



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att: Arnfinn Øen

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Alf Inge Heggeseth - 22073778

Vår referanse:
2012/018837-004

Deres referanse:
12/1587

Vår dato:
08.02.2013

Høring om framlegg til endringer i lov 21.juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy - yrkestransportlova

Viser til Samferdselsdepartementets brev av 30.11.2012 med vedlagt høringsnotat og forslag til endringer i Yrkestransportloven samt sammenslåing av løyve og løyvemyndighet. Bakgrunnen for høringsbrevet er Europaparlamentets og –rådets vedtagelse av Vegpakken, forordning (EF) nr.1071/2009, nr.1072/2009 og nr.1073/2009.

1. Innledning:

Vegdirektoratet vil i sitt høringssvar dele dette på samme måte som høringsbrevet fra departementet:

- Del 1 Endringer i Yrkestransportloven som følge av implementeringen av Vegpakken.
- Del 2 Endring av løyvemyndighet og løyveordningen.

Vegdirektoratet er positive til forslaget og de endringene som er foreslått:

- Innføringen av reglene i Vegpakken vil føre til en mer oversiktlig bransje, likt regelverk og praksis i de forskjellige EØS-statene samt at det blir lettere å kontrollere og avsløre de useriøse aktørene. Opprettelsen av ERRU-registeret vil medføre en skjerping både for transportørene og løyvemyndighetene.
- En sammenslåing av løyvene og innføring av en løyvemyndighet vil medføre likere praksis, bedre fagkvalitet, betraktelig mindre administrasjon og ikke minst en stordriftsgevinst. Det vil videre være en stor fordel for transportørene ved at de må søke bare en gang, samt kun betale et gebyr. Alle transportører blir behandlet likt og saksbehandlingen vil bli raskere og mer effektiv. Dog vil en ulempe være for de som tidligere kun hadde nasjonalt løyve at disse nå må søke hvert 10.år.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

2. DEL I – endringer i yrkestransportloven

1. Innledning.

Innføringen av Vegpakken er, som departementet påpeker, i stor grad en videreføring av gjeldende rett.

1.1. Forordning 1071/2009: adgangen til yrket.

I dag er det tre vilkår som må være oppfylte for å få både nasjonalt og internasjonalt løyve:

- Faglig kompetanse
- God vandel
- Økonomisk sikkerhet

De to første kravene knyttes opp mot daglig leder, eller løyveansvarlig der det er gitt dispensasjon. Økonomisk sikkerhet er knyttet til firmaet.

Ved innføringen av Vegpakken vil det nå bli ytterligere et krav for å få løyve (etablering), samt visse endringer i dagens eksisterende krav (vandel).

- Krav til etablering.

Vegdirektoratet har ingen innvendinger mot innføringen av dette kravet, men stiller spørsmål ved hva som skal være å anse som de viktigste forretningsdokumentene? Vil det videre bli stilt krav til organisering og utforming av kravet om driftssentral?

- God vandel.

I dag er det daglig leder som blir vandelsvurdert, ved innføringen av Vegpakken skal både transportleder(e) og firmaets vandel vurderes. Dette medfører at de firmaene som søker om løyve må innhente minst to politiattester, og de etater som utsteder løyvene vil også få økt saksbehandling. Dette vil medføre et større behov for ressurser/saksbehandlere og vil således påvirke etatenes budsjetter.

Art. 3 (1) bokstav b) jfr art.6 lister opp hva som skal hensyntas i en vandelsvurdering. Dette anses som positivt og vil medføre at det blir lettere å oppnå lik praksis og håndheving. Det oppleves i dag at det er stor forskjell hos de enkelte løyvemyndigheter hvordan dette følges opp og praktiseres.

Det oppstilles i art.6 (2) jfr (3) krav om rehabilitering. Dette er et nytt krav som Vegdirektoratet ser at det må etableres rutiner og retningslinjer for. Hvordan tenker departementet dette gjennomført? Hvordan blir en transportleder egnet igjen, automatisk etter en gitt periode, må kurs/opplæring gjennomføres, annet? Hva omfatter «annet tiltak»?

Departementet har gitt Vegdirektoratet i oppgave å opprette og drifte det nasjonale ERRU-registeret etter art.16. Opplysningene i art.16 (2) a) til d) skal være offentlig tilgjengelige og vil bli lagt på en egen side på www.vegvesen.no. Opplysninger etter art.16 (e) og (f) vil kun bli gitt på forespørsel.

1.2. Forordning 1072/2009 – tilgang til markedet – godstransport.

Vedrørende kabotasje vises til tidligere korrespondanse og rundskriv fra departementet.

