

Saknr. 12/2322-5

Saksbehandler:
Grethe Blystad

Høring om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Fylkesrådets innstilling til vedtak:

::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓

1.

De framlagte forslag til lovendringer i del I er i stor grad allerede innført i yrkestransportloven- og forskriften, og fylkesrådet tilslutter seg til forslagene til endring.

2.

Endringsforslagene i del II er omfattende. Når forslag til endring ikke direkte følger av implementering av vegpakken, kan vi ikke se at det på det nåværende tidspunkt er behov for endring uten en grundig konsekvensanalyse.

Fylkeskommunen beholder løyveforvaltningen slik det er i dag.

3.

Høringsfristen for del II, endring i organisering av løyvemyndighet og løyveordningen, bør utsettes/forlenges, slik at det blir tilstrekkelig med tid til både utredning og politisk behandling i alle fylkeskommuner.

::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑

... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓

Trykte vedlegg:

- Forslag til lov om endring av yrkestransportlova
- Høringsbrev forslag til endringer i yrkestransportlova
- Høringsnotat forslag til endringer i yrkestransportlova

Hamar, 14.01.2013

Per-Gunnar Sveen
fylkesrådsleder

FYLKESRÅDETS VURDERING OG KONKLUSJON:

Høyring om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Kort sammendrag/konklusjon

De framlagte forslag til lovendringer i høringens del I – vegpakken – er i stor grad allerede er innført i yrkestransportloven- og forskriften, og fylkesrådet støtter forslaget til endring.

Endringsforslagene i del II er omfattende og får konsekvenser for flere. Det er derfor behov for en grundig og nøye utredning av forslagene til tross for ønsket om gitt tidspunkt for iverksetting. Høringsfristen, 08.02.2013, gir knapt 8 uker saksbehandlingstid. Med fratrekk av min. 1 uke i forbindelse med jula, og tid til behandling i politisk organ, er denne tida altfor knapp.

Forslag om overføring av løyvesaksbehandling fra fylkeskommunene til SVV og internasjonale tillatelser fra Samferdselsdepartementet til SVV er ikke som direkte følge av implementeringen av vegpakken, men et forslag fremmet av departementet på eget initiativ. Når forslag til endring ikke er som direkte følge av implementering av vegpakken, kan vi ikke se at det på nåværende tidspunkt og så raskt, er behov for endring uten en grundig konsekvensanalyse.

Høringsfristen for del II, endring i organisering av løyvemyndighet og løyveordningen bør utsettes/forlenges, med nok til tid både utredning og politisk behandling i alle fylkeskommuner.

Fylkesrådets vedtakskompetanse

Fylkesrådets vedtakskompetanse er hjemlet i FT-sak 95/11

KORTUTGAVE

Høring om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Norge skal implementere Europaparlamentets- og rådsforordningenes krav om innføring av den såkalte vegpakken i norsk rett. Vegpakken inneholder bl.a. felles vilkår som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på veg, opphevelse av rådsdirektiv om felles regler for tilgang til det internasjonale markedet for godstransport på veg, (nye) felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss, og endring av forordning nr. 561/2006.

I høringens del I har Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) for å tilrettelegge for implementeringen i norsk rett. Like, felles krav til faglige kvalifikasjoner, sanksjoner og adgang til markedet for transportører i EU er i hovedsak innholdet i del I.

I høringens del II er det fremmet forslag om overføring og samling av løyveforvaltningen av ikke behovsprøvde løyver fra fylkeskommunene og samferdselsdepartementet til ny enhet, Statens Vegvesen (SVV), og internasjonale tillatelser fra Samferdselsdepartementet til SVV.

Forslag i del II er ikke som direkte følge av implementeringen av vegpakken, men et forslag fremmet av departementet på eget initiativ. Når forslag til endring ikke er som direkte følge av implementering av vegpakken, kan vi ikke se at det på nåværende tidspunkt og så raskt, er behov for endring uten en grundig konsekvensanalyse. De framlagte forslag til lovendringer i del II er omfattende og med konsekvenser for flere parter.

Kvalifikasjonskrav til nasjonale og internasjonale løyver er like, og en sammenslåing av disse to løyvetyperne til ett løyve synes å være rasjonelt både for løyvemyndighet og løyvehaver. Overføring av løyvesaksbehandlingen av ikke behovsprøvde løyver fra fylkeskommunene til en sentral enhet kan vi ikke se er mer ressursbesparende eller gir kompetansemessige fordeler, idet det er varslet behov for anslagsvis 20 nye stillinger i den eventuelle nye enheten. Løyveregimet har helt fra det ble innført vært lagt til fylkesadministrasjonen, nå fylkeskommunene. Gjennom alle disse årene har administrasjonen opparbeidet seg en ikke ubetydelig kompetanse. Fylkeskommunene er også i framtida fullt ut kompetente til å utstede både eventuelt felles nasjonalt og internasjonalt løyve. Ved en overføring til sentral enhet vil det fortsatt være behov for løyvesaksbehandlere i fylkeskommunene til å ivareta de ikke behovsprøvde løyvetyperne, drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for funksjonshemmede.

