre at talet på sakshandsamarar som har tilgang til dei sensitive personopplysningane, ikkje er større enn nødvendig.

Norsk Transportarbeiderforbund meiner at registeret skal vere mest mogleg opent mot dei andre EØS-landa. Departementet ønskjer å vere tilbakehaldne med å utveksle opplysningar automatisk, for å i størst mogleg grad ta omsyn til vern

av dei sensitive personopplysningane. Difor har departementet i høyringa gjort framlegg om at opplysningane i registeret berre vert gjort tilgjengelege for andre land sine styresmakter på førespurnad.

Når det gjeld kommentaren frå NHO Transport om at registeret bør innehalde opplysningar om innreise i Noreg for buss og tungbiltransport, er det departementet si vurdering at slik registrering neppe vil vere i samsvar med EØS-avtalen.

På bakgrunn av at registeret skal innehalde sensitive personopplysningar må det ligge føre eit rettsleg grunnlag etter personopplysningsloven § 9. I denne saka er alternativa heimel i lov etter første ledd bokstav b eller konsesjon etter tredje ledd. På bakgrunn av at Datatilsynet har gjeve konsesjon for oppretting og drift av eit elektronisk register i tråd med reglane i forordning 1071/2009 under den føresetnaden at det vert gjeve heimel i lov for registeret, er det departementet si vurdering at registeret må vere heimla i lov.

Departementet viser til grunngjevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

8 Erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd

8.1 Høyringsframlegg

Departementet kom i høyringsnotatet med framlegg om ny § 26 a i yrkestransportlova. Paragrafen skal gje heimel for at løyvestyresmaktene kan fatte vedtak om at ein transportleiar er uskikka til å leie transportverksemd dersom transportleiar ikkje lenger oppfyller kravet til god vandel. Det bør gå fram av lova at erklæringa må stadfeste at ho gjeld for den perioden kravet til god vandel ikkje er oppfylt. Det vart gjort framlegg om at departementet får heimel til å fastsette nærare reglar om erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd.

I høyringsframlegget vart det vist til at å erklære ein transportleiar uskikka til å leie transportverksemd er å gå eit skritt lenger enn å kalle tilbake løyve som det er heimel for i yrkestransportlova i dag. Departementet si vurdering i høyringsframlegget var at ei slik erklæring vil vere eit einskildvedtak etter lov 10.02.1967 om behandlingsmåten i forvaltningsaker (forvaltningsloven). Erklæringa vil vere

ei avgjerd som gjeld rettane til ein bestemt person, jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav a og b.

I høyringa viste departementet til at det krev heimel i lov å fatte vedtak om at ein transportleiar er uskikket til å leie ei transportverksemd.

Departementet viste i høyringa til at det ved fastsetting av forskrifter på området bør leggjast vekt på at løyvestyresmaktene på nytt skal vurdere om kravet til god vandel er oppfylt etter at den perioden merknadene på politiattesten som ligg til grunn for erklæringa er gått ut.

8.2 Høyringsfråsegn

Norges Lastebileier-Forbund meiner det er viktig å få ein klar lovheimel som gjer at ein transportleiar kan erklærast uskikket til å ha løyve. Vidare meiner NLF at dei nærare krava om at ein transportleiar må ta nytt løyvekurs/realkompetansevurdering etter at han vert erklært uskikket og før nytt løyve blir tildelt, må verte utfyllande regulert i forskrifta som vil bli utarbeidd seinare.

NHO Logistikk og Transport sluttar seg til alle dei tre forslaga til lovendring (forslag om krav til etablering, heimel for elektronisk register og erklæring om at transportleiar er uskikket), fordi det gjev betre moglegheit til å oppretthalde og skjerpe krava til seriøsitet i transportmarknaden i heile EØS-området.

8.3 Departementet si vurdering

Dei to høyringsinstansane med merknader på dette punktet, er positive til at det vert innført heimel i lov for at styresmaktene skal kunne erklære transportleiar, som ikkje lenger oppfyller kravet til god vandel, som uskikket til å leie transportverksemd.

Nærare reglar på området vil verte fastsett i forskrift.

Departementet viser til grunngjevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

9 Løyveordninga og tida eit løyve gjeld

9.1 Gjeldande rett

Det vert her gjeve ei oversikt over dei ulike løyva for transport på veg som har heimel i yrkestransportlova. Løyva kan delast inn i seks hovudgrup-

per. I tillegg kjem to typar tillatingar for transport utanfor EØS.

Det er i dag fire typar løyve etter yrkestransportlova som ikkje er behovsprøvd:

- (i) løyve for nasjonal persontransport utanfor rute etter § 4 i lova,¹⁸
- (ii) løyve for nasjonal godstransport etter § 5 i lova,
- (iii) løyve for internasjonal persontransport i EØS (felleskapslisens), sjå § 10 (1) i lova, § 2 i den internasjonale forskrifta samt artikkel 3a i forordning 684/92 endra ved forordning 11/98, og
- (iv) løyve for internasjonal godstransport i EØS (felleskapstillatelse), sjå § 10 (1) i lova, § 4 i den internasjonale forskrifta samt artikkel 3 i forordning 881/92 endra ved forordning 11/98.

Vilkåra for alle fire løyvetypene er likelydande. Nærare reglar om dei ulike løyveordningane er fastsett i yrkestransportforskriften.

Persontransport i rute og persontransport utanfor rute med køyretøy som har under 9 seter medrekna førarsetet, er behovsprøvd. For desse transportsлага krevst særskilt løyve:

- (v) behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute, jf. yrkestransportlova § 6, og
- (vi) behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute, jf. yrkestransportlova § 9.

Løyve etter § 6 i yrkestransportlova omfattar all rutetransport med motorvogn. Dei som søkjer om ruteløyve etter § 6 må først ha løyve etter § 4.

Løyve etter § 9 omfattar i praksis transport med drosje, selskapsvogn og køyretøy for transport av funksjonshemma. Det er ikkje eit krav at dei som søkjer om løyve etter § 9 har løyve etter § 4. Dei må likevel oppfylle krava til vandel og økonomi, og eit noko tilpassa krav til fagleg kompetanse.

Det vert ikkje gjort framlegg om endringer i løyveordningane for dei behovsprøvde løyva etter yrkestransportlova §§ 6 og 9.

Transportørar som vil drive transport til land utanfor EØS må, med heimel i yrkestransportlova § 10 (1), i tillegg til løyve etter §§ 4 eller 5, ha:

- (vii) tillating som normalt gjeld for ein tur, frå det landet der transporten skal utførast med grunnlag i tosidig avtale mellom

¹⁸ I praksis er yrkestransportlova § 4 fullt ut heimel for tildeling av turvognløyve.

Noreg og det aktuelle landet, om ikkje anna følgjer av avtale der Noreg er part, og
(viii) multilateral tillating som gjeld for eitt år, med grunnlag i ECMT sin multilaterale kvote.

Talet på tillatingar vert fastsett etter avtale mellom dei landa dei gjeld for. Systemet med internasjonale tillatingar vert ikkje omfatta av framlegget til lovendringar.

Nasjonale løyve etter ytl. §§ 4 og 5 gjeld utan avgrensing i tid, jf. ytl. § 27 (1).

Fellesskapsløyve, sjå ytl. § 10 (1), gjeld i 5 år, jf. den internasjonale forskrifta §§ 2 første ledd og 4 første ledd, samanlikn forordning (EØF) nr. 881/92 art. 5 nr. 5 og forordning nr. 684/92 art. 3a nr. 4.

9.2 Høyringsframlegg

Departementet kom i høyringsnotatet med framlegg om endring i yrkestransportlova §§ 4 og 5 slik at det går direkte fram av lova at løyve etter desse reglane skal gjelde for både nasjonal og internasjonal transport. Framlegget vart gjort på bakgrunn av at vilkåra for å få nasjonalt løyve etter yrkestransportlova §§ 4 og 5 og fellesskapsløyve, jf. yrkestransportlova § 10, er identiske. Å gjere fellesskapsløyve gjeldande som løyve for nasjonal transport inneber at det vert *eitt* felles løyve for nasjonal og internasjonal persontransport etter yrkestransportlova § 4, og *eitt* felles løyve for nasjonal og internasjonal godstransport etter yrkestransportlova § 5.

Departementet gjorde i høyringsnotatet og framlegg om at ytl. § 27 vert endra slik at løyve etter §§ 4 og 5 gjeld for 10 år, og ikkje som i dag utan avgrensing i tid. Når ytl. §§ 4 og 5 og blir heimel for fellesskapsløyve, inneber det at slike løyve etter endringa og skal gjelde for 10 år, ikkje for 5 år som i dag.

Departementet gjorde og framlegg om å endre ytl. § 27 (2) slik at løyve som er gjevne før denne lova tek til å gjelde, gjeld for ei tid som vert nærare fastsett av departementet.

