

## **Notat**

---

### **Høring - endring av yrkestransportforskriften; gjennomføring av vegpakken i norsk rett, og endringer i løyveordningen og løyveperioden.**

Vedlagt følger utkast til endringer i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften, (ytf.)) og oppheving av forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje (den internasjonale forskriften). Sistnevnte forskrift blir innarbeidet i yrkestransportforskriften.

Forslagene til forskriftsendringer er en oppfølging av Stortingets lovvedtak nr. 66 (2012-2013) av 3. juni 2013 om endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova, (ytl.)), jf. Prop. 124 L (2012-2013) om Endringer i yrkestransportlova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009 og endringer i organiseringa av løyvestyresmaktene mv.).

Forskriftendringene er, for det første, en implementering av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av direktiv 96/26/EF (forordningen om yrkesadgang), europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (forordningen om markedsadgang innen godstransport) og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 (forordningen om markedsadgang innen persontransport) om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006. Samlet omtales forordningene som vegpakken. I tillegg skal forskriftsendringene implementere de rettsaktene som er gitt med hjemmel i vegpakkeforordningene. Dette omfatter Kommisjonsbeslutning (EU) nr. 992/2009<sup>1</sup> og Kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010<sup>2</sup> med tekniske bestemmelser knyttet til det

---

<sup>1</sup> Kommisjonsbeslutning 2009/992/EU av 17. desember 2009 om minstekrav til dataene som skal registreres i det nasjonale elektroniske registeret for veitransportforetak

<sup>2</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010 av 16. desember 2010 om fastsettelse av felles regler for sammenkopling av nasjonale elektroniske registre over veitransportforetak

elektroniske registeret over vegtransportører, forordningene (EU) nr. 611/2012<sup>3</sup>, 612/2012<sup>4</sup> og 613/2012<sup>5</sup> med nærmere presiseringer om utformingen av enkelte vedlegg til forordningene i vegpakken, og forordning (EU) nr. 361/2014<sup>6</sup> med nærmere bestemmelser om gjennomføringen av forordning 1073/2009.

For det andre er forslaget til forskriftsendringer en oppfølging av endringene i yrkestransportloven §§ 4, 5 og 27, jf. lovvedtak nr. 66 (2012-2013). Endringene i disse bestemmelsene innebærer at fellesskapsløyve også skal gjelde som nasjonalt løyve, og at løyveperioden for slike løyver blir satt til 10 år.

Departementet har hjemmel i yrkestransportloven § 35 til å gi nærmere forskrift om hver enkelt løyveordning og utfyllende forskrifter til gjennomføring av loven. Etter lovvedtak nr. 66 (2012-2013) har departementet også hjemmel til å gi nærmere forskrift om erklæring om at transportledere er uegnet, jf. vedtatt ny § 26 a) (2) i yrkestransportloven, og til å gi nærmere forskrift om nasjonalt elektronisk register over vegtransportører, jf. vedtatt ny § 29 a) (3) i yrkestransportloven.

Departementet vil i det følgende gjøre nærmere rede for de aktuelle forskriftsendringene og hvilke endringer disse innebærer sammenholdt med gjeldende rett. Del I gjelder forskriftsendringer knyttet til vegpakken, mens del II gjelder forskriftsendringer knyttet til endringer i løyveordningen og løyveperioden.

Fremstillingen av forordningene i høringsnotatet er gjort i lys av Protokoll 1 til EØS-avtalen om gjennomgående tilpasning og tilpasningstekst i EØS-komiteens beslutninger nr. 88/2014, jf. EØS-komiteens beslutninger nr. 89-91/2014.

## **Del I**

### **Vegpakken**

#### **1. Generelt**

Regler om yrkes- og markedsadgang på vei er allerede tatt inn i EØS-retten, og gjennomført i norsk rett, jf. yrkestransportloven §§ 4, 5, 10 (1), 10 (4) og 35 og tilhørende forskrifter.

---

<sup>3</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 611/2012 av 9. juli 2012 om endring av vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss

<sup>4</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 612/2012 av 9. juli 2012 om endring av vedlegg II og III til forordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg

<sup>5</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 613/2012 av 9. juli 2012 om endring av vedlegg III til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei

<sup>6</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 361/2014 av 9. april 2014 om gjennomføringbestemmelser til forordning (EF) nr. 1073/2009 når det gjelder transportdokumenter vedrørende internasjonal transport med buss og om opphevelse av Kommisjonens forordning (EF) nr. 2121/98

Bestemmelsene i direktiv 96/26/EF<sup>7</sup> om adgang til yrket som transportør på veg med senere endringer er innarbeidet i yrkestransportforskriften kapittel I.

De tidligere EU-forordningene og direktivene om markedsadgang for godstransport på veg er implementert i den internasjonale forskriften § 2. Dette omfatter forordning (EØF) nr. 881/92<sup>8</sup> og (EØF) nr. 3118/93<sup>9</sup> med senere endringer og direktiv 2006/94/EF<sup>10</sup>.

De tidligere EU-forordningene om markedsadgang for persontransport på veg er implementert i den internasjonale forskriften § 4. Dette omfatter forordning (EØF) nr. 684/92<sup>11</sup> med senere endringer, forordning (EF) nr. 12/98<sup>12</sup>, og forordning (EF) nr. 2121/98<sup>13</sup>.

Disse forordningene og direktivene er per i dag fortsatt en del av EØS-avtalen.

De nye forordningene vil bli implementert i yrkestransportforskriften. Forordning 1071/2009, kommisjonsbeslutning (EU) nr. 992/2009, kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010<sup>14</sup> og (EU) nr. 613/2012 foreslås implementert ved en henvisning i ny § 1a, forordning 1072/2009 og (EU) nr. 612/2012 vil bli implementert ved en henvisning i ny § 53, og forordningene 1073/2009 og (EU) nr. 611/2012 vil bli implementert ved henvisning i ny § 56.

I det følgende vil hver av de tre forordningene omtales i egne hovedpunkt, se punkt 2 – 4.

## **2. Implementering av forordning (EF) nr. 1071/2009 om yrkesadgang for vegtransportører, samt kommisjonsbeslutning (EU) nr. 992/2009 og kommisjonsforordningene (EU) nr. 1213/2010 og (EU) nr. 613/2012**

Forordning 1071/2009 vil bli implementert ved henvisning i ny § 1a i yrkestransportforskriften som sier at den skal gjelde som forskrift. Det samme gjelder beslutningen og forordningene kommisjonen har vedtatt med hjemmel i denne forordningen.

---

<sup>7</sup> Rådsdirektiv 96/26/EF av 29. april 1996 om adgang til yrket som godstransportør og persontransportør på vei og gjensidig godkjenning av diplomer, eksamensbevis og andre kvalifikasjonsbevis med sikte på å lette slike transportørers faktiske utøvelse av etableringsretten i innenlandsk og internasjonal transportvirksomhet.

<sup>8</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 881/92 av 26. mars 1992 om markedsadgang i Fellesskapet for godstransport på vei som utføres fra eller til en medlemsstats territorium eller krysser en eller flere medlemsstaters territorium

<sup>9</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3118/93 av 25. oktober 1993 om fastsettelse av vilkårene for transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat der de ikke er hjemmehørende.

<sup>10</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/94/EF av 12. desember 2006 om fastsetjing av felles reglar for visse former for godstransport på veg

<sup>11</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss

<sup>12</sup> Rådsforordning (EF) 12/98 av 11. desember 1997 om fastsetjing av vilkåra for at transportørar skal kunne utføre innanlands persontransport på veg i ein medlemsstat der dei ikkje høyrer heime

<sup>13</sup> Kommisjonsforordning (EF) 2121/98 av 2. oktober 1998 om gjennomføringsregler for rådsforordning (EØF) nr. 684/92 og (EF) nr. 12/98 om dokumenter for persontransport med turvogn og buss.

<sup>14</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010 av 16. desember 2010 om fastsettelse av felles regler for sammenkopling av nasjonale elektroniske registre over veitransportforetak

Nedenfor vil departementet beskrive innholdet i forordning1071/2009, samt redegjøre for bestemmelser i forordningen som krever ytterligere tilpasninger i yrkestransportforskriften. Framstillingen er inndelt etter kapitlene i forordningen. Departementet gir under hvert punkt en framstilling av (i) reglene i forordningen, (ii) gjeldende rett, (iii) samsvaret mellom forordningen og gjeldende rett og (iv) en redegjørelse for forslagene til forskriftsendringer. De avledede forordningene vil bli nevnt der det er naturlig.

## **2.1 Forordningen kapittel I – generelle bestemmelser**

### **2.1.1 Kravene i forordningen**

Forordningen regulerer adgangen til, og utøvelsen av, yrket som transportør på vei, jf. artikkel 1 nr. 1.

Etter art. 1 nr. 2 får forordningen anvendelse på alle foretak som er etablert i EØS og som utøver yrket som transportør på vei. Den får også anvendelse på foretak som har planer om å utøve yrket som transportør på vei. Etter art. 2 nr. 1 er yrket som godstransportør på vei definert som den virksomhet som utøves av foretak som ved hjelp av motorvogn eller vogntog transporterer gods for en annens regning. I art. 2 nr. 2 er yrket som persontransportør på vei definert som den virksomhet som utøves av foretak som ved hjelp av motorvogner som er slik konstruert og innredet at de er egnet til og beregnet for transport av flere enn ni personer medregnet sjåføren, utfører persontransport for offentligheten eller for særskilte brukerkategorier mot vederlag fra den som blir transportert, eller fra transportarrangøren.

Etter art. 1 nr. 4 er følgende foretak unntatt fra forordningen, med mindre noe annet er fastsatt i nasjonal lovgivning:

- a) Foretak som utøver yrket som godstransportør på vei ved hjelp av motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn; medlemsstatene kan imidlertid redusere denne grensen for alle eller noen kategorier av veitransport.
- b) Foretak som driver persontransport på vei utelukkende for ikke-kommersielle formål, eller som har et annet hovedyrke enn persontransportør på vei.
- c) Foretak som utøver yrket som transportør på vei utelukkende ved hjelp av motorvogner med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t.

Etter art. 1 nr. 5 kan statene bare unnta fra anvendelsen av alle eller noen av bestemmelsene i forordningen de transportører som utelukkende driver transport med bare en mindre innvirkning på transportmarkedet på grunn av

- a) arten av gods som transporteres, eller
- b) de korte avstandene.

Art. 3 nr. 1 fastsetter fire krav som må være oppfylt for at et foretak skal kunne drive yrket som transportør på veg (kravene til yrkesadgang).

For det første skal foretaket drive en faktisk og varig virksomhet i den staten der det søker om løyve, jf. art. 5. For det andre skal foretaket ha god vandel jf. art. 6. For det tredje skal foretaket ha tilstrekkelig økonomisk evne, jf. art. 7. For det fjerde skal foretaket ha nødvendige faglige kvalifikasjoner, jf. art. 8. Detaljene i disse kravene er beskrevet i pkt. 2.3

Etter art. 3 nr. 2 kan nasjonale myndigheter fastsette forholdsmessige tilleggskrav som foretakene må oppfylle for å utøve yrket som transportør på vei. Tilleggskravene skal ikke innebære forskjellsbehandling.

Etter art. 4 skal foretak som driver transport på veg utpeke en transportleder for virksomheten. Det er transportlederen som skal oppfylle kravene til godandel og faglige kvalifikasjoner i art. 3 nr. 1 bokstav b) og d). Det følger av art. 4 nr. 1 bokstav a) til c) at transportlederen må oppfylle følgende tre krav: Transportlederen skal (i) faktisk og varig lede transportvirksomheten i foretaket, (ii) ha en reell tilknytning til virksomheten og (iii) ha sitt bosted innenfor EØS. En transportleder er nærmere definert i art. 2 nr. 5 som en fysisk person ansatt av et foretak, eller, dersom foretaket er en fysisk person, den nevnte personen selv, eller eventuelt en annen fysisk person utpekt av det nevnte foretaket i henhold til en avtale, som faktisk og vedvarende leder foretakets transportvirksomhet.

Etter art 4 nr. 2 kan ansvarlige myndigheter gi foretaket dispensasjon fra kravet om å utpeke en transportleder i tråd med nr. 1 dersom foretaket ikke oppfyller kravet til faglig dyktighet. Betingelsene er de samme som i nr. 1 bortsett fra at det ikke stilles samme krav til tilknytning til foretaket. Vilkårene for å gi slik dispensasjon følger av art. 4 nr. 2 bokstav a) til d).

For det første må foretaket utpeke en fysisk person som er bosatt i EØS og oppfyller kravene til godandel og faglige kvalifikasjoner, som etter avtale med virksomheten skal ha rett til å utføre en transportleders plikter på foretakets vegne, jf. art. 4 nr. 2 bokstav a).

For det andre må avtalen som knytter foretaket til personen som er nevnt i bokstav a), inneholde spesifiserte oppgaver av faktisk og varig karakter som personen skal utføre. Avtalen skal inneholde informasjon om hva personen som transportleder er ansvarlig for. De spesifiserte oppgavene skal særlig omfatte forvaltning av kjøretøyenes vedlikehold, kontroll av kontrakter og transportdokumenter, grunnleggende regnskapsføring, fordeling av laster eller transportoppdrag til førere og kjøretøy, samt kontroll av sikkerhetsprosedyrene, jf. art. 4 nr. 2 bokstav b).

For det tredje kan den utpekte personen bare lede transportarbeidet for opptil fire forskjellige virksomheter med en kombinert samlet vognpark på maksimalt 50 kjøretøy. Nasjonale myndigheter kan fastsette et lavere antall virksomheter og/eller kjøretøy, jf. art. 4 nr. 2 bokstav c).

For det fjerde er det et krav at den utnevnte personen utfører sine oppgaver utelukkende i virksomhetens interesse. Vedkommendes ansvar skal utøves uavhengig av eventuelle foretak som foretaket utfører transportoppdrag for, jf. art. 4 nr. 2 bokstav d).

Etter art. 4 nr. 3 kan nasjonale myndigheter fastsette at en transportleder som er utpekt på vanlig måte etter nr. 1, ikke kan utpekes til transportleder etter nr. 2. Nasjonale myndigheter kan bestemme at transportledere skal kunne utpekes kun for et begrenset antall foretak eller for en vognpark som er mindre enn 50 kjøretøy.

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til art. 1 til 4 i forordningen.

### 2.1.2 Gjeldende rett

I norsk rett er regler om adgang til yrket tatt inn i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Reglene er i samsvar med direktiv 96/26/EF om adgang til yrket som transportør på veg med senere endringer.

Yrkestransportloven gjelder for transport med motorvogn og fartøy i Norge, jf. likevel § 10 om internasjonal transport, se ytl. § 1.

Det følger av yrkestransportloven §§ 4 og 5 at den som vil drive person- eller godstransport med motorvogn mot vederlag må ha løyve.

Som motorvogn til bruk i godstransport regnes varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatt brukt på offentlig vei, jf. ytl. § 5 (2). Etter yrkestransportforskriften § 2 bokstav a) gjelder løyvekravet for godstransport bare den som driver godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg. Beltebil er ikke regnet som motorvogn etter loven, jf. § 1 (3).

For persontransport gjelder løyvekravet alle kjøretøy når transporten utføres mot vederlag. For transport med motorvogn registrert for inntil 9 personer, som faller utenfor EØS-reglene, gjelder et noe tilpasset krav til fagkompetanse. For øvrig gjelder etter norsk rett de samme kravene for yrkesadgang for transport med slike kjøretøy som for andre kjøretøy.

Etter yrkestransportloven kapittel 4 er følgende transportformer unntatt fra kravet om løyve, og foretakene dermed unntatt fra vilkårene for yrkesadgang: egentransport av gods § 16, transport av post § 17, egentransport av personer § 18, persontransport knyttet til arbeidsforhold innen helse- og omsorgssektoren § 19 og annen persontransport § 20. I tillegg kan departementet gi unntak for særskilte transporter etter § 21, jf. yrkestransportforskriften § 23.

I tillegg følger det av yrkestransportforskriften § 2 (3) bokstav a) – c) at følgende transportformer er unntatt fra løyveplikt:

- a) Transport med beltekjøretøy
- b) Berging av kjøretøy og fjerning av feilparkert kjøretøy utført med motorvogn spesielt konstruert for slik virksomhet
- c) Transport av husholdningsavfall

Løyve kan tildeles den som har god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse, jf. ytl. §§ 4 (2) og 5 (1) i.f. Det nærmere innholdet i kravene fremgår av yrkestransportforskriften §§ 6 – 8, se nedenfor under pkt.2.2.2.

Kravene til vandel, økonomi og fagkompetanse er i samsvar med direktiv 96/26/EF om adgang til yrket som transportør på vei, med senere endringer.

Den som vil drive person- eller godstransport mot vederlag må oppfylle vilkårene for å ha løyve. Dersom søker er et selskap eller en annen juridisk person må den som til enhver tid er daglig leder oppfylle kravene til vandel og faglige kvalifikasjoner, jf. yrkestransportforskriften § 10. Dersom søker er et enkeltpersonsforetak er det innehaver som

må oppfylle kravene. Er søker et nyopprettet selskap, må den daglige lederen også oppfylle kravet til økonomi.

### **2.1.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

Det er departementets vurdering at alle transportformer som er regulert i forordning 1071/2009 faller inn under yrkestransportloven med forskrifter.

På godstransportsiden er virkeområdet i yrkestransportloven tilnærmet samsvarende med forordningens virkeområde. På persontransportsiden regulerer yrkestransportloven imidlertid flere transportformer enn de som faller inn under forordningens virkeområde. Dette omfatter selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede, drosjeløyve og løyve for innenlands persontransport i rute med fartøy.

Etter yrkestransportloven gjelder de generelle kravene til yrkesadgang for alle løyvetyper. På persontransportsiden omfattes i tillegg til transport med kjøretøy som er registrert for mer enn 9 personer, også transport med kjøretøy som er registrert for mindre enn 9 personer, som faller utenfor forordningen, av loven og forskriften. Dette innebærer at også de som har selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og drosjeløyve må oppfylle kravene til vandel, økonomi og fagkompetanse. De som har løyve for persontransport i rute med fartøy må oppfylle kravene til vandel og økonomi. Departementet ønsker å videreføre dagens regulering på området med enkelte tilpasninger. Det er ikke ønskelig å gjøre vegpakken som sådan gjeldende for de løyvetypene som faller utenfor forordningens virkeområde. Det er imidlertid ønskelig å videreføre ordningen med at de generelle kravene til yrkesadgang skal gjelde også for disse løyvetypene. Departementet vil komme nærmere tilbake til dette under omtalen av de enkelte kravene under pkt. 2.2.

Departementet mener at de unntakene for løyveplikt som følger av yrkestransportloven med forskrifter er i samsvar med forordningen.

Gjennomføringen av forordningen innebærer at nasjonale myndigheter får en noe videre adgang til å gjøre unntak fra løyvekravet, enten generelt eller gjennom individuelle dispensasjoner, enn etter dagens ordning, jf. art. 1 nr. 4 og 5.

