



Vår saksbehandler  
Bjørn Svendsen, tlf 32808692

**Saksgang:**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalget for samferdselssektoren		24.01.2013

## Høring om forslag til endringer i yrkestransportloven

Vedlegg

1 Brev fra samferdselsdepartementet av 30.11.12

*Samferdselsdepartementet har i brev av 30.11.12 foreslått flere endringer i yrkestransportloven. Foreslåtte endringer omfatter "EØS-tilpasninger" og endringer som antas å gi en bedre forvaltning av transportløyver. Den endringen som i størst grad berører fylkeskommunen er forslag om at myndigheten til å tildele løyver for turvogn og godstransport overføres fra fylkeskommunene til Statens Vegvesen.*

### Forslag

1. Hovedutvalget for samferdsel støtter forslag fra samferdselsdepartementet om tilpasninger til "vegpakken - EØS", og overføring av ansvar for å utstede løyver for internasjonal vegtransport fra samferdselsdepartementet til Statens vegvesen. Dette tilsvarer punktene "i-iii" og "v" i høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 30.11.12.
2. Hovedutvalget for samferdsel støtter ikke forslag fra samferdselsdepartementet om overføring av ansvar for å utstede løyver for nasjonal vegtransport som ikke er behovsprøvd fra fylkeskommunene til Statens vegvesen. Som en konsekvens av dette støttes derved heller ikke forslagspunktene fra "vi" til "viii". Det vises til begrunnelse oppsummert til slutt i saksfremlegget.

Buskerud fylkeskommune, 08.01.13  
Gro Ryghseter Solberg  
samferdselssjef

### Bakgrunn for saken

I brev av 30.11.12 foreslår samferdselsdepartementet flere endringer i yrkestransportloven. Det vises til vedlegg 1 i saken og utfyllende høringsnotat på samferdselsdepartementets hjemmeside (<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer.html?id=2066>). Forslag til endringer omfatter:

- i. Hjemmel for å kreve at transportører som søker løyve for person- og gods- transport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportloven skal være etablerte i Norge.
- ii. Hjemmel for å opprette og drifte et elektronisk register over transportører på veg.
- iii. Hjemmel for løyvemyndighetene til å erklære personer som har begått alvorlige brudd på regelverket uskikket til å lede transportvirksomhet i alle EØS-land.
- iv. Overføring av ansvaret for å utstede løyve for nasjonal vegtransport som ikke er behovsprøvd fra fylkeskommunene til Statens vegvesen (SVV).
- v. Overføring av ansvaret for å utstede løyver for internasjonal vegtransport fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen (SVV).
- vi. En tilpassing i loven som legger til rette for at fellesskapsløyve også skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikke er behovsprøvd.
- vii. Innføring av en avgrensning i tid på 10 år for hvor lenge løyver som ikke er behovsprøvde er gyldige.
- viii. Hjemmel til å fastsette i forskrift en avgrensning i tid for løyver som er utstedt før denne loven trer i kraft.
- ix. En presisering i bestemmelsen om løyve for persontransport utenfor rute (§ 9) som ikke innebærer noen reell endring av rettspraksis på området.
- x. Retting av skrivefeil i yrkestransportloven § 10 (1).

#### **Nærmere om foreslåtte endringer**

Punktene i-iii er tilpasninger til flere rådsforordninger i EØS som samlet omtales som "vegpakken". Endringene er en videreføring av gjeldende rett på området. Samferdselsdepartementet har hjemmel i gjeldende yrkestransportlov til å gjennomføre det meste av innholdet i vegpakken ved forskrift. Punktene ix-x er små endringer/presiseringer samferdselsjefen ikke kommenterer nærmere.

Forslagspunktene fra iv. til viii. kommenteres samlet og innebærer betydelige endringer for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for flere typer nasjonale løyver for persontransport. Fylkeskommunen er også løyvemyndighet for godstransport. Løyvetypene kan skilles i to løyvegrupper: Behovsprøvde løyver og løyver som ikke er behovsprøvd.

#### Behovsprøvde løyver:

- Drosjeløyve
- Løyve for selskapsvogn
- Handicapløyve
- Ruteløyve

#### Ikke behovsprøvde løyver:

- Godstransportløyve
- Turvognløyve

For løyver som ikke er behovsprøvd kan alle søkere som oppfyller grunnleggende vilkår for løyve bli tildelt løyve. Grunnleggende vilkår omfatter krav til vandel, økonomi og faglig

kompetanse. Behovsprøving innebærer at fylkeskommunen har et særskilt ansvar for å tilpasse antall løyver i henhold til behov, - hvor de som innehar løyvene har en eksklusiv rett og plikt til å utføre transporten. Behovsprøvingen innebærer at det i mange sammenhenger gjøres politiske vurderinger på lokalt nivå.