Om framlegget om å samle ansvaret for dei nemnde løyva hos ei sentral løyvestyresmakt får gjennomslag, jf. pkt. 10.2 under, vil det vere eit ekstra argument for å slå saman nasjonalt og internasjonalt løyve. Det er ikkje rasjonelt å ha to ulike former for løyve som prov på at dei same krava er oppfylte.

Departementet viste i høyringsnotatet til at slik reglane i yrkestransportlova §§ 4 og 5 er utforma, er det ikkje strengt nødvendig å endre

lova for å gjennomføre ei samanslåing av løyveordningane. Ei slik omlegging av løyveordningane er ikkje i strid med ordlyden i § 4 eller andre reglar i yrkestransportlova. Det vart i høyringa vist til at ei slik endring vil gjere lova meir oversiktleg og tilgjengeleg, samstundes som det er ei klar markering av at det vert gjort endringar i løyveordninga.

Departementet viste i høyringa til at regelen i yrkestransportlova § 10 (1) om at dei som vil ha løyve for internasjonal transport må ha rett til å utføre tilsvarende transport innanlands, ikkje lenger vil vere nødvendig for å fastsetje krava for å få fellesskapsløyve. Yrkestransportlova § 10 (1) er likevel nødvendig heimel for å krevje at dei som søker om løyve til transport utanfor EØS, må oppfylle krava til yrkestilgang. Det vert difor ikkje gjort framlegg til reelle endringar i denne regelen.

Om Stortinget går inn for at fellesskapsløyve skal gjelde for nasjonal transport med heimel i ytl. §§ 4 og 5, er det nødvendig å endre yrkestransportlova slik at tida eit løyve etter §§ 4 og 5 skal gjelde for, svarar til perioden eit fellesskapsløyve gjeld for. Etter dei nye reglane i vegpakken gjeld fellesskapsløyve for 10 år, ikkje for 5 år som i dag. For at det ikkje skal vere mange forskjellige løyvedokument i omløp, bør dei løyva som allereie er utferda skiftast ut etter ein viss periode.

Det er i dag om lag 35 000 gyldige løyve for godstransport og 12 000 gyldige turvognløyve. Det vil utan endringar i regelverket ta lang tid før alle løyva er skifta ut med fellesskapsløyve. Departementet meinte i høyringsframlegget at det vil vere teneleg å gje departementet heimel i yrkestransportlova til å fastsetje i forskrift kor lenge nasjonale løyve som allereie er utferda skal gjelde. Det vil ikkje vere aktuelt å sette tida for kor lenge desse løyva skal gjelde til mindre enn 10 år rekna frå iverksettinga av lova. For dei som søker om nytt fellesskapsløyve etter at lova tek til å gjelde, vil det likevel vere naturleg å krevje at det nasjonale løyvet fell bort ved tildeling av nytt løyve.

9.3 Høyringsfråsegn

Østfold fylkeskommune meiner framlegget om felles løyve for nasjonal og internasjonal transport er fornuftig ut frå at det er dei same krav og vilkår som gjeld for begge løyva. I tillegg meiner dei at det verkar fornuftig at løyva skal gjelde for 10 år.

Akershus fylkeskommune meiner ei samanslåing av nasjonale og internasjonale løyve vil for-

enkle administrasjonen for alle partar fordi vilkåra for begge løyvetypene er like. Fylkeskommunen er positiv til ei avgrensing i tida eit løyve gjeld. Ein kan då lettare stadfeste og følgje opp løyva.

Vestfold fylkeskommune meiner at å slå saman nasjonalt og internasjonalt løyve i nokre tilfelle vil vere ei rasjonalisering fordi ein berre treng å utferde eitt løyve uavhengig av om ein løyvehavar driv nasjonal og/eller internasjonal transport. Det vil verte rimelegare for dei transportørane som driv både nasjonal og internasjonal transport fordi dei berre må betale eitt gebyr. Dei er og opptekne av at ei avgrensing i tid for dei ikkje-behovsprøvde løyva ikkje skal medføre auka kostnader for løyvehavarane. Fylkeskommunen meiner det er viktig at løyvehavarane vert stilt økonomisk likt som i dag når det gjeld gebyr o.a.

Troms fylkeskommune er positiv til framlegg om å slå saman nasjonalt løyve og fellesskapsløyve. Det vil gjere det enklare for transportørane og sakshandsaminga vil verte raskare.

Buskerud fylkeskommune meiner at ei samanslåing av nasjonale og internasjonale løyve ikkje er rasjonell. Fylkeskommunen vurderer at minst 75% av løyvehavarane berre driv nasjonal transport. Om ein krev fornying kvart tiande år inneber det meirarbeid for styresmaktene og for dei løyvehavarane som berre driv nasjonal transport. Sjølv om ein vedtek samanslåing av nasjonale og internasjonale løyve, ser ikkje fylkeskommunen grunn til å avgrense tida eit løyve gjeld. Det vert vist til at vandelskravet for løyve i dag skal vurderast kvart femte år. Om det er slik at det må vere ei avgrensing i tid for internasjonale løyve vil det skape ei unødig og rigid ordning for dei som berre driv transport innanlands.

Rogaland fylkeskommune meiner at ei eventuell samanslåing av nasjonale og internasjonale løyve, uavhengig av kven som er løyvestyresmakt, ikkje vil vere rasjonell dersom løyva må fornyast kvart tiande år. Ein kan tru at minst 75% av løyvehavarane berre driv nasjonal transport og har i dag løyve som er uavgrensa i tid såframt kravet til vandel er oppfylt.

Hedmark fylkeskommune uttalar at: «Dagens gebyrnivå dekkjer utgifter til løyvesaksbehandlingen, og en sammenslåing av nasjonalt og internasjonalt løyve gir mindre utgifter for transportør – ett gebyr istedenfor to. Forslaget om at løyvehaver må betale nytt gebyr ved hver fornying vil imidlertid gi større utgifter på sikt.» Vidare at: «Gyldighetstid på løyver foreslått til 10 år er en god måte å luke ut løyver som ikke er i bruk, løyverhavere som er gått bort, endringer i driftsform mv.»

Oslo kommune viser til at framlegget om at fellesskapsløyve og skal gjelde som nasjonalt løyve inneber at dei nasjonale ikkje-behovsprøvde løyva må avgrensast i tid. Når det vert gjort framlegg om at alle løyve skal fornyast kvart tiande år, kan kommunen ikkje sjå at det vil medverke til å nå målet om ei forenkling av administrasjonen.

Norges Lastebileier-Forbund har ingen merknader til samanslåing av nasjonale og internasjonale løyve. Når det gjeld avgrensing i tida eit løyve gjeld, meiner dei at transportørar som berre har nasjonale løyve og ikkje søker om nye løyve eller fellesskapsløyve, ikkje skal få avgrensa varigheita på løyva, eventuelt at avgrensinga vert satt til meir enn 10 år. Når det gjeld gyldigheit for fellesskapsløyve meiner NLF at det er greit med 10 år. NLF meiner det er ein fordel at løyve som ikkje vert fornya etter ei tid fell bort. Vidare meiner NLF at ei fornying av løyve etter 10 år skal vere gratis. Samordninga må etter NLF si oppfatning føre til stordriftsfordelar og lågare gebyr for utferding av løyve.

NHO Transport meiner det er fornuftig å få eitt felles løyve for nasjonal og internasjonal transport. Det vert vist til at det kan forenkle arbeidet for norske transportverksemdar og gjere kostnaden ved løyve lågare. Dei har ikkje merknader til at tida eit løyve gjeld vert satt til 10 år, men meiner at første gongs fornying av løyve må vere gratis, jf. departementet sitt framlegg om at allereie gitte løyve skal ha ei utløpstid.

Vegdirektoratet peiker på at ei samanslåing av løyve vil medføre ei forenkling i sakshandsaminga. Det vil samstundes vere ei ulempe at dei som tidlegare berre hadde nasjonalt løyve må søke på nytt kvart tiande år.

9.4 Departementet si vurdering

Dei høyringsinstansane som støttar departementet sitt framlegg om endring i yrkestransportlova §§ 4 og 5 slik at det går direkte fram av lova at løyve etter desse reglane skal gjelde for både nasjonal og internasjonal transport, er langt på veg samde i at tida dei nasjonale løyva gjeld vert avgrensa til 10 år. Desse instansane legg vekt på at framlegget er fornuftig og vil innebere ei rasjonalisering og ei forenkling av løyvehandsaminga. Det vert og vist til at avgrensinga i tid vil gje betre oversikt over aktive løyve.

Nokre høyringsinstansar går imot framlegget om at tida eit nasjonalt løyve gjeld skal verte avgrensa til 10 år som følgje av at fellesskapsløyve og skal gjelde som nasjonalt løyve.