Det er departementets vurdering at gjeldende bestemmelser om løyvekrav, og de aktuelle unntakene, fungerer hensiktsmessig. Departementet vil likevel benytte anledningen til å innføre et generelt unntak for løyveplikten for foretak som utøver yrket som transportør på veg utelukkende ved hjelp av motorvogner med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t i tråd med forordningen art. 1 nr. 4 bokstav c). Slik ordlyden i forordningen er utformet finner departementet at det utover dette unntaket vil være vanskelig å oppstille generelle unntak for løyveplikten i yrkestransportforskriften. Departementet finner det derfor hensiktsmessig å fortsette praksisen med individuelle fritak fra krav om løyve etter ytl § 21, jf forskriften § 23 innenfor de rammene forordningen setter. Søknad om fritak vil da bli vurdert i samsvar med den utvidede adgangen til fritak i art. 1 nr. 4 og 5.

Stortinget har i lovvedtak nr. 66 (2012-2013) lagt til rette for gjennomføring av det nye kravet om at transportører skal være etablert i det landet der de søker om løyve, se vedtatt ny bokstav a) i § 4 (2) i yrkestransportloven.

Etter norsk rett er det per i dag ikke fastsatt tilleggskrav for tildeling av løyve, slik art. 3 nr. 2 åpner for.

Transportlederbegrepet i art. 4 er nytt sammenlignet med gjeldende rett. I praksis vil transportleder ofte være samme person som daglig leder i foretaket.

Departementet legger ikke opp til å begrense mulighetene for å lede et foretaks transportvirksomhet etter reglene i art. 4 nr. 2 utover det som fremgår av bokstav c) i den bestemmelsen. Videre legger departementet ikke opp til å fastsette bestemmelser om at personer som utpekes som transportleder på ordinær måte etter art. 4 nr. 1, ikke kan utpekes som transportleder etter art. 4 nr. 2.

#### **2.1.4 Konkrete endringer i forskriften**

I tråd med forordningen art. 1 vil departementet ta inn en ny bestemmelse i ytf. § 2 tredje ledd som slår fast at foretak som utøver yrket som transportør på vei utelukkende ved hjelp av motorvogn med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t, er unntatt fra løyvekravet.

Samtidig foreslår departementet å oppheve gjeldende bestemmelse i ytf. § 2 tredje ledd bokstav a), hvor det fremgår at transport med beltekjøretøy er unntatt fra kravet om løyve. Unntaket følger direkte av ytl § 1 (3), og anses overflødig i forskriften.

Videre endres yrkestransportforskriften § 4 om generelle vilkår for å få løyve i tråd med Stortingsvedtak nr. 66 (2012-2013), slik at også kravet om etablering går fram av forskriften, se nærmere pkt. 2.2.4. Dette passer med systemet i forskriften.

## **2.2 Forordningen kapittel II – Vilkår for adgang til yrket som transportør på veg**

### **2.2.1 Kravene i forordningen**

#### 2.2.1.1 Kravet til etablering

Art. 5 utdyper innholdet i kravet til etablering i art. 3 nr. 1 bokstav a).

Foretaket må for det første ha en virksomhet i etableringsstaten med lokaler hvor de viktigste forretningsdokumentene oppbevares, herunder dokumenter vedrørende regnskap og personalforvaltning, samt dokumenter med opplysninger om kjøre- og hviletid. Nasjonale myndigheter kan kreve at også andre dokumenter enn de som er nevnt i bestemmelsen skal være tilgjengelige i lokalene.

Foretaket må for det andre disponere ett eller flere kjøretøy som er registrert eller godkjent i samsvar med etableringsstatens lovgivning. Foretaket kan disponere over kjøretøyene for eksempel i form av eie, leie eller leasing.

For det tredje må foretaket drive sin virksomhet faktisk og varig fra en driftssentral i etableringsstaten. Driftssentralen skal drives med hensiktsmessig utstyr og fasiliteter.

#### 2.2.1.2 Kravet til god vandel

Art. 6 utdyper kravet til god vandel i art. 3 nr. 1 bokstav b).



Etter art. 6 nr. 1 første ledd skal nasjonale myndigheter fastsette vilkårene et foretak eller en transportleder må oppfylle for å ha godandel.

Ved avgjørelsen av om foretaket oppfyller vandelskravet skal det tas hensyn til atferden til foretaket selv, transportlederen og eventuelt andre relevante personer som nasjonale myndigheter har bestemt, jf. art. 6 nr. 1 andre ledd.

Art. 6 nr. 1 tredje ledd bokstav a) og b), setter minimumskrav til hvilke rettområder som skal tas i betraktning i vurderingen av om vandelskravet er oppfylt.

Art. 6 nr. 1 tredje ledd bokstav a) lister opp nasjonale rettsområder hvor dommer eller sanksjoner for eventuelle alvorlige overtredelser skal ha betydning for vandelsvurderingen. Disse rettsområdene inkluderer (i) handelsrett, (ii) insolvenslovgivning, (iii) lønns- og ansettelsesforhold i bransjen, (iv) veitrafikk, (v) yrkesansvar og (vi) menneskehandel og narkotikahandel.

Art. 6 nr. 1 tredje ledd bokstav b) oppstiller en oversikt over de områdene innen fellesskapsretten hvor dommer eller sanksjoner for en alvorlig overtredelse skal ha betydning for vandelsvurderingen. Disse områdene inkluderer særlig (i) kjøre- og hviletider for førere, (ii) vektor og dimensjoner på kjøretøy, (iii) grunnleggende kvalifikasjoner for førere, (iv) kjøretøyets tekniske tilstand, (v) markedsadgang for vegtransport, (vi) sikkerhet i forbindelse med transport av farlig gods, (vii) installering og bruk av hastighetsbegrensere (viii) førerkort, (ix) adgang til yrket og (x) dyretransport.

Det følger av art. 6 nr. 2 bokstav a) at dersom transportlederen eller foretaket er blitt dømt for et alvorlig straffbart forhold eller ilagt en sanksjon for en av de alvorligste overtredelsene på fellesskapsbestemmelsene, jf. vedlegg IV, skal ansvarlig myndighet på en hensiktsmessig og rettidig måte gjennomføre en forvaltningsmessig behandling, som evt. skal omfatte en kontroll av det berørte foretakets lokaler.

Ansvarlig myndighet skal avgjøre om tap av godandel på grunn av særlige omstendigheter vil være en uforholdsmessig reaksjon i det aktuelle tilfellet. Slike avgjørelser skal være begrunnet.

Med mindre ansvarlig myndighet finner at tap av godandel vil være en uforholdsmessig reaksjon skal dommen eller sanksjonen medføre tap av godandel, jf. art. 6 nr. 2 bokstav a) siste ledd. Dersom ansvarlig myndighet finner at tap av godandel på grunn av særlige omstendigheter vil være en uforholdsmessig reaksjon, kan myndigheten beslutte at godandel ikke skal berøres. I slike tilfeller skal årsakene registreres i det nasjonale elektroniske registeret, jf. art. 26.

Kommisjonen skal utarbeide en liste over hvilke alvorlige overtredelser på fellesskapsbestemmelsene som, i tillegg til dem som er fastsatt i vedlegg IV, skal medføre tap av godandel. EØS-statene plikter å ta hensyn til opplysninger om overtredelser, samt opplysninger fra andre EØS-stater når de prioriterer hvilke kontroller de skal utføre i henhold til art. 12 nr. 1, jf. art. 6 nr. 2 bokstav b).

Vandelskravet i art. 3 nr. 1 bokstav b) er ikke oppfylt før et rehabiliteringstiltak eller andre tiltak med tilsvarende virkning er iverksatt i henhold til relevante bestemmelser i nasjonal lovgivning, jf. art. 6 nr. 3.

#### 2.2.1.3 Kravet til økonomisk evne

Art. 7 utdyper kravet til økonomisk grunnlag.

Utgangspunktet etter art. 7 nr. 1 er at et foretak til enhver tid skal kunne oppfylle sine økonomiske forpliktelser i hele regnskapsåret. Foretaket skal på grunnlag av årsregnskapet godtgjøre at det årlig råder over kapital og/eller reserver på minst 9 000 euro når bare ett kjøretøy benyttes, og 5 000 euro for hvert ekstra kjøretøy som benyttes.

Euroverdien skal fastsettes hvert år, ut fra kursene som gjelder første virkedag i oktober og som kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*. Kursene skal gjelde fra 1. januar i det etterfølgende kalenderåret, jf. art. 7 nr. 1 andre ledd.

Ansvarlig myndighet kan etter nr. 2 godta eller kreve at et foretak godtgjør sin økonomiske evne ved hjelp av en attest. Slik attest kan for eksempel være en bankgaranti eller en forsikring.

Årsregnskapet eller garantien som skal kontrolleres, skal tilhøre den økonomiske enheten som er etablert i den staten der det er søkt om tillatelse, jf. art. 7 nr. 3.

#### 2.2.1.4 Kravet til faglig kompetanse

Art. 8 nr. 1 utdyper kravet til faglig kompetanse etter art. 3 nr. 1 bokstav d).

Vedlegg I del I til forordningen er en liste over de emnene og den konkrete kunnskapen transportlederen som et minimum skal kjenne til for å få godkjent kravet til fagkompetanse. Transportlederen må ha grundig og konkret angitt kunnskap innen sivilrett, handelsrett, sosialrett, skatterett, forretningsmessig og økonomisk ledelse av foretaket, markedsadgang, tekniske standarder for og tekniske sider ved driften, samt trafiksikkerhet.

Kunnskapen skal dokumenteres ved obligatorisk skriftlig eksamen, og ved muntlig eksamen dersom det er fastsatt av nasjonale myndigheter. Eksamen skal organiseres i samsvar med vedlegg I del II, som legger føringer på eksamenens innhold, varighet og terskel for å bestå. Den obligatoriske skriftlige eksamen skal bestå av to prøver på minst to timers varighet, der den ene prøven kan bestå av flervalgsspørsmål. Nasjonale myndigheter kan vedta å kreve opplæring før eksamen.

Eksamen skal avlegges i den staten vedkommende har sitt vanlige bosted, eller i den staten vedkommende arbeider, og angir nærmere vurderingskriterier for hvordan statstilknytningen skal avgjøres, jf. art. 8 nr. 2

Kun myndigheter eller organer som er behørig godkjent for dette formål kan organisere og godkjenne eksamen. Statene skal regelmessig føre kontroll med at aktuelle myndigheter eller organer organiserer eksamen i samsvar med vilkårene i vedlegg I, jf. art. 8 nr. 3.

Etter art. 8 nr. 4 kan nasjonale myndigheter gi foretak eller organer tillatelse til å tilby opplæring av høy kvalitet til søkere for å forberede dem til eksamen, og til å tilby etter- og videreutdanning. Hvis slik tillatelse gis, skal nasjonale myndigheter regelmessig kontrollere at de aktuelle foretakene eller organene til enhver tid oppfyller kriteriene som dannet grunnlaget for tillatelsen.

Nasjonale myndigheter kan fremme regelmessig opplæring i emnene angitt i vedlegg I del I med ti års mellomrom for å sikre at transportlederne er kjent med utviklingen i bransjen, jf. art. 8 nr. 5.

Nasjonale myndigheter kan kreve at personer som har kompetansebevis, men som ikke har ledet et gods- eller persontransportforetak de siste fem årene, gjennomgår ny opplæring for å oppdatere sine kunnskaper om utviklingen av lovgivningen innenfor kategoriene i vedlegg I del I, jf. art. 8 nr. 6.

Nasjonale myndigheter kan frita personer som har eksamensbevis fra visse høyere eller tekniske utdanninger fra eksamen i de emnene eksamensbeviset dekker, dersom eksamensbeviset dekker alle emnene angitt i vedlegg I. Videre kan nasjonale myndigheter frita personer fra nærmere angitte deler av eksamen, dersom de har gyldig kompetansebevis for nasjonal transport, jf. art. 8 nr. 7.

Etter art. 8 nr. 8 skal kompetansebevis som er utstedt av godkjent myndighet eller organ fremlegges som bevis på faglig dyktighet. Kompetansebeviset kan ikke overdras, og skal utarbeides i samsvar med vedlegg II og III i forordningen, samt påføres stempelet til utstedende myndighet eller organ. Fargen på kompetansebeviset er presisert i forordning (EU) nr. 613/2012.

Det følger av art. 9 at nasjonale myndigheter kan vedta å frita personer fra eksamen, dersom de fremlegger bevis på at de vedvarende har ledet et veitransport- eller persontransportforetak i én eller flere EØS-stater i perioden på ti år før 4. desember 2009.

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til art. 5 til 9 i forordningen.

## **2.2.2 Gjeldende rett**

### 2.2.2.1 Kravet til godandel

Kravet til godandel følger av yrkestransportloven § 4 (2), og er nærmere utdypet i ytf. § 6. Vandelskravet gjelder for alle løyvetyper etter yrkestransportloven. Etter ytf. § 6 er kravet til vandel ikke oppfylt dersom søkeren:

- "a) er fradømt retten til å drive næringsvirksomhet, eller*
- b) er ilagt straff for en alvorlig lovovertrædelse, herunder på det handelsmessige område, eller*
- c) er ilagt straff for alvorlige overtrædelser av gjeldende bestemmelser om førernes kjøre- og hviletid, nyttekjøretøys vekt og dimensjoner, trafiksikkerhet og kjøretøyenes sikkerhet, lønns- og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser".*

Dette innebærer at det må foreligge en rettskraftig dom eller et vedtatt forelegg for at vandelskravet ikke skal være oppfylt.

For søknad om løyve skal god vandel dokumenteres ved fremleggelse av politiattest som ikke er eldre enn tre måneder. Politiattesten skal makuleres etter at klagefristen for løyvetildelingen har gått ut.

Ved tap av god vandel vil vandelskravet igjen anses oppfylt når det ikke er merknader på politiattesten av betydning for vandelsvurderingen. I tillegg kan god vandel igjen anses oppfylt hvis merknadene på politiattesten er langt tilbake i tid. Straffbare forhold vil anmerkes på politiattesten med de tidsbegrensninger som følger av politiregisterloven<sup>15</sup> § 40.

For turvognløyve og løyve for godstransport med motorvogn, følger det av EØS-retten at vandelen kontrolleres hvert femte år, jf. direktiv 96/26/EF med senere endringer. For drosjeløyve, selskapsvognløyve, løyve for transport av personer med nedsatt funksjonsevne og behovsprøvde løyve for persontransport med fartøy i rute gjelder tilsvarende regel i nasjonal rett, uten at dette er et krav i EØS-retten. Krav om fornyet vandelskontroll gjelder således for alle løyvetyper etter nasjonal rett.

Dette er gjennomført i ytf. § 6 (3) ved at politiattest skal forelegges løyvemyndigheten på nytt hvert femte år, jf. ytl. § 26. Etter politiregisterloven er det ikke mulig å be om ny politiattest hvert femte år slik systemet har vært etter yrkestransportregelverket. Det er imidlertid åpnet for at mottakeren av attesten kan få utlevert nye opplysninger av betydning etter politiregisterloven § 43. Dette innebærer at løyvemyndigheten kan be politiet om å få utlevert nye opplysninger av betydning for løyvet, dersom de har en mistanke om at en konkret løyvehaver ikke lenger oppfylder vandelskravet. Løvemyndigheten får da anledning til å forvise seg om at kravene til vedkommendes vandel fortsatt er oppfylt. Etter politiregisterforskriften<sup>16</sup> § 35-1 annet ledd kan imidlertid slik kontroll bare finne sted for enkeltpersoner og ikke for grupper personer som omfattes av hjemmelen for vandelskontroll.

Dette innebærer en endring for praksisen rundt fornyet vandelskontroll. Det følger av politiregisterforskriften § 10-7 at politiet straks skal underrette andre aktuelle offentlige myndigheter når en person eller et selskap som driver virksomhet med offentlig tillatelse blir siktet for en straffbar handling som kan ha virkning for tillatelsen. Regelen i § 10-7 er en direkte videreføring av meldeplikten i påtaleinstruksen<sup>17</sup> § 5-5.

Det har imidlertid vist seg at denne underretningsplikten ikke fungerer tilfredsstillende. Siden underretningsplikten etter ikrafttredelse av politiregisterloven er den eneste muligheten til å sikre at løyveinnehavere har fornøden vandel etter at løyve er tildelt, må løyvemyndighetene utvise større aktivitet i forhold til politiets underretningsplikt.

---

<sup>15</sup> Lov av 28. mai. 2010 om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten trådte i kraft 1. juli 2014.

<sup>16</sup> Forskrift av 20. september 2013 om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten

<sup>17</sup> Forskrift om endringer i forskrift om ordningen av påtalemyndigheten (Påtaleinstruksen) av 27. september 2013 nr. 1138.

Dette gjennomføres ved at løyvemyndigheten, for å forvise seg om at underretningsplikten er oppfylt, ber politiet direkte om å få oversendt relevante vandelsopplysninger. Den enkelte løyvehaver vil dermed vandelskontrolleres hvert femte år. For eksempel ved at løyvemyndighetene samler opp de aktuelle løyvehaverne og sender en liste til politiet en til to ganger i året. Denne praksisen skal gjelde for alle løyvetyper etter yrkestransportloven.

Dersom vandelskravet ikke lenger er oppfylt kan løyvet kalles tilbake iht. yrkestransportloven § 29 første ledd. Tilbakekall av løyve vil være et enkeltvedtak etter forvaltningsloven (fv1.)<sup>18</sup> § 2 bokstav b.

Det følger av direktiv 96/26/EF art. 7 at når utenlandske transportører bryter regler som kan føre til tilbakekall av fellesskapsløyvet, skal myndighetene i vertsstaten informere ansvarlige myndigheter i hjemstaten om forholdet.

#### 2.2.2.2 Kravet til økonomisk evne

Kravet til tilfredsstillende økonomisk evne følger av ytl. § 4 (2), og er nærmere utdypet i ytf. § 7, og gjelder for alle løyvetyper. Økonomikravet er todelt.

For det første innebærer økonomikravet at løyvesøker må legge fram en garantierklæring fra en bank eller et forsikringsselskap på en kroneverdi tilsvarende 9000 euro, jf. § 7 (1). Denne garantisummen gjelder for ett løyve. For ytterligere løyver gjelder en kroneverdi tilsvarende 5000 euro per løyve. Euroens verdi fastsettes for en periode på 5 år. Ifølge rundskriv N-4/2009 er kroneverdien for garantisummen for perioden 2010 – 2014 77 000 kr for det første løyvet og 43 000 kr for de påfølgende løyvene.

For det andre innebærer økonomikravet at kravet likevel ikke er oppfylt dersom søkeren har vesentlig forfalte, men ikke betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling, jf. ytf. § 7 (3). Attest om restanser på skatt, avgift o.a. fra kommunekasserer og skattefogd og bekreftelse fra konkursregisteret skal legges ved søknaden.

#### 2.2.2.3 Kravet til fagkompetanse

Kravet om tilstrekkelig faglig kompetanse gjelder som vilkår for alle løyvetyper, unntatt for løyver for fartøy i rute. Dette fremgår av de generelle løyvekravene i yrkestransportloven § 4 (2).

Hva som ligger i kravet utdypes nærmere i yrkestransportforskriften § 8. En søker anses å være faglig kvalifisert dersom vedkommende kan fremlegge vitnemål for bestått eksamen fra en av departementet godkjent teoretisk opplæring eller har løyve for den løyvetype det søkes om. Det følger av ytf. § 8 andre ledd at kravene til løyve for godstransport med motorvogn, ruteløyve og turvognløyve skal være i samsvar med direktiv 96/26/EF art. 10 og direktiv 2004/66/EF<sup>19</sup>. Departementet har gitt nærmere retningslinjer om kompetansekravet i rundskriv N-4/2002 og N-1/2008.