Art.10 omhandler sanksjoner fra etableringsstaten ved brudd på felleskapsregelverket. Nytt er at løyvemyndighetene kan tilbakekalle løyvener midlertidig, og dette må det etableres rutiner og retningslinjer for.

1.3. Forordning 1073/2009 – tilgang til markedet – persontransport.

Det vises til departementets redegjørelse, Vegdirektoratet har ingen kommentarer til dette.

2. Gjeldende rett.

I henhold til påtaleinstruksen skal politiet melde til løyvemyndighetene der løyvehaver er dømt eller straffet for brudd på regelverket i løyveperioden. Vår erfaring er at dette ikke skjer, dermed er det reelt en vandelsvurdering kun hvert femte år når løyvehaver søker om løyve og vedlegger politiattest. Hvordan er erfaringene med dette ute i de enkelte fylkeskommuner? Løyvemyndigheten kan etter Yrkestransportloven § 29 tilbakekalle løyvet der løyvehaver ikke lenger oppfyller kravene for å ha løyve eller ikke retter seg etter forskrifter og vilkår for å drive transportvirksomhet. Dette gjelder etter vår erfaring spesielt ved bytte av daglig leder og oppfølging av dette. Slik vi ser det må først det nasjonale løyvet tilbakekalles før vi kan trekke tilbake det internasjonale.

3. Endringer i gjeldende rett.

Ved Vegpakken innføres et nytt krav for å kunne få løyve: foretaket må være etablert i det landet hvor det søkes om løyve. Som nevnt tidligere må det avklares hva dette nye kravet skal omfatte og inneholde.

I dag er det daglig leder som skal oppfylle kravet til vandel. De nye reglene sier at transportleder(e), foretaket og eventuell annen relevant person skal vandelsvurderes. Dette vil medføre betydelig med saksbehandling for løyvemyndigheten og behov for mer opplæring og oppfølging. En fordel, slik Vegdirektoratet ser det, er at forordningene tydeligere enn før spesifiserer hvilke lovbrudd som skal vektlegges og virkningene ved at kravene til vandel ikke er oppfylt. Dette vil lette saksbehandlingen og føre til mer likebehandling både nasjonalt og innenfor hele EØS-området.

Har departementet tenkt om det kun er transportleder(e) og foretaket som skal vandelsvurderes, eller om også andre relevante personer bør/skal fremlegge bevis på god vandel? Hvem skal dette i så fall være? De enkelte sjåfører? Andre med sentral organisatorisk rolle i firmaet? Det vil være særlige utfordringer knyttet til å unngå forskjellsbehandling ved at enkelte foretak også må fremlegge politiattest for andre enn transportleder(e) og foretaket.

Daglig leders rolle vil med de nye reglene fases ut, det blir nå transportleder som skal vandelsvurderes og være faglig kvalifisert. Rollen transportleder er definert i for.1071/2009, art.4.

Etter Yrkestransportloven skal foretaket melde fra ved skifte av daglig leder, dette blir sjelden gjort, men skiftet fanges opp ved vår knytning opp mot Enhetsregisteret og saken skal følges opp av løyvemyndigheten på bakgrunn av dette. Ved at det nå er transportleder som overtar denne rollen vil vi ikke få en slik melding fra Enhetsregisteret ved at transportleder ikke er en rolle som ligger i dette registeret. Hvordan tenker departementet at vi skal fange opp disse endringene, all den tid vi har erfart at foretakene ikke melder slike endringer til oss? Er en mulighet å tillegge transportleder et ansvar for foretakets økonomiske sikkerhet, og at dette først fjernes når de melder bytte av transportleder til løyvemyndigheten? Et annet alternativ er å få rollen transportleder inn i Enhetsregisteret.

Kravet om oppretting og drift av registeret er nytt, og vil være en effektiv og god måte å innfri hensikten med innføringen av de nye reglene som kommer med Vegpakken. Men registeret og de nye kravene som stilles vil medføre mer saksbehandling, behov for flere saksbehandlere og større drifts- og vedlikeholdskostnader.

4. Regelendringer.

Som påpekt er det behov for lovendring knyttet til:

- Etableringskravet.

Kravet må innføres i henhold til reglene i for.1071/2009, og Vegdirektoratet stiller seg bak de hensyn som fremkommer fra departementets side.

- Opprettelse og drift av registeret.

Registeret krever lovhjemmel, og utveksling og registrering av personopplysninger må være i samsvar med reglene i Personopplysningsloven.

Som påpekt vil innføringen og bruken av registeret både nasjonalt og på tvers av landegrensene gjøre det lettere å kontrollere og sikre mer seriøse forhold i bransjen. Et av hovedhensynene bak Vegpakken er ønsket om harmonisering og tettere samarbeid mellom EØS-statene. Dette fordrer selvfølgelig at alle medlemsstatene har opprettet og bruker registeret, og oppfyller kravene satt i Vegpakken. Gjennom deltagelse i arbeidsgruppen for registeret ser vi at det er store forskjeller i medlemsstatene, og at det vil kunne gå tid før man vil se en effekt og gevinst av de nye reglene.

