



Saksnr.: 2012/1913
Løpenr. 3359/2013
Klassering: N00
Saksbehandler: Monica Vinje

Møtebok - Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdsel, miljø og klimakomiteen	06.02.2013	

Høring om endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy

Vedlegg

1. Samferdselsdepartementets høringsbrev og høringsnotat av 30.11.2012. *Utrykket vedlegg*

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet foreslår å gjøre endringer i lov 21.juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven).

Yrkestransportlovens regler om løyve for sjøtransport er ikke omfattet av forslaget til endringer.

Høringsnotatet er delt i to, og omfatter 10 punkter med forslag til endringer, benevnt som (i)-(x).

Bakgrunnen for de foreslåtte endringene i første del (i) til (iii), omhandler endringer i yrkestransportloven som er en direkte følge av implementeringen av den såkalte vegpakken som er vedtatt og har trådt i kraft i EU. Vegpakken er langt på veg en videreføring av gjeldende EØS-rett om tilgang til yrket og markedet for vegtransportører.

Bakgrunnen for de foreslåtte endringene i del to, punktene (iv) til (x), er ikke en direkte følge av implementeringen av vegpakken. Forslaget er kommet som en følge av at departementet i forbindelse med det ovennevnte arbeidet har gjort en nærmere vurdering av løyveordningen og organiseringen av løyvemyndigheten. En lovendring som gjelder omorganisering av løyvemyndighetene vil kreve en del lenger tid før det kan tre i kraft, enn hva som gjelder for forslagetets første del.

Fakta

Det er ventet at EØS-komiteen i løpet av 2013 vil fatte vedtak om innlemming av forordningene i EØS-avtalen, med forbehold om Stortingets samtykke.

Samferdselsdepartementet har hjemmel til å gjøre endringer i yrkestransportloven for å gjennomføre det meste av innholdet i de nye forordningene i forskrift, men på enkelte punkter er det likevel nødvendig å gjøre endringer i yrkestransportloven for å gjennomføre forordningene i vegpakken.

Lovforslaget vil forutsette noen endringer i lovverk som gjelder at det stilles et nytt krav til løyvehaver som søker løyve for person- og godstransport på veg om at vedkommende skal være etablert i Norge. Det må gis hjemmel til å opprette og drifte et elektronisk register over transportører på veg (som bla inneholder sensitive personopplysninger). Og det må gis hjemmel for løyvemyndigheten til å erklære personer som har gjort alvorlige brudd på regelverket uskikket til å lede transportvirksomhet i alle EØS-land.

Forslaget til endringer del 1 (i) til (iii) vil ikke ha store administrative eller økonomiske konsekvenser for løyvemyndighetene.

Nærmere om forslagetets del 2:

I dag er det slik at fylkeskommunen er løyvemyndighet for nasjonale løyver for person- og godstransport etter yrkestransportloven §§ 4, 5 jf. § 12. Klager på vedtak om løyve blir håndtert internt i fylkeskommunen.

I tillegg er fylkeskommunen løyvemyndighet for behovsprøvde løyver for persontransport i rute etter lovens § 6 jf. § 13 (2). Fylkeskommunen også er løyvemyndighet for behovsprøvde løyver jf. lovens § 9, så som drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede. Det er ikke gjort forslag om å gjøre endringer i ansvar for noen av de behovsprøvde løyvetypene, dette skal fremdeles ligge til løyvemyndighetene lokalt (i fylkene).

Departementet er løyvemyndighet for løyver for rutetransport som går gjennom to eller flere fylker. Dette har til nå blitt delegert til den fylkeskommune der foretaket har hatt sin forretningsadresse.

Videre er vegdirektoratet løyvemyndighet for internasjonale løyver (felleskapsløyve, tosidige og multilaterale løyver for vegtransport.) Departementet er klageinstans i disse tilfellene.

Departementet har kommet til at det vil være en fornuftig løsning å legge ansvaret for administrering av de løyvene som ikke er behovsprøvde til ett nasjonalt organ i stedet for at ansvaret for oppgaven skal ligge i 19 ulike fylkeskommuner som i dag. Forslaget til endringen blir begrunnet i at dette vil sikre likebehandling av løyvesøknader, bedre oversikt og styrket kompetanse, bedret rettssikkerhet og personvern og mindre ressursbruk. Den administrative konsekvens av dette vil være at stillingshjemler som er besatt til arbeid med dette i fylkeskommunene, vil måtte endres. I forbindelse med forarbeid til høringen, oppgav de ulike fylkeskommunene å bruke fra 2 til ca. 0,5 årsverk til arbeidet. Det vil derfor bli behov for å øke antall tilsatte i Statens vegvesen med mellom 12 og 20. I Østfold fylkeskommune er det per i dag i underkant av et halvt årsverk som brukes til arbeid med gods- og turvognløyver. Det antas at dette årsverket vil kunne brukes til andre oppgaver innen samferdselsseksjonens ansvarsområder.