---

<sup>18</sup> Lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker.

<sup>19</sup> Rådsdirektiv 2004/66/EF av 26. april 2004 om tilpasning av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/45/EF, 2002/83/EF, 2003/37/EF og 2003/59/EF samt rådsdirektiv 77/388/EØF, 91/414/EØF, 96/26/EF, 2003/48/EF og 2003/49/EF om fritt varebytte, adgang til å yte tjenester, landbruk, transportpolitikk og beskatning som følge av Tsjekias, Estlands, Kypros', Latvias, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Slovenias og Slovakias tiltrædelse.

For drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede gjelder som alternativ en enklere variant av utdanningskravet, jf. ytf. § 8 og rundskriv N-3/2003 og N-5/2005.

Etter det norske systemet er det fem måter å oppfylle kravet til fagkompetanse:

- (i) Ved å følge utdanning i den videregående skolen i de aktuelle programfagene, og i tillegg ta teoriprøve til førerkort klasse C1 eller D1
- (ii) Ved å ta eksamen i de aktuelle programfagene som privatist i den videregående skolen, og i tillegg ta teoriprøve til førerkort klasse C1 eller D1

Skoleelever vil gjennomgå en grundig opplæring, og vil avlegge skriftlig eksamen i de aktuelle fagene hvis de blir trukket ut til dette. Privatister vil ikke nødvendigvis gjennomgå opplæring, men vil alltid gjennomføre skriftlig eksamen i de aktuelle fagene.

Videre kan fagkompetansekravet oppfylles ved å:

- (iii) Ta løyvekurs og avlegge eksamen ved en av de to institusjonene departementet har godkjent for formålet, NKI og Kompetanseteam Vest, og i tillegg ta teoriprøve til førerkort klasse C1 eller D1

De som oppfyller kompetansekravet gjennom dette alternativet vil ha gjennomført opplæring og skriftlig eksamen.

Følgende alternativer kan gi fritak for hele eller deler av programfagene i utdanningsløpet:

- (iv) Løyvesøkere eldre enn 25 år kan få vurdert realkompetansen ved opplæringskontoret i fylket og få et realkompetansebevis som dekker de aktuelle programfagene, jf. opplæringsloven § 4A-3
- (v) Kandidater som har tatt bestemte utdanningsløp ved høyskole, teknisk fagskole, Statens trafikklærerskole eller videregående skole, nærmere angitt i Samferdselsdepartementets rundskriv N-4/2002.

De konkrete krav til fagkombinasjoner er angitt i rundskrivene N-4/2002 og N-1/2008.

## **2.2.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

### 2.2.3.1 Kravet til etablering

Etableringskravet i forordningen er nytt. Det finnes ikke krav om fysisk etablering i Norge for foretak som søker om norsk løyve slik det følger av artikkel 5 i forordningen. Departementet antar likevel at foretak med løyve utstedt av norske myndigheter i all hovedsak er etablert her i landet, blant annet fordi det i praksis er en betingelse at løyvehaver har et organisasjonsnummer for å få utstedt løyve.

### 2.2.3.2 Kravet til godandel

Vandelskravet er noe innskjerpet sammenlignet med gjeldende rett, og oppstillingen over relevante overtredelser er mer detaljert. Det er nytt at administrative sanksjoner, ikke bare

ilagt straff, skal telle med ved vurderingen av vandel. Dette innebærer at hvis kontrollmyndighetene ilegger gebyr eller bruksforbud for kjøretøy for alvorlige overtredelse av for eksempel kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller tekniske forhold ved kjøretøyet, skal dette i utgangspunktet telle med i vandelsvurderingen. I praksis brukes administrative sanksjoner fra kontrollmyndighetene kun ved mindre alvorlige overtredelser. Departementet mener derfor den nye bestemmelsen på dette punktet ikke vil få stor betydning.

Det er også nytt at en utnevnt transportleder i selskapet, og selve foretaket, skal oppfylle kravet til god vandel. Dette innebærer at både transportleder og foretaket må fremskaffe politiattest ved søknad om løyve, samt oppfylle kravet vedvarende god vandel, se nærmere om dette nedenfor.

Videre er det nytt at statene kan vurdere vandelen til andre aktuelle personer som staten har valgt ut. Departementet finner at det vil være tilstrekkelig å knytte vandelskravet til foretaket og transportlederen, og ser ikke grunn til å innføre krav om vandelsvurdering av andre enn det forordningen i utgangspunktet legger opp til. Dette innebærer at yrkestransportregelverket ikke lenger vil kreve en egen vandelsvurdering av daglig leder slik ordningen er i dag. Departementet går ut fra at daglig leder ofte vil være samme person som transportleder. Departementet ser det ikke som hensiktsmessig å innføre krav til vandel også for foretaket for de løyveordningene som ikke omfattes av forordningene.

Forordning 1071/2009 stiller ikke krav om fornyet vandelskontroll, slik tilfellet har vært etter direktiv 96/26/EF med senere endringer. Kravet om femårig vandelskontroll skal etter art. 12 nr. 2 gjelde fram til 31. desember 2014. Forordningen forutsetter for øvrig at ansvarlige myndigheter har kontinuerlig oversikt over om vandelskravet er oppfylt.

Kravet til kontinuerlig kontroll av vandelen oppfylles langt på vei ved at løyvemyndigheten får opplysninger fra det elektroniske registeret om overtredelser av fellesskapsretten som nevnt i vedlegg IV til forordningen. Se nærmere om det elektroniske registeret i pkt 2.4.

I tillegg krever forordningen at løyvemyndigheten må ha kontinuerlig oversikt over andre relevante forhold som har betydning for vandelen, jf art. 6 nr. 1 a) og b). Dette omfatter bl.a. overtredelser av nasjonale regler som nevnt i art. 6 nr.1 bokstav a). For å sikre tilstrekkelig informasjon om forhold som ikke føres i det elektroniske registeret, mener departementet det er nødvendig at løyvemyndigheten fremdeles innhenter politiattest ved søknad om løyve. Deretter må løyvemyndigheten jevnlig sjekke at vandelen fortsatt er oppfylt. Departementet foreslår at løyvemyndigheten foretar kontroll av vandelen hvert femte år for å forsikre seg om at politiets underretningsplikt etter § 10-7 er overholdt, jf. omtalen i pkt. 2.2.2.1. Det er departementets vurdering at en slik kontroll vil være nødvendig for å oppfylle kravet om kontinuerlig oversikt over vandelen. Det forventes at behovet for slik aktiv innhenting av informasjon hos politiet vil bli mindre når flere forhold knyttet til vandel tas inn i de nasjonale elektroniske registrene over vegtransportører, og underretningsplikten i § 10-7 fungerer optimalt.

#### 2.2.3.3 Kravet til økonomi

Økonomikravet anses i hovedsak å være en videreføring av gjeldende rett. Beløpsgrensene er ikke endret. Kronens verdi i euro fastsettes årlig i stedet for hvert femte år. Departementet mener det er grunnlag for å videreføre dagens ordning med garantierklæring som bevis for at

økonomikravet er oppfylt. Departementet vil anbefale at garantierklæringen fastsetter beløpet direkte i euro.

#### 2.2.3.4 Kravet til fagkompetanse

Det er departementets vurdering at de totale kravene til faglig kompetanse langt på vei er i samsvar med dagens krav. Kompetansemålene i forordningen er dekket av innholdet i dagens løyveutdanning. Kravet om at eksamen skal være skriftlig blir imidlertid tydeliggjort når bestemmelsen flyttes fra direktiv til forordning.

Departementet finner det hensiktsmessig at Statens vegvesen (SVV), som eneste instans, arrangerer eksamen etter forordningen. Dette innebærer at både de som har fulgt undervisning i videregående skole og de som har fulgt opplæring hos private institusjoner, må gjennomføre den skriftlige eksamen hos SVV. SVV har allerede et system for å gjennomføre teoriprøver for førerkort ved trafikkstasjonene. De institusjonene som i dag gjennomfører eksamen, vil ikke lenger kunne gjøre dette når SVV starter opp med å gjennomføre eksamen. SVV skal utstede kompetansebevis i tråd med attestmalene i forordningen vedlegg II og III til kandidater som består eksamen. Den nye eksamensordningen vil ikke være på plass ved forskriftens ikrafttredelse slik at nåværende opplærings- og eksamensordning vil gjelde inntil videre.

Etter forordningen 1071/2009 art. 21 nr. 2 skal bevis på faglige kvalifikasjoner i henhold til tidligere gjeldende krav betraktes som likeverdig med et kompetansebevis utstedt etter de nye kravene. Når et system med eksamen hos SVV som eneste alternativ er etablert, vil man ikke lenger kunne ta løyveutdanning etter gammel ordning og søke om løyve på grunnlag av den. Likevel vil søkere som avsluttet løyveutdanningen før ny ordning kom på plass, fremdeles kunne få løyve på grunnlag av gammel ordning. Dette omfatter løyveutdanningen fra 2002, gjengitt i rundskriv N-4/2002, og løyveutdanningen fra 2008, gjengitt i rundskriv N-1/2008. Departementet vil komme tilbake til når ny ordning vil være i drift, og når kandidater under utdanning senest må ha avsluttet løyveutdanningen for å kunne søke om løyve på grunnlag av den.

Hvis ansvaret for løyveutdanningen etter forordningen blir lagt til SVV, finner departementet det også hensiktsmessig at den alternative eksamen for drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemmede, utelukkende arrangeres av SVV. Også her vil nåværende opplærings- og eksamensordning gjelde inntil videre.

Departementet ønsker ikke å stille krav om at de som tar løyveeksamen må gjennomgå opplæring.

Departementet mener det er hensiktsmessig å fortsette ordningen med å tillate at private institusjoner kan gi opplæring etter forordningen. Disse institusjonene skal være underlagt en godkjennings- og tilsynsordning som skal ivaretas av SVV.

Departementet finner det ikke naturlig å innføre en ny ordning som krever at transportledere må gjennomgå regelmessig opplæring med 10 års mellomrom, slik forordningen åpner for. Departementet finner det heller ikke naturlig å kreve at personer som har kompetansebevis, men som ikke har vært transportledere de siste 5 årene, gjennomgår ny opplæring.



Departementet forutsetter at gjennomføringen av eksamen hos SVV finansieres gjennom gebyr fra kandidatene. Videre forutsetter departementet at SVVs rolle som tilsynsmyndighet for private opplæringsinstitusjoner finansieres gjennom gebyr fra de som driver opplæringsinstitusjonene. Departementet vil komme tilbake til spørsmålet om hjemmel for å innkreve slikt gebyr.

Departementet ønsker ikke å videreføre muligheten til å kunne gi personer med eksamensbevis fra høyere utdanning fritak fra å avlegge eksamen i de emnene som omfattes av eksamensbeviset som nevnt i forordningen art. 8 nr. 7. Etter at det ble åpnet for dette i rundskriv N-4/2002 har departementet hatt liten oversikt over i hvilken grad disse utdanningene faktisk dekker kompetansemålene i løyveutdanningen. Forordningen er tydelig på at alle kompetansemålene skal dekkes for å kunne få fritak fra eksamen. For dem som reelt oppfyller kompetansemålene for løyveutdanningen fordi de har høyere utdanning, anser ikke departementet det som en uforholdsmessig byrde å ta løyveeksamen hos SVV.

Departementet vil åpne for at personer som vedvarende har ledet et veitransportforetak i en eller flere medlemsstater i perioden på 10 år før 4. desember 2009 kan fritas fra eksamenskravet i tråd med forordningen art. 9.

Videre ønsker departementet å videreføre ordningen med at de som i dag har løyve er kvalifisert for å søke om flere løyver innenfor samme løyvetype.

#### **2.2.4 Konkrete endringer i forskriften**

De konkrete kravene til yrkesadgang i ytf. §§ 6 – 8 gjelder i utgangspunktet for alle løyvetypene. Departementet ønsker å videreføre denne ordningen, og har utarbeidet justerte forslag til bestemmelser. Forslaget skiller mellom de ulike løyvetypene, og tilpasser kravene for de løyvetypene som er regulert i forordningen, samt på noen punkter for de øvrige løyvetypene. For de løyvetypene som er regulert i forordningen, dvs. løyve for godstransport og turvognløyve, vil det bli henvist til forordningen. Dette er tatt med av hensyn til tilgjengeligheten av bestemmelsene og innebærer ingen avvik fra forordningen. På noen punkter er det også nødvendig å fastslå i forskriften hvilke valg som gjøres i henhold til valgmuligheter i forordningen.

Departementet foreslår at det i ytf. § 6 første ledd tas inn en henvisning til at kravet til godandel for den som søker om løyve for godstransport og turvognløyve følger av forordning EF. nr. 1071/2009 art. 6. I tillegg foreslår departementet at det i andre ledd slås fast at tilsvarende krav gjelder for den som søker om drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemmede. Dette er en videreføring av gjeldende ordning hvor vandelskravet i EØS-retten også gjelder for disse løyvetypene.

Departementet finner ikke at vandelskravet fra EØS-retten, som i dag, bør gjelde direkte for ruteløyve for fartøy, fordi henvisningen til overtredelser av vegtransportbestemmelser passer dårlig. Departementet foreslår derfor at ytf. § 6 tredje ledd viderefører en tilpasset bestemmelse med vandelskrav for den som søker om løyve for rutetransport med fartøy, ved at gjeldende bestemmelser i ytf. § 6 bokstav a) og b) videreføres, og de vegspesifikke overtredelsene i ytf. § 6 bokstav c) ikke videreføres.

Bestemmelsen i ytf. § 6 første ledd som slår fast at søknad om løyve skal vedlegges politiattest videreføres i ny § 6 fjerde ledd, og gjelder for alle løyvetyper. Kravet i § 6 tredje ledd om at politiattest skal forelegges løyvemyndighetene på nytt hvert femte år fjernes. Departementet foreslår at det fortsatt skal foretas fornyet vandelskontroll hvert femte år, men at dette gjøres for å sikre at politiets underretningsplikt er overholdt i overensstemmelse med politiregisterloven, se omtale i pkt.2.2.2.1.

Departementet foreslår å fjerne bestemmelsen i § 6 fjerde ledd om fornyet vandelskontroll for løyver tildelt før yrkestransportforskriftens ikrafttreden, fordi det ikke lenger er behov for denne overgangsbestemmelsen.

Departementet foreslår videre at det i ytf. § 7 første ledd fastsettes at økonomikravet for alle løyvetyper skal dokumenteres ved en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap på en kroneverdi tilsvarende 9000 euro for ett løyve, og 5000 euro for ytterligere løyver. Dette er i samsvar med kravet i forordningen art. 7 nr. 1, jf. nr. 2. Kravet gjelder uansett for løyve for godstransport og turvognløyve iht. implementeringen av forordningen i § 1a. Departementet finner det mest hensiktsmessig med en felles omtale for alle løyvetyper i ytf. § 7. Bestemmelsen om fastsettelsen av euroens verdi i kroner videreføres i forskriften med den tilpassede teksten til forordning 1071/2009 art. 7 nr. 1 som følger av EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 art. 1 nr. 1. Dette innebærer at euroens verdi i kroner fastsettes årlig, ikke hvert femte år. Bestemmelsen om at departementet kan fastsette nærmere retningslinjer for innlevering av garantierklæring i forbindelse med ny fastsettelse av euroens verdi i kroner videreføres.

Bestemmelsen i gjeldende § 7 andre ledd med regler for rutetransport videreføres. Det samme gjør bestemmelsen i tredje ledd som slår fast at økonomikravet likevel ikke anses oppfylt dersom søkeren har vesentlige, forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling. Bestemmelsen i gjeldende § 7 siste ledd var en overgangsbestemmelse for enkelte løyvetyper som gjaldt til 2005. Bestemmelsen er ikke lenger relevant, og oppheves.

Departementet foreslår at det i ytf. § 8 første ledd tas inn en henvisning til at kravene til fagkompetanse og dokumentasjon av disse for de som søker om eller innehar løyve for godstransport eller turvognløyve følger av forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 8 og 21. For søkere til selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og drosjeløyve som ikke oppfyller kravene i forordningen viderefører departementet ordningen med et alternativt kompetansekrav for disse løyvetyper.

Gjeldende siste ledd i § 8 om at kravet om faglige kvalifikasjoner ikke gjelder for tildeling av ruteløyve med fartøy tas ut, fordi dette vil følge av endringer i ytf. § 4.

Bestemmelsen i gjeldende § 9 om at søkere anses faglig kvalifiserte dersom de kan legge fram attest fra en annen EØS-stat på at de oppfyller kompetansekravet er nå dekket av forskriftsforslaget § 8.

I § 9 foreslår departementet å ta inn en bestemmelse som slår fast at SVV er ansvarlig for å avvikle eksamen for alle løyvetyper med unntak av ruteløyve for fartøy, og for å godkjenne

og føre tilsyn med private utdanningsinstitusjoner. § 9 vil få en senere ikrafttredelsesdato enn de øvrige forskriftsendringene.

SVV skal videre utstede kompetansebevis etter malen i forordning 1071/2009 vedlegg II og III.

## **2.3 Forordningen kapittel III – Ansvarlige myndigheter, saksbehandling og kontroll**

### **2.3.1 Kravene i forordningen**

Etter art. 10 skal statene utpeke myndighetsorganer som er ansvarlige for riktig gjennomføring av forordningen, og for offentliggjøring av vilkårene i forordningen og andre relevante bestemmelser og retningslinjer.

De aktuelle myndighetsorganene skal ha ansvar for å behandle søknader om fellesskapsløyver samt å tildele og tilbakekalle fellesskapsløyver. I tillegg skal de ha ansvaret for å erklære transportledere uegnet til å lede transportvirksomhet, jf. art. 14, og til å utføre kontroller av foretak for å avgjøre om de tilfredsstiller kravene for å få løyve, jf. art. 3.

Etter art. 11 skal ansvarlig myndighet forsikre seg om at foretak oppfyller kravene for yrkesadgang etter art. 3, og registrere relevante opplysninger om søker i det nasjonale elektroniske registeret iht. art. 16, se særlig nr. 2 første ledd bokstav a til d. Søknader om løyve skal behandles så raskt som mulig, og senest innen 3 måneder fra myndigheten mottok alle nødvendige dokumenter for å vurdere søknaden. Fristen kan utvides med en måned når det er berettiget. Ansvarlig myndighet må kontrollere at transportleder ikke er erklært uegnet til å lede transportvirksomhet i andre EØS-stater.

Foretak skal innenfor en periode på inntil 28 dager, nærmere fastsatt av nasjonale myndigheter, underrette løyvemyndigheten om evt. endringer i opplysninger om navn, juridisk form og adresse på foretaket, navn på transportlederne mv., jf. art. 16 nr. 2 bokstav a til d.