Dei fylkeskommunane som går i mot framlegget om avgrensing i tid viser til at ei fornying av dei nasjonale løyva kvart tiande år vil føre til meir arbeid for løyvestyresmaktene og for dei løyvehavarane som berre driv nasjonal transport. I tillegg vert det vist til at framlegget vil føre til høgare kostnader for nasjonale løyvehavarar.

Det er departementet si vurdering at kravet til ei fornying av løyve kvart tiande år ikkje vil innebære ei kostnadsauke av betydning for løyvehavarane. I dag er gebyret på kr 3400. Eit gebyr av denne størrelsen kvart tiande år vert ikkje vurdert å kunne ha særleg verknad på drifta av transportverksemdene.

Departementet finn heller ikkje at ein søknad om fornying av løyvet kvart tiande år vil innebære særleg meirarbeid for løyvehavarane.

For løyvestyresmaktene vil administrasjonen av dei nasjonale løyva isolert sett verte noko meir omfattande enn i dag. Det er departementet si vurdering at dette vil verte meir enn vege opp for totalt sett, ved at det totale talet på løyve vil verte lågare ved ei samanslåing. I tillegg meiner departementet at om framlegget til overflytting av ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde løyva til eitt sentralt organ vert vedteke, vil rasjonaliseringsgevinsten vere stor her og. Departementet merkar seg og argumentet om at ved å ha ei tidsavgrensning på løyve, vil det vere lettare å stadfeste og følgje opp korrekt tal på løyve. Departementet er einig i denne argumentasjonen.

I høyringsnotatet vert det gjort framlegg til endringar i ytl. § 27(2) om at løyve som er gjevne når denne lova tek til å gjelde, gjeld for ei tid som vert nærare fastsett av departementet. Dette framlegget er flytta til del II i lovframlegget.

Departementet viser til grunngevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

Departementet gjer merksam på at det ikkje vil vere teneleg å slå saman løyva om ein ikkje samstundes går inn for framlegget under pkt. 10 om å overføre ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde løyva frå fylkeskommunen til Statens vegvesen.

10 Organiseringa av løyvestyresmaktene

10.1 Gjeldande rett

Yrkestransportlova kapittel 3 regulerer kva organ som er løyvestyresmakt for dei ulike løyvetypane.

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for nasjonale løyve for person- og godstransport etter

yrkestransportlova §§ 4 og 5, jf. § 12. I tillegg er fylkeskommunen løyvestyresmakt for behovsprøvde løyve for persontransport i rute etter ytl. § 6, jf. § 13 (2), og for behovsprøvde løyve for persontransport med køyretøy utanfor rute etter ytl. § 9 (drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemma), jf. § 12. Behovsprøvinga av løyve vert gjort av løyvestyresmaktene lokalt. Klager på vedtak om løyve vert handsama internt i fylkeskommunane, og ikkje av overordna organ, jf. forvaltningsloven § 28, ettersom kompetansen er gjeve til fylkeskommunane direkte i lova og ikkje er delegert frå eit statleg organ.

Departementet er løyvestyresmakt for løyve for rutetransport gjennom to eller fleire fylke. Med heimel i yrkestransportlova § 15, jf. yrkestransportforskriften § 3, har departementet delegert dette ansvaret til den fylkeskommunen der løyvesøkjar har sin forretningsadresse, eller den fylkeskommunen der løyvesøkjar skal drive behovsprøvd rutetransport. I desse tilfella er departementet klageinstans.

Departementet er og løyvestyresmakt for løyve etter yrkestransportlova § 10, jf. § 14. Yrkestransportlova § 10 (1) regulerer internasjonale løyve: Fellesskapsløyve og tosidige og multilaterale løyve for vegtransport. Departementet har delegert ansvaret for å utferde internasjonale løyve til Vegdirektoratet, jf. § 1 i den internasjonale forskrifta. Departementet er dermed klageinstans for einskildvedtak om internasjonale løyve.

Kort oppsummert er det fylkeskommunane som utferder dei nasjonale løyva, og Vegdirektoratet som utferder dei internasjonale.

10.2 Høyringsframlegg

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om å endre yrkestransportlova §§ 12 og 14 slik at ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde nasjonale løyva etter ytl. §§ 4 og 5 vert overførde frå fylkeskommunane til SVV, og ansvaret for dei internasjonale løyva etter ytl. § 10 (1), som i dag er delegert frå departementet til Vegdirektoratet, vert lagt direkte til SVV i lov. Framlegget inneber at SVV, som sentral løyvestyresmakt for dei nemnde løyva, får ansvaret for utferding og administrasjon av dei løyva etter yrkestransportlova som ikkje er behovsprøvde.

Framlegget inneber og at ansvaret for vurderinga av dei objektive vilkåra for yrkestilgang (krav til etablering i Noreg, god vandel, tilstrekkeleg fagkompetanse og tilfredsstillande økonomi), som gjeld både for nasjonal og internasjonal transport, vert lagt til eitt felles statleg organ.

I høyringsframlegget viste departementet til at det er fleire omsyn som taler for å samle løyveansvaret for dei løyva som ikkje er behovsprøvde til ein sentral løyveadministrasjon.

For det første vert det i høyringa vist til at omsynet til likehandsaming taler for ei samordning av løyveadministrasjonen. Vilkåra for dei ulike løyvetypene som vert omfatta av framlegget er dei same. Det er viktig at det ikkje utviklar seg ulik praksis mellom ulike løyvestyresmakter, særleg ved vurderinga av om kravet til god vandel er oppfylt. Det er utfordrande å sikre lik praktisering av reglane når løyveansvaret, som i dag, er delt mellom 19 fylkeskommunar og staten ved Vegdirektoratet. Erfaringa i dag er at det vert gjort ulike vurderingar av vandel i dei ulike fylkeskommunane og Vegdirektoratet.

Det vert i høyringa vist til at frå EU si side alleie er ein føresetnad om større vekt på likehandsaming på tvers av landegrensene når reglane om yrkestilgang er flytta frå direktiv til forordning. Dette inneber at det vil vere større krav til lik tolking av reglane, slik at dei vert praktisert likt i heile EØS.

Det vart i høyringa og vist til at det er ei svakheit ved organiseringa i dag at departementet formelt sett ikkje har noko overordna myndigheit når det gjeld fylkeskommunane si handsaming av dei einskilde løyvesakene. Ei samordning av løyveadministrasjonen vil og styrke kompetansen hos den sentrale løyvestyresmakta, som vil få full oversikt over saker på området. Dette vil og vere med på å sikre likehandsaming.

Departementet viste i høyringa for det andre til at omsyna til rettssikkerheit og personvern er særleg viktige ved handsaming av sensitive personopplysningar gjennom det elektroniske registeret for vegtransport. Departementet peika på at det er svært viktig at dei same vurderingane vert lagt til grunn når opplysningar om alvorlege brot på regelverket, og erklæringar om at transportleiarar er uskikka til å leie transportverksemdar, vert handsama i registeret. Det er ut frå omsynet til personvern eit poeng at ikkje fleire sakshandsamarar enn nødvendig får tilgang til opplysningane.

For det tredje vart det i høyringa vist til at ei samordning av løyveadministrasjonen vil gje den fordel at vurderingar av løyvesøknader og administrative sanksjonar ved brot på vilkåra kan samordnast uavhengig av om brota finn stad i Noreg eller i eit anna EØS-land.

For det fjerde viste departementet i høyringa til at ei samordning av løyvestyresmaktene totalt føre vil til mindre ressursbruk på området.

Departementet peika i høyringa på at eit argument mot samordning er at det kan vere eit ønske

for nasjonale løyvehavarar å halde seg til ei lokal styresmakt i kvart fylke ved søknad om løyve. Departementet viste i høyringa til at dette i praksis neppe spelar noko stor rolle for andre enn dei som bur nær fylkesadministrasjonen. Kommunikasjon med løyvehavar/løyvesøklar skjer i dei fleste tilfella i form av post eller gjennom elektroniske medium. Geografisk avstand til løyvestyresmaktene har difor mindre å seie.

Det vart i høyringsframlegget vist til at det er naturleg å samle administrasjonen av dei aktuelle løyva hos SVV. Departementet la i høyringa til grunn at handsaming av løyvesaker i første instans vert lagt til regionsnivå innan SVV, slik at Vegdirektoratet vert klageinstans for einskildsaker.

Det vart i høyringa peika på at departementet tidlegare har gjeve signal om at forvaltninga av dei internasjonale løyva, som i dag ligg i Vegdirektoratet, kan lokaliseras til Lærdal. Dersom dette vert gjennomført er det naturleg at og dei oppgåvene som vert overført til SVV etter dette lovframlegget vert lagt til same stad.