Samtidig foreslår departementet at det internasjonale løyvet (felleskapsløyvet) også skal gjelde for nasjonal transport.

Det blir også foreslått endringer i hvor lang tid et løyve skal gjelde - fra ubegrenset tid til 10 års varighet. Felleskapstillatelser foreslås å gjelde i 10 år i stedet for i 5 år som i dag. Forslaget vil etter departementets syn innebære en rasjonalisering, siden det da eventuelt bare vil være nødvendig å utferdige ett løyvedokument i stedet for to. For transportører som både driver nasjonalt og internasjonalt vil ordningen bli billigere siden det bare blir behov for å betale ett gebyr for utstedelse av løyve. Den økonomiske virkningen av at nye løyver må utstedes hvert 10. år, anses såpass liten for løyvehaverne at det ikke vil ha noen merkbar effekt. (Løyvegebyret er p.t. kr 3400 per år.) Løyvemyndigheten vil få noe mer arbeid med å utferdige løyver, men økte gebyrinntekter vil trolig dekke kostnader til dette.

Forslaget innebærer at Statens vegvesen vil få et samlet ansvar for administrering av alle de ikke behovsprøvde løyvene. Statens vegvesen vil også få ansvar for internasjonale løyver som i dag er delegert fra departementet til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vil etter dette bli klageinstans for alle enkeltvedtak som gjelder tildeling eller tilbakekalling av vedtak etter yrkestransportloven §§ 4 og 5.

Høringsforslagets del 2, har i punkt (viii) forslag om hjemmel til overgangsordninger for de løyver som er gitt før loven ble fastsatt. Punktene (ix) og (x) gjelder kun presiseringer og retting av skrivefeil. Dette kommenteres ikke nærmere.

Fylkesrådmannens vurdering

Forslaget til endringer del 1 (i) til (iii) er en nødvendig tilpasning til gjeldende rett, som fylkesrådmannen ikke har nærmere kommentarer til.

Forslaget del 2 innebærer at det vil gjøres endringer i organiseringen av løyvemyndigheten som bør kommenteres nærmere. Når det gjelder forslaget om å samle ansvaret for arbeid med nasjonale løyver og fellesskapsløyver (iv) og (v), er dette fornuftig ut fra at det er de samme krav og vilkår som må oppfylles for begge løyvetyper. En gyldighetstid på 10 år på begge løyvetyper (vi) og (vii), anses også fornuftig. Det er derfor rasjonelt at ett myndighetsorgan behandler begge løyvetyper.

Når det gjelder forslaget om å samle administrasjonen av de aktuelle løyvene i Statens vegvesen – innebærer dette som nevnt i faktadelen over at ansvaret for de nasjonale løyvene flyttes fra fylkeskommunen og ansvaret for fellesskapstillatelsene flyttes fra Vegdirektoratet.

Fylkesrådmannen slutter seg langt på veg til argumentasjonen for en slik omorganisering med en samlet administrasjon i Statens vegvesen. Fylkesrådmannen ser det slik at hensynet til rettsikkerhet og likebehandling av sakene er tungtveiende og avgjørende argumenter for å omorganisere og samle administrasjonen av løyvene i ett nasjonalt forvaltningsorgan. 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). Denne vurderingen er annerledes for de behovsprøvde løyvene, som ikke er omfattet av dette høringsforslaget. Ved vurdering av behovsprøving er det svært viktig å ha lokal og regional kunnskap om løyvemarkedet.

Forslagets (viii), (ix) og (x) anses som nødvendige bestemmelser for overgangsordning samt presisering og retting av ordlyd i lovteksten som er naturlig å gjøre i forbindelse med endring av loven.

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

Østfold fylkeskommune slutter seg til det forslåtte forslaget til lovendringer (i) til (x) i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy.

Sarpsborg, 16. januar 2013

Atle Haga
fylkesrådmann

Håkon Bjarne Johnsen
fylkesdirektør