Etter art. 12 skal ansvarlige myndigheter føre tilsyn med om foretak som har fellesskapsløyve fortsetter å oppfylle kravene for yrkesadgang etter art. 3, og skal for det formålet gjennomføre kontroller rettet mot foretak som i henhold til sin klassifisering utgjør en økt risiko. Nasjonale myndigheter skal for dette formål utvide risikoklassifiseringssystemet etter i direktiv 2006/22/EF<sup>20</sup> til å omfatte overtredelser av vandelskravene i artikkel 6. Det følger av art. 9 i direktivet at statene skal innføre et system for klassifisering av foretakene etter risikonivå. Foretak med høy risikoklassifisering skal kontrolleres oftere og grundigere. Hvis ESA ber om det skal myndighetene gjennomføre individuelle kontroller for å avgjøre om foretak oppfyller kravene til yrkesadgang, og informere ESA om resultatet av slike kontroller og evt. tiltak som iverksettes.

Det følger av art. 13 nr. 1 at foretak skal varsles hvis myndighetene oppdager at foretaket står i fare for ikke lenger å oppfylle kravene til yrkesadgang i art. 3. Dersom myndighetene

---

<sup>20</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen vegtransport.

fastslår at ett eller flere krav ikke er oppfylt kan foretaket få en frist til å rette opp forholdet. Fristen kan settes til 6 måneder (i) for å skaffe ny transportleder dersom transportleder ikke lenger oppfyller vandelskravet, (ii) for å vise at virksomheten er faktisk og varig etablert i landet og (iii) for å vise at økonomikravet er oppfylt. Dersom transportleder dør kan fristen for å skaffe ny transportleder som oppfyller vandelskravet utvides med tre måneder.

Etter art. 13 nr. 2 kan ansvarlig myndighet kreve at foretak som har fått fellesskapsløyvet midlertidig eller permanent tilbakekalt forsikrer seg om at transportlederne har bestått eksamen iht. art. 8 nr. 1 før eventuelle rehabiliteringstiltak iverksettes.

Slår myndighetene fast at kravene for yrkesadgang etter art. 3 ikke lenger er oppfylt, skal fellesskapsløyvet tilbakekalles innen fristene i art. 13 nr. 1, jf. art. 13 nr. 3.

Dersom en transportleder ikke lenger oppfyller kravene til god vandel, jf. art. 6, skal myndighetene erklære transportlederen uegnet til å lede transportvirksomhet, jf. art. 14 nr. 1. Med mindre det er iverksatt et rehabiliteringsvedtak skal transportlederens kompetansebevis, jf. art. 8 nr. 8, ikke lenger være gyldig.

I følge art. 15 skal negative vedtak, herunder avslag på søknad, tilbakekalling av fellesskapsløyver og erklæring om uegnethet som transportleder angi årsakene de er basert på. I vedtaket skal det bl.a. tas hensyn til tilgjengelige opplysninger om overtredelser på regelverket. Det må spesifiseres hvilke rehabiliteringstiltak som kommer til anvendelse dersom en tillatelse kalles tilbake eller en transportleder erklæres uegnet. Det skal være adgang til å klage på vedtak.

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til art. 10 til 15 i forordningen.

## **2.3.2 Gjeldende rett**

### **2.3.2.1 Ansvarlige myndigheter**

Yrkestransportloven kapittel 3 regulerer hvilket organ som er løyvemyndighet for de ulike løyvetyperne.

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for ikke-behovsprøvede nasjonale løyver for person- og godstransport etter yrkestransportloven §§ 4 og 5, jf. § 12. Gjeldende EØS-regler om krav til yrkesadgang gjelder tilsvarende for de nasjonale løyvene. For vedtak truffet av fylkeskommunen med direkte hjemmel i yrkestransportloven er fylkestinget klageinstans, med mindre annet er fastsatt i medhold av fvl. § 28 andre ledd, jf. yrkestransportforskriften § 22 tredje ledd.

Departementet er ansvarlig myndighet for internasjonale løyver og tillatelser etter ytl. § 10, jf. § 14. Departementet har delegert ansvaret for å utstede internasjonale løyver og tillatelser til Vegdirektoratet, jf. § 1 i den internasjonale forskriften. I praksis omfatter dette fellesskapsløyver<sup>21</sup> for transport av gods og personer innen EØS, se den internasjonale forskriften § 1 første ledd, jf. §§ 2 første og andre ledd og § 4, og tillatelser til transport

---

<sup>21</sup> Fellesskapstillatelse for godstransport etter forordning (EØF) nr. 881/92 med senere endringer, jf. den internasjonale forskriften § 2, og fellesskapslisens etter forordning (EØF) nr. 684/92 med senere endringer, jf. den internasjonale forskriften § 4.

utenfor EØS, jf. den internasjonale forskriften § 1 tredje ledd. Tillatelser til transport utenfor EØS omfatter enkeltturtillatelser etter bilaterale vegtransportavtaler og multilaterale tillatelser etter ECMT-systemet.

Departementet er klageinstans for enkeltvedtak om internasjonale løyver og tillatelser, jf. forvaltningsloven § 28, jf. yrkestransportforskriften § 22 andre ledd.

Kort oppsummert er det i dag fylkeskommunene som utsteder de nasjonale løyvene, og Vegdirektoratet som utsteder de internasjonale løyvene og tillatelsene.

Etter lovvedtak nr. 66 (2012-2013) er det vedtatt å overføre ansvaret for de ikke-behovsprøvde vegtransportløyvene etter yrkestransportloven til SVV, med VD som klageinstans, se egen høring om overføring av løyveansvaret av 03.02.2014. Det følger av lovvedtaket at fellesskapsløyvene også skal gjelde som løyve for nasjonal transport.

Løyvemyndighetene har kompetanse til å behandle søknader, gi løyver og tillatelser og kalle disse tilbake. Det er i dag ikke noe system for å erklære personer uegnet til å lede transportvirksomhet. Det følger imidlertid av lovvedtak nr. 66 (2012-2013) om ny § 26a i yrkestransportloven at løyvemyndighetene skal kunne erklære personer uegnet til å lede transportvirksomhet, og at departementet kan gi nærmere forskrift om dette.

Det er løyvemyndighetene som, på bakgrunn av opplysninger fra kontrollmyndighetene, vurderer om foretak oppfyller kravene for yrkesadgang.

Det følger av forvaltningsloven §§ 38 første ledd c og 39 at forskrifter skal kunngjøres.

#### 2.3.2.2 Behandling av søknad

Det følger av ytl. §§ 4 og 5, jf. yrkestransportforskriften §§ 4, og 6 – 8 at løyve tildeles den som oppfyller de objektive kravene til yrkesadgang, dvs. god vandel, tilfredsstillende økonomi og tilstrekkelig fagkompetanse. Saksbehandlingen følger reglene i forvaltningsloven.

Etter forvaltningsloven § 11a skal saker avgjøres uten ugrunnet opphold. Etter tredje ledd skal det gis foreløpig svar for saker som gjelder enkeltvedtak hvis saken ikke kan besvares innen en måned.

Opplysninger om løyvehavere registreres i praksis i et elektronisk saksbehandlingsregister i fylkeskommunene, samt at noen opplysninger legges inn i den offentlige tilgjengelige portalen [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no). Vegdirektoratet har sitt eget saksbehandlingsregister for fellesskapsløyver.

Når det gjelder løyvehavers plikt til å gi opplysninger i løyveperioden følger det av yrkestransportforskriften §§ 11 og 19 at løyvemyndigheten skal ha melding hvis daglig leder fratrer virksomheten, eller dersom løyvehaver endrer bopels- eller forretningsadresse. Det følger av yrkestransportloven § 28 (2), jf. yrkestransportforskriften § 15 første ledd, at løyvemyndighetene skal få melding når løyvehaver dør eller går konkurs.

#### 2.3.2.3 Tilbakekalling av løyve

Det følger av yrkestransportloven § 29 at løyvemyndigheten skal kalle tilbake løyver når løyvehaver ikke oppfyller kravene som er fastsatt i forskrift eller vilkår, og ikke retter seg etter forskrifter og vilkår som gjelder for å drive virksomheten. Det kan tilbakekalles ett eller flere løyver avhengig av overtredelsens grovhet, jf. ytf. § 16. Etter ytf. § 11 første ledd kan løyvene kalles tilbake dersom virksomheten ikke innen tre måneder etter at daglig leder fratrer virksomheten kan dokumentere at det er tilsatt en ny daglig leder.

Når løyvehaver dør eller går konkurs, kan løyvet kalles tilbake uten varsel, se ytl § 29 (2) jf. ytf. § 15 første ledd if. Etterlater løyvehaver seg ektefelle, registrert partner, samboer eller livsarving kan løyvet ikke tas tilbake før det har gått ett år. For drosjeløyve er fristen 3 år, jf. ytf. § 15 andre og tredje ledd. Når retten til å drive løyvepliktig virksomhet faller bort, skal legitimasjonene og løyveskiltene returneres til løyvemyndighetene, se ytl. § 29 (3) og ytf. § 17 første ledd. Ved tilbakekall av løyve kan det samtidig besluttes at løyvehaver ikke kan få nytt løyve før etter en viss tid uavhengig av om vedkommende oppfyller kravene for å få løyve, jf. ytl § 29 (4). Det følger av ytf. § 18 at det ved tilbakekall av løyve kan fastsettes en karantenetid på opptil tre år før ny løyvetildeling kan finne sted, som kan gjøres gjeldende overfor personlig løyvehaver, selskap eller daglig leder i selskap eller annen juridisk person.

Den som har fullmakt til å føre kontroll, dvs. politiet eller SVV, etter yrkestransportloven kan inndra løyvedokument når løyvet er endelig tilbakekalt, jf. ytf. § 17.

Det følger av forvaltningsloven § 16 at det skal gis forhåndsvarsel til part som ikke har fått uttale seg i saken før vedtak treffes, og at vedkommende skal få anledning til å uttale seg innen en fastsatt frist.

#### 2.3.2.4 Erklæring om at transportleder er uegnet til å drive transportvirksomhet

Det er etter gjeldende rett ingen bestemmelser om at transportleder, eller andre, skal erklæres uegnet til å drive transportvirksomhet.

Som nevnt følger det av lovvedtak nr. 66 (2012-2013) at løyvemyndighetene etter ny § 26a i yrkestransportloven skal kunne erklære personer uegnet til å lede transportvirksomhet. Departementet får etter lovvedtaket hjemmel til å fastsette nærmere forskrift om dette.

#### 2.3.2.5 Begrunnelse og klageadgang

Det følger av forvaltningsloven § 24 første ledd at enkeltvedtak skal begrunnes. Vedtak om løyvetildeling og tilbakekalling av løyver er enkeltvedtak. Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig, jf. fvl. § 17. Enkeltvedtak kan påklages, jf. fvl. § 28 og ytf. § 22.

#### 2.3.2.6 Kontroll

Løyvemyndighetene skal kontrollere at løyvehavere oppfyller kravene for yrkesadgang.

Løyvemyndigheten skal hvert femte år kontrollere at vandelskravet er oppfylt. Dette er gjennomført i yrkestransportforskriften § 6 tredje ledd om at ny politiattest skal framlegges hvert femte år. Etter politiregisterlovens system foretas imidlertid fornyet kontroll av vandelen ved at løyvemyndigheten ber politiet direkte om å få oversendt relevante vandelsopplysninger, se nærmere om dette under pkt. 2.2.2.1 ovenfor.

Videre vil løyvemyndighetene få melding fra bank el. hvis økonomikravet ikke lenger er oppfylt.

SVV har ansvaret for å opprette og bruke det risikoklassifiseringssystemet statene skal etablere etter direktiv 2006/22/EF art. 9. Hjemmel for å registrere nødvendige opplysninger er vegtrafikkloven av 18. juni 1965 § 21 andre ledd.

Stortingets lovvedtak nr. 66 (2012-2013) gir i ny § 29a i yrkestransportloven hjemmel for å opprette og drive et elektronisk register som inneholder de opplysningene som er relevante for risikoklassifiseringen, og for at departementet kan gi nærmere forskrift om registeret.

### **2.3.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

Reglene i forordningen kapittel III om ansvarlige myndigheter, saksbehandling, kontroll mv., er langt på vei en videreføring av dagens system. På de punktene hvor bestemmelsene i forordningen avviker fra dagens ordning, mener departementet at reglene vil være hensiktsmessige, og innenfor rammene av gjeldende rett eller vedtatte lovendringer. Reglene om saksbehandling ligger innenfor rammene av forvaltningsloven.

Plikten for myndighetene til å registrere opplysninger i det nasjonale elektroniske registeret over vegtransportører er ny, jf. art. 11 nr. 2. Per i dag er det likevel praksis å registrere en del av de aktuelle opplysningene i eksisterende elektroniske register. Det vises til lovvedtak nr. 66 (2012-2013) som fastsetter ny § 29a i yrkestransportloven om elektronisk register over de som har og de som søker om løyve, som gir departementet hjemmel til å gi nærmere forskrift om registeret.

Det er et nytt krav at fristen for å behandle søknader er 3 måneder. Departementet mener imidlertid dette vil ligge innenfor dagens praksis, jf. art. 11 nr. 3.

Det er også nytt i forordningen at det settes en frist på 28 dager for når løyvehaver må underrette løyvemyndigheten om endringer i opplysninger knyttet til virksomheten og transportleder, jf. art. 11 nr. 5. Av ytf. § 11 følger imidlertid at dersom godkjent daglig leder fratrer virksomheten, skal dette meldes til løyvemyndigheten snarest og senest innen 1 måned.

Det er nytt at risikoklassifiseringsordningen skal utvides til å omfatte alle overtredelsene angitt i art 6 i forordningen, med tanke på at løyvemyndighetene skal kontrollere at kravene til yrkesadgang fortsatt er oppfylt, jf. art. 12. Departementet vil følge opp dette i dialog med Vegdirektoratet som har ansvaret for risikoklassifiseringsordningen.

Fristene i forbindelse med tilbakekalling av tillatelser er nye, jf. art. 13 men representerer etter departementets vurdering ikke noe stort avvik fra dagens system, jf. ytl. § 29 (2) og ytf. § 11.

Bestemmelsen i art. 14 om at løyvemyndigheten kan erklære transportledere uegnet til å lede transportvirksomhet er ny. Innholdet er imidlertid i tråd med lovvedtak nr. 66. (2012-2013), jf. vedtak om ny § 26a i yrkestransportloven.

Bestemmelsen om at vedtakene skal spesifisere hvilke rehabiliteringstiltak som kommer til anvendelse er ny. Departementet mener bestemmelsen er fornuftig.

### **2.3.4 Konkrete endringer i forskriften**

For løyve for godstransport og turvognløyve, som faller inn under forordningen, vil reglene i kapittel III i forordningen gjelde som følge av implementeringen i § 1a. Implementeringen av reglene krever ingen større endringer i yrkestransportforskriften.

I yrkestransportforskriften § 11 som regulerer skifte av daglig leder, finner departementet det hensiktsmessig å legge til begrepet transportleder. Dette innebærer at reglene om melding til løyvemyndigheten om når daglig leder fratrer virksomheten også skal gjelde for transportleder. Fristen for melding endres fra 1 måned til 28 dager, slik at den samsvarer med bestemmelsen i forordningen art. 11. nr. 5. Videre finner departementet det hensiktsmessig å videreføre bestemmelsen om at løyvener kan kalles tilbake dersom ikke virksomheten innen 3 måneder etter fratreden kan dokumentere at det er ansatt ny daglig leder, eller transportleder, som fyller kravene til vandel og fagkompetanse. Dette er innenfor fristene i forordningen art. 13, som sier at fristen kan være høyst 6 måneder.

Implementeringen av reglene berører ikke de øvrige løyvetyper. Departementet finner det imidlertid hensiktsmessig å endre fristen på ett år i ytf. § 15 andre ledd for når løyve kan kalles tilbake når løyvehaver dør og etterlater seg ektefelle, samboer, livsarving eller registrert partner, til 6 måneder. Dette er i samsvar med art. 13 i forordningen. Departementet ser ingen grunn til å ha særlige regler på dette punktet for de løyvener som ikke er regulert i forordningen. Imidlertid videreføres regelen i ytf. § 15 tredje ledd som utvider avviklingsfristen for drosjeløyve til 3 år videreføres.

Når de vedtatte lovendringene, jf. lovvedtak nr. 66 (2012-2013) trår i kraft, vil det være SVV som er ansvarlig myndighet for å sikre riktig gjennomføring av forordningen iht. art.10. Dette vil fremgå av forslag til endret § 3 i ytf.

## **2.4 Forordningen kapittel IV – Forenkling og forvaltningssamarbeid**

### **2.4.1 Kravene i forordningen**

Det følger av art. 16 nr. 1 at hver stat skal ha et nasjonalt register over vegtransportforetak som har fått løyve til å utøve yrket som transportør på veg. Alle ansvarlige myndigheter i statene skal ha tilgang til de relevante opplysningene i registeret. Opplysningene i registeret skal behandles under tilsyn av en myndighet som er utpekt til dette formålet.

De enkelte nasjonale registrene skal kobles sammen slik at myndighetene kan innhente informasjon på tvers av landegrensene, jf. art. 16 nr. 5.

Registeret skal i henhold til art. 16 nr. 2 bokstav a) til d) inneholde opplysninger om navn, adresse og juridisk form på foretaket og navnene på transportlederne som skal oppfylle kravene til god vandel og faglig dyktighet, eventuelt navnet på en lovlig representant. Videre skal opplysninger om løyvetype, antall kjøretøy som er omfattet av løyvet, og eventuelt løyvet og de bekreftede kopiernes løpenummer registreres.

I tillegg til slike nøytrale opplysninger som nevnt i art. 16 nr. 2 bokstav a) til d), skal registeret inneholde opplysninger om antall alvorlige overtredelser fordelt på kategori og type, som



opplistet i art. 6 nr. 1 bokstav b), som har resultert i en dom eller en sanksjon i løpet av de to siste årene. Registeret skal også inneholde opplysninger om navn på personer som er erklært uegnet til å lede et foretaks transportvirksomhet, så lenge god vandel ikke er gjenopprettet i henhold til artikkel 6 nr. 3, samt opplysninger om hvilke rehabiliteringstiltak som gjelder. Fram til 31. desember 2015 kan statene velge å bare ta med i registeret de alvorligste overtredelsene beskrevet i vedlegg IV til forordningen.

Det er opp til nasjonale myndigheter om opplysningene etter art. 16 nr. 2, første ledd bokstav e) og f) skal oppbevares i et separat register. Opplysningene skal gis innen 30 dager etter anmodning, og tilgang til opplysningene kan enten gis ved at andre staters ansvarlige myndigheters får direkte tilgang til registeret, eller at de får det på anmodning.

Andre myndigheter enn de ansvarlige skal bare ha tilgang til opplysningene etter bokstav e) og f) dersom de er behørig myndighet til å utføre overvåking og ilegge sanksjoner, og de aktuelle tjenestemenn er underlagt taushetsplikt.

Opplysningene i art. 16 nr. 2 første ledd bokstav a) til d) skal være offentlig tilgjengelige og i samsvar med gjeldende regler om personvern.

Mer detaljert beskrivelse av informasjonen som skal være i registeret fremgår av Kommisjonsvedtak nr. 992/2009/EU om minstekrav til data som skal registeres i det nasjonale elektroniske registeret. Dette skal lette den fremtidige trafikken mellom registrene.

Etter art. 16 nr. 3 første ledd skal opplysninger om et foretak som har fått midlertidig eller permanent tilbakekalt løyver være i registeret i to år eller til tilbakekallingen er utløpt, og skal deretter straks fjernes.