Departementet framheva i høyringsframlegget at når det gjeld løyve som er behovsprøvde, er det naturleg at ansvaret framleis ligg i fylkeskommunane, ettersom dei som lokale styresmakter er nærast til å gjere dei aktuelle vurderingane knytt til rute- og drosjeløyve mv. Som følgje av dette vart det lagt opp til at fylkeskommunane og held fram med å ha ansvaret for å vurdere om vilkåra for tilgang til yrket er oppfylte for søklarar til løyve etter § 9 som ikkje har løyve etter § 4. For desse løyva gjeld ikkje reglane i EU-forordningane direkte, og det gjeld enklare krav til fagleg kompetanse enn for dei andre løyvetypene. På denne bakgrunn vert det ikkje gjort framlegg om endringar i ansvaret for behovsprøvde løyve etter yrkestransportlova §§ 6 og 9.

Departementet viste i høyringa til at Sverige lenge har hatt ein felles løyveadministrasjon, mens Danmark har gått over til dette ved gjennomføringa av vegpakken.

10.3 Høyringsfråsegn

Norsk Transportarbeiderforbund meiner at framlegget vil kunne medverke til ei betre og meir einsarta vurdering av tildelingar av løyve.

Norges Lastebileier-Forbund er samd i at å samle løyveansvaret i SVV kan vere rasjonelt og teneleg. Sett frå lastebilnæringa si side er det viktig med enkel administrasjon og rask sakshandsaming. NLF forutset at skanna dokument vert godkjente som originalar slik at næringa slepp å sende papirdokument i posten. NLF meiner det

må kunne gjerast sannsynlege at fordelane med ei organisatorisk endring er større enn ulempene. Ei rasjonalisering av løyvestyresmaktene bør føre til kortare sakshandsamingstid og lågare kostnader enn i dag. NLF vurderer det slik at ei samling av kompetansen vil føre til meir effektiv kontroll.

NHO Transport meiner det er ei fornuftig løysing å samle ansvaret for ikkje-behovsprøvde løyve i SVV. Vidare meiner NHO Transport at det er viktig at det er regionsnivået som organiserer arbeidet med løyvesaker slik at det skal vere mogleg å komme i kontakt med sakshandsamar utan for lang reiseveg.

Landsorganisasjonen i Norge er nøgd med at Samferdselsdepartementet gjer framlegg om ei overføring av ansvaret for nasjonale løyve frå fylkeskommunane til SVV fordi det i større grad kan sikre lik handsaming av løyvesaker.

Vegdirektoratet støttar departementet sine vurderingar i høyringsnotatet om behovet for å samle løyveansvaret på ein stad, fordi vilkåra for nasjonalt og internasjonalt løyve er like. Erfaringa frå VD er at det er stor skilnad i handsaminga av løyvesaker både mellom dei einskilte fylkeskommunane og mellom fylkeskommunane og VD. Dette gjeld særleg vurderingar knytt til kravet om god vandel. VD meiner ulik handsaming er uheldig og ikkje i samsvar med omsyna bak vegpakken. VD meiner at departementet sitt framlegg om handsaming av løyver i førsteinstans i Lærdal, med VD som klageinstans vil vere ei god løysing som kan gjennomførast i praksis. Om løyvesakshandsaminga vert flytta til Lærdal meiner VD at det overordna fagansvaret bør liggje i VD. Dette gjeld oppfølging av regelverk og hjelp ved forhandlingar om bilaterale og multilaterale vegtransportavtalar. Det vert vist til at gebyret for handsaming av løyvesøknader er meint å dekkje kostnadene ved utferding av løyve. Om ikkje gebyret og skal dekkje etablering og drift i Lærdal vert det vist til at SVV må få tilført ekstra løyvingar.

Nord-Trøndelag fylkeskommune og *Sør-Trøndelag fylkeskommune* støttar framlegget i høyringsnotatet.

Aust-Agder fylkeskommune støttar framlegget om å overføre løyveansvaret for ikkje-behovsprøvde løyve til eitt statleg organ. Fylkeskommunen viser til at dei fleste løyvehavarane i dag har kontakt med både fylkeskommunen og SVV ved tildeling av løyve. Ved ei overføring av løyveansvar vil løyvehavar få berre ein stad å kontakte. I tillegg framhever fylkeskommunen at det i dag er to løyveregister. Ei overføring av ansvaret for ikkje-behovsprøvde løyve til SVV, og oppretting av eit landsomfattande register vil lette kontrollarbeidet

for kontrollørane. Til slutt peiker fylkeskommunen på at handsaming av søknadar om ikkje-behovsprøvde løyve ikkje skal handsamast politisk i fylkeskommunane, slik at denne oppgåva kan overførast til eit statleg organ.

Østfold fylkeskommune meiner at omsynet til rettstryggleiken og til lik handsaming av løyvesaker er eit tungtvegande og avgjerande argument for å samle administrasjon av løyve i eitt forvaltningsorgan. Vidare uttaler dei: «Siden de nasjonale løyvene ikke er behovsprøvde, er det heller ingen lokale eller regionale hensyn som tilsier at ansvaret for administrasjon av disse løyvene bør tilligge fylkeskommunen som forvaltningsnivå (og regional utviklingsaktør).»

Vest-Agder fylkeskommune støttar framlegget til lovendring, men peiker på at dei fleste søknader om gods- eller persontransport i Vest-Agder vert leverte personleg. Fylkeskommunen viser til at etter departementet sitt framlegg om ein samla administrasjon, vil søkjarane miste moglegheita for personleg oppmøte. I tillegg viser fylkeskommunen til at gebyrinntekter på 127 000 kr vil falle bort om fylkeskommunen ikkje lenger skal vere løyvestyresmakt.

Akershus fylkeskommune støttar framlegget om endringar i organiseringa av løyvestyresmaktene. Fylkeskommunen viser til at det er SVV som utfører den fysiske kontrollen med køyretøy, både av løyve, kjøre- og kviletid og teknisk kontroll. Det er samstundes stadig meir aktuelt å halde kontroll med kabotasje. Som følgje av store kontrolloppgåver meiner fylkeskommunen at det er teneleg at SVV har kompetanse om løyveordninga og tilgang til eit internasjonalt datanettverk for å følgje opp transportørane. Fylkeskommunen viser og til at ei samordning av løyvestyresmaktene vil vere teneleg for einskapleg sakshandsaming og økonomi.

Vestfold fylkeskommune ser fordelane med ei omorganisering av løyvestyresmaktene. Om oppgåva vert lagt til trafikkstasjonane ligg det til rette for ei meir heilskapleg forvalting av kontroll og tettare oppfølging av transportørane. Det vert vist til at forvaltninga av dei ikkje-behovsprøvde løyva ikkje er av regionalpolitisk karakter. Fylkeskommunen har ikkje moglegheit til å regulere tilgangen til dei ikkje-behovsprøvde løyva. Ved ei omorganisering er det ønskeleg at samarbeidet mellom fylkeskommunane og SVV vert utvikla vidare når det gjeld løyveforvaltninga. Det vil framleis vere behov for at fylkeskommunane har oversikt over talet på løyve som er tildelt, og for å oppretthalde den faglege kompetansen for vurderinga av dei objektive vilkåra som fylkeskommunen og SVV vil måtte foreta. Det er eit ønske om at det vert eta-

blert eit meir formalisert samarbeid enn det som er i dag. Etter fylkeskommunen si vurdering vil eit tettare samarbeid styrke løyvestyresmaktene generelt. Det vert og vist til at ansvaret for transportberedskapen bør vurderast på nytt om løyveansvaret vert omorganisert.

Buskerud fylkeskommune viser til at Samferdselsdepartementet i høyringsnotat ser for seg at handsaminga av løyvesaker vert lagt til regionsnivå innan SVV. Fylket meiner at ein ikkje kan sjå bort frå at SVV vel å leggje ansvaret for utferdinga av løyve ut til trafikkstasjonane. Fylkeskommunen meiner at potensialet for likehandsaming, betre oversikt og mindre bruk av ressursar då vil falle bort. Vidare meiner fylkeskommunen at vilkåra for tildeling av løyve for ikkje-behovsprøvde og behovsprøvde løyve er like. Eit framlegg om overføring av løyvemynde til SVV vil føre til at nyttig kompetanse i fylkeskommunane fell bort, og til at fagmiljøet vert mindre. Fylkeskommunen meiner og at geografisk nærleik til løyvestyresmaktene er viktig for løyvesøkarar fordi dei kan møte opp og få personleg hjelp med søknaden og anna rettleiing. Dette kan ein ta omsyn til om handsaminga av løyvesaker vert flytta ut til trafikkstasjonane. Fylkeskommunen viser og til at Samferdselsdepartementet tidlegare var klageinstans for ein-skildsaker knytt til løyve. Om Samferdselsdepartementet meiner at praksis er for ulik i fylkeskommunane, meiner Buskerud fylkeskommune at ei gjeninnføring av tidlegare ordning med Samferdselsdepartementet som klageinstans vil sikre likare handsaming. Ved ei samordning etter framlegget vil det oppstå eit skilje mellom forvalting av løyve som ikkje er behovsprøvde og løyve som er behovsprøvde. Det kan difor diskuterast om forvaltinga av alle løyve burde overførast til SVV. Fylkeskommunen støttar likevel departementet sitt syn om at det er dei lokale styresmaktene som er best skikka til å gjere lokale vurderingar for behovsprøvde løyve. Fylkeskommunen meiner at det ikkje vil vere teneleg å endre forvaltinga av løyve så lenge det fortsatt er behovsprøving for einskilde løyvetypar. Fylkeskommunen meiner saka bør takast opp til ny vurdering om behovsprøvinga av drosjer vert oppheva.