Likebehandling er et viktig moment. Så lenge de samme lover, regler og retningslinjer legges til grunn ved saksbehandlingen, kan dette ivaretas av fylkeskommunenes saksbehandlere. Lovbrudd og administrative sanksjoner kan behandles like greit på lokalt som sentralt nivå når opplysninger om lovbrudd er samlet i felles register. Løyvesaksbehandlere rundt om i landet behandler også pr. i dag sensitive personopplysninger, og slike opplysninger kan legges skjermet i det elektroniske registeret, med tilgang begrenset til få saksbehandlere, eventuelt kan tilgang kun gis på forespørsel til nasjonalstaten.

Samferdselsdepartementet synes å ønske å ha overordnet formelt ansvar for fylkeskommunenes løyvesaksbehandling, og bør fremme dette som en lovendring.

Det er i forslag til denne høring nevnt at sentral løyvesaksbehandling ønskes lagt til regionalt nivå innen SVV, som er delt i 4 regioner. Det er ikke klart om det blir 1 eller flere av disse 4 enheter som skal ivareta løyvesaksbehandling.

Sverige og Danmark har innført sentral løyveadministrasjon, men det er ikke oppgitt om det er ett sentralt løyvekontor eller om det administreres fra flere regionale kontorer. Erfaring fra ordningen i disse landene er ikke kjent, og erfaringer derfra bør legges til grunn før eventuell innføring av same ordning i Norge.

Lovforslaget gir bortfall av årlige gebyrinntekter for fylkeskommunen. Løyvesaksbehandlingen er nærmest selvfinansierende, og et evt. tap av arbeidsoppgavene og inntektene. Lovforslaget vil ved gjennomføringen påføre fylkeskommunene vesentlige utgifter, idet 1/3 av betalt behandlingsgebyr skal refunderes løyvehaver ved innlevering av løyve. Løyvehaver har betalt behandlingsgebyr til fylkeskommunene siden ca. 1980. I Hedmark fylke utgjør dette nærmere kr 2 mill, fordelt på ca. 1.700 løyver.

Dagens gebyrnivå dekker utgifter til løyvesaksbehandlingen, og en sammenslåing av nasjonalt og internasjonalt løyve gir mindre utgifter for transportør – ett gebyr i stedet for to. Forslaget om at løyvehaver må betale nytt gebyr ved hver fornying vil imidlertid gi større utgifter på lang sikt. De fleste løyvehavere har flere løyver, noen flere titalls, og gebyr ved fornyelse hvert 10. år vil da utløse store summer i gebyr.

Gyldighetstid på løyver foreslått til 10 år er en god måte å luke ut løyver som ikke er i bruk, løyvehavere som har gått bort, endringer i driftsform mv. Sammen med krav om vandelsattest hvert 5. år, og forslag om skattemyndighets plikt til å varsle løyvemyndighet om eventuelle skatterestanser, vil vise et mer riktig bilde av antall reelle, aktive transportører.

Endringsforslagene i høringens del I – vegpakken – er i stor grad allerede er innført i yrkestransportloven- og forskriften, og denne delen kan vedtas for seg.

For endringsforslag i høringens del II er det behov for en grundig og nøye utredning av forslagene, til tross for ønsket om gitt tidspunkt for iverksetting. Høringsfristen, 08.02.2013, gir knapt 8 uker saksbehandlingstid. Med fratrekk av min. 1 uke i forbindelse med jula, og tid til behandling i politisk organ, er denne tida altfor knapp.

Høringsfristen for del II, endring i organisering av løyvemyndighet og løyveordningen bør utsettes, og sendes aktuelle høringsinstanser på nytt når de betenkninger som er framkommet er nærmere utredet og besvar. Ny høringsfrist må gi høringsinstansene rimelig tid til gjennomgang og politisk behandling i hos alle aktuelle parter.

SAKSUTREDNING:

Høring om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Innledning

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) som er sendt aktuelle parter til høring. Forslagene til endringene er gjort for å kunne gjennomføre Europaparlamentets- og rådsforordningene

nr. 1071/209 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på veg, og om opphevelse av rådsdirektiv 96/26/EF nr. 1072/2009 om felles regler for tilgang til det internasjonale markedet for godstransport på veg og nr. 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning nr. 561/2006. Samlet betegnes forordningene for vegpakken.