Etter art. 16 nr. 3 andre ledd skal opplysninger om personer som er erklært uegnet til å drive transportvirksomhet forbli i registeret til rehabiliteringstiltak eller eventuelt andre tiltak med tilsvarende virkning er gjennomført. Opplysningene skal deretter straks fjernes.

Begrunnelsen for, og varigheten av, tilbakekalling og erklæring om uegnethet skal fremgå av opplysningene i første og andre ledd. For øvrig vises til kapittel 3 for saksbehandlingsrutiner.

Etter art. 16 nr. 4 skal statene sørge for at opplysningene i registeret til enhver tid er oppdaterte og riktige.

Etter art. 16 nr. 5 og 6 skal medlemsstatene sørge for at de nasjonale elektroniske registrene er sammenkoblet og tilgjengelige innenfor hele EØS gjennom de nasjonale kontaktpunktene, jf. art 18. Med hjemmel i art. 16 nr. 6 har Kommisjonen vedtatt forordning (EU) nr. 1213/2010 av 16. desember 2010 om felles regler for sammenkobling av nasjonale elektroniske registre over veitransportvirksomheter. Forordningen har regler om formatet og de tekniske fremgangsmåtene for elektroniske oppslag i de enkelte statenes registre, og om samvirke med andre relevante databaser. Reglene i forordningen skal legges til grunn for løyvemyndighetens saksbehandlingssystem. Det er hovedsakelig to typer meldinger som skal utveksles mellom statene. For det første meldinger om overtredelser opplistet i vedlegg IV til forordningen, og for det andre meldinger om egnethet for foretakets transportledere. Det skal fastsettes hvilke

myndigheter som er ansvarlige for tilgang til og videre bruk og oppdatering av data etter tilgang. Dette skal også omfatte regler om logging og overvåking av data.

Registeret skal opprettes og driftes i samsvar med relevante regler om personvern. Det følger av art. 17 at det skal sikres at reglene om personvern i direktiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandlingen av personopplysninger og om utveksling av slike opplysninger (direktiv 95/46/EF), blir fulgt. Statene skal særlig sikre at alle personer (i) underrettes når opplysninger om dem registreres eller planlegges videresendt til tredjeparter, (ii) har rett til å få tilgang til opplysninger om seg selv som finnes hos ansvarlig myndighet, (iii) har rett til å få korrigeret, slettet eller sperret ufullstendige eller unøyaktige opplysninger om seg selv, og (iv) har rett til å motsette seg at opplysninger om dem behandles, når det er rettmessig tvingende grunner til det.

Statene skal sørge for at foretakene eventuelt oppfyller de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger, jf. art. 17 bokstav e).

Etter art. 18 skal hver stat utpeke et nasjonalt kontaktpunkt som skal ha ansvaret for å utveksle opplysninger med de andre stater om bruk av forordningen. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter.

Ved utveksling av opplysninger om lovovertridelser og erklæringer om uegnethet som transportleder skal vertsstaten så snart som mulig, og senest innen 6 uker, sende melding til hjemstaten, jf. art. 18 nr. 3. Opplysninger fra andre stater om lovovertridelser som har resultert i dom eller sanksjon skal registreres i de elektroniske registrene.

For nærmere detaljer viser departementet til art. 16 til 18 i forordningen.

#### **2.4.2 Gjeldende rett**

For elektronisk behandling av personopplysninger gjelder lov om behandling av personopplysninger av 14. april 2000 nr. 31 (personopplysningsloven). Loven er i samsvar med direktiv 95/46/EF, og ivaretar kravene til personvern som fremgår av forordningen art. 17.

Yrkestransportloven har ikke nærmere regler om elektroniske registre over vegtransportører. Det følger av yrkestransportforskriften § 14 at Samferdselsdepartementet kan bestemme at løyvemyndighetene fortløpende skal sende over informasjon om utstedte løyver til et sentralt løyvereregister i samsvar med gjeldende tekniske spesifikasjoner.

I Norge er det i dag to elektroniske registre over vegtransportører. For det første drifter fylkeskommunene et register over nasjonale løyvehavere. Opplysninger om løyvehavere er offentlig tilgjengelig på [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no). For det andre drifter Vegdirektoratet et register over alle transportører som har fellesskapsløyve (fellesskapstillatelser og fellesskapslisenser). Registeret er tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Begge registrene inneholder opplysninger om blant annet navn, adresse, selskapsform og løyvetype. Ingen av registrene inneholder sensitive personopplysninger, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 8.

Stortinget har vedtatt ny § 29 a i yrkestransportloven, jf. lovvedtak nr. 66 (2012-2013), som gir hjemmel for å opprette og drive et nasjonalt elektronisk register i tråd med kravene i forordningen. Bestemmelsen gir også hjemme for å utveksle opplysninger med andre EØS-land via registeret, og for at departementet kan gi nærmere forskrift om registeret.

Det følger av direktiv 96/26/EF art. 7 at statene skal samarbeide og utveksle informasjon om alvorlige eller gjentatte overtredelser av bestemmelser i direktivet. Videre skal statene bistå hverandre med hensyn til anvendelsen av bestemmelsene i direktivet.

### **2.4.3 Samsvar mellom forordningen og gjeldende rett – nye bestemmelser og valgmuligheter**

Reglene i kapittel IV i forordningen viderefører prinsippene i gjeldende EØS-regler om forvaltningssamarbeid. Det er imidlertid nytt at statene skal opprette elektroniske register over vegtransportørene, og at forvaltningssamarbeidet skal skje via disse registrene. Alle reglene om registeret er nye sammenlignet med gjeldende rett. Reglene om personvern er i samsvar med gjeldende EØS-regler på området, som er implementert i norsk rett.

Gjennomføringen av bestemmelsene ligger innenfor rammene av vedtatte lovendringer.

Departementet viser til signalene i Prp. 124. L om at sensitive personopplysninger skal føres i separate register, og at andre lands myndigheter kun skal ha tilgang til dem på anmodning. Departementet forutsetter at Vegdirektoratet følger opp disse signalene. Departementet finner det ikke ønskelig å forskriftsfeste dette, fordi ordningen bør kunne tilpasses hensiktsmessige tekniske løsninger uten at man må gå veien om forskriftsendringer.

Det framgår av Prop. 124 L pkt. 7.1 at det i utviklingen av registeret skal legges vekt på at de tekniske løsningene i størst mulig grad tar hensyn til vern om sensitive personopplysninger.

Det legges opp til en videreføring av registeret som driftes av fylkeskommunene, [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no).

### **2.4.4 Konkrete endringer eller tillegg i forskriften**

Kapittel IV i forordningen vil bli gjennomført ved implementeringen av forordningen i ny § 1a i yrkestransportforskriften.

SVV har ansvaret for å opprette og drifte det nasjonale registeret.

Departementet forutsetter at SVV utpekes som nasjonalt kontaktpunkt i henhold til art. 18 i forordningen.

Departementet finner det ikke nødvendig å fastsette i forskrift at SVV er utpekt som nasjonalt kontaktpunkt etter artikkel 18 eller har fått i oppdrag å opprette og drive det nasjonale registeret.

## **2.5 Forordningen kapittel V – Gjensidig godkjenning av attester og andre dokumenter**

### **2.5.1 Kravene i forordningen**

Kapittel V har regler for gjensidig godkjenning av attester og andre dokumenter EØS-statene imellom.

Art. 19 har regler for hva som skal anses som tilstrekkelig bevis på godandel fra andre EØS-land. Etter art. 19 nr. 1 skal staten godkjenne som tilstrekkelig bevis for godandel en utskrift fra et strafferegister eller en attest eller tilsvarende dokument som er utstedt av vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet i den staten hvor transportlederen eller annen relevant person sist hadde sitt bosted.

Dersom en stat stiller strengere vandelskrav enn det som fremgår av forordningen skal de etter art. 19 nr. 2 for statsborgere fra andre land godta en attest utstedt av vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet som bekrefter at disse kravene er oppfylt, dersom de relevante opplysningene ikke følger av dokumentet det vises til i nr. 1. Attesten skal inneholde de særlige opplysningene etableringsstaten vektlegger. Attesten skal utstedes der transportlederen eller annen relevant person sist hadde sitt bosted.

Etter art. 19 nr. 3 kan dokumentene nevnt i nr. 1 og 2 erstattes av en erklæring under ed eller en erklæring på ære og samvittighet som transportlederen eller annen relevant person avgir til vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet, eller til en notarius publicus. Det skal utstedes et bevis der eds- eller samvittighetserklæringen attesteres.

Når nasjonale myndigheter stiller strengere krav til økonomisk evne enn det som følger av art. 7 skal staten etter art. 20, for borgere fra andre stater, anerkjenne en attest utstedt av vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet som bekrefter at de strengere vilkårene er oppfylt.

Etter art. 21 skal statene godkjenne som tilstrekkelig bevis for faglig dyktighet, en attest utformet etter malen i vedlegg III, utstedt av ansvarlig myndighet eller organ. En attest utstedt før 4. desember 2011 som bevis på faglig dyktighet i henhold til gjeldende bestemmelser frem til denne dato, skal betraktes som likeverdig med en attest som er i samsvar med attestmalen i vedlegg III, og skal godkjennes som bevis på faglig dyktighet i alle stater. Statene kan etter bestemmelsen kreve at innehavere av kompetansebevis som bare gjelder for nasjonal transport, består eksamen, eller deler av eksamen etter artikkel 8.

For nærmere detaljer viser departementet til art. 19 til 21 i forordningen.

### **2.5.2 Gjeldende rett**

Direktiv 96/26/EF, med senere endringer, stiller i all hovedsak de samme kravene til gjensidig godkjenning av attester om godandel, økonomisk evne og kompetansebevis som forordning 1071/2009.

I praksis har løyvemyndigheten godtatt fremleggelse av politiattest fra et annet EØS-land som tilstrekkelig til å foreta vandelsvurdering.

Når det gjelder økonomikravet godtar løyvemyndigheten garantierklæringer fra banker og forsikringsselskap i andre EØS-land, dersom garantiteksten samsvarer med norske krav. Dette innebærer bl.a. at banken eller forsikringsselskapet må melde fra til løyvemyndigheten dersom garantien benyttes til dekning og dermed kommer under minimumskravet.

Det er fastsatt i yrkestransportforskriften § 9 at løyvemyndighetene skal godta utenlandske kvalifikasjonsbevis utstedt i tråd med direktiv 96/26/EF art. 10 som bevis på at kompetansekravet er oppfylt.

### **2.5.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

Kapittel V i forordningen tilsvarer i hovedsak gjeldende rett.

### **2.5.4 Konkrete endringer i forskriften**

Kapittel V i forordningen vil bli gjennomført ved implementeringen av forordningen i ny § 1a i yrkestransportforskriften, og gjelder for de løyvene som faller inn under forordningen. Det er ikke nødvendig med forskriftsbestemmelse for å gjennomføre kap. V i forordningen i norsk rett

## **2.6 Forordningen kapittel VI – Sluttbestemmelser**

### **2.6.1 Kravene i forordningen**

Det følger av art. 22 nr. 1 at statene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelser av bestemmelsene i forordningen, og treffe nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, og skal virke avskrekkende. Statene skal sikre at alle slike tiltak anvendes uten forskjellsbehandling med hensyn til nasjonalitet eller foretakets etableringssted. Statene skal underrette ESA om disse bestemmelsene, og om alle senere endringer. Sanksjonene skal særlig omfatte midlertidig og permanent tilbakekalling av tillatelsen til å utøve yrket som transportør på vei, og en erklæring om transportlederens manglende egnethet, jf. art. 22.nr. 2.

Etter art. 23 skal foretak som før 4. desember 2009 har en tillatelse til å utøve yrket som transportør på vei, oppfylle bestemmelsene i forordningen innen 4. desember 2011.

Etter art. 24 skal ansvarlige myndigheter i statene samarbeide nært og bistå hverandre gjensidig ved anvendelse av forordningen. Herunder skal de utveksle opplysninger om dommer og sanksjoner for alle alvorlige overtredelser og andre særlige opplysninger som kan ha konsekvenser for utøvelsen av yrket som transportør på vei, i samsvar med gjeldende bestemmelser om vern av personopplysninger.

Etter art. 26 nr. 1 skal statene annet hvert år utarbeide en rapport om ansvarlige myndigheters virksomhet og sende den til ESA. Nærmere opplysninger om innholdet i rapporten framgår av art. 26 nr. 1 bokstav a) til e).

Det følger av art. 27 at hver stat skal oversende ESA en liste over hvilke myndigheter som er ansvarlige for å gi tillatelser til å utøve yrket som transportør på vei, og en liste over ansvarlige myndigheter eller organer som skal organisere eksamenene som nevnt i art. 8 nr. 1, og til å utstede eksamensbevisene. Kommisjonen skal offentliggjøre en konsolidert liste over de nevnte myndighetene og organene i hele Fellesskapet i *Den europeiske unions tidende* og i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*. Etter art. 28 skal statene oversende ESA teksten til de lover og forskrifter som de vedtar på forordningens område, senest 30 dager etter at de er vedtatt, første gang innen 4.12.2011. Art. 29 opphever direktiv 96/26/EF.

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til art. 22 til 30 i forordningen.

### **2.6.2 Gjeldende rett**

Som nevnt i pkt. 2.4.2.4 gir yrkestransportloven § 29 (1) hjemmel for å kalle tilbake løyve der løyvehaveren ikke oppfyller kravene som er satt i forskrifter eller vilkår, eller ikke retter seg etter forskrifter og vilkår som gjelder for å drive virksomheten.

Det følger av yrkestransportloven § 40 at kontrollmyndighetene kan gi bruksforbud for et kjøretøy for så lang tid som det anses nødvendig. Bruksforbud kan iverksettes på stedet, og kjennemerker og vognkort kan inndras med det samme. Det kan også kreves at gods som transporteres uten påbudt løyve lastes om på stedet. Kontrollmyndighetene kan ta kjøretøyet til forvaring, der dette anses nødvendig.

Etter yrkestransportloven § 40a kan den som forsettlig eller uaktsomt bryter plikten etter § 38 til å medbringe de pålagte legitimasjoner på hver enkelt transport, ilegges overtredelsesgebyr. Handler vedkommende på vegne av et foretak, er det foretaket som blir ilagt overtredelsesgebyr.

Det følger av yrkestransportloven § 41 at den som med vilje eller uaktsomhet bryter eller medvirker til å bryte loven, forskrifter eller vilkår fastsatt med hjemmel i loven, straffes med bot. Forsøk på slike overtredelser er også straffbart.

Det følger av lovvedtak nr. 66 (2012-2013) om ny § 26a i yrkestransportloven at løyvemyndighetene skal kunne erklære personer uegnet til å lede transportvirksomhet.

Direktiv 96/26/EF, med senere endringer, inneholder langt på vei tilsvarende regler som forordning 1071/2009 om at statene skal yte hverandre bistand, at statene skal informere Kommisjonen/ESA om hvem som er ansvarlig myndighet, og at medlemsstatene skal meddele Kommisjonen/ESA om nasjonale bestemmelser som gjennomfører EØS-retten<sup>22</sup>.

Det følger av ny § 29a (2) i yrkestransportloven, jf. lovvedtak nr. 66 (2012-2013), at det elektroniske registeret over løyvehavere skal kobles sammen med de elektroniske registrene i de andre EØS-landene for utveksling av informasjon på vilkår som blir nærmere fastsatt av departementet.

### **2.6.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

Reglene i forordningen kapittel V er langt på vei en videreføring av dagens system.

Det er departementets vurdering at de sanksjonsmulighetene som er beskrevet i punkt 2.6.2 oppfyller kravene til sanksjoner i forordningen artikkel 22.

De kravene som etter gjeldende rett legges til grunn for vurdering av vandel, økonomi og fagkompetanse i forbindelse med utstedelse av fellesskapstillatelser og –lisenser, er etter departementets vurdering i samsvar med kravene i forordning 1071/2009. Det nye kravet i forordningen stiller til etablering vil i all hovedsak også være oppfylt. Det er departementets vurdering at foretak som før 4. desember 2009 har tillatelse til å utøve yrket som transportør på vei i de fleste tilfeller vil oppfylle bestemmelsene i forordning 1071/2009.

---

<sup>22</sup> Jf. direktiv 96/26 del I, artikkel 7 nr. 3, og del III artikkel 11 og 13 nr. 2

Det er departementets vurdering at bestemmelsene i art. 24 om gjensidig bistand mellom ansvarlige myndigheter på tvers av landegrensene, og art. 27 og 28 om oversendelse av lister over ansvarlige myndigheter og nasjonale regelverkstiltak til ESA, er i samsvar med bestemmelser som gjelder i dag.

Bestemmelsene i art. 25 om komitéframgangsmåte og art. 26 om rapportering er nye sammenlignet med gjeldende rett.

På de punktene hvor bestemmelsene i forordningen avviker fra dagens ordning, mener departementet at reglene vil være hensiktsmessige, og innenfor rammene av gjeldende rett eller vedtatte lovendringer, som beskrevet under punkt 2.7.2.

#### **2.6.4 Konkrete endringer i forskriften**

Forordning (EF) nr. 1071/2009 blir i sin helhet gjort til forskrift gjennom ny § 1a i yrkestransportforskriften. Det er ikke nødvendig med ytterligere forskriftsendringer for gjennomføring av kapittel VI i forordningen.

### **3 Implementering av forordning (EF) nr. 1072/2009 om markedsadgang innen godstransport på veg og forordning (EU) nr. 612/2012**

Forordning 1072/2009 vil bli implementert ved henvisning i ny § 53 i yrkestransportforskriften til at den skal gjelde som forskrift. Det samme gjelder forordning (EU) nr. 612/2012 som kommisjonen har vedtatt med hjemmel i denne forordningen.

Nedenfor vil departementet beskrive innholdet i forordning 1072/2009, samt redegjøre for bestemmelser i forordningen som krever tilpassninger i yrkestransportforskriften. Framstillingen er inndelt etter kapitlene i forordningen. Departementet gir under hvert punkt en framstilling av (i) reglene i forordningen, (ii) gjeldende rett, (iii) samsvaret mellom forordningen og gjeldende rett, og (iv) en redegjørelse for forslagene til forskriftsendringer. Forordning (EU) nr. 612/2012 regulerer kun fargen på fellesskapsløyvet og førerattesten.

#### **3.1 Kravene i forordningen**

Forordning 1072/2009 om adgang til markedet for godstransport skal gjelde for internasjonal transport og midlertidig kabotasje på veg som blir utført av EØS-transportører innen EØS mot vederlag, jf. art. 1 nr. 1 - 4. For tredjelandstransport til eller fra land utenfor EØS, gjelder forordningen for den strekningen som utføres innen EØS. Internasjonal transport omfatter bilateral transport<sup>23</sup>, transitttransport<sup>24</sup> og tredjelandstransport<sup>25</sup> innen EØS, jf. definisjonen i art. 2 nr. 2. Kabotasje er nasjonal transport som blir utført i et land der transportøren ikke er hjemmehørende, se definisjonen i art. 2 nr. 6. Noen former for transport er fritatt fra kravet om fellesskapsløyve etter forordningen; dette gjelder posttransport, transport av skadede eller havarerte kjøretøy, transport med motorvogner der største tillatte totalvekt ikke er høyere enn 3,5 tonn inkludert vekten til tilhengeren, egentransport, og transport av legemidler, se nærmere vilkår i art. 1 nr. 5.