Sogn- og Fjordane fylkeskommune støttar ikkje framlegget om å flytte løyvemynde frå fylkeskommunane til SVV. Dei uttaler: «Gjennom forvaltningsreforma, som vart innført frå 1.1.10, var eit av føremåla å styrke fylkeskommunane m.a gjennom å gje dei fleire oppgåver. Vi ser no ein tendens til at oppgåver som fylkeskommunane har hatt i mange år, og som vert gjennomført på ein god måte, vert sentraliserte og flytta over til nasjo-

nale etatar. Dette er ei utvikling fylkeskommunane ikkje bør akseptere.» Vidare er fylkeskommunen ikkje samd i at flytting av løyveansvaret vil føre til likehandsaming av søknader, fordi slike søknader uansett skal handsamast etter yrkestransportlova. Fylkeskommunen meiner departementet ønskjer å leggje ansvaret for ikkje-behovsprøvde løyve til SVV utan å konkretisere kva instans i SVV som skal ha ansvaret. Om regionvegkontora eller dei lokale vegkontora skal ha denne oppgåva, meiner Sogn- og Fjordane fylkeskommune det vil vere like stor fare for ulik handsaming av løyvesøknader som om oppgåva vert verande i fylkeskommunane.

Hordaland fylkeskommune meiner at det ikkje er komme fram vektige argument for at løyveforvaltinga bør flyttast frå fylkeskommunane til staten. Fylkeskommunen mistar ein vesentleg funksjon og dialog retta mot næringa spesielt, og logistikk i næringslivet generelt, om ein tek bort ein viktig del av løyveforvaltinga. Ved endring av yrkestransportlova og innfasing av lova som del av EØS-avtalen, bør fylkeskommunane framleis ha nasjonalt løyveansvar med rapporteringsplikt til Statens vegvesen som har kontroll- og sanksjonsansvar.

Oslo kommune har ikkje erfart at ulik handsaming av løyvesakar mellom fylkeskommunane har vore eit stort problem. Etter fellesreglane i yrkestransportforskriften kap. I er krava for behovsprøvde og ikkje-behovsprøvde løyve like. Oslo kommune meiner at løyvehavarar som utfører transport i dei same geografiske områda er tente med likehandsaming. Kommunen har forståing for at talet på sakshandsamarar med tilgang til det elektroniske registeret vert avgrensa. Kommunen ønskjer difor at registeret vert lagt til SVV, men at fylkeskommunane vert pålagde å sende førespurnad til SVV. Samstundes meiner kommunen at fylkeskommunane kan illeggast meldeplikt til SVV om høve som kan føre til at ein transportør er uskikka. Om løyveansvaret vert overført til SVV stiller Oslo kommune spørsmål ved om SVV vil bruke sakshandsamarsystemet LøyveWeb. Om ikkje må ein utarbeide rutinar for samarbeid mellom etatane. Vidare meiner kommunen at om SVV får løyveansvar for dei nemnde løyva, bør ansvaret for transportberedskapen og overførast dit. Til slutt uttalar kommunen: «Forslagene knyttet til overføring av forvaltningsmyndighet krever en mer omfattende gjennomgang enn den som er foretatt i høringsnotatet. Kommunen vil også trenge lengre tid på å vurdere en slik omveltende endring, enn den korte høringsfristen ga mulighet til. Hvilke konsekvenser gjennomføringen av forord-

ningene faktisk vil medføre vil først vise seg etter innføringen, og Oslo kommune mener det ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag for å beslutte overføring av forvaltningsmyndighet på nåværende tidspunkt.»

Troms fylkeskommune kan ikkje sjå at det er nokre gode grunnar for å flytte sakshandsaminga frå fylkeskommunane til SVV. Dei uttalar at for å sikre meir lik handsaming av løyvesaker, bør det vere viktigare å ha klare retningslinjer for sakshandsaming enn å ha sakshandsamarar plassert i same etat. Fylkeskommunen meiner at likehandsaming kan ivaretaast betre viss fylkeskommunane overtek ansvaret for sakshandsaming av dei nye løyva for nasjonal og internasjonal transport, slik at ein legg all sakshandsaming til eitt nivå og kan sikre ei betre likehandsaming av alle løyvetypar. Viss fylkeskommunane har alle løyvetypar, kan alt samordnast i eitt register. I tillegg meiner fylkeskommunen at fylkeskommunane kan ta omsyn til personvern på ein like god måte som SVV. Fylkeskommunen meiner at dei vil miste løyveinntekter og oppgåver utan kompensasjon som følgje av departementet sitt framlegg, men at dei må finne anna arbeid til dei sakshandsamarane som arbeider med løyve i dag. Fylkeskommunane blir då nøydd til å skaffe til veie millionar som departementet inndreg til fordel for SVV. Til slutt peikar dei på at viss departementet ønskjer å ha oversikt og kontroll over løyvesaker, kan Vegdirektoratet gjerast til klageinstans for desse sakene.

Oppland fylkeskommune meiner at høyringsframlegget gir lite informasjon om dei praktiske konsekvensane av overføring av løyveansvar frå fylkeskommunane til SVV. Spørsmålet om organisering og ansvar for handsaming av løyve som ikkje er behovsprøvde må verte nærare utreda. Fylkeskommunen si erfaring er at lokal forankring ved handsaming av søknader er ei styrke, fordi det er mange spørsmål frå løyvehavarane og låg terskel for å ta kontakt. Ved at løyvestyresmaktene vert sentralisert vil avstanden frå løyvesøkar til styresmakt som fattar vedtak auke.

Hedmark fylkeskommune meiner at sidan framlegget om overføring av løyveansvar ikkje er ei direkte følgje av vegpakken, er det på dette tidspunkt ikkje behov for endring utan ei grundig konsekvensanalyse. Vidare peikar fylkeskommunen på at løyveregimet har vert lagt til fylkeskommunane heilt sida det vart innført. Det vert vist til at fylka har opparbeidd ikkje ubetydeleg kompetanse. Hedmark fylkeskommune viser til at fylka og i framtida vil vere fullt ut kompetente til å utferde både eit eventuelt felles nasjonalt og internasjonalt løyve. Ved ei overføring til ei sentral

eining vil det framleis vere behov for at løyvesakshandsamarar i fylkeskommunane ivaretar dei ikkje-behovsprøvde løyva. Fylkeskommunen meiner at sakshandsamarar i fylka og i dag handsamar sensitive personopplysningar, og at slike opplysningar kan leggjast i skjema i det elektroniske registeret med avgrensa tilgang. Når det gjeld innføringa av sentral løyveadministrasjon i Sverige og Danmark viser fylkeskommunen til at det ikkje er opplyst om det er eitt sentralt løyvekontor eller om det vert administrert frå fleire regionale kontor. Erfaringar frå ordningane i desse landa er ikkje kjent, og burde leggjast til grunn før ei eventuell innføring av same ordning i Noreg. Fylkeskommunen viser og til at lovframlegget vil gi bortfall av årlege gebyrinntekter for fylka. Det vert vist til at lovframlegget vil føre til vesentlege utgifter for fylkeskommunane fordi 1/3 av gebyret som er betalt for sakshandsaminga skal betalast tilbake til løyvehavar ved innlevering av løyve. I Hedmark utgjør dette nærare 2 millionar kroner sidan 1980, fordelt på ca. 1700 løyve. Det vert vist til at det ikkje er gjort greie for korleis dette skal ordnast om SVV vert løyvestyresmakt. Hedmark fylkeskommune meiner at framlegget til endringar i løyveansvaret og i løyveordninga er omfattande, og at det er behov for ei grundig og nøye utgreiing av framlegga. Høyringsfristen på 8 veker gjev knapp tid for sakshandsaming. Fylkeskommunen meiner at høyringsfristen bør utsetjast/forlengjast slik at det vert tid til utgreiing og handsaming i alle fylkeskommunane.

Rogaland fylkeskommune støttar ikkje framlegget om å flytte løyveforvaltinga frå fylkeskommunane til staten. Dei meiner det er høgst usikkert korleis SVV vil organisere løyveforvaltinga ved ei eventuell overføring av ansvar. Det er ikkje avklart at overføringa vil medføre større sentralisering av oppgåvene. Ei overføring av dei aktuelle oppgåvene vil medføre at fagmiljøet vert splitta, fordi fylkeskommunane framleis skal ha ansvaret for dei behovsprøvde løyva.