Forslag til lovendringer:

- (ii) **heimel for å krevje at transportørar som søkjer løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablert i Norge.**
- (iii) **Heimel for å opprette og drifte eit elektronisk register for transportørar på veg**
- (iv) **Heimel for løyvestyresmaktene til å erklære personar som har gjort alvorlege brot på regelverket uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-land**
- (v) **Overføring av ansvaret for å utferde løyver for nasjonal vegtransport som ikkje er behovsprøvd frå fylkeskommunane til Statens Vegvesen (SVV)**
- (vi) **Overføring av ansvaret for å utferde løyver for internasjonal vegtransport frå Samferdselsdepartementet til Statens Vegvesen (SVV)**
- (vii) **Ei tilpassing i lova som legg til rette for at fellesskapsløyve og skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikkje er behovsprøvd**
- (viii) **Innføring av ei avgrensing i tid på 10 år for kor lenge dei løyva ikkje er behovsprøvde er gyldige**
- (ix) **heimel til å fastsetje i forskrift ei avgrensing i tid for dei løyva som er gjevne før denne lova tek til å gjelde**
- (x) **ei presisering i føresegna om løyve for persontransport utanfor rute (§9) som ikkje inneber noko reell endring av rettsstoda på området**
- (xi) **retting av skrivefeil i yrkestransportlova §10(1)**

Utredning

Høringsnotatet er delt i to. Del I omhandler forslag til endringer i yrkestransportloven som en direkte følge av implementeringen av vegpakken, pkt. (i) – (iii). Del II omhandler forslag til endring i yrkestransportloven som gjelder organisering av løyvemyndighet etter yrkestransportloven, og løyveordningene etter yrkestransportloven generelt (iv) – (viii), samt redaksjonelle endringsforslag (ix) – (x).

Del I

Framlegg til endringer i yrkestransportlova som legg til rette for implementering av forordningane i vegpakken

Bakgrunn for forslagene

Vegpakken er langt på vei en videreføring av gjeldende EØS-rett om tilgang til yrket og markedet for vegtransportører. I norsk rett er reglene innlemmet i yrkestransportloven med tilhørende forskrifter.

Generelt om vegpakken

Gjennomføring av EØS forordninger i norsk rett krever lovendring, som Stortinget må gi samtykke til. Departementet ser det som en fordel at de lovendringer som legger til rette for implementering av forordninger, skjer fra sommer/høst 2013.

Nærmere om innholdet i forordningene

Forslag til lovendring i del I gjelder i hovedsak følgende pkt.:

- Noe strengere krav for tilgang til yrket for økt seriøsitet i vegtransporten og bedre samarbeide mellom ansvarlige styresmakter på tvers av landegrensene.
- Krav om fast og varig virksomhet i den staten der virksomheten drives.
- Krav om god vandel for transportøren, transportleder og annen relevant person.
- Løyvemyndighet gis mulighet til å tilbakekalle kompetansebevis for transportleder når denne ikke lenger fyller krav til god vandel. Hva som regnes som ikke god vandel, er spesifisert.

Departementet har hjemmel for å gjennomføre de fleste foreslåtte endringer, men har ikke hjemmel til å gjennomføre pkt. (i), (ii) og (iii)

(i) Heimel for å krevje at transportørar som søker løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablert i Noreg.

(ii) Heimel for å opprette og drifte eit elektronisk register for transportørar på veg

(iii) Heimel for løyvestyresmaktene til å erklære personar som har gjort alvorlege brot på regelverket uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-land

Regler om tilgang til yrket og markedet for vegtransport er allerede tatt inn i EØS-retten og gjennomført i norsk rett.

Presisering av hva som ikke er god vandel, og dermed ikke gir adgang til yrket, er nødvendig for å sikre likebehandling i alle nasjonalstater som har tilsluttet seg vegpakken.

Ved ikke oppfylt krav til god vandel skal transportleder erklæres uskikket til å drive transportvirksomhet, og gitt kompetansebevis kjennes ugyldig. Å erklære transportleder uskikket er å gå litt lenger enn å tilbakekalle løyve, idet vedkommende ikke kan søke nye løyver før han igjen er erklært skikket. Dette skjer først når perioden for merknader på vandelsattest er utløpt. Endringen er en innskjerping av dagens krav.

Det er i dag ikke krav til at transportør må være etablert i Norge, men det synes fornuftig å stille slik krav i tråd med reglene i rådsforordning 1071/2009. Fast og varig etablering i landet er praktisk for kunder, de ansatte og myndighetene. For NUF-selskaper (Norsk-Utenlandskregistrert Foretak) betyr dette skjerpet krav om tilknytning til Norge. Det må være klare og konkrete retningslinjer for hvordan etableringen skal dokumenteres, eventuelt også kontrolleres. Erfaringer så langt viser eksempler på at utenlandske transportører registrerer seg i Brønnøysundregistrene med adresser hos en regnskapsfører, co-adresse hos bekjente, ansatte el. Selv oppholder transportør seg i sitt hjemland, og er tidvis vanskelig å få tak i.