---

<sup>23</sup> Tosidig (bilateral) transport er transport mellom det landet der transportøren hører hjemme og et annet land.

<sup>24</sup> Transitttransport er transport gjennom et land der transportøren ikke hører hjemme.

<sup>25</sup> Tredjelandstransport er transport mellom to land der transportøren ikke hører hjemme.

Internasjonal godstransport og midlertidig kabotasje skal skje på grunnlag av et fellesskapsløyve, jf. art. 3 og art. 8 nr. 1. Fellesskapsløyve utstedes til transportører som oppfyller de objektive kravene om adgang til yrket som følger av forordning 1071/2009. Fellesskapsløyve gir adgang til bilateral transport, transitttransport, tredjelandstransport innen EØS<sup>26</sup>, samt kabotasje på visse vilkår. Fellesskapsløyvet skal gjelde for en periode på opp til 10 år. Fellesskapsløyve og bekreftede kopier som er utstedt før forordningen trer i kraft skal være gyldige fram til utløpsdato. Det skal utstedes ett originalt fellesskapsløyve til en transportør, samt et antall bekreftede kopier som svarer til antall kjøretøy vedkommende rår over. Bekreftede kopier av fellesskapsløyvet skal oppbevares i kjøretøyet. Fellesskapsløyve kan ikke overføres til andre. Art. 4 nr. 4 og 5, jf. vedlegg I og II har regler om mal for og utforming av fellesskapsløyve. Fargen på fellesskapsløyvet er presisert i forordning (EU) nr. 612/2012.

Det følger av art. 5 at om føreren, jf. definisjonen i art. 2 nr. 5, er statsborger i et land utenfor EØS og ikke bor fast i et EØS-land, skal vedkommende ha en førerattest som viser at han er lovlig ansatt i det landet der transportøren er etablert. Førerattesten er gyldig så lenge vilkårene for ansettelsen er oppfylt, men høyst i 5 år. Førerattesten utstedes til transportøren, som skal stille den til rådighet for føreren. Mal for utforming av førerattesten fremgår av vedlegg I og III.

Kabotasje kan utføres på midlertidig basis, jf. art. 8. En transportør kan utføre opp til 3 kabotasjeturer, i tilslutning til en internasjonal transport, med samme kjøretøy - innenfor en periode på 7 dager etter at lasten fra det innkommende internasjonale oppdraget er losset. Det er tillatt å utføre kabotasje i et annet land enn der lasten ble losset (transittkabotasje), men maksimalt ett kabotasjeoppdrag per land. Transportøren må legge fram bevis på det internasjonale oppdraget, samt for hver enkelt kabotasjetur. Art. 8 nr. 3 setter opp detaljerte regler for hvilke opplysninger dokumentasjonen skal inneholde, herunder navn, adresse og underskrift fra avsender, transportør og mottaker, sted og dato for overtakelse av godset og stedet for levering, godsets bruttovekt eller mengde og kjøretøyets og tilhengerens registreringsnummer.

Art. 9 i forordningen inneholder regler om hvilke av vertslandets regler som gjelder for kabotasje.

Om det oppstår alvorlige forstyrrelser i markedet som følge av kabotasje, kan staten ta dette opp med ESA med sikte på å innføre vernetiltak, jf. art. 10. Slike vernetiltak kan innebære at det aktuelle området blir holdt utenfor virkeområdet for forordningen. Tiltaket skal gjelde i høyst 6 måneder, og kan fornyes én gang.

Etter art. 11 skal statene gi hverandre gjensidig bistand og utveksle opplysninger med tanke på gjennomføring av forordningen.

Art. 12 har regler om sanksjoner fra etableringsstaten. Ved alvorlige overtredelser av fellesskapsregelverket for vegtransport, jf. definisjonen i art. 2 nr. 7, skal myndighetene i transportørens etableringsstat følge opp saken med egnede administrative tiltak. Slike tiltak skal blant annet omfatte midlertidig eller permanent tilbakekalling av fellesskapsløyve eller

---

<sup>26</sup> Dette omfatter også den delen av en tredjelandstransport til land utenfor EØS som blir utført innen EØS.



bekreftede kopier. Det skal tas hensyn til alvoret i overtredelsen. Etableringsstaten skal melde fra til myndighetene i vertsstaten, der overtredelsen skjedde om hvilke tiltak som iverksettes.

Art. 13 har regler om vertsstatens sanksjoner overfor transportører som har overtrådt fellesskapsreglene på deres territorium. Ved alvorlige overtredelser av reglene i forordningen skal vertsstaten sende over opplysninger om overtredelsen og påfølgende sanksjoner til myndighetene i transportørens etableringsstat. Vertsstaten kan pålegge sanksjoner mot en transportør for overtredelsen av reglene i forordningen eller EØS-retten for øvrig ved utføringen av kabotasje. Sanksjonene kan omfatte en advarsel, eller ved alvorlige overtredelser et midlertidig forbud mot å utføre kabotasje.

Etter forordningen art. 14 skal kompetente myndigheter i nasjonalstatene utveksle opplysninger om overtredelser og sanksjoner gjennom de elektroniske registrene over vegtransportører. Vertsstaten skal informere transportørens etableringsstat om alvorlige overtredelser transportøren har begått. Etableringsstaten skal informere vertsstaten om hvilke sanksjoner transportøren er ilagt, eventuelt gi en begrunnelse for hvorfor sanksjon ikke er ilagt.

Kapittel V og VI i forordningen har regler om gjennomføring og sluttbestemmelser. Det følger blant annet av art. 16 at statene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av reglene i forordningen, og at de skal gjøre de tiltak som er nødvendige for å sikre at de blir gjennomført. Sanksjonene skal være virkningsfulle, svare til overtredelsen og skal hindre nye overtredelser. Art. 17 har blant annet regler om statenes plikt til rapportering til Kommisjonen/ESA om antall transportører med fellesskapsløyve, førerattester mv..

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til teksten i forordningen.

### **3.2 Gjeldende rett**

Reglene om markedsadgang for godstransport på veg følger av den internasjonale forskriften § 2. De aktuelle forordningene/direktivene som er implementerte i forskriften er:

- forordning (EØF) nr. 881/92 om markedsadgang i fellesskapet for godstransport på vei som utføres fra eller til en medlemsstats territorium, med senere endringer
- forordning (EØF) nr. 3118/93 om fastsettelse av transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat der de ikke er hjemmørende, med senere endringer
- direktiv 2006/94/EF av 12. desember 2006 om fastsetjing av felles regler for visse former for godstransport på veg

Transportører som oppfyller de objektive kravene om adgang til yrket kan tildeles fellesskapsløyve, jf. forordning (EØF) nr. 881/92 art. 3. Løyvet gir adgang til bilateral transport, transittransport og tredjelandstransport innen EØS<sup>27</sup>, jf. forordning (EØF) nr. 881/92 art. 1 og 2, samt kabotasje på visse vilkår, jf. forordning (EØF) nr. 3118/93. Fellesskapsløyvet gjelder for en periode på 5 år, jf. forordning (EØF) nr. 881/92 art 5.

---

<sup>27</sup> Dette omfatter også den delen av en tredjelandstransport til land utenfor EØS som utføres innen EØS.

Kabotasje kan etter forordning (EØF) nr. 3118/93 art.1 nr. 1 utføres på midlertidig basis. Den internasjonale forskriften § 2a fastsetter særlige regler om kabotasje. Bestemmelsen trådte i kraft 1. juli 2011, og er en tilpasning til forordning 1072/2009 for kabotasje. Dette innebærer at EØS-transportører som har utført et internasjonal transport, straks godset er levert, har rett til å utføre opptil tre kabotasjeoppdrag med det samme kjøretøyet. Kabotasjeoppdraget må finne sted innenfor en periode på 7 dager etter at den internasjonale lasten ble losset. Det internasjonale oppdraget og de etterfølgende kabotasjeturene skal dokumenteres. Det er fastsatt nærmere retningslinjer for kabotasje i rundskriv N-1/2013. Forordning (EØF) nr. 3118/93 art. 6 har regler om hvilke av vertsstatens regler som gjelder ved utføringen av kabotasje, og art. 7 har regler om vernetiltak ved alvorlige forstyrrelser i markedet som følge av kabotasje.

Om føreren er statsborger i et land utenfor EØS og ikke bor fast i et EØS-land, skal vedkommende ha en førerattest som viser at han er lovlig ansatt i landet der transportøren er etablert, jf. forordning (EØF) nr. 881/92 art. 6 og 11a.

Ved alvorlige overtredelser av fellesskapsregelverket for vegtransport skal myndighetene i etableringsstaten til transportøren som har gjort seg skyldig i overtredelsen, følge opp saken med sanksjoner. Slike sanksjoner skal blant annet omfatte midlertidig eller permanent tilbakekalling av fellesskapsløyvet, jf. forordning (EØF) nr. 881/92 art. 8.

Forordning (EØF) nr. 881/92 art. 11 slår fast at kompetente myndigheter i nasjonalstatene skal utveksle opplysninger om overtredelser og sanksjoner. En vertsstat skal informere transportørens etableringsstat om alvorlige overtredelser transportøren har gjort. Etableringsstaten skal informere vertsstaten om hvilke sanksjoner transportøren er ilagt for overtredelsen.

### **3.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett – nye bestemmelser**

Forordning 1072/2009 er i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett. Forordning (EU) nr. 612/2012 angir kun fargetone for fellesskapsløyvet.

Selve malen for fellesskapsløyve tilsvarer langt på vei gjeldende mal, men viser til de nye forordningene. Gyldighetsperioden for fellesskapsløyvet økes fra 5 til opp til 10 år. En løyveperiode på 10 år er i samsvar med Stortingets lovvedtak nr. 66 (2012-2013) om endring i ytl. § 27 om hvor lenge et løyve gjelder.

Reglene om kabotasje innebar i utgangspunktet en presisering av kabotasjeadgangen og nye krav til dokumentasjon for å utføre slik transport. Disse bestemmelsene er, som nevnt, tatt inn i norsk rett i § 2a i den internasjonale forskriften. Ved gjennomføringen av forordningen vil det bli adgang til å utføre én av de tre tillatte kabotasjeturene i transitt gjennom et land uten å ha hatt med internasjonal last inn til dette landet. Innholdet i art. 9 og 10 er i all hovedsak dekket av gjeldende regler i forordning (EØF) nr. 3118/93.

Det er nytt at statene når de rapporterer om overtredelser, skal gjøre dette via de elektroniske registrene over vegtransportører.

Reglene i forordningen vil etter gjennomføringen i norsk rett kunne sanksjoneres etter bestemmelsene om administrative reaksjoner og straff i yrkestransportloven. Det er departementets vurdering at overtredelsesgebyr etter yrkestransportloven § 40a og bot etter § 41 oppfyller kravene forordningen stiller til sanksjoner i art. 16.

### **3.4. Konkrete endringer i forskriften**

Forordning 1072/2009 og (EU) nr. 612/2012 vil i sin helhet bli implementert ved en henvisning i ny § 54 i nytt kapittel IV i yrkestransportforskriften. Bestemmelsen erstatter gjeldende §§ 2 og 2a i den internasjonale forskriften.

## **4 Implementering av forordning (EF) nr. 1073/2009 om markedsadgang innen persontransport på veg, forordningene (EU) nr. 611/2012 og forordning (EU) nr. 361/2014**

Forordning 1073/2009 vil bli implementert ved henvisning i ny § 55 i yrkestransportforskriften til at den skal gjelde som forskrift. Det samme gjelder forordningene (EU) nr. 611/2012 og 361/2014 som Kommisjonen har vedtatt med hjemmel i forordning 1073/2009..

Nedenfor vil departementet beskrive innholdet i forordning 1073/2009, og de avledede forordningene, samt redegjøre for bestemmelser i forordningen som krever tilpassninger i yrkestransportforskriften. Framstillingen er inndelt etter kapitlene i forordningen. Departementet gir under hvert punkt en framstilling av (i) reglene i forordningen, (ii) gjeldende rett, (iii) samsvaret mellom forordningen og gjeldende rett og (iv) en redegjørelse for forslagene til forskriftsendringer.

### **4.1 Kravene i forordningen**

Forordning 1073/2009 om adgang til markedet innen persontransport på vei skal gjelde for internasjonal persontransport på vei i og utenfor rute som blir utført av EØS-transportører innen EØS, med motorvogn registrert i transportørens hjemstat, for flere enn ni personer medregnet føreren. Forordningen regulerer adgangen til bilateral transport, transittransport, tredjelandstransport innen EØS og midlertidig kabotasje, jf. art. 1 nr. 1-4. For tredjelandstransport til eller fra land utenfor EØS, gjelder forordningen for den strekningen som utføres innen EØS.

Det følger av art. 3 at transportører skal kunne utføre persontransport uten forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet eller etableringssted. For transport mot vederlag er det forutsatt at transportøren a) har tillatelse til slik persontransport i etableringsstaten, b) oppfyller vilkårene etter fellesskapsreglene om adgang til å utøve ervervsmessig nasjonal og internasjonal persontransport på vei, og c) oppfyller fellesskapsreglenes krav til førere og kjøretøy som fastsatt i direktiv 92/6/EØF<sup>28</sup>, 96/53/EF<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Rådskdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet.

<sup>29</sup> Rådskdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet

og 2003/59/EF<sup>30</sup>. For transport for egen regning gjelder de samme forutsetningene med unntak av b).

Som for godstransport skal internasjonal persontransport med turvogn og buss i EØS skje på grunnlag av fellesskapsløyve, som utstedes av kompetent myndighet i etableringsstaten, jf. art. 4 nr. 1. Art. 4 har videre bestemmelser om fellesskapsløyvets utforming, varighet m.m. I tillegg har forordning (EU) nr. 611/2012 presiseringer om fargen på fellesskapsløyvet.

Art. 5 regulerer markedsadgangen for de fire kategoriene persontransport.: Rutetransport, spesiell rutetransport, transport utenfor rute (turbiltransport) og transport for egen regning (egentransport), jf. art. 2.

#### Rutetransport

Rutetransport er regelmessig transport av passasjerer langs bestemte ruter der passasjerene tas opp og slippes av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd, jf. art. 2 nr. 2. Etter art. 5 nr. 1 skal rutetransport være allment tilgjengelig. Det kan eventuelt stilles krav om tvungen plassbestilling. Videre følger det at rutetransport krever tillatelse i samsvar med de utfyllende bestemmelsene i kapittel III.

Søknad om tillatelse til rutetransport skal rettes til utstedende myndighet i den staten der ruten har sitt avgangssted, jf. art. 7 nr. 1 og art. 6 nr. 1. Tillatelsen skal høyst være gyldig i fem år, jf. art. 6 nr. 2.

Tillatelsen gis etter avtale med ansvarlige myndigheter i alle EØS-stater hvor passasjerer skal tas opp eller slippes av på ruten, jf. art. 8 nr. 1. Utstedende myndighet skal treffe vedtak om å avslå eller innvilge søknaden innen fire måneder etter at søknaden er sendt.

Etter art. 8 nr. 4 skal tillatelse til rutetransport gis med mindre a) søker ikke har materiell til å utføre transporten, b) søker ikke har overholdt nasjonale eller internasjonale regler om veitransport (med særlig vekt på visse typer regelovertredelser), c) vilkårene for tildeling av tillatelse ikke er oppfylt ved søknad om fornyet tillatelse, d) transporten i alvorlig grad vil påvirke levedyktigheten til en sammenlignbar transport som omfattes av én eller flere kontrakter om offentlig tjenesteytelse, eller e) hovedformålet med transporten ikke er å transportere passasjerer mellom stoppesteder som befinner seg i ulike EØS-stater. Etter art. 8 nr. 5 er forordningens avslagsgrunner uttømmende.

Art. 8 gjelder tilsvarende ved søknad om fornyet eller endret tillatelse, jf. art. 9.

Art. 10 fastsetter prosedyren ved bortfall av tillatelse, og art. 11 stiller krav til transportøren om kontinuitet, regelmessighet, kapasitet, informasjon med mer.

Ytterligere form- og innholdskrav til søknader om tillatelse, samt til selve tillatelsen følger av del II i forordning (EU) nr. 361/2014.

---

<sup>30</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifisering og regelmessig opplæring av førere av visse veigående kjøretøyer for transport av gods eller passasjerer, om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og rådsdirektiv 91/439/EØF og om oppheving av rådsdirektiv 76/914/EØF

For rutetransport fra en EØS-stat til en tredjestat og omvendt kreves tillatelse i samsvar med bilateral avtale mellom de berørte statene, jf. art. 5 nr. 1 tredje avsnitt.

#### Spesiell rutetransport

Spesiell rutetransport er rutetransport av bestemte kategorier passasjerer slik at andre passasjerer utelukkes, uansett hvem som står for organiseringen av transporten, jf. art. 2 nr. 3. For spesiell rutetransport kreves det ikke en egen tillatelse etter kapittel III dersom transporten omfattes av avtale mellom den som organiserer transporten og transportøren, jf. art. 5 nr. 2. For slik transport skal kontrakten eller bekreftet kopi av denne tjene som kontrolldokument, jf. art. 12 nr. 6. Dokumentet skal utformes i samsvar med forordning (EU) nr. 361/2014 del 1, jf. vedlegg I til forordningen.

For spesiell rutetransport skal kontrakten mellom transportøren og oppdragsgiveren, eller en bekreftet kopi av denne, tjene som kontrolldokument. Et kjøreskjema skal fylles ut i form av månedlig oversikt, jf. art. 17 nr. 4.

#### Transport utenfor rute

Transport utenfor rute er transport som ikke omfattes av definisjonen av rutetransport, herunder spesiell rutetransport, og hvis hovedkarakteristikk er at den benyttes til transport av grupper av passasjerer som er satt sammen på initiativ fra en kunde eller fra transportøren selv, jf. art. 2 nr. 4. For transport utenfor rute (turbiltransport) kreves ikke tillatelse etter kapittel III, jf. artikkel 5 nr. 3. Det er fastsatt nærmere regler om transport utenfor rute i kap. IV. Transportører må ha et eget kjøreskjema som skal utfylles før hver tur som skal fungere som kontrolldokument, jf. art. 12 nr. 1 og 2. Kommisjonen har fastsatt formatet på kjøreskjemaet, jf. forordning (EU) nr. 361/2014 del I.

#### Transport for egen regning

Transport for egen regning er transport som utføres av en fysisk eller juridisk person for ikke-kommersielle eller ideelle formål, der transport bare er en tilleggsvirksomhet, og vedkommende har rådighet over kjøretøyet i henhold til art. 2 nr. 5. Transport for egen regning er fritatt fra alle tillatelses-/løyveordninger, men ansvarlig myndighet i medlemsstatene skal utstede en attest for den strekningen som skal kjøres, jf. art. 5 nr. 5. Form- og innholds krav til slik attest og til søknad om dette følger av Del III i forordning (EU) nr. 361/2014. Det er likevel et vilkår for egentransport at transportørene skal ha tillatelse i etableringsstaten til å utføre transport med turvogn og buss i samsvar med vilkårene for markedsadgang fastsatt i nasjonal rett, jf. art. 3 nr. 2 bokstav a).

#### Midlertidig kabotasje

Midlertidig kabotasje er i henhold til art. 15 tillatt for spesiell rutetransport, forutsatt at transportøren har kontrakt med oppdragsgiver, for transport utenfor rute, og for rutetransport når den er del av en internasjonal rute og er med på å dekke behovet for transport i, eller til og fra, et byområde. Kabotasje i rutetransport kan ikke utføres uavhengig av slik internasjonal transport.