Gjennom utviklingen av det nye registeret har vi besluttet at opplysningene i for.1071/2009, art.16 (2) a) til d) skal være offentlig tilgjengelige, og vil bli lagt på en egen side på www.vegvesen.no. Opplysninger etter art.16 (e) og (f) vil derimot kun bli gitt på forespørsel. Dette vil kreve manuell saksbehandling.

Vegdirektoratet ønsker å påpeke at opplysninger om selskapsform ikke finnes i vårt register i dag, men at dette er opplysninger som finnes og kan innhentes fra Enhetsregisteret.

- Erklære transportleder(e) uegnet.

Rollen som transportleder er ny og er definert i forordningen. Å erklære en transportleder uegnet er en ny saksbehandlingsrutine som må etableres og lages rammer og rutiner for. Som departementet skriver vil en erklæring om uegnethet basere seg på innhentet politiattest i forbindelse med søknad om løyve eller på bakgrunn av opplysninger som mottas fra andre medlemsstater gjennom registeret.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser.

- ◆ Etableringskravet vil ikke få særlig økonomiske og administrative konsekvenser.
- ◆ Etablering og drift av registeret.

Vegdirektoratet har til nå dekket alle utgifter knyttet til utvikling av registeret. Kostnadene knytte til fremtidig drift og vedlikehold vil øke og budsjetttrammene må som følge av det økes, alternativt må gebyrsatsene økes for å dekke dette.

Omfanget av saksbehandling vil øke, og det er tidligere estimert med 5 årsverk. Men dette er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til. Det avhenger både av hvor mange av medlemsstatene som bruker registeret og hvor mange meldinger som kommer gjennom registeret. I utviklingsprosessen har vi fokusert på at mest mulig av oppgavene skal kunne gjøres automatisk i systemet, hvilket medfører at det ikke vil være så stort behov for manuell behandling og økt bemanning som først antatt.

- ◆ Erklæring om uegnethet for transportleder.

Departementet mener innføringen av dette ikke vil få særlige konsekvenser for saksbehandlingen.

Vegdirektoratet mener det vil få noe betydning, all den tid det det nå blir flere forhold som skal vurderes, perioden for uegnethet må vurderes og besluttes, og eventuelle rehabiliteringstiltak skal også vurderes og vedtas. Saksbehandlerne vil få flere typer vedtak som skal fattes og alt dette medfører klagemuligheter for transportleder.

Det vil også kunne bli noe ekstra saksbehandling ved at de enkelte virksomheter kan ha flere transportledere.

3. DEL II – endring av løyvemyndighet og løyveordningen

1. Innledning.

Departementet foreslår endringer i dagens organisering av utstedelse av løyver og løyvemyndigheten. Det foreslås at det kun skal utstedes ett løyve, det internasjonale, og at ansvaret for utstedelsen skal tilligge ett statlig organ.

2. Behov for regelendringer.

Departementet mener det er en fornuftig og god løsning å ha kun en løyvemyndighet og i den forbindelse også slå sammen løyvene til ett løyve. Det er i dag samme krav og vilkår for å få løyve og samme dokumentasjon må fremlegges av søker. Drosjeløyve og behovsprøvde løyver bør fortsatt ligge hos fylkeskommunene. Vegdirektoratet er helt enig i denne vurderingen.

Hensynene bak forslaget:

- ◆ Likebehandling.

Vilkårene for å få nasjonalt og internasjonalt løyve er de samme. Erfaringen Vegdirektoratet sitter med er at det er stor forskjellig i behandling av søknadene både mellom de enkelte fylkeskommuner og mellom fylkeskommunene og Vegdirektoratet, spesielt i forhold til vandelsvurdering. Dette er uheldig, og i strid med det som er en av

hovedhensynene bak reglene i Vegpakken. Ved å sentralisere utstedelsen og slå sammen løyvene vil man oppnå en ensartet behandling og full oversikt over behandlingen og oppfølgingen av løyvene.

- ◆ Rettssikkerhet og personvern.
Ved etableringen av ERRU-registeret skal personsensitive opplysninger lagres og utveksles via registeret. Vegdirektoratet stiller seg bak departementets vurderinger rundt dette.
- ◆ Samordnet behandling.
Ved at det nå skal registreres overtredelser både begått i Norge og i de øvrige EØS-land er det en fordel at en etat behandler og følger opp dette.
- ◆ Mindre ressursbruk.
Ved en sammenslåing vil man oppnå en stordriftsfordel og en mer effektiv behandling, og som følge av dette et mindre antall årsverk enn det som er i dag.