Når det gjeld overføring av ansvaret for internasjonale løyve frå Samferdselsdepartementet til SVV er det få eller ingen merknader frå høyringsinstansane. *Buskerud fylkeskommune*, *Oppland fylkeskommune* og *Rogaland fylkeskommune* er positive til framlegget.

10.4 Departementet si vurdering

Av dei høyringsinstansane som har merknader til dette framlegget, støttar 12, mellom anna 7 fylkeskommunar, departementet sitt framlegg om at ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde løyva vert

overført til eitt statleg organ. 8 høyringsinstansar, alle fylkeskommunar, går imot framlegget.

Høyringsinstansane som støttar departementet sitt framlegg viser til at dei meiner framlegget er fornuftig og rasjonelt, og at det vil sikre rettstryggleiken og lik handsaming av løyvesøknader. Det vert og peika på at framlegget vil føre til meir effektiv kontroll og vil lette arbeidet med kontroll. Fleire av fylkeskommunane framhever at sakshandsaminga av dei ikkje-behovsprøvde løyva ikkje vert handsama politisk, og at det ikkje er rom eller behov for lokale tilpassingar i vurderingane.

Einskilde høyringsinstansar viser til at dei ikkje kan sjå at det i dag er eit problem med ulik handsaming av løyvesøknadene. Departementet viser her til høyringsfråsegna frå Vegdirektoratet om at direktoratet si erfaring er at det er stor skilnad i handsaminga av søknadene både mellom dei einskilde fylkeskommunane og mellom fylkeskommunane og Vegdirektoratet, særleg når det gjeld vurderinga av vandel. Vegdirektoratet har etter departementet si vurdering best grunnlag for å vurdere om det ligg føre ulik handsaming av løyvesøknader. I samband med handsaminga av fellesskapsløyva ser Vegdirektoratet kva vurderingar fylkeskommunane har gjort ved tildelinga av nasjonale løyve.

Når det gjeld spørsmålet om SVV vil leggje ansvaret for løyvesakshandsaminga ut til dei ulike trafikkstasjonane, slik at målet om lik handsaming og rasjonalisering fell bort, viser departementet til at det er ein klar føresetnad frå departementet at ansvaret vert samla og lokalisert hos ei sentral løvestyresmakt med lokalisering i Lærdal.

Nokre høyringsinstansar viser til at viktig kompetanse for vurderinga av tilsvarande vilkår for dei behovsprøvde løyva vil falle bort om løyveansvaret vert flytta. Det er og vist til at moglegheit for dialog med næringa forsvinn. Departementet vil peike på at det berre er for dei behovsprøvde løyva etter § 9 i yrkestransportlova at tilsvarande objektive vilkår for tilgang til yrket skal vurderast. Departementet ser at omsynet til likehandsaming er viktig for desse vurderingane og. Det kunne vore eit alternativ å krevje at dei som søkjer om løyve etter § 9 først må ha løyve etter § 4, slik at det berre er sjølvne behovsprøvinga som skal skje lokalt. Departementet viser likevel til at det er ein viss skilnad i vurderinga av kravet til fagleg kompetanse for løyvesaker etter § 9 og for dei andre løyvesakene. I vurderinga av om ansvaret for prøvinga av dei objektive vilkåra for løyve etter § 9 skal liggje hos fylkeskommunane er det og lagt vekt på at vilkåra for å få løyve etter § 9 ikkje føl-

gjer av forordning 1071/2009 om tilgang til yrket, men av nasjonale reglar. Det betyr og at sensitive opplysningar om ein transportør som har løyve etter § 9, ikkje skal leggjast inn i det nasjonale elektroniske registeret som skal opprettast etter reglene i forordning 1071/2009.

Departementet er klar over at moglegheita for løyvehavarar til direkte oppmøte hos løvestyresmaktene vert mindre ved ei sentralisering. Dette kan ha nokre uheldige sider. Departementet meiner likevel at handsaminga av løyve kan gjennomførast på ein god og forsvarleg måte ved elektronisk handsaming og handsaming ved post, i kombinasjon med rådgjeving på telefon om nødvendig. Ei slik ordning fungerer allereie godt for Vegdirektoratet si handsaming av fellesskapsløyva og for løyvesøkjarar som ikkje bur i nærleiken av ein fylkesadministrasjon i dag.

Einskilde høyringsinstansar har vist til at utfordringane knytt til plikta til å føre eit elektronisk register og sikre tilstrekkeleg personvern kan løysast ved at SVV har ansvaret for dette registeret. Det vert vist til at det kan fastsetjast ei plikt for fylkeskommunane til å sende førespurnad til SVV om opplysningar i registeret ved utferding av nasjonale løyve, og ei plikt for fylkeskommunane til å melde frå til SVV om transportørar som vert erklært uskikke til å leie transportverksemd. I tillegg vert det vist til at Samferdselsdepartementet, som tidlegare, kan vere klageinstans for løyvesaker for å sikre likare handsaming.

Departementet meiner ein bør unngå å opprette ekstra system for meldeplikt mellom forvaltingsorgan om ein kan unngå det. Det vert for det første vurdert å vere meir rasjonelt at eitt og same organ er ansvarleg for registeret og for dei opplysningane som skal leggjast inn og sendast ut. Det vil og vere ei utfordring å sikre at meldeplikta vert følgd opp. Om relevante opplysningar ikkje vert lagt inn i registeret vil Noreg bryte dei EØS-rettslege pliktane som følgjer av forordningane i vegpakken.

Ansvaret for å utferde løyve for nasjonal persontransport vart ved lov lagt til fylkeskommunane i 1989. I 2003 vart det same gjort for gods-transport, med den følgje at fylkeskommunane handsamer klager over eigne vedtak om tildeling av person- og godstransportløyve. Det vart den gong ikkje vurdert å vere teneleg at departementet sat med ansvaret for slike saker. Denne oppfatninga er ikkje endra.

Det vert vist til at høyringsfristen har vore for kort, og einskilde instansar meiner framlegget om å overføre ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde løyva burde vore betre utgreidd. Høyringsfristen i

saka var 10 veker. Departementet vurderer dette som tilstrekkeleg tid til å uttale seg om framlegget. Berre ein høyringsinstans ba om utsetjing av fristen innan han gjekk ut. Departementet meiner vidare at saka er tilstrekkeleg opplyst. Framlegget om overføring av ansvar gjeld eit avgrensa område i form av tildeling av transportløyve etter objektive vilkår. Tildelingane vert gjort, som fleire fylkeskommunar viser til, reint administrativt. Det er heller ikkje behov for lokalkunnskap ved vurderinga av dei objektive vilkåra. Departementet har innhenta informasjon om kor mange tilsette som arbeider med tildelinga av dei aktuelle løyva i dei ulike fylkeskommunane, og har med det eit grunnlag for å vurdere ressursbruken på området.

Ein fylkeskommune har peikt på at det vil vere i strid med prinsippa i forvaltingsreforma å overføre ansvar frå fylkeskommunane til staten. Samferdselsdepartementet har vurdert dette argumentet og ser at framlegget kan sjå ut til å vere i strid med eitt av måla i forvaltingsreforma. Departementet legg vekt på at det er få tilsette i kvar fylkeskommune som arbeider med utferding av løyve, berre 0,5 til 2 stillingar i kvart fylke. Departementet la i høyringa til grunn at dei tilsette i desse stillingane bør kunne få andre oppgåver innan fylkeskommunen, slik at det ikkje vil vere aktuelt med oppseiingar. Når det gjeld det siste punktet er det i høyringsrunden kun ein fylkeskommune som har kommentert at fylkeskommunane mister arbeidsoppgåver utan at dei blir kompensert for dette. Departementet meiner likevel at den ulempa fylkeskommunen peiker på ikkje kan ventast å få store verknader for fylkeskommunen totalt sett.

To høyringsinstansar har peika på at fylkeskommunane har ansvar for transportberedskapen i fylka og at beredskapen bør vurderast på nytt om løyveansvaret vert omorganisert. Departementet viser til at når det gjeld ansvar for beredskap i transportsektoren, har fylkeskommunane ansvar for ein betydeleg del av vegnettet etter forvaltningsreforma i 2010. Nødvendig dialog med transportnæringa i dette arbeidet vil framleis kunne ivaretakast sjølv om delar av løyveansvaret vert overført til SVV. Mellom anna vil dei relevante opplysningane om løyvehavare vere tilgjengelege i den opne delen av registeret som skal forvalta av SVV.

Hedmark fylkeskommune meiner at lovframlegget vil føre til utgifter for fylkeskommunane fordi 1/3 av løyvegebyret skal betalast tilbake til løyvehavar ved innlevering av løyve. Departementet viser til at denne regelen går fram av

yrkestransportforskriften § 12 og at dette spørsmålet er noko ein kan komme tilbake til når dei nærare reglane i forskrifta skal fastsetjast.

