



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:

Saksbehandler/innvalgsnr:

Sonja Elizabeth Lindqvist - 22073231

Vår referanse:

2013/149207-002

Deres referanse:

Vår dato

04.03.2014

### **Høring- forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy - Høringssvar fra Statens vegvesen**

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 18. desember 2013. Høringen gjelder endringer i yrkestransportlova som skal legge til rette for gjennomføringen av, og være en nasjonal tilpasning til, Europaparlamentets rådsforordning (EU) nr. 181/2011 om busspassasjerrettigheter og om endring av rådsforordning (EF) nr. 2006/2004.

I høringen utpekes Statens vegvesen som nasjonal håndhevingsmyndighet. Det innebærer at vegvesenet vil få utvidet dagens tilsynsoppgaver til å omfatte tilsyn med passasjerrettigheter fastsatt i forordningen.

#### Vegvesenets nåværende godkjennings- og tilsynsvirksomhet

Statens vegvesen godkjenner og fører tilsyn med ulike virksomheter innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Dette skjer med hjemmel i vegtrafikkloven (vtrl.) og tilhørende forskrifter. Videre fører Statens vegvesen tilsyn med energimerking av nye personbiler og med merking av dekk med hjemmel i forbrukermerkeloven og tilhørende forskrifter, men her foretas ingen godkjenning. I tillegg kommer at Statens vegvesen er førerprøvemyndighet for alle førerkortklasser, samt prøvemyndighet etter yrkessjåførforskriften og utrykningsforskriften. Vi er også eksamensadministrator for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap for ADR-kompetansebevis (farlig gods).

Det operative arbeidet med godkjenning og tilsyn utføres av regionale tilsynsenheter opprettet spesielt for formålet. Vegdirektoratet utfører ikke tilsynsoppgaver, men har ansvar for regelverksutvikling og kvalitets- og koordineringsoppgaver, samt klagebehandling.

#### Bør Statens vegvesen utpekes som håndhevingsorgan?

Vi ser at det kan være gode, saklige grunner for å utpeke Statens vegvesen som håndhevingsmyndighet. Vegvesenet har allerede tilsynsoppgaver innenfor andre områder av

vegtransporten, og har de senere årene lagt ned betydelige ressurser i å profesjonalisere vegvesenets tilsynsvirksomhet, jf. bl.a. opprettelsen av egne regionale tilsynsenheter og satsingen på kompetanseutvikling i et eget etatsprogram.

Det føres ikke tilsyn etter forordningen i dag, og det er heller ikke utarbeidet systemer og rutiner for å gjøre det. Samtidig har vegvesenet utviklet et godt kvalitetssystem hvor den nye tilsynsoppgaven med tilhørende rutiner kan innarbeides. Med personell med solid tilsynskompetanse- og erfaring, taler gode grunner for at vegvesenet bør utpekes som håndhevingsorgan.

Departementet foreslår at Vegdirektoratet skal tillegges ansvaret for å håndheve forordningen. Det bør vurderes om myndigheten skal tillegges Statens vegvesen med mulighet for å delegerer til den enhet som skal utføre det praktiske tilsynsarbeidet. Tilrettelegging og koordinering av dette arbeidet vil måtte skje i Vegdirektoratet. Klageordningen bør vurderes nærmere.

### Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen har veletablerte tilsyns- og kontrollenheter som i dag blant annet håndhever regelverk knyttet til transportnæringen. Tilførsel av nye oppgaver medfører at kapasitet og kompetanse må bygges opp, enten oppgaven legges til de regionale tilsynsenhetene eller Vegdirektoratet hva gjelder regelverksutvikling og utvikling av retningslinjer og kvalitetsstyring av slike oppgaver i regionene, samt eventuell klagebehandling.

Det er vanskelig å anslå hvor mye ressurser som vil gå med til en slik ny tilsynsoppgave. Ressursbehovet vil være avhengig av hvilken form for tilsyn det skal være. Her kan man tenke seg ulike løsninger, for eksempel:

- Et tilsyn hos alle med fastsatte mellomrom. Dette anser vi urealistisk, det er for ressurskrevende.
- Et målrettet tilsyn der vegvesenet selv velger tilsynssubjekt og tilsynstema ut fra gitte kriterier. Dette kan være aktuelt, det utfører Statens vegvesen på andre områder.
- Minst ressurskrevende og antagelig også minst effektivt er et tilsyn som kun utføres etter henvendelse fra klagenemnden.

Siden klagenemndas avgjørelser ikke er rettslig bindende, mener vi Statens vegvesen som håndhevingsorgan, uansett tilsynsform, må foreta en selvstendig vurdering med tilhørende undersøkelser.

Det må også tas stilling til om Statens vegvesen skal foreta tilsyn/kontrollere ute blant reisende og ansatte, eller fortrinnsvis basere tilsynet på dokumentkontroll. Videre må det avklares om det skal være obligatorisk opplæring, og hvilke krav som i så fall skal stilles til denne. Tilsyn forutsetter relativt detaljerte krav.