Kabotasje er underlagt gjeldende regler i vertsmedlemsstaten om transportvilkår, vekt og dimensjoner, krav til transport av ulike kategorier passasjerer, kjøre- og hviletid, samt merverdiavgift, jf. art. 16.

Kabotasje i form av transport utenfor rute skal utføres i henhold til kjøreskjemaet som omhandlet i art. 12, jf. art. 17 nr. 1. Skjemaet skal være utfylt på forhånd og inneholde opplysninger om transportens avgangs- og bestemmelsessted, samt datoene for transportens begynnelse og slutt. Skjemaet skal oppbevares om bord i kjøretøyet, og fremvises på anmodning fra kontrollør.

#### Kontroller og sanksjoner, gjennomføring og sluttbestemmelser

Art. 18 pålegger transportører som driver rutetransport, med unntak av spesiell rutetransport, å utstede individuelle eller kollektive billetter.

Art. 19 bestemmer at tillatelser og kontrolldokumenter skal oppbevares i kjøretøyet og fremvises på forespørsel, og pålegger transportørene å tillate kontroller, herunder av bøker og annen dokumentasjon, samt bygninger, anlegg og kjøretøyer.

Forordning 1073/2009 har tilsvarende bestemmelser som forordning 1072/2009 om gjensidig bistand mellom statene, jf. art. 20, tilbakekalling av fellesskapsløyve og tillatelse, jf. art. 21, sanksjoner fra etablerings- og vertsstatens side, jf. art. 22 og 23, og om registrering i elektroniske register, jf. art. 24.

Kapittel VII og VIII i forordningen har regler om gjennomføring og sluttbestemmelser. Det følger blant annet av art. 25. at statene kan inngå bi- eller multilaterale avtaler om ytterligere liberalisering av transport som kommer inn under forordningen. Det følger av art. 27 at statene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av reglene i forordningen, og at de skal gjøre de tiltak som er nødvendige for å sikre at de blir gjennomført. Sanksjonene skal være virkningsfulle, svare til overtredelsen og skal hindre nye overtredelser. Art. 28 har blant annet regler om statenes plikt til rapportering til Kommisjonen/ESA.

Art. 29 endrer art. 8 i forordning (EF) nr. 561/2006<sup>31</sup> ved å innføre et nytt avsnitt 6a som gjør unntak fra nr. 6 om ukehvil for fører som utfører en enkeltstående internasjonal persontransport utenfor rute dersom nærmere angitte forutsetninger er til stede.

For nærmere detaljer om ovennevnte bestemmelser viser departementet til teksten i forordningen.

## **4.2 Gjeldende rett**

Reglene om markedsadgang for internasjonal persontransport på vei følger av den internasjonale forskriften § 4. De aktuelle forordningene/direktivene som er implementert gjennom forskriften er:

- Forordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss.
- Forordning (EF) nr. 2121/98 av 2. desember 1998 om nærmere regler om gjennomføringen av forordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992.

---

<sup>31</sup>Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, tilsvarende bestemmelser som i art. 8 ble tatt inn i norsk rett 29 juni 2010

- Forordning (EF) nr. 12/98 av 11. desember om fastsetting av vilkår for at transportører skal kunne utføre innenlands persontransport på veg i en medlemsstat der de ikke hører hjemme.

Forordning EØF) nr. 684/92 gjelder for transportører som vil drive internasjonal persontransport på vei, med kjøretøy registrert i etableringsstaten for mer enn ni personer, jf. art. 1.

Også i denne forordningen deles persontransport inn i undergruppene rutetransport, spesiell rutetransport, transport utenfor rute og transport for egen regning, jf. art. 2.

Etter art. 3 nr. 1 har enhver transportør som utfører transport for andres regning, tilgang til yrket for internasjonal persontransport på vei, forutsatt at de (1) oppfyller kravet om godkjenning for slik transport i etableringsstaten, (2) tilfredsstiller vilkår stilt i medhold av fellesskapsbestemmelser om tilgang til yrket for persontransport, og (3) tilfredsstiller rettslige krav til fører og motorvogn når det gjelder veisikkerhet. Etter art. 3 nr. 2 kan transportører som utfører transport for egen regning utføre transport i henhold til art. 13, som innholdsmessig tilsvarer art. 5 nr. 5 i forordning 1073/2009, forutsatt at de (1) i den stat de er etablert, har tillatelse til å utføre transport med turvogn og buss, og (2) oppfyller gjeldende trafikksikkerhetsregler.

Internasjonal persontransport med turvogn og buss i EØS skal skje på grunnlag av et fellesskapsløyve, som utstedes av kompetent myndighet i etableringsstaten, jf. art. 3a. Art. 3a inneholder videre bestemmelser om fellesskapsløyvets utforming, varighet m.m.

Art. 4 regulerer adgang til markedet. Det kreves etter denne bestemmelsen ikke særskilt tillatelse til å utføre transport utenfor rute, spesiell rutetransport og tomkjøring.

Reglene om tillatelse for rutetransport følger av kapittel II, jf. art. 5 til 10. Bortsett fra at statenes frist til å forelegge en sak for Kommisjonen når medlemslandene ikke er enige om søknad om rutetransport og kommisjonens frist til å treffe beslutning om saken, er forskjellig jf. forordning (EØF) nr. 684/92 art. 7 nr. 6 og 7 og forordning 1073/2009 art. 8 nr. 7 og 8, er reglene i forordning (EØF) nr. 684/92 kapittel II tilsvarende reglene i forordning 1073/2009 Kapittel III.

Tilsvarende inneholder art. 10 og 11 i forordning (EØF) nr. 684/92 nær sagt identiske regler med art. 12 og 13 i forordning 1073/2009.

Art. 13 om transport for egen regning bestemmer at slik transport skal være fritatt for tillatelsesordninger. Art. 14 regulerer transportbevis og art. 15 veikontroller og kontroller i foretakene.

Art. 16 gir regler om gjensidig assistanse og utveksling av opplysninger om overtredelser og sanksjoner mellom medlemsstatene. Art. 16 nr. 2 regulerer utstedende myndighets plikt til å kalle tilbake en tillatelse der innehaveren ikke lenger oppfyller vilkårene for tildeling, mens nr. 3 bestemmer at transportører som har begått alvorlige og gjentatte overtredelser av trafikksikkerhetsregler skal forbys å drive internasjonal persontransport i henhold til forordningen.

Statene kan seg imellom inngå bi- eller multilaterale avtaler om ytterligere liberalisering av transport som kommer inn under forordningen, se art. 18.

Etter art. 19 plikter medlemsstatene å vedta regler om kontroll og sanksjoner ved overtredelse av forordningens bestemmelser, mens art. 20-22 inneholder prosessuelle regler om Kommisjonens rapportering for Rådet, opphevelse av tidligere forordninger, samt ikrafttredelse av forordning (EØF) nr. 684/92.

Forordning (EF) nr. 12/98 omhandler adgangen til midlertidig kabotasje for transportører som innehar fellesskapsløyve, jf. art. 1.

Etter forordningen tillates kabotasje for spesiell rutetransport hvor det foreligger avtale mellom transportøren og oppdragsgiver, for transport utenfor rute, og for rutetransport (forutsatt at den finner sted under internasjonal rutetransport i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 684/92, av en transportvirksomhet som ikke er hjemmehørende i vertslandet), jf. art. 3. Kabotasjekjøring kan kun finne sted i forbindelse med internasjonal transport, og omfatter ikke kjøring som er med på å dekke behovet for transport i, eller til og fra, et byområde.

Når det gjelder priser og vilkår, vekt og dimensjoner, krav til transport av ulike kategorier passasjerer, kjøre- og hviletid, samt merverdiavgift, skal kabotasje i medhold av art. 3 være underlagt vertsmedlemsstatens lover og forskrifter, jf. art. 4 nr. 1.

Midlertidig kabotasje finner sted i samsvar med kontrolldokument/kjøreskjema utstedt av ansvarlig myndighet i etableringsstaten, som skal befinne seg i kjøretøyet, jf. art. 6.

Forordning (EF) nr. 2121/98 inneholder nærmere regler om utforming og innhold i kontrolldokumenter, tillatelser og attester.

#### **4.3 Vurdering av samsvar mellom forordningen og gjeldende rett**

Forordning 1073/2009 er i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett. Det samme gjelder forordning (EU) nr. 361/2014. Forordning (EU) nr. 611/2012 angir kun fargetone for fellesskapsløyvet.

Selve malen for fellesskapsløyve tilsvarer langt på vei gjeldende mal, men viser til de nye forordningene. Gyldighetsperioden for fellesskapsløyvet økes fra 5 til opp til 10 år. En løyveperiode på 10 år er i samsvar med Stortingets lovvedtak nr. 66 (2012-2013) om endring i ytl. § 27 om hvor lenge et løyve gjelder.

Art. 29 som endrer art. 8 i forordning (EF) nr. 561/2006 er tatt inn i EØS- avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 av 16. mai 2014. Tilsvarende bestemmelser som i art. 8 ble tatt inn i kjøre- og hviletidsforskriften<sup>32</sup> 29. juni 2010.

Det er nytt at statene når de rapporterer om overtredelser, skal gjøre dette via de elektroniske registrene over vegtransportører. I tillegg er det tatt inn henvisninger til det elektroniske registeret der det kreves at overtredelser av fellesskapets regelverk skal bli registrert i

---

<sup>32</sup> Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS av 2. juli 2007 nr. 877



registeret og at tilbakekalling av en fellesskapslisens skal lagres i minst to år fra utløpet av tilbakekallingsperioden/tilbakekallingsdatoen.

#### **4.4 Konkrete endringer i forskriften**

Forordningen vil i sin helhet bli implementert ved en henvisning til at den skal gjelde som forskrift i ny § 55 i nytt kapittel IV til yrkestransportforskriften, som erstatter den internasjonale forskriften. Bestemmelsen erstatter gjeldende § 4 i den internasjonale forskriften.

## **Del II**

### **Endringer i løyveordningen og løyveperioden**

#### **1. Generelt**

Det er gjennom lovvedtak nr. 66 (2012-2013) lagt til rette for at fellesskapsløyve etter EØS-reglene også skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikke er behovsprøvd, og at løyveperioden skal være 10 år.

#### **2. Bakgrunn**

##### **2.1 Endringer i løyveordningen**

Stortinget vedtok å endre yrkestransportloven §§ 4 og 5 slik at det går direkte fram av loven at løyve etter disse reglene skal gjelde for både nasjonal og internasjonal transport. Vedtaket er gjort på bakgrunn av at vilkårene for å få nasjonalt løyve etter yrkestransportloven §§ 4 og 5 og fellesskapsløyve, jf. yrkestransportloven § 10, er identiske. Å gjøre fellesskapsløyve gjeldende som løyve for nasjonal transport innebærer at det blir gitt ett felles løyve for nasjonal og internasjonal persontransport etter yrkestransportloven § 4, og ett felles løyve for nasjonal og internasjonal godstransport etter yrkestransportloven § 5.

##### **2.2 Endringer i løyveperioden**

Stortinget vedtok også å endre ytl. § 27 (1) slik at løyve etter §§ 4 og 5 skal gjelde for 10 år, og ikke som i dag uten avgrensing i tid. Når ytl. §§ 4 og 5 også blir hjemmel for fellesskapsløyve, innebærer det at slike løyver også skal gjelde for 10 år, ikke for 5 år som i dag. Dette er i tråd med de nye reglene i vegpakken som slår fast at fellesskapsløyve skal gjelde for maksimalt for 10 år. På denne bakgrunn er det lagt til rette for at for en felles løyveordning for gods- eller turvogn som både gir rett til nasjonal og internasjonal transport.

##### **2.3 Overgangsordning for løyver som er gitt når lovendringen trer i kraft**

Ved behandling av Prop L 124 (2012-2013) vedtok Stortinget en overgangsordning som innebar at departementet fikk fullmakt til å fastsette hvor lang tid løyver som er gyldige når lovendringen settes i verk, skal gjelde for før de faller bort. Dette anses nødvendig som en konsekvens av sammenslåing av nasjonale og internasjonale løyver for gods- og turvogntransport. For de nåværende nasjonale løyver for gods- eller turvogntransport som i dag ikke er tidsavgrenset, ser departementet som rimelig å sette en ytre gyldighetsperiode på 10 år regnet fra iverksetting av lovendringen. For innehavere av slike løyver som *før* dette tidspunkt har behov for flere løyver for nasjonal transport, er det naturlig at sammenslåing av løyvetypene realiseres fullt for disse løyvehaverne på dette tidspunktet slik at de nasjonale

løyvene ikke lenger vil være gyldige. Både kontrollhensyn og administrative hensyn tilsier en slik løsning. Det er i dag ca. 35 000 gyldige løyver for godstransport og ca. 12 000 gyldige turvognløyver. Uten tilpassninger i regelverket ville det ta lang tid før alle løyvene er skiftet ut med fellesskapsløyver.

De nye sammenslåtte løyvene vil da få en gyldighetsperiode på 10 år regnet fra utstedelsen i samsvar med lovens hovedregel. Overgangsordningen berører ikke øvrige løyver etter loven.

Når det gjelder felleskapstillatelser og fellesskapslisenser som er gyldig på det tidspunkt forskriften trer i kraft og løyveinnehaver ønsker flere vogndokumenter innenfor gyldighetsperioden for den allerede utstedte tillatelsen/lisensen, foreslår departementet at det foretas en full utskiftning av tillatelser/lisenser til nye fellesskapsløyver slik det foreslås for de nasjonale løyvene.

## **2.4 Behandlingsgebyr**

Ordningen med behandlingsgebyr i forbindelse med søknad om og utstedelse av løyvedokument vil bli videreført for alle løyveordninger, jf ytf § 12, men det foreslås en del endringer. Når det gjelder løyver som behandles av fylkeskommunen vil man ikke lengre knytte dette opp til rettsgebyret slik tilfellet er i dag. Rettsgebyret har beløpsmessig ligget fast siden 2006 og har således ikke medført en automatisk tilpassing til pris- og kostnadsveksten. Samtidig kan et slikt system bidra til at gebyrfastsettingen ikke i tilstrekkelig grad bygger på de administrative kostnadene forbundet med den enkelte ordning. Departementet foreslår derfor at gebyrene settes i kronebeløp. Det foreslåtte kronebeløp svarer til beløpet som i dag gjelder, men oppgitt som antall rettsgebyr.

Departementet vil videre foreslå å avvikle gjeldende ordning med returbeløp ved frivillig innlevering av løyver for alle løyvetypene. Det foreslås likevel en overgangsordning som skal gjelde ett år etter at denne forskriften trer i kraft. Dette innebærer at løyvehavere som ønsker å avvikle sin virksomhet, kan benytte seg av ordningen med returbeløp fram til 31. desember 2015. Opprinnelig var ordningen begrunnet i at frivillig innlevering kunne bidra til bedre kontroll med løyveordningene. Etablering av et løyveregister som kontrollmyndighetene har tilgang til, samt at ordningen med garanti som krever årlige provisjoner fra løyvehavere tilsier at nytten av en returordning for deler av innbetalt gebyr ikke står i forhold til de administrative kostnader som er forbundet med ordningen. Overføring av løyvemyndighet til Statens vegvesen kompliserer dette ytterligere. Departementet vil på bakgrunn av erfaringene etter omleggingen av løyveordningen og avvikling av returordningen foreta nye kostnadsberegninger som vil få betydning for nivået på gebyrene i fremtiden.

Når det gjelder løyve for godstransport og turvognløyve vil departementet foreslå å videreføre systemet som gjelder for utstedelse av dagens fellesskapstillatelser- og lisenser, se § 6 i den internasjonale forskriften. Dette innebærer at man vil ta et gebyr for hoveddokumentet og et gebyr for attesterte kopier av hoveddokumentet. Kronebeløpet foreslås satt til 3 400 kr for hoveddokumentet og 1 000 kr for attesterte kopier. Beløpet er noe høyere sammenlignet med dagens satser for felleskapstillatelse- og lisens, men lavere enn beløpet er for utstedelse av nasjonale løyver. I de nye beløpene for hoveddokument og attestert kopi er det også hensyntatt at ordningen med returbeløp vil bli avvirket. Beløpets størrelse er også vurdert ut i fra at løyvehaver, etter ny løyveordning, må skifte ut løyvene hvert tiende år. I og med at

ordningen er ny vil departementet også på dette punktet foreta nye kostnadsberegninger av nivået på gebyret i fremtiden på bakgrunn av erfaringer med omleggingen av løyveordningen.

### **3. Forslag til forskriftsendringer**

Endringene i løyveordningen og løyveperioden går direkte fram av de vedtatte lovendringene, og vil ikke kreve endringer i forskriften.

Når det gjelder nasjonale turvognløyver som er utstedt etter ytl. § 4 og nasjonale godstransportløyver som er utstedt etter ytl. § 5 når lovendringene trår i kraft, foreslår departementet, med hjemmel lovvedtaket del II at det i endringsforskriften del II fastsettes at disse kun skal gjelde for en periode på opp til 10 år etter at lovendringene trer i kraft. Videre foreslår departementet at det i samme bestemmelse blir fastsatt at for innehavere av nasjonale løyver som innenfor en 10-års periode søker om nye løyver/fellesskapsløyve, bortfaller gyldigheten av tidligere tildelte nasjonale løyver fra det tidspunkt nye løyver er tildelt og utstedt. Det samme gjelder for gyldige fellesskapsløyve/lisenser når det etter ikrafttreden søkes om flere attesterte kopier til disse løyvene. I begge tilfeller legges det opp til full utskifting av løyvene tilpasset den nye ordning.

Forslaget berører ikke de behovsprøvde løyvene etter yrkestransportloven; dvs. ruteløyve etter § 6 og drosjeløyve mv. etter § 9.

## **Del III**

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Det vises innledningsvis til prop.124.L (2012- 2013) pkt. 11 hvor det er gitt en omtale av de økonomiske og administrative konsekvenser av lovframlegget

Når det gjelder forordningene i vegpakken (yrkesadgang og markedsadgang for godstransport og persontransport med buss) er det i stor grad en videreføring av gjeldende rett.

Forordningene innebærer likevel noen endringer. Det mest sentrale er plikten for myndighetene til å opprette og drifte et nasjonalt register over vegtransportører med plikt til å utveksle vandelsmessige opplysninger mellom myndighetene i EØS-landene. Dette vil gi økte administrative kostnader for det offentlige i form av behov for flere tilsatte og økte kostnader til drift og vedlikehold av registeret. Personellbehovet vil være avhengig av omfang av den informasjon som skal utveksles som er vanskelig å anslå på forhånd. I beregningen av det nye gebyret, jf. pkt. 2.4, er kostnadene til registeret tatt med i beregningen av beløpets størrelse. Departementets vurdering er at opprettelsen av registeret vil bidra til å styrke den vandelsmessige kontroll og oppfølging av transportørene i hele EØS-området og vil på sin side også være en fordel for næringen.

Forordningen åpner for at løyvesøkere kan utpeke en ansvarlig transportleder som skal oppfylle de personlige krav som stilles for tildeling av løyve samtidig som det kan treffes vedtak om å erklære en transportleder uskikket til å drive transportvirksomhet. Det antas at dette ikke vil få vesentlige administrative konsekvenser sammenliknet med dagens regler.