Samferdselsdepartementet er løyvemyndighet for internasjonale løyver. Det vil si såkalt "felleskapsløyve", som gir løyvehaver rett til å drive gods- eller persontransport i tilknytning til utlandet. Ett av vilkårene for å få fellesskapsløyve er at søkeren er innehaver av nasjonalt løyve (utstedt av fylkeskommunen). Ansvar for å utstede fellesskapsløyver er delegert fra Samferdselsdepartementet til Statens Vegvesen v/Vegdirektoratet.

Grunnleggende vilkår for å få nasjonalt løyve og internasjonalt løyve er med andre ord det samme. Med bakgrunn i dette foreslår samferdselsdepartementet at disse løyvetypene slås sammen til en løyvetype, - og at ansvaret for å utstede løyver overføres til Statens Vegvesen. Det innebærer en løyvetype for nasjonal og internasjonal persontransport (turvognløyve), og en løyvetype for nasjonal og internasjonal godstransport (godstransportløyve).

For behovsprøvede løyver mener samferdselsdepartementet at ansvaret fortsatt bør være hos fylkeskommunene, ettersom de lokale myndighetene vil være best egnet til å gjøre lokale vurderinger for denne type løyver.

Samferdselsdepartementet mener det er flere forhold som taler for at løyveansvaret for løyver som ikke er behovsprøvede bør samles hos en sentral løyveadministrasjon:

- Hensynet til likebehandling av søknader  
Vilkår for å få løyve er det samme for løyvetypene som ikke er behovsprøvd, dvs. krav til god vandel, tilfredsstillende økonomi og tilstrekkelig faglig kompetanse. Det er i dag 19 fylkeskommuner og Vegdirektoratet som vurderer oppfyllelse av disse kravene ved søknad om løyve, - hvor det kan forekomme ulike vurderinger av om kravene er oppfylt. Om disse vurderingene samles under en enhet er potensialet for mer likebehandling større.
- Bedre oversikt og styrket kompetanse  
En samordning av løyveadministrasjonen vil styrke kompetansen, og gi bedre oversikt. Det nevnes også at vurdering av løyvesøknader og administrative sanksjoner ved brudd på løyvevilkår kan samordnes uavhengig av om overtredelse av regelverket finner sted i Norge eller utlandet (ettersom både internasjonale løyver og nasjonale løyver samles på ett sted).
- Rettsikkerhet og personvern  
Jf. pkt. ii (tilpasning til "vegpakken") er det foreslått et elektronisk register over løyvehavere som inneholder flere opplysninger enn det registeret som i dag brukes av fylkeskommunene, - og det registeret som i dag brukes av Statens Vegvesen. Det er foreslått utvidede vandelsvurderinger, og registrering av personer som anses uskikket til å lede transportvirksomheter (pkt. iii). Dette innebærer større grad av sensitive personopplysninger. Ut fra hensynet til personvern bør ikke flere saksbehandlere enn nødvendig få tilgang til slike opplysninger.

- Mindre ressursbruk  
Samordning vil antas å gi mindre ressursbehov.

Ett argument mot samordning oppgir samferdselsdepartementet kan være et ønske for nasjonale løyvehavere om å forholde seg til en lokal myndighet i hvert fylke ved søknad om løyve. Departementet mener likevel at dette vil være uten større betydning da kommunikasjonen med løyvehavere stort sett skjer i form av post og elektroniske media. Departementet viser for øvrig i høringsbrevet til at Sverige har hatt felles løyveadministrasjon i lengre tid, og at Danmark nå har gått over til dette som følge av innføring av "vegpakken".

En samordning av løyveadministrasjonen til Statens Vegvesen vil innebære at Vegdirektoratet vil fungere som klageinstans for enkeltvedtak om tildeling eller tilbakekalling av løyve.

Etter punkt vii foreslås det en gyldighet på ikke behovsprøvde løyver på 10 år. Nasjonale løyver har i dag gyldighet ubegrenset i tid. Fellesskapstillatelser (internasjonale løyver) har i dag en gyldighet på fem år.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

For offentlige myndigheter innebærer samordningen av nasjonale og internasjonale løyver en rasjonalisering ettersom det bare vil være nødvendig å utstede ett løyve i stedet for to. For løyvehavere vil en slik ordning bli billigere da de bare behøver å betale gebyr for ett løyve (for tiden kr. 3 400,-), i stedet for to.