Forslag om opprettelse av et elektronisk register over vegtransportører er i tråd med reglene i forordningene. Registeret er ment å gjøre det lettere for medlemslandene å kontrollere at transportørene oppfyller gitte vilkår – uansett hvilket medlemstat som er løyvemyndighet. Registeret skal i tillegg til opplysninger om transportørens faglige- og økonomiske kvalifikasjoner, inneholde opplysninger om lovbrudd og vedtatte sanksjoner. Departement foreslår at den delen i registeret som inneholder sensitive opplysninger kun er tilgjengelig for andre land på forespørsel. Registerne knyttes sammen på tvers av landegrenser.

Fylkesrådet tilslutter seg forslag om felles, skjerpede krav til transportør, sanksjoner, fast og varig etablering i staten transportvirksomheten skal drives, og felles elektronisk register over transportører i EØS-land.

Del II

Framlegg til endringer i yrkestransportlova som gjeld omleggingar i organiseringa av løyvestyresmaktene og løyveordninga, samt i tida eit løyve skal gjelde for

Innledning

Samferdselsdepartementet anser det som fornuftig å samle løyvesaksbehandling av ikke behovsprøvde løyver hos ett statlig organ, og at fellesskapstillatelse (internasjonale løyver) skal gjelde også som nasjonalt løyve. Det er også forslag om endringer i løyvenes gyldighetstid (tidsbegrensing).

Gjeldende rett - Løyveordninger etter yrkestransportloven

Følgende løyvetyper er ikke behovsprøvd:

- løyve for nasjonal persontransport med motorvogn etter yrkestr.lovens §4
- løyve for nasjonal godstransport etter yrkestr.lovens §5
- løyve for internasjonal persontransport (felleskapslisens)
- løyve for internasjonal godstransport i EØS (felleskapstillatelse)

Krav (kvalifikasjon) for forannevnte løyver er likelydende for alle løyvetyper.

Løyver for persontransport i rute og persontransport utenfor rute som har 9 eller færre sitteplasser inkludert fører, er behovsprøvd. For behovsprøvd løyve for persontransport i rute kreves det i tillegg til særskilt ruteløyve at transportøren har løyve etter yrkestransportloven §4, turvognløyve.

Persontransport med motorvogn utenfor rute med motorvogn for inntil 9 personer inkludert fører, er drosje, selskapsvogn og kjøretøy for transport av funksjonshemmede. Krav til vandel og økonomi tilsvarer krav for ikke behovsprøvde løyver, mens krav til faglig kompetanse er noe enklere enn full løyveutdanning.

Gyldighetstid

Nasjonale, ikke behovsprøvde løyver for godstransport og for persontransport utenfor rute med motorvogn med mer enn 9 sitteplasser, gjelder uten tidsavgrensning. Behovsprøvd løyve for persontransport i rute gjelder for 10 år, og når anbud/konkurranse benyttes gjelder løyvene for den tid kontrakten gjelder. Fellesskapslisenser/felleskapstillatelse gjelder for 5 år, multilateralt løyve gjelder i 43 europeiske land i ett år, og løyver med grunnlag i tosidig vegtransportavtale gjelder for en tur. Det er foreslått å innføre gyldighetstid på 10 år for ikke behovsprøvde løyver. På landsbasis er det pr. dd. ca. 35.000 godstransportløyver og 12.000 turvognløyver.

Løyvemyndighet

Fylkeskommunene er løyvemyndighet for nasjonale løyver for person- og godstransport etter yrkestransportlovens §§ 4 og 5, jfr. §12, for persontransport i rute etter yrkestransportloven §6, jfr. §13 (2), og behovsprøvd løyve for persontransport med kjøretøy utenfor rute etter yrkestransportloven §9 (drosje, selskapsvogn, transport av funksjonshemmede). Behovsprøving av løyver gjøres lokalt av fylkeskommunene. Klager blir håndtert internt i fylkeskommunene, og ikke av overordnet organ. Dette fordi kompetansen er gitt til fylkeskommunene direkte i loven og ikke delegert fra statlig organ.

Departementet er løyvemyndighet for rutetransportløyver som går gjennom to eller flere fylker. Myndighet er delegert til den fylkeskommunen hvor løyvesøker har sin forretningsadresse eller den

fylkeskommunen der løyvesøker skal drive hovedandelen av behovsprøvd rutetransport. Departementet er klageinstans.

Departementet er løyvemyndighet for løyver etter § 10, jfr. 14 (internasjonale tillatelser), som utstedes etter delegasjon fra samferdselsdepartementet av Vegdirektoratet. Departementet er klageinstans.

Vurdering av behovet for lovendring og forslag til regelendringer

Departementet har kommet fram til at det vil være en fornuftig løsning å overføre ansvaret for de ikke behovsprøvede løyvene til en sentral løyvemyndighet, samt å slå sammen nasjonalt løyve og fellesskapsløyve til ett felles løyve.