Ut frå ei heilskapleg vurdering av framlegget og høyringsutsegna meiner departementet at det er fornuftig og rasjonelt å samle ansvaret for dei ikkje-behovsprøvde løyva i SVV. Det vil etter departementet si vurdering vere mest teneleg å gjennomføre dette ved å flytte løyveansvaret til SVV, og samstundes innføre eit felles løyve for nasjonal og internasjonalt transport. Etter departementet si vurdering veg omsyna til likehandsaming, rettstryggleik og personvern, samt gevinsten ved mindre ressursbruk, tyngre enn omsyna til geografisk nærleik til løyvestyresmakta og kompetansen i fylkeskommunen på eit avgrensa område. Det vert særleg vist til at eit viktig omsyn bak vegpakken er å styrke krava til likehandsaming, og til at drifta av det elektroniske registeret gjør omsyna til rettstryggleik og personvern særleg viktige.

Departementet viser til grunngevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

11 Økonomiske og administrative konsekvensar

11.1 Krav til etablering

Kravet om at løyvehavar må vere etablert i Noreg er ikkje venta å få store verknader i praksis.

For løyvestyresmaktene inneber kravet at ein må vurdere dokumentasjon for at eit ekstra krav for tilgang til yrket er oppfylt. Dette vert ikkje vurdert å vere spesielt krevjande eller byrdefullt. Det vil vere enklare for styresmaktene å kontrollere at dei andre vilkåra for yrkestilgang er oppfylte når ei verksemd er etablert i landet.

Departementet reknar ikkje med at innføring av kravet om etablering i Noreg i praksis vil ha store verknader for transportverksemder. Verksemder kan normalt enkelt dokumentere at dei oppfyller dette kravet. For nokre norske avdelingar av utanlandske føretak (NUF) vil etableringskravet kunne medføre eit skjerpa krav om tilknytning til Noreg.

11.2 Elektronisk register over transportørar på veg

Oppretting og drift av det nasjonale elektroniske registeret over vegtransportørar krev investeringar frå ansvarleg styresmakt. Til no har Vegdirektoratet stått for kostnadene ved opprettinga av

registeret. Kostnadene ved oppretting av registeret er dekkja under dei ordinære løyvingane til Vegdirektoratet.

Departementet ser ikkje bort frå at drifta av registeret vil krevje fleire tilsette som arbeider med utveksling av informasjon mellom EØS-stattane. Det er vanskeleg å fastslå kor stor auke i arbeidsmengde knytt til utveksling av opplysningar mellom EØS-statar bruken av registeret vil føre med seg. Dette er avhengig av mengda av meldingar i systemet og kor stor del av meldingane som kan gå automatisk, og kor stor del som må handsamast manuelt. Vegdirektoratet har førebels estimert eit behov for 5 ekstra årsverk på sikt. Gjeldande krav om utveksling av slike opplysningar per post vert antakeleg ikkje følgd i slik grad at innføringa av registeret totalt sett vil innebære sparing av ressursar. Auka bruk av ressursar inneber kostnader knytt til lønn. I tillegg kjem kostnader knytt til drift og vedlikehald av det nye registeret. Ved søknad om løyve må søkjaren betale handsamingsgebyr for utferding av løyve.

Departementet legg opp til at eventuelle auka kostnader ved drift av registeret, vil måtte dekkjast gjennom aukingar i handsamingsgebyret. For næringa kan kostnader ved drift av registeret gje seg utslag i ei auke i gebyret for utferding av løyve, jf. prinsippet om kostnadsdekning ved fastsetting av gebyr.

11.3 Erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd

Innføring av ein heimel for å erklære transportleiarar som uskikka til å leie transportverksemd er ikkje venta å ha nokon stor verknad for offentlege styresmakter. Etter det Samferdselsdepartementet kjenner til er det i løpet av eit år få leiarar av transportverksemdar som bryt relevant regelverk i ein slik grad at det vil vere aktuelt å erklære dei for uskikka til å leie transportverksemd. Det er ikkje venta at innføringa av heimelen vil føre til vesentleg meirarbeid for styresmaktene.

For transportleiarar inneber ei erklæring om at dei er uskikka at dei for ein periode ikkje kan arbeide innan yrket som transportør på veg innan EØS fram til dei igjen oppfyller kravet om god vandel.

11.4 Løyveordninga og tida eit løyve gjeld

For offentlege styresmakter inneber samanslåinga av nasjonale løyve og fellesskapsløyve ei rasjonalisering, ettersom det berre vil vere nødvendig å utferde eitt løyvedokument i staden for to.

For transportørar som driv både nasjonal og internasjonal transport vil ei slik ordning vere rimelegare fordi dei berre treng å betale eitt gebyr for utferding av løyve.

At tida eit nasjonalt løyve gjeld vert endra, frå utan avgrensing i tid, til ein periode på 10 år inneber at løyvestyresmaktene må utferde fleire løyve totalt sett. Gebyret for å utferde løyve er som nemnt over venta å dekkje desse kostnadene.

Løyvehavarar vil etter framlegget til lovending måtte betale gebyr for utferding av løyve kvart 10. år. Gebyret for handsaming av løyvesøknader vert vurdert å vere så lågt at det ikkje vil få monalege økonomiske verknader for løyvehavarane.

11.5 Organiseringa av løyvestyresmaktene

For offentlege styresmakter inneber omlegginga av organiseringa av løyvestyresmaktene at oppgaver vert flytta frå fylkeskommunane til Statens vegvesen.

Ved å samle administrasjonen av løyve må talet på tilsette i SVV aukast. I dag er det 0,5 – 2 tilsette i kvar fylkeskommune som arbeider med nasjonale løyve for person- og godstransport på veg. Ein må rekne med at det er behov for å auke talet på tilsette i SVV med mellom 12 og 20 sakshandsamarar.

På grunnlag av at det totalt sett er få i kvar fylkeskommune som arbeider med løyvesaker er det departementet si vurdering at fylkeskommunane bør få til ei omfordeling av oppgaver utan å seie opp dei tilsette som i dag arbeider med desse oppgåvene.

Det er grunnlag for å tru at ei samordning av administrasjonen av løyve totalt sett vil føre til mindre ressursbruk enn i dag.

Utferding og administrasjon av løyve vert i all hovudsak finansiert gjennom gebyr frå dei som søker om løyve.

Ved søknad om nasjonale løyve må søkjaren i dag betale eit gebyr til fylkeskommunen som skal dekkje kostnader ved sakshandsaminga. Ved overføring av løyveansvaret til SVV, er det SVV som vil få dette gebyret. Gebyrsatsen er i dag høg nok til å dekkje kostnadene ved utferding av løyve, men eventuelle auka utgifter for SVV som følgje av endringane i organiseringa av løyvestyresmaktene vil måtte dekkjast gjennom aukingar av handsamingsgebyret. Departementet vurderer det slik at det ikkje vil vere behov for endringar i netto løyving til SVV eller fylkeskommunane som følgje av framlegget. Lovframlegget vil gje bortfall av gebyrinntekter for fyl-

keskommunane, men samstundes ei avlasting av oppgåver.

Det er departementet si vurdering at verkna-dene av omorganiseringa av løyvestyresmaktene ikkje vil få merkbare konsekvensar for næringa og private aktørar.

12 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget og iverksetjing

12.1 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget

Til § 4 om løyve for persontransport med motorvogn

Det vert teke inn ei presisering i § 4 (1) slik at det går fram at løyve etter desse reglane skal gjelde både nasjonal og internasjonal transport. Slik reglane i yrkestransportlova § 4 er utforma, er det ikkje strengt nødvendig å endre lova for at same løyve skal gjelde for nasjonal og internasjonal transport. Presiseringa vil likevel gjere lova meir oversiktleg og tilgjengeleg, samstundes som det er ei klar markering av at det vert gjort endringar i løyveordninga.

I ny bokstav a i § 4 (2) vert det teke inn krav om at løyvehavarar skal drive ei faktisk og varig verksemd i landet. Dette vil gje eit sterkare krav om etablering og tilknyting til landet for dei som søker om løyve her. I og med at § 5 (1) if. viser til § 4 (2), vil kravet om etablering gjelde både person- og godstransport på veg.

Gjeldande bokstav a), b) og c) vert flytta til bokstav b), c) og ny bokstav d).

Til § 5 om løyve for godstransport med motorvogn

Det vert teke inn ei tilsvarende presisering i § 5 (1) om godstransport som i § 4 (1) om persontransport, slik at det går fram at løyve etter desse reglane skal gjelde både nasjonal og internasjonal transport. Dei same merknadene som til § 4 (1) gjeld.