Det antas at det vil være behov for å øke antall ansatte i Statens Vegvesen med mellom 12 og 20 saksbehandlere. Dette tallet er basert på at det i dag er mellom 0,5 og 2 ansatte i hver fylkeskommune som arbeider med løyvesaker. Med bakgrunn i at det totalt sett er få i hver fylkeskommune som arbeider med løyvesaker antar samferdselsdepartementet at fylkeskommunene bør kunne omfordele oppgaver uten å måtte si opp ansatte som i dag arbeider med løyver som ikke er behovsprøvd. For Buskerud sin del har fylkeskommunen en ansatt som arbeider med disse oppgavene som foreslås overført, i tillegg til andre oppgaver. Det kan anslås at 70% av denne stillingen omfatter løyvesaksbehandling.

Ved utstedelse av løyvedokument betales det et løyvegebyr på kr. 3 400,- pr. løyve. Ved innlevering av løyvedokument utbetales det et returbeløp på kr. 1 200,-. Fylkeskommunen har derved en nettoinntekt på kr. 2 200,- pr. løyve etter gjeldende satser. Det blir årlig utstedt ca. 250 løyver for godstransport eller turvogn i Buskerud. Nettoinntekt for disse løyvene ligger på ca. kr. 750 000,- årlig. Denne inntekten vil følgelig bortfalle, men det vil også bli en avlastning av arbeidsoppgaver.

### **Samferdselssjefens vurderinger og konklusjon**

Samferdselssjefen vil først slå fast at innføring av nevnte "vegpakke" (punktene i-iii) ikke nødvendiggjør en endring av hvilke myndigheter som skal administrere løyveordningene for godstransportløyver og turvognløyver, - nasjonale eller internasjonale.

Samferdselsdepartementet foreslår dette fordi de anser at det er gode argumenter for å slå sammen internasjonale og nasjonale løyver av denne typen (ikke behovsprøvde løyver), - og at det vil være hensiktsmessig å samle alt under en myndighet.

Endringen kan virke hensiktsmessig slik den er framstilt i høringsnotatet fra samferdselsdepartementet, med en sentralisering av disse løyveoppgavene i Statens Vegvesen. Samferdselssjefen har imidlertid merket seg at det på høringsnotatets side 29 omtales at

samferdselsdepartementet ser for seg at behandling av løyvesaker i første instans blir lagt til regionsnivå innen Statens vegvesen (er i dag inndelt i fem regioner), slik at Vegdirektoratet blir klageinstans for enkeltsaker. Det kan ikke ses bort fra at SVV i et slikt tilfelle vil velge å legge løyvesaksbehandlingen videre ut til trafikkstasjonene. Da vil samferdselssjefen anta at argumentasjonen om potensiale for større likebehandling, bedre oversikt og kompetanse, og mindre ressursbruk, bortfaller i stor grad.

Det er tilnærmet de samme vilkår som gjelder for tildeling av behovsprøvd løyver som for ikke behovsprøvd løyver hva angår grunnleggende krav til vandel, økonomi og faglig kompetanse. En endring i henhold til forslaget vil medføre at det vil bortfalle nyttig kompetanse i fylkeskommunene og at fagmiljøet blir mindre. I Buskerud er det (i likhet med mange andre fylker) to personer som arbeider med løyvesaker. Det gir mulighet for faglige diskusjoner i vanskelige saker, som for eksempel skjønnsmessige vurderinger av om vandelskrav er oppfylt for søker til løyve. Det er forøvrig viktig å presisere noe som kommer lite fram i høringsnotatet fra samferdselsdepartementet: Løyvesaksbehandlere i fylkeskommunene har jevnlig kontakt med fagpersoner og jurister i samferdselsdepartementet for råd og veiledning i vanskelige saker. Samferdselsdepartementet sender ut rundskriv, fortolkninger og endringer jf. rettspraksis til fylkene for å bidra til en god kvalitativ løyvesaksbehandling, - og likebehandling av søkere, uavhengig av fylke.

Det bør også nevnes at samferdselsdepartementet for en del år siden var klageinstans for enkeltsaker/enkeltvedtak knyttet til løyver i fylkene. Nå er det slik at klageinstansen ligger i fylkeskommunen. Om departementet er av den oppfatning at praksis, saksbehandling og skjønnsvurderinger er veldig varierende i fylkene, vil en gjeninnføring av tidligere ordning med samferdselsdepartementet som klageinstans sikre en likere behandling.

Geografisk nærhet til løyvemyndigheten er viktig for løyvesøkere. I høringsnotatet fra samferdselsdepartementet anses dette som mindre viktig. Selv om vi i Buskerud ikke har en ordning med ren "skranketjeneste" imøtekommes ønsket fra mange søkere om å kunne møte opp personlig med søknaden for en gjennomgang. Søkeren kan da få umiddelbar tilbakemelding på om det mangler papirer/attester med mer. Personer som vurderer å søke løyve har også stor nytte av oppmøte hos løyvemyndigheten for veiledning. I tillegg er det ofte slik at den som er tildelt løyve møter opp personlig for å hente løyvedokumentet, - for å spare tid. Dette hensynet til nærhet og god service kan ivaretas dersom konsekvensen av endringsforslaget innebærer at løyvesaksbehandling flyttes ut til trafikkstasjonene. Dette synes imidlertid usikkert.