Vilkårene for å få nasjonalt løyve etter yrkestransportloven. §§ 4 og 5, samt felleskapstillatelse etter §10, er identiske, og det er rasjonelt å slå disse sammen til ett felles løyve. Det er lite rasjonelt å ha to ulike løyver som dokumentasjon på at de samme kvalifikasjonskrav er oppfylt.

For behovsprøvede løyver er det naturlig at ansvaret fortsatt ligger i fylkeskommunen, som er nærmest til å gjøre aktuelle vurderinger med hensyn til rute- og drosjetransport.

Søkere til drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede i henhold til §9 trenger ikke løyve etter §4 (turvogn) i bunn, og krav til faglig kvalifikasjoner er enklere enn for de andre løyvetyper. Departementet mener det er fornuftig at fylkeskommunene fortsatt har ansvar for disse løyvetyper.

Ruteløyve, som er behovsprøvd og ligger hos fylkeskommunene, krever også turvognløyve, som er et ikke behovsprøvd løyve. Her blir det fortsatt to løyvetyper og to løyvemyndigheter.

Departementet mener det er flere forhold som tilsier at en bør legge løyveansvaret for ikke behovsprøvede løyver til en sentral løyvemyndighet.

Likebehandling er et viktig moment, og det er viktig at det ikke utvikles ulik praksis mellom løyvemyndighetene for løyver med samme kvalifikasjonskrav. Departementet mener det er en utfordring å sikre lik praktisering av regelverket når dette skal praktiseres av 19 fylkeskommuner og Vegdirektoratet, og hevder at det pr. i dag blir gjort ulike vurderinger av vandel i de ulike fylkeskommunene og Vegdirektoratet.

EU forutsetter allerede større fokus på likebehandling på tvers av landegrensene når reglene om yrkestilgang flyttes fra direktiv til forordning, noe som stiller større krav til lik tolking og praktisering av reglene i EØS.

Departementet mener det er svært viktig at de samme vurderinger blir lagt til grunn ved behandling av saker om alvorlige brudd på regelverket og erklæring om at transportleder er uskikket til å lede en bedrift. Hensynet til rettsikkerhet og personvernet er særlig viktig ved behandling av sensitive personopplysninger i det elektroniske registeret for vegtransport, og det er et poeng at ikke flere saksbehandlere enn nødvendig får tilgang til opplysningene i registeret.

Samordning av løyveadministrasjonen har som fordel at vurdering av løyvesøknader og administrative sanksjoner ved lovbrudd kan samordnes uavhengig av om lovbrudd finner sted i Norge eller andre EØS-land. Samordning av løyvemyndighet vil totalt sett føre til mindre ressursbruk på området.

Argument mot samordningen kan være ønske fra nasjonale løyvehavere om å forholde seg til lokal styresmakt. Departementet mener det ikke spiller noen rolle for andre enn de transportørene som bor nær fylkesadministrasjonen. Geografisk avstand til løyvemyndighet er mindre viktig fordi kommunikasjon i de fleste tilfeller skjer pr. post/elektronisk.

Departementet påpeker at det er en svakhet ved dagens organisering at departementet formelt sett ikke har overordnet myndighet når det gjelder fylkeskommunenes saksbehandling av de enkelte løyvesakene. Samordning av løyveadministrasjonen vil styrke kompetansen hos den sentraliserte løyvemyndighet, som får full oversikt over saker på området og vil sikre likebehandling.

Departementet mener det er naturlig å samle administrasjonen av aktuelle løyver i SVV, som får ansvar for utstedelse av nasjonale, ikke behovsprøvde løyver som i dag er tillagt fylkeskommunene, og utstedelse av internasjonale løyver som i dag er delegert til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vil bli klageinstans for enkeltvedtak om tildeling og tilbakekalling etter yrkestransportlovens §§ 4 og 5.

Sverige har lenge hatt felles løyveadministrasjon, og Danmark har gått over til dette i forbindelse med innføring av vegpakken.

Innholdet i forslaget

Forslag om endring i yrkestransportloven §§ 4 og 5 gjøres slik at det framgår direkte av loven at løyvene etter disse reglene skal gjelde for både nasjonale og internasjonale løyver. Det er ikke strengt nødvendig å endre loven for gjennomføre en sammenslåing av løyveordningene, men forslag til endring vil gjøre loven mer oversiktlig og tilgjengelig.

Departementet fremmer forslag om overføring av ansvar for ikke behovsprøvde løyver fra fylkeskommunene og Samferdselsdepartementet til Statens Vegvesen (SVV). SVV som sentral løyvemyndighet får ansvar for utstedelse og administrasjon av ikke behovsprøvde løyver, med ansvar for at vurdering av de objektive vilkår for yrkestilgang; krav til etablering i Norge, god vandel, tilstrekkelig faglig kompetanse og tilfredsstillende økonomi for både nasjonale og internasjonale løyver blir lagt til ett organ.