Valgene ovenfor bør bl.a. styres ut fra hvor viktige man anser passasjerrettighetene for å være, hvor stor fare det er for manglende etterlevelse og om det er behov for å sikre like konkurranseforhold.

På bakgrunn av tidligere erfaringer med andre tilsynsoppgaver mener vi at høringsnotatets forslag om tildeling av ett årsverk for å påta seg de nye tilsynsoppgavene er alt for lavt og først kan anslås når de problemstillinger som er nevnt over er utredet. Tilsynsområdet er

omfattende, i den forstand at det er diverse elementer som skal kontrolleres, og det er snakk om virksomheter i hele landet. Bruk av en reaksjon som tvangsmulkt, forutsetter dessuten en grundig saksbehandling, herunder oppfølging, i region og ved klagebehandling. Vegdirektoratet er i tillegg tiltenkt en koordinatoroppgave. Det er også noe usikkert om ressursbehovet vil gå ned etter at oppstartsfasen er avsluttet.

Omfanget på oppgaven Statens vegvesen er tiltenkt må således bli tydeligere før vi kan si noe om ressursbehov.

### Reaksjonsmidler

Vårt utgangspunkt for vurderingen er at vi mener at håndhevingsmyndigheten bør ha effektive virkemidler til rådighet for å kunne sanksjonere brudd på regelverket. Dette for å sikre at virksomhetene forholder seg til regelverket og for å kunne reagere overfor de virksomheter som ikke overholder dette. Vi mener de foreslåtte reaksjonene pålegg om retting, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr er nyanserte og effektive virkemidler til å håndtere brudd på reglene og til å tilpasse sanksjonen til den overtredelsen som er begått.

I løpet av de siste par årene er Statens vegvesen tillagt tilsynsoppgaver rettet mot virksomheter som vegvesenet ikke har godkjent. Dette er tilsyn med energimerking og tilsyn med dekkmerking. Begge tilsynsoppgavene er hjemlet i lov av 18. desember 1981 nr. 90 om merking av forbruksvarer mv. (forbrukermerkeloven) og tilhørende forskrifter. Siden tilbakekall av godkjenning i disse tilfeller ikke er en relevant reaksjon, har tilsynet fått hjemmel til å ilegge pålegg om retting og tvangsmulkt for å fremme etterlevelse av regelverket, jf. forbrukermerkeloven § 7. I tillegg har tilsynet fått lovhjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr, jf. forbrukermerkeloven § 10.

Vi anbefaler departementet ved endring av yrkestransportlova å også her vurdere innføring av overtredelsesgebyr, i tillegg til reaksjonene pålegg om retting og tvangsmulkt. Subjektet for et overtredelsesgebyr bør være foretaket, og vilkåret for å kunne utstede slikt gebyr vil være at noen som handler på vegne av foretaket, har opptrådt forsettlig eller uaktsomt. Begrunnelsen for at vi kun foreslår foretaket som ansvarssubjekt for overtredelsesgebyret og ikke fysiske personer i foretaket, er at det er foretakets ledelse som er nærmest til å se til av kravene knyttet til passasjerrettigheter blir oppfylt og som gjennom opplæring og instruksjoner kan iverksette tiltak for å forhindre overtredelser.

Når det gjelder en eventuell fastsettelse av tvangsmulktens og overtredelsesgebyrets størrelse, skal disse motivere virksomhetene til å etterkomme pålegg innen en fastsatt frist samt etterleve regelverket. I noen tilfeller kan det være økonomisk fordelaktig å fortsette ulovlig virksomhet, og mulkten og gebyret må derfor være av en slik størrelse at den fjerner de fordeler overtrederen måtte ha ved å fortsette den ulovlige virksomheten, samtidig som den ikke må være urimelig høy.

### Merknader til foreslått lovtekst

*Til § 32 a nr. 5 (Passasjerrettar):*

Statens vegvesen støtter at alle reaksjonsmidlene kommer klart til uttrykk i loven. Dette bør gjøres over samme lest som eksisterende reaksjonsbestemmelser, så lenge det ikke er faglig behov for ulik utforming. Statens vegvesen påbegynner i disse dager et revisjonsarbeid

knyttet til godkjennings- og tilsynshjemler innen trafikant- og kjøretøyområdet. Hensikten er å fastsette en mer tidsmessig og likere utforming av hjemmelsbestemmelsene i vegtrafikklovgivningen. Utviklingen av tilsyns- og reaksjonshjemler knyttet til håndhevingen av reglene i Europaparlamentets forordning nr. 181/2011 bør koordineres med dette arbeidet. Vi har ingen øvrige merknader til den foreslåtte bestemmelsen.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Med hilsen

  
Bodil Rønning Dreyer  
direktør

  
Arne Valdemar Nielsen