Til § 9 om behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute

For å gjere utforminga av § 9 (1) meir presis vert ordlyden endra slik at det går klart fram at det berre krevst eitt løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute. Det vert vist til at § 4 gjeld tilsvarende, noko som inneber at dei objek-

tive krava for tilgang til yrket og gjeld ved tildeling av løyve etter § 9 (1).

Endringa i § 9 (1) er ikkje ei reell endring av rettssituasjonen, men skal gjere regelen meir presis og i tråd med praksis på området.

Til § 10 om transport med motorvogn til eller frå utlandet

Ved ein inkurie står ordet «ha» to gonger etter kvarandre i ytl. § 10 (1). Dette vert no retta opp ved å fjerne eitt av orda. Endringa har ingen materielle merknader.

Til § 12 om løyve

§ 12 (1) vert endra slik at løyve for persontransport etter § 4 og løyve for godstransport etter § 5 vert gjevne av Statens vegvesen. Framlegget inneber at Statens vegvesen, som sentral løyvestyresmakt for dei nemnde løyva, får ansvaret for utføring og administrasjon av dei løyva etter yrkestransportlova som ikkje er behovsprøvede.

Det vert sett inn eit nytt andre ledd i § 12 der det går fram at løyve etter § 9 vert gjeve av fylkeskommunen. Denne endringa er ei strukturell tilpassing til dei øvrige endringane i lova, og inneber ikkje materielle endringar.

Til § 14 om internasjonal transport og kabotasje

Overskrifta i § 14 vert endra slik at det kjem klart fram at regelen regulerer kven som er løyvestyresmakt for tillatingar til internasjonal transport og kabotasje utanfor EØS etter § 10. Kven som er ansvarleg styresmakt for løyver for transport inn- og utfor EØS er regulert i § 12.

I ny § 14 (1) vert det slått fast at tillatingar etter § 10 første ledd vert gjevne av Statens vegvesen. Dette omfattar tillatingar til transport etter dei bilaterale vegtransportavtalene og tillatingar til multilateral transport etter ECMT sin multilaterale kvote. Endringa inneber at ansvaret for desse tillatingane vert lagt direkte til SVV i lova, og ikkje som i dag til Vegdirektoratet etter delegasjon frå Samferdselsdepartementet. Det vil etter omlegginga ikkje lenger vere Samferdselsdepartementet som er klageinstans for slike saker.

Ny § 14 (2) seier at samtykke til transport etter § 10 andre og tredje ledd vert gjeve av departementet. Denne endringa er ei strukturell tilpassing til dei andre endringane i lova, og inneber ikkje materielle endringar.

Til § 26 a erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd

Ny § 26 a (1) i yrkestransportlova skal gje heimel for at løyvestyresmaktene kan fatte vedtak om at ein transportleiar er uskikka til å leie transportverksemd dersom transportleiaren ikkje lenger oppfyller kravet til god vandel. Det skal gå fram av erklæringa at ho gjeld for den perioden kravet til god vandel ikkje er oppfylt. Departementet får i § 26 a (2) heimel til å fastsette nærare reglar i forskrift om erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd.

Til § 27 om kor lenge eit løyve gjeld

Etter nytt første ledd i § 27 skal løyve etter §§ 4 og 5 gjelde i 10 år, i motsetnad til dagens ordning der nasjonale løyve gjeld utan avgrensing i tid og fellesskapsløyve gjeld for 5 år.

Nytt andre ledd i § 27 legg opp til å vidareføre ordninga med at løyve etter § 9 gjeld utan avgrensing i tid. Denne endringa er ei strukturell tilpassing til dei andre endringane i lova og inneber ikkje materielle endringar.

I nytt tredje ledd har ein flytta ned føresegna som gjeld for behovsprøvde løyve etter §§ 6 og 7, frå andre ledd.

Til § 29 a om nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar

Ny § 29 a i yrkestransportlova skal gje heimel for oppretting og drift av eit nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar, som vil innebere registrering og handsaming av personopplysningar og sensitive personopplysningar etter forordningane i vegpakken. I tillegg vert det gjort fram-

legg om at registeret skal koplast saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa på vilkår som vert nærare fastsette av departementet, og at opplysningar skal verte utveksla mellom ansvarlege styresmakter i EØS-landa. Departementet får heimel til å gje nærare forskrift på området.

12.2 Iverksetjing

Endringane i §§ 9 og 10 skal tre i kraft 1. juli 2013.

Det vert lagt opp til at dei andre lovendringane skal tre i kraft frå den tid Kongen fastset.

Tidspunktet lova skal tre i kraft kan da tilpassast tidspunktet forordningane i vegpakken vert tekne inn i EØS-avtalen, og nødvendige forskrifter er fastsette. I tillegg vil ein trenge noko tid for å leggje til rette for dei framlagde endringane i løyveordninga og organiseringa av løyvestyresmaktene.

Departementet gjer framlegg om at løyve som er gjevne når denne lova tek til å gjelde skal gjelde for ei tid som vert nærare fastsett av departementet. Det vil ikkje vere aktuelt å sette tida for kor lenge desse løyva skal gjelde til mindre enn 10 år rekna frå iverksettinga av lova.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringar i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringar i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringar i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.)

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 4 skal lyde:

§ 4. *Løyve for persontransport med motorvogn*

(1) Den som mot vederlag vil drive *nasjonal eller internasjonal* persontransport med motorvogn må, ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentlig plass.

(2) Løyve kan tildelast den som

- a) *driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg,*
- b) *har godandel,*
- c) *har tilfredsstillande økonomisk evne, og*
- d) *har tilstrekkeleg fagleg kompetanse.*

§ 5 første ledd første punktum skal lyde:

(1) Den som mot vederlag vil drive *nasjonal eller internasjonal* godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhengar, med tillaten totalvekt over ei vektgrense som vert nærare fastsett av departementet, må ha løyve.

§ 9 første ledd skal lyde:

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, *må ha særskilt drosjeløyve. § 4 andre ledd gjeld tilsvarande.*

§ 10 første ledd skal lyde:

(1) Den som har forretningsstad i Noreg og som vil utføre transport av personar eller gods mot vederlag til eller frå utlandet, må *ha rett* til å utføre tilsvarande transport innanlands og dessutan ha særskilt samtykke frå vedkommande stat dersom dette krevst.

§ 12 skal lyde:

§ 12. *Løyve*

(1) *Løyve etter §§ 4 og 5 vert gjevne av Statens vegvesen.*

(2) Løyve etter § 9 vert gjevne av fylkeskommunen.

§ 14 skal lyde:

§ 14. *Internasjonal transport og kabotasje utanfor EØS*

(1) *Tillatingar etter § 10 første ledd vert gjevne av Statens vegvesen.*

(2) *Samtykke til transport etter § 10 andre og tredje ledd vert gjeve av departementet.*

Ny § 26 a. skal lyde:

§ 26 a. *Erklæring om at transportleiarar ikkje er skikka til å leie transportverksemd*

(1) *Løyvestyresmaktene skal erklære at ein transportleiar er uskikka til å leie transportverksemd dersom transportleiaren ikkje lenger oppfyller kravet til godandel. Det skal gå fram av erklæringa at ho gjeld for den perioden kravet til godandel ikkje er oppfylt.*

(2) *Departementet kan gje nærare forskrift om erklæring om uskikka transportleiarar.*

§ 27 skal lyde:

§ 27. *Kor lenge eit løyve gjeld*

(1) *Løyve etter §§ 4 og 5 gjeld i ti år.*

(2) *Løyve etter § 9 gjeld utan avgrensing i tid, jf. likevel § 9 andre ledd.*

(3) Behovsprøve løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve, eller når det følgjer av forskrift gjeve med heimel i denne lova, gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld. Løyve som er gjeve når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.

(4) Departementet kan i løyvetida gjere endringar i forskriftene for løyvepliktig verksemd og i vilkår som er sette for eit løyve. Vil løyvehavaren ikkje halde fram med drifta på dei nye vilkåra, skal han få ei rimeleg tid til å leggje ned verksemda.

Ny § 29 a. skal lyde:

§ 29 a. *Elektronisk register over dei som har og dei som søker om løyve etter lova her*

(1) Departementet skal opprette og drive eit elektronisk register over dei som har forretningsstad i Noreg, og som har eller som søker om løyve etter lova her. Registeret skal innehalde opplysningar knytt til løyve, mellom anna opplysningar om namn og juridisk form på verksemda, verksemda si adresse, namn på transportleiarar og løyvetype som er tildelt verksemda. I tillegg skal registeret innehalde opplysningar om vandel knytt til person og verksemd.

(2) Registeret skal koplast saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa for utveksling av informasjon etter vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

(3) Departementet kan gje nærare forskrift om registeret.

II

1. Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.
2. Endringane i yrkestransportlova §§ 9 og 10 gjeld likevel frå 1. juli 2013.
3. Løyve som er gjevne når denne lova tek til å gjelde, gjeld for ei tid som vert nærare fastsett av departementet.