Ansaret for utstedelse av internasjonale tillatelser legges direkte til SVV i lov. Departementet får ansvar for bilaterale eller multilaterale avtaler om vegtransport, samt enkeltstående tilfeller av transporter fra land Norge ikke har avtale med.

Departementet har signalisert at forvaltning av de internasjonale løyvene, som i dag er hos Vegdirektoratet, skal lokaliseres til Lærdal. Dersom dette blir gjennomført, er det naturlig at de oppgavene som blir overført til SVV etter dette lovframlegget blir lagt til samme sted.

Departementet legger til grunn at saksbehandling av løyvesaker i første instans blir lagt til regionalt nivå innen SVV, slik at Vegdirektoratet blir klageinstans for enkeltvedtak.

Ordlyden i §9(1) er upresis, slik at en kan tolke det til at innehavere av drosjeløyve også trenger turvognløyve. Det trengs kun ett løyve for drosjevirkksomhet. Endringen gjør forskriften mer presis og i tråd med reell praksis.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Konsekvenser av forslaget om felles løyve for nasjonal og internasjonal transport vil for offentlig myndighet være en rasjonalisering ved at løyvesøknader behandles og utstedes av en instans og ikke to. For transportør som driver både nasjonal og internasjonal transport blir det billigere fordi det blir å betale ett gebyr i stedet for to; og kun ett dokument å forholde seg til.

Konsekvenser av endringer i yrkestransportlova om organisering av løyvemyndighet.

Arbeidsoppgaver flyttes fra fylkeskommunene til SVV, og en samlet ny administrasjon er anslått å krever flere ansatte, anslagsvis 12-20 saksbehandlere, med bakgrunn i at det pr i dag er det 0,5-2 ansatte i hver fylkeskommune som arbeider med nasjonale løyver for gods- og persontransport. Departementets vurdering er at det totalt sett er få i hver fylkeskommune som jobber med løyvesaker, og bør få til ei omfordeling av oppgaver uten å si opp de ansatte som i dag jobber med disse oppgavene. Det er grunn for å tro at en samordning av administrasjonen totalt sett vil føre til mindre administrasjon enn i dag.

Utstedelse og administrasjon av løyver blir i all hovedsak finansiert av løyvesøkerne. Søkere til nasjonale løyver betaler i dag et gebyr til fylkeskommunen som skal dekke kostnader ved saksbehandlingen. Ved overføring av løyvemyndighet til SVV vil SVV få dette gebyret. Gebyrsatsen er høy nok til å dekke kostnadene ved løyveutstedelse, og departementet vurderer at det ikke vil være behov for endringer i netto tilskudd til SVV eller fylkeskommunene som følge av forslaget. Lovforslaget gir bortfall av gebyrinntekter for fylkeskommunen, men samtidig en avlastning av oppgaver.

Endring av løyvemyndighet vil ikke gi merkbare konsekvenser for næringen og private aktører.

Løyvets gyldighetstid

Ved endring til tidsbegrenset gyldighetstid for ikke behovsprøvde transportløyver, vil løyvemyndighet måtte utstede flere løyver totalt. Gebyr for utstedelse av løyvene er ment å dekke disse kostnadene. Etter forslag til lovendring vil løyvehaver måtte betale gebyr for utstedelse av nytt løyve hvert 10. år. Behandlingsgebyret vurderes å være så lavt at det ikke vil få videre økonomiske konsekvenser for løyvehaverne (pr. i dag kr 3.400 pr. løyve).

Fylkesrådets drøfting

Høringsnotatet er delt i to. Del I omhandler forslag til endringer i yrkestransportloven som en direkte følge av implementeringen av vegpakken, pkt. (i) – (iii). Del II omhandler forslag til endring i yrkestransportloven som gjelder organisering av løyvemyndighet etter yrkestransportloven, og løyveordningene etter yrkestransportloven generelt (iv) – (viii), samt redaksjonelle endringsforslag (ix) – (x).

Del I (i-iii)

Gjelder vegpakken, som i stor grad allerede er tatt inn i det norske lovverket. Like, felles krav til faglige kvalifikasjoner, sanksjoner og adgang til markedet for transportører i EU er positivt. Fylkesrådet tilslutter seg forslaget.

Del II (iv – viii)

Nasjonalt og internasjonalt løyve har like kvalifikasjonskrav, og en sammenslåing av disse to løyvetypene til ett løyve synes å være rasjonelt både for løyvemyndighet og løyvehaver.