Ordningen med at søkeren kan peke ut en transportleder som ansvarlig gir samtidig næringen noe større fleksibilitet i organiseringen av sin virksomhet.

Det er i forordningene også etablert et formelt krav om etablering i det landet for den som søker om løyve. Det antas at dette i praksis ikke vil få særlige konsekvenser sammenliknet med gjeldende regler.

Forordningene åpner og for noen nasjonale valg ved implementeringen. Som følge av dette foreslås det i forslaget til endringsforskrift å etablere et generelt krav om unntak fra krav om løyve for kjøretøy med størst tillatt hastighet på 40 km/t. Forslaget vil trolig ha størst betydning i forhold persontransport og i sær såkalte "turisttog". Både for det offentlige og private vil nå søknad og behandling av dispensasjoner falle bort for slike tilfeller.

I forbindelse med lovvedtaket etableres en nasjonal løyveenhet i Statens vegvesen for løyve de ikke-behovsprøvde løyver for gods- og persontransport med buss samtidig som ordningen med atskilte løyver for nasjonal og internasjonal transport avvikles. Forslaget til endringer i forskriften innebærer at det heretter blir utstedt et fellesskapsløyve som skal gjelde for både nasjonal og internasjonal transport. Administrativt er dette en forenkling som og er tjenlig for gods- og turbussnæringen. Ordningen vil dog innebære at det innføres en løyveperiode på 10 år. Gjeldende løyveordning for nasjonal transport er i dag uten tidsavgrensing. Ny løyveordning innebærer at løyvehaver må søke om fornyelse, og dermed betale nytt løyvegebyr hvert 10. år. For løyvemyndigheten vil dette innebære noe mer saksbehandling men det må samtidig påpekes at løyvemyndigheten i gjeldende system også har et ansvar for å følge opp om løyvehavere fyller kravene for å inneha løyve.

## **Del IV**

### **Kommentarer til de enkelte forskriftsendringene**

#### **1. Generelt**

Departementet foreslår at de tre hovedforordningene i vegpakken, samt kommisjonsforordningene og kommisjonsbeslutningen med hjemmel i vegpakken, implementeres i yrkestransportforskriften.

Departementet foreslår videre å oppheve den internasjonale forskriften, og innarbeide denne som et eget kapittel i yrkestransportforskriften.

Fordi forordningen på flere punkter forutsetter at det tas nasjonale valg, er det nødvendig med utfyllende forskrifter for de løyvetypene som er regulert i forordningen. Dette omfatter løyve for godstransport og turvognløyve (fellesskapsløyvene).

Yrkestransportforskriften gjelder for flere løyvetyper enn de som faller inn under forordningene i vegpakken. Departementet finner det hensiktsmessig å videreføre systemet i den gjeldende forskriften som omfatter alle løyvetypene etter yrkestransportloven. I tillegg til løyve for godstransport og turvognløyve, omfatter dette selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede, drosjeløyve og løyve for rutetransport med motorvogn og fartøy.

Forskriftsendringene omfatter tre inkorporeringsbestemmelser som gjelder for hver av de tre hovedforordningene i vegpakken, inkludert kommisjonsforordningene og kommisjonsbeslutningen gitt med hjemmel i denne. I tillegg omfatter forslaget til forskriftendringer de valgene og tilpasningene forordningene forutsetter at man gjør på nasjonalt plan. På noen punkter fjernes bestemmelser som gjelder for fellesskapsløyvene på bakgrunn av at EØS-reguleringen om yrkesadgang ved vegpakken flyttes fra direktiv til forordning.

Videreføringen av systemet i forskriften ivaretar også behovet for regulering av de løyvetypene som ikke er omfattet av forordningene. For å markere skillet i de konkrete bestemmelsene har departementet valgt å vise til reglene i forordningen for de løyvene som er regulert der, uten at bestemmelsene gjentas, mens reglene for de øvrige løyvetypene nevnes konkret – evt. med henvisning til at reglene i forordningen skal gjelde for disse. Ut fra at det er nødvendig med regulering av løyvetypene i forordningen utover det som følger av forordningene, mener departementet ovennevnte er den beste måten å gjøre dette på. Forskriften vil gi god informasjon til publikum, uten at det skapes tolkingstvil ved at bestemmelsene i forordningen gjengis.

### **Merknader til de enkelte paragrafene**

#### **§ 1**

I andre ledd presiseres at bestemmelsene i kapittel I skal gjelde når ikke annet er fastsatt. Dette skal reflektere at løyve for godstransport og turvognløyve i utgangspunktet faller inn under reglene i forordningene, men er regulert i ytf. kap. I når det er nødvendige med utfyllende bestemmelser. Hva som gjelder for de øvrige løyvetypene er særlig presisert.

#### **§ 1a**

Bestemmelsen fastslår at forordning (EF) nr. 1071/2009 om yrkesadgang innen vegtransport, som endret ved forordning (EU) nr. 613/2012, gjelder som forskrift. I tillegg implementeres kommisjonsbeslutning 2009/992/EU om minstekrav til dataene som skal registreres i det nasjonale elektroniske registeret for veitransportforetak og forordning (EU) nr. 1213/2010) om fastsettelse av felles regler for sammenkopling av nasjonale elektroniske registre over veitransportforetak.

#### **§ 2**

I tredje ledd er gjeldende bokstav a) om at beltekjøretøy er unntatt fra løyvekravet fjernet. Unntaket følger direkte av ytl. § 1 (3), slik at fjerningen ikke innebærer noen realitetsendring.

I ny bokstav a) i tredje ledd er det tatt inn et generelt unntak for løyveplikten for kjøretøy med største tillatte hastighet på høyst 40 km/t, i tråd med åpningen for dette i forordning (EF) 1071/2009 art. 1 nr. 4 bokstav c).

#### **§ 3**

Bestemmelsen er i tråd med departementets forslag til forskriftsendring som ble sendt på høring ved brev av 3. februar 2014. Forskriftendringen er en oppfølging av lovvedtak nr. 66 (2012-2013) når det gjelder overføring av løyveansvaret for de ikke-behovsprøvde løyvene fra fylkeskommunene og Samferdselsdepartementet til SVV.

Forslag til utformingen av § 3 i denne høringen sammenstiller forslaget til endringer i ytf. § 3 og § 1 i den internasjonale forskriften på bakgrunn av at sistnevnte forskrift nå innarbeides i yrkestransportforskriften. Endringen sammenlignet med tidligere høring innebærer ingen realitetsendring.

#### § 4

I tråd med vedtatt endring i ytl. § 4, jf. lovvedtak nr. 66 (2012-2013) foreslår departementet å ta inn en ny bokstav a) i ytf. § 4 første ledd som slår fast at den som skal tildeles løyve, må drive en fast og varig virksomhet i Norge. Gjeldende bokstav a) til c) forskyves til bokstav b) til d).

Henvisningen i andre ledd til hvilke krav som gjelder for ruteløyve for fartøy tilpasses endringen i første ledd, og innebærer ingen realitetsendring.

#### § 5a

Bestemmelsen er ny, og viser til hva som ligger i det nye etableringskravet i § 4 første ledd bokstav a) for de ulike løyvetyper.

Første ledd viser til EØS-reglene som gjelder for fellesskapsløyvene. Andre ledd slår fast at tilsvarende krav gjelder så langt det passer for de øvrige vegtransportløyvene (selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og drosjeløyve).

#### § 6

Den konkrete angivelsen av hva som ligger i vandelskravet tas ut av forskriften for vegtransportløyvene. Dette har sammenheng med at EØS-reglene om vandel er flyttet fra direktiv til forordning.

Første ledd viser til EØS-reglene som gjelder for fellesskapsløyvene, og slår fast at tilsvarende krav gjelder for de øvrige vegtransportløyvene.

Andre ledd viderefører gjeldende vandelskrav for ruteløyve for fartøy, med unntak av kravene knyttet til vegtrafikklovgivning.

Tredje ledd er en videreføring av gjeldende første ledd om at søknad om løyve skal vedlegges politiattest.

Gjeldende tredje ledd som krever at politiattest fremlegges på nytt hvert femte år oppheves fordi den ikke er i tråd med den nye politiregisterloven.

Gjeldende fjerde ledd er en overgangsbestemmelse som ikke lenger har reell betydning, og derfor foreslås opphevet.

#### § 7

Første ledd første og andre setning er en videreføring av gjeldende rett om at økonomikravet skal dokumenteres ved garantierklæring. Dette er en valgmulighet etter forordningen, og derfor nødvendig å fastslå i forskriften. Bestemmelsen gjelder etter forskriften for alle løyvetyper. Tredje setning slår fast at euroens verdi i kroner skal fastsettes etter reglene i

forordning (EF) nr. 1071/2009, og gjelder for alle løyvetyper. Fjerde setning viderefører bestemmelsen om at departementet kan gi retningslinjer om innlevering av garantierklæring, med en noe tilpasset ordlyd.

Andre og tredje ledd er en videreføring av gjeldende rett, med ordet "likevel" skutt inn i andre ledd for klarhetens skyld.

Fjerde ledd foreslås opphevet, fordi den aktuelle overgangsordningen ikke har reell betydning etter 2005.

#### § 8

Bestemmelsen er tilpasset forordning (EF) nr. 1071/2009, og overgangen fra direktiv til forordning på området. Forordningen gir nasjonale myndigheter flere valgmuligheter når det gjelder oppfyllelsen av kompetansekravet, slik at presiseringer i forskrift er nødvendig.

Departementet foreslår at det i første ledd første setning slås fast at kravene til faglig kompetanse og dokumentasjon av slik kompetanse følger av forordning (EF) nr. 1071/2009. I dette inngår også at kompetansebevis utstedt av ansvarlig myndighet i et annet EØS-land skal godtas som bevis på tilstrekkelig faglig kompetanse. De øvrige måtene å oppfylle kravet på klargjøres ut fra forordningens rammer i andre setning. Siste alternativ i første ledd er fastsettelse av et unntak etter forordningen art. 9.

Andre ledd slår fast at kvalifikasjonskravene i første ledd også gjelder for tildeling av øvrige løyvetyper.

For de vegtransportløyvene som ikke omfattes av forordningen foreslår departementet i tredje ledd å videreføre dagens ordning som åpner for at departementet kan godkjenne en alternativ løyveutdanning.

#### § 9

I § 9 slås det fast at SVV skal være ansvarlig for løyveeksamen, for å godkjenne og føre tilsyn med private utdanningsinstitusjoner.

#### § 10

Bestemmelsen regulerer hvem som skal oppfylle de ulike kravene for å få løyve når løyvehaver er et selskap eller annen juridisk person. Det presiseres at det følger av første ledd at for slike løyver gjelder også vandelskravet for den juridiske person som sådan., slik at det kreves egen politiattest for selskapet.

Første ledd viser på dette punktet til forordning (EF) nr. 1071/2009 for de som har eller søker om fellesskapsløyve.

Andre ledd viderefører gjeldende bestemmelse for de øvrige vegtransportløyvene. Endringen i henvisningen innebærer ingen realitetsendring, men viser til det generelle kravet i § 4 første ledd.

Tredje ledd slår fast at det for ruteløyve for fartøy er daglig leder som skal oppfylle kravet til vandel i § 4 første ledd bokstav b). Bestemmelsen står ikke i gjeldende forskrift, men anses å være en videreføring av gjeldende praksis på området.

Fjerde ledd er en videreføring av gjeldende overgangsordning i andre ledd for selskap som hadde løyve før yrkestransportforskriften trådte i kraft. For ikke å komme i strid med reglene i vegpakken, endres bestemmelsen slik at den kun gjelder de vegtransportløyvene som ikke faller inn under forordningen.

#### § 11

§ 11 er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett. Fristen for å melde fra om at daglig leder fratrer virksomheten endres fra 1 måned til 28 dager, for å være innenfor den fristen forordningen setter som maksimum. Bestemmelsen endres også til å omfatte transportleder.

#### § 12

Bestemmelsen er tilpasset lovvedtak nr. 66 (2012-2013) som slår fast at fellesskapsløyvene skal gjelde som løyve for nasjonal og internasjonal transport. Dette innebærer at også de aktuelle elementene fra den internasjonale forskriften § 6 er tatt inn i bestemmelsen.

Første ledd slår fast at behandlingsgebyret for fellesskapsløyvene er 3 400 kroner. Dette er på ca samme nivå som gebyret for nasjonale løyver som i dag er 4 ganger rettgebyret. Gebyret er imidlertid en oppjustering sammenlignet med gjeldende behandlingsgebyr for fellesskapsløyver på 2 010 kroner. Oppjusteringen skyldes at gebyret etter endringsforskriften skal dekke full prøving av alle vilkårene ved tildeling det nye fellesskapsløyve som gjelder for nasjonal og internasjonal transport.

Andre ledd viderefører systemet der man krever gebyr for attesterte kopier av fellesskapsløyve, jf. den internasjonale forskriften § 6. Forslaget til nytt gebyr er oppjustert i forhold til gebyr for attesterte kopier av fellesskapsløyve, men nedjustert sett i forhold til gebyr for nasjonale løyver (der man betaler 4 ganger rettsgebyret for hvert løyvedokument). Ved fastsettelsen av gebyret er det i tillegg tatt hensyn til at returordningen for innlevering av løyvedokument ikke skal gjelde for løyve etter §§ 4 og 5.

Tredje ledd viderefører bestemmelsen i den internasjonale forskriften § 6 tredje ledd som slår fast at Vegdirektoratet kan fastsette behandlingsgebyr for utstedelse av øvrige tillatelser og kontrolldokument for internasjonal transport, herunder kabotasje. Dette omfatter bl.a. gebyr for utstedelse av tillatelser etter de bilaterale avtalene og ECMT-tillatelser.

Fjerde ledd fastsetter behandlingsgebyret for søknad om selskapsvognløyve, løyve for transport for funksjonshemmede og drosjeløyve. Også dette gebyret settes til 3 400 kroner, med samme begrunnelse som over.

Femte ledd fastsetter at også behandlingsgebyret for ruteløyver er 3 400 kroner. Dette omfatter både ruteløyve for motorvogn og fartøy.

Sjette ledd fastsetter at ordningen med returbeløp for innlevering av løyver fjernes. For løyver utstedt før 1. januar 2015 skal løyvemyndigheten ved innlevering av løyvedokument eller duplikatdokument tilbakebetale løyvehaveren eller den berettigede et returbeløp på 1,5 ganger



rettsgebyret eller det beløp som gjaldt da løyvet ble utstedt. Det betales ikke returbeløp ved tilbakekalling av løyve etter §§15 og 16. Ordningen med returbeløp vil avvikles 31. desember 2015 for alle løyvetyper. Det gjelder ikke for ruteløyve

I syvende ledd gjøres bestemmelsen i den internasjonale forskriften § 6 fjerde ledd, om at Samferdselsdepartementet i særlige tilfeller kan dispensere fra gebyrkravet, gjeldende for alle løyvetyper.

#### § 13

Første ledd videreføres uendret.

Andre ledd fastslår, som før, hvilke dokument som skal oppbevares i kjøretøyet for fremvisning ved kontroll. Det følger videre av annet ledd at det for fellesskapsløyvene fremgår av forordningene (EF) nr. 1072/2009 og 1073/2009 hvilke dokumenter som skal oppbevares i kjøretøyet og fremvises ved kontroll.

Tredje ledd er en videreføring av gjeldende rett.

#### § 14

Bestemmelsen viderefører gjeldende regel om at Samferdselsdepartementet kan bestemme at løyvemyndighetene fortløpende skal oversende informasjon om utstedte løyver til løyverregisteret. Bestemmelsen er videre tilpasset opprettelsen av et sentralt løyverregister i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, med hjemmel i vedtatt ny § 29a i yrkestransportlova.

#### § 15

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende rett. Fristen i andre ledd for når løyver kan kalles tilbake når avdød løyvehaver etterlater seg ektefelle, samboer, livsarving eller registrert partner, er imidlertid justert ned fra ett år til seks måneder for ikke å være i strid med maksimumsgrensen i forordningen.

#### § 16

Bestemmelsen videreføres med en språklig korrigering i overskriften

#### § 18

Bestemmelsen om karantene ved tilbakekalt løyve videreføres. Bestemmelsen er forenlig med reglene i forordningen, og gjelder for alle løyvetyper. For å tilpasse bestemmelsene til gjennomføringen av forordningene, inkluderes transportleder i oppramsingen over hvem som kan ilegges karantenetid.

#### § 19

Det fastsettes en maksimumsfrist på 28 dager for når løyvehaver skal gi løyvemyndigheten beskjed om adresseforandringer. Innføringen av fristen er en tilpassning til at dette er maksimumsgrensen etter forordning (EF) nr. 1071/2009, og gjelder for alle løyvetyper.

#### § 22

Det tilføyes et komma i tredje ledd. Endringen har ikke materielle virkninger.

#### § 24

Henvisningen i bokstav c) endres til § 4, fordi dette er fastsettelsen av de generelle kravene. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

#### § 34

Overskriften endres til transport for funksjonshemmede, som er den gjennomgående betegnelsen i forskriften. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

#### §35

Første ledd er opphevet fordi dette henviser til opphevet forordning (EF) nr. 12/98.

#### § 36

I første ledd presiseres at dispensasjon bare kan gis dersom Norges folkerettslige forpliktelser ikke er til hinder for det. I tillegg blir det presisert at dispensasjonsadgangen etter denne bestemmelsen gjelder for ruteløyver.

#### Kapittel IV

Kapittel IV i forskriften om internasjonal godstransport, herunder kabotasje, er nytt. Kapitlet inneholder de reglene som i dag står i den internasjonale forskriften, som er foreslått opphevet, men med de tilpasningene som følger av vegpakken, og av at fellesskapsløyvet skal gjelde også som løyve for nasjonale transport.

#### § 53

Gjeldende § 53 om ikrafttreden flyttes til nytt kapitel V med sluttbestemmelser.

Ny § 53 regulerer godstransport innenfor rammen av EØS-avtalen. Bestemmelsen implementerer forordning (EF) nr. 1072/2009 som endret ved forordning (EU) nr. 612/2012, om markedsadgang innen godstransport, og slår fast at forordningene skal gjelde som forskrift. Bestemmelsen er flyttet fra § 2 i den internasjonale forskriften.

#### § 54

Ny § 54 er en videreføring av gjeldende § 3 i den internasjonale forskriften, og regulerer godstransport utenfor rammen av EØS-avtalen.

#### § 55

Ny § 55 regulerer persontransport innenfor rammen av EØS-avtalen. Bestemmelsen implementerer forordning (EF) nr. 1073/2009 som endret ved forordning (EU) nr. 611/2012, om markedsadgang innen persontransport, og slår fast at forordningene skal gjelde som forskrift. Bestemmelsen er flyttet fra § 4 i den internasjonale forskriften.

#### § 56

Ny § 56 er en videreføring av gjeldende § 5 i den internasjonale forskriften, og regulerer persontransport utenfor rammen av EØS-avtalen.

#### Kapittel V

Kapittel V er nytt, og inneholder bestemmelsen i gjeldende § 53 om ikrafttreden.

I del II fremgår overgangsbestemmelser knyttet til iverksetting av den foreslåtte endringsforskriften. Det vises til omtale i høringsnotatet del II, pkt. 2.3 og pkt. 3.