Ved en samordning som foreslått vil det oppstå et skille mellom forvaltningen av løyver som ikke er behovsprøvd og løyver som er behovsprøvd. Det kan derfor diskuteres om forvaltningen av *alle* transportløyvene (behovsprøvd eller ikke) burde overføres til Statens Vegvesen. Imidlertid støtter samferdselssjefen samferdselsdepartementets syn på at det er de lokale myndighetene som er best egnet til å gjøre lokale vurderinger for behovsprøvd løyver. For drosjeløyver er det vanlig at behovsprøvingen har betydelige innslag av politiske og demokratiske vurderinger/beslutninger.

Buskerud fylkeskommune v/hovedutvalget for regionalutvikling har ved tidligere høring uttalt seg positiv til forslag fra samferdselsdepartementet om opphevelse av behovsprøvingen for drosjeløyver. (Sak 020/04, i møte 20.08.04). Etter mottatte høringsuttalelser ble det den gang ikke fremmet sak fra samferdselsdepartementet om lovendring. Samferdselssjefen mener at

det ikke vil være hensiktsmessig å endre forvaltningen av transportløyver så lenge behovsprøvingen for enkelte løyvetyper fortsatt eksisterer. Saken bør tas opp til ny vurdering dersom behovsprøvingen av drosjer blir opphevet.

Avgrensningen av varighet i tid for løyve på 10 år (punkt vii) anses som en tilpasning til forslaget om å slå sammen nasjonale og internasjonale løyver (punkt vi). Internasjonale løyver har i dag en avgrensning i tid på 5 år. Om det ikke blir vedtatt å flytte ansvaret for nasjonale løyver fra fylkeskommunene til Statens Vegvesen anser samferdselssjefen at det heller ikke vil være aktuelt å gi en tidsbegrensning for nasjonale løyver. Om det blir vedtatt å flytte ansvaret, og å slå sammen nasjonale og internasjonale løyver, ser samferdselssjefen likevel ikke nødvendigheten av tidsbegrensning på løyvet. Det vises i denne sammenheng til at vandelskravet til løyvet skal vurderes hvert 5 år (etablert ordning pr. i dag). Om det er slik at det likevel *må* være en tidsbegrensning (samferdselssjefen kjenner ikke konkret bakgrunnen for at det er tidsbegrensning på internasjonale løyver) vil dette skape en unødvendig og rigid ordning for de som kun driver løyvet innenlands.

Samferdselssjefen stiller seg positiv til endringer i lov- og forskrift om innføring av vegpakken jf. punktene i-iii i framstillingen over. Samferdselssjefen har heller ingen innvendinger mot punkt "v" om å overføre ansvaret for internasjonale løyver fra samferdselsdepartementet til Statens Vegvesen. Ansvaret er i dag delegert til Vegdirektoratet. Endringen innebærer at behandlingen av søknader vil bli flyttet til ett nivå under Vegdirektoratet, - hvorpå Vegdirektoratet blir klageinstans i enkeltsaker i stedet for samferdselsdepartementet.

Samferdselssjefen mener at forvaltningen av transportløyver fungerer på en god måte i dag og vil avslutningsvis oppsummere begrunnelsene for at ansvaret for nasjonale transportløyver, som ikke er behovsprøvd, ikke bør overføres til Statens vegvesen:

- Det er usikkert hvordan Statens vegvesen vil organisere løyveforvaltningen dersom ansvaret overføres. Det er ikke gitt at overføringen vil medføre noen større sentralisering av oppgavene. Det er sekundært usikkert om en større sentralisering av oppgavene vil medføre en bedre løyveforvaltning enn dagens ordning.
- En overføring av oppgavene fylkeskommunen har i denne sammenheng til Statens vegvesen vil medføre at fagmiljøet i fylkene splittes, da fylkene fortsatt vil ha ansvar for de behovsprøvede løyvene. Vilkår om vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse er tilnærmet like for alle typer transportløyver (behovsprøvede og ikke behovsprøvede).
- En sammenslåing av internasjonale og nasjonale løyver (uavhengig av hvilken myndighet som har ansvaret for forvaltningen av de) er ikke rasjonell da samferdselssjefen vil anslå at minst 75% av løyvehaverne kun driver løyvet nasjonalt. Gitt krav om fornyelse hvert tiende år innebærer dette merarbeid for forvaltningsmyndigheten og de løyvehaverne som kun driver nasjonalt.