Vi kan ikke se at det er mer fornuftig eller ressursbesparende å overføre løyvesaksbehandlingen av ikke behovsprøvde løyver til en sentral enhet selv om nasjonalt og internasjonalt løyve slås sammen til ett løyve. Transportør som skal ha ruteløyver og eventuelt også drosjeløyver for mer enn 9 personer inkludert fører vil måtte ha løyve for persontransport utenfor rute (turvogn) utstedt av eventuelt sentral løyvemyndighet, og særskilt rute-/drosjeløyve utstedt av fylkeskommunene. Altså fortsatt to løyvedokument og to saksbehandlingsinstanser.

I yrkestransportlovens § 9(4) jfr. yrkestransportforskriftens §1f, åpnes det for andre særskilte løyveordninger for persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 17 personer.

I høringsforslaget er denne paragrafen ikke nevnt, men i henhold til forslagets ordlyd om at forskriftens §4 gjelder for løyver for motorvogn med mer enn 9 personer inkludert fører, må dette bety at søker til drosjeløyver for motorvogn for inntil 17 personer inkludert fører også må ha løyve etter §4, turvognløyve (Tilsvarende som for ruteløyve), slik som det står skrevet i nåværende tekst i § 9 (1). Dersom det fremdeles skal være anledning for fylkeskommunen til å utstede drosjeløyve for 10-17 personer uten at sentral løyvemyndighet først skal måtte utstede turvognløyve etter § 4, må § 9 (4) endres med en ordlyd som ligner bestemmelsens 1. ledd. Sistnevnte løyvetype er ikke eksplisitt omtalt i forskrift. Forslag til endring gjør forskriften mer presis og i tråd med reell praksis, men det må presiseres at det kun trengs ett løyve for drosjeløyver for 10-17 personer, dersom det ønskes at denne løyvetypen fortsatt bør eksistere

Likebehandling er et viktig moment, men lover, regler og retningslinjer som legges til grunn ved saksbehandling må være tydelige for å få likebehandling. Løyvesaksbehandlere i hele landet har gang på gang, i årevis, etterspurt bedre og mer konkret lovverk og retningslinjer for nettopp mest mulig lik behandling av løyvesaker i fylkene, uten at sentrale myndigheter har fulgt opp. Dette forsterkes ytterligere ved at samferdselsdepartementet ikke følger opp og samordner sitt regelverk med andre lovgivende departement. Eksempel på dette er i forbindelse med krav til faglig kvalifikasjon, hvor løyvemyndighet forholder seg til ett lovverk og skoleverket til et annet i samme sak. Dette vil ikke endres selv om løyvebehandling overføres til sentral enhet.

Løyveregimet har helt fra det ble innført vært lagt til fylkesadministrasjonen, nå fylkeskommunene. Gjennom alle disse årene har administrasjonene opparbeidet en ikke ubetydelig kompetanse, basert på lokal kunnskap, erfaringer og samarbeide med næringen og dens ulike organisasjoner.

Vi undres over at departementet ønsker å overføre saksbehandling av ikke behovsprøvde løyver til annet organ med begrunnelse bl.a. krav til likebehandling, mens behandling av behovsprøvde løyver fortsatt skal være i fylkeskommunene. Det bør stilles like krav til likebehandling av behovsprøvde løyver som av ikke behovsprøvde løyver.

Samferdselsdepartementet har ikke pr. i dag formelt, overordnet ansvar for fylkeskommunenes løyvesaksbehandling, men ønsker dette. Saken bør i så fall fremmes som forslag til en lovendring.

Det er i høringen fremmet forslag om overføring av løyvesaksbehandling av ikke behovsprøvde løyver fra fylkeskommune til en sentral enhet/løyvemyndighet, og at løyvesaker i første instans blir lagt til

regionalt nivå innen SVV. SVV er i dag inndelt i 4 regioner. Det er ikke sagt om løyvesaksbehandling skal legges til en av regionene, eller fordeles på flere. Fordeling på eventuelt flere regioner er i motstrid med argumentasjon for å frata fylkeskommunene ansvar for løyvesaksbehandlingen fordi den er fordelt på alle fylkeskommunene.

Løyvesaksbehandlere rundt om i landet behandler også pr. i dag sensitive personopplysninger. Vurdering av lovbrudd og administrative sanksjoner kan behandles like greit på lokalt som sentralt nivå når opplysninger om lovbrudd er samlet i felles register. Ved et felles klart og tydelig regelverk å forholde seg til, ser vi ingen grunn til at saker om alvorlig lovbrudd ikke skal bli likt behandlet. En bedre presisering fra departementet av når kravet til godandel ikke kan anses som oppfylt, vil kunne sikre stor grad av likebehandling på dette feltet. Sensitive opplysninger legges skjernet i det elektroniske registeret, med tilgang begrenset til få saksbehandlere, eventuelt kan tilgang kun gis på forespørsel til nasjonalstaten.