Departementet foreslår at Statens vegvesen får ansvaret for utstedelsen av løyvene, og at Vegdirektoratet blir klageorgan for enkeltvedtak om tildeling og tilbakekall av løyver etter yrkestransportloven §§ 4 og 5.

Løyvene skal nå gjelde for 10 år og dette vil bli særlig utfordrende i forhold til de som i dag kun har nasjonale løyver som er tidsbegrenset. Vi antar departementet kommer med klare retningslinjer for dette hvis løyvene og løyvemyndigheten slås sammen.

Innholdet i forslaget til lovendring:

- ◆ Endring i Yrkestransportloven §§ 4 og 5. Vi er enige i departementets vurderinger rundt dette.
- ◆ Yrkestransportloven § 10 (1) beholdes på grunn av løyvene utenfor EØS-området. Vi stiller spørsmål ved om dette kommer tydelig nok frem da det i forslaget kun står «...transport....til eller fra utlandet....»
- ◆ Yrkestransportloven §§ 12 og 14 – ansvaret for utstedelse overføres til Statens vegvesen, mens departementet fortsatt er ansvarlig for inngåelse og oppfølging av de bilaterale og multilaterale avtalene. Vi forutsetter da at det eksisterende samarbeidet med Vegdirektoratet på dette området biholdes, selv om selve utstedelsen av disse løyvene skjer et annet sted i organisasjonen i Statens vegvesen.

Lærdal:

Tidligere statsråd Kleppa besluttet i 2012 at arbeidsoppgavene knyttet til utstedelse av de internasjonale løyvene skulle flyttes fra Vegdirektoratet til Lærdal. Departementet foreslår nå at hvis dette gjennomføres skal selve utstedelsen av alle løyver skje i Lærdal som førsteinstans underlagt en region, med Vegdirektoratet som klageorgan. Dette vil slik vi ser det være en god og praktisk gjennomførbar løsning. Vi besitter i dag den kompetanse som er nødvendig for å behandle klagesaker, og ved en overflytting av selve utstedelsen av løyvene vil de som i dag behandler dette ha kapasitet til å forberede og behandle klagesaker.

Det stilles fra vår side spørsmål ved om Vegdirektoratet fortsatt skal være dispensasjonsmyndighet. Vi er i dag dispensasjonsmyndighet for de nasjonale løyvene der søker ikke oppfyller kravene for å få løyve.

For tilfelle utstedelsen av alle løyvene flyttes til Lærdal mener vi fortsatt det overordnede fagansvaret bør ligge i Vegdirektoratet, så som oppfølging av gjeldende regelverk og bistand ved inngåelse/oppfølging av bilaterale og multilaterale avtaler. Det er nødvendig med juridisk utdannelse og kompetanse for dette samt gode engelskkunnskaper og god kjennskap til internasjonale avtaler.

Vegdirektoratet, Trafikant- og kjøretøyavdelingen, seksjon for Trafikantadferd har ansvaret for yrkestransportloven og –forskriften hvor løyvereglene er hjemlet. Det er ikke snakk om overflytting av denne myndigheten. Videre bør den fagkompetanse Vegdirektoratet sitter med på området biholdes da vi mener denne både er nødvendig og verdifull.

Vi ønsker til sist å kommentere at i det lovendringsforslaget til § 27 opereres med ulike benevnelser for antall år, se pkt.(1) - 10 år og pkt.(3) - ti år. Dette bør være likt begge steder.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser.

En sammenslåing vil medføre en rasjonalisering og vil bli billigere for de som i dag har to løyver. For de som kun har nasjonalt løyve vil det bli dyrere ved at disse nå må søke på nytt hvert tiende år og betale nye gebyr.

For tilfelle det kun blir en løyvemyndighet og denne blir i Statens vegvesen vil bemanningsbehovet øke (12-20 stillinger), og det vil bli nødvendig med økte bevilgninger til disse stillingene.

Gebyrene er ment å være kostnadsdekkende. Statens vegvesen må derfor ta en grundig gjennomgang av dette etter en sammenslåing for å avdekke de totale kostnadene. Det vil også komme en kostnad ved etablering og drift i Lærdal, og vi antar også gebyret skal dekke dette. Hvis ikke må Statens vegvesen tilføres ekstra bevilgninger.

Innføringen av Vegpakken og en sammenslåing av løyvemyndigheten vil slik vi ser det medføre visse konsekvenser for næringen i og med at alle løyver nå blir tidsbegrensede og løyvemyndigheten kan stille strengere krav til dokumentasjon fra løyvehavere.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
Direktør

Jon Molnes