Argumentasjon om geografisk (lokal) plassering av løyvemyndighet er ikke så uvesentlig som departementet antyder. Noen løyvesøkere/løyvehavere oppsøker tidvis fylkeskommunen, men kommunikasjonen foregår like ofte pr. telefon. Det er en lavere terskel for å kontakte lokal myndighet som de føler at de kjenner, enn en sentral enhet. Elektronisk kommunikasjon benyttes i svært liten grad. Veiledning i forkant er en del av lokal løyvemyndighets oppgaver, idet saksbehandler via både formelle og uformelle samtaler med næringsorganisasjoner, transportørene selv eller potensielle transportkjøpere, ofte fanger opp saker om «egne» transportører som det er behov for avklaring om. Det kan være endring av selskapsform eller skifte av daglig leder mv. uten varsel til løyvemyndighet. En gjenganger er også tilbud om transport fra aktører som ikke har transportløyve. Disse aktørene blir tilskrevet og gjort oppmerksom på løyveplikten. Dette er forhold en sentralisert løyvemyndighet i mindre grad kan fange opp.

Sverige og Danmark har innført sentral løyveadministrasjon, men det er ikke oppgitt om det er ett sentralt løyvekontor, eller om det administreres fra flere regionale kontorer. Erfaring fra ordningen i disse landene er ikke kjent, men bør legges til grunn før en eventuell gjennomføring i Norge.

Forslag om gyldighetstid på 10 år for ikke behovsprøvde løyver er fornuftig, og en god måte å luke ut løyver som ikke lenger er i bruk, løyvehavere som har gått bort, endringer i driftsform mv. Sammen med krav om vandelsattest hvert 5. år, og forslag om skattemyndighets plikt til å varsle løyvemyndighet om eventuelle skatterestanser, vil vi få et mer riktig bilde av antall reelle, aktive transportører og løyver.

Det er rasjonelt med kun ett løyve både for transportør og løyvemyndighet. Rasjonaliseringsgevinsten kan ikke sees å bli større ved å legge behandlingen til en sentral enhet enn ved at fylkeskommunene fortsatt har disse oppgavene; vi kan ikke se hvordan samordningen totalt sett vil føre til mindre administrasjon. Anslaget om 15-20 nye saksbehandlere i SVV synes noe lavt når antall ansatte i fylkeskommunene som driver med løyvesaksbehandling legges til grunn. Dersom forslag til endringer om gyldighetstid blir vedtatt, skal løyvene fornyes hvert 10. år, dvs. at et gitt antall løyver blir å fornye hvert år. Dette kommer i tillegg til dagens ordinære løyvesaksbehandling, medregnet krav til løyvehaver om ny vandelsattest hvert 5. år, og oppgradering eller skifte av garantier hvert 5. år. På landsbasis er det nærmere 50.000 gods- og turvognløyver.

Løyvehaver betaler et engangs behandlingsgebyr pr. løyve. Lovforslaget om overføring til annen organisasjon gir bortfall av disse gebyrinntekter for fylkeskommunen. Løyvesaksbehandlingen er

nærmest selvfinansierende, og et eventuelt tap av arbeidsoppgavene og inntektene, men opprettholdelse av stillingene, vil påføre fylkeskommunene ekstra utgifter.— Tidsbruken ved gjenværende behovsprøvede løyver hos fylkeskommunene, kan ikke fylle den tid som brukes på ikke behovsprøvede løyver.

Fylkesrådet støtter ikke forslaget.

Det er tidligere redegjort for at dagens gebyrnivå dekker utgifter til løyvesaksbehandlingen, og at en sammenslåing av nasjonalt og internasjonalt løyve gir mindre utgifter for transportør – ett gebyr i stedet for to. Det er stilt forslag om at løyvehaverne må betal nytt gebyr ved hver fornying. Det er ikke nærmere redegjort for om det skal være likt behandlingsgebyr ved 1.gangs utstedelse som ved fornyelse hvert 10. år. Ordningen med eventuelt fullt behandlingsgebyr vil gi mange transportører større utgifter på lang sikt. At gebyret er så lavt at det ikke vil ha nevneverdige konsekvenser for løyvehaver, stemmer ikke. Pr. i dag er gebyret kr 3.400 pr. løyve, gebyret følger rettsgebyrsatsene, og ved endring av rettsgebyret vil også løyvegebyret endres. De fleste løyvehavere har flere løyver, noen flere titalls, og gebyr ved fornyelse hvert 10. år vil da utløse store summer i gebyr.

For dagens løyver gjelder tilbakebetaling av ca. 1/3 av betalt gebyr ved innlevering av løyve. Det er i høringsforslaget ikke redegjort for om depositumsdelen av gebyret skal refunderes ved fornyelse av løyvene. Det er heller ikke redegjort for hvordan dette skal ordnes dersom SVV blir løyvemyndighet, idet det er fylkeskommunene som har hatt inntekts- og depositumsdelen av løyvegebyret for løyver utstedt før en evt. overføring til SVV.

... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