

Høyring om framlegg til endringar i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Innleiing

Samferdselsdepartementet har utarbeidd forslag til endringar i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). Forslag til lovendringar er vedlagd.

Framlegget til lovendringar omfattar:

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

Yrkestransportlova sine reglar om løyve for sjøtransport vert ikkje omfatta av dette høyringsnotatet.

Bakgrunn

Framlegga til lovendringane i punkt (i) til (iii) over vert gjort for å gjennomføre Europaparlaments- og rådsforordningane (EF) nr. 1071/2009 om innføring av felles reglar med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF, nr. 1072/2009 om felles reglar for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg og nr. 1073/2009 om felles reglar for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 av 21. oktober. Samla vert forordningane omtala som vegpakken.

Framlegg til lovendringar om å overføre ansvaret for å utferde løyve for nasjonal vegtransport som ikkje er behovsprøvd frå fylkeskommunane til Statens vegvesen (SVV) (iv), og ansvaret for å utferde løyve for internasjonal transport frå Samferdselsdepartementet til SVV (v), er ikkje ei direkte følgje av implementeringa av vegpakken. Framlegget vert gjort for å sikre likehandsaming av løyvesøknader, og for å styrke personvernet ved bruk av elektroniske register over vegtransportørar.

Framlegget om å tilpasse yrkestransportlova for å leggje til rette for at fellesskapsløyve og skal gjelde som løyve for nasjonal transport som ikkje er behovsprøvd (vi), vert gjort for å forenkle administrasjonen av løyve som følgje av at vilkåra for nasjonale og internasjonale løyve er likelydande.

Framlegget om å avgrense tida eit løyve skal vere gyldig til 10 år (vii) kjem som følgje av framlegget om at fellesskapsløyve og skal gjelde som nasjonalt løyve. Etter dei nye EU-reglane skal fellesskapsløyve gjelde for ein periode på maksimalt 10 år. I tillegg vert det gjort framlegg om heimel til å fastsetje i forskrift ei avgrensing i tid for dei løyva som er gjevne før denne lova tek til å gjelde (viii).

Framlegga til endringar i yrkestransportlova §§ 9 (1) og 10 (1) er ikkje meint å ha reelle verknader. Endringane er opprettingar av ei upresis formulering og av ein skrivefeil.

Høyringsnotatet er delt i to. Første del omhandlar framlegg til endringar i yrkestransportlova som er ei direkte følgje av implementeringa av vegpakken, (i) – (iii). Andre del omhandlar framlegg til endringar i yrkestransportlova som gjeld organiseringa av løyvestyresmaktene etter yrkestransportlova, og løyveordningane etter yrkestransportlova generelt (iv – viii), samt dei redaksjonelle endringsforslaga (ix – x).

Del I

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

1. Innleiing

Vegpakken er langt på veg ei vidareføring av gjeldande EØS-rett om tilgang til yrket og marknaden for vegtransportørar. Reglane er innlemma i norsk rett gjennom yrkestransportlova med tilhøyrande forskrifter.

Samferdselsdepartementet har heimel i yrkestransportlova (ytl.) §§ 10 (4) og 35 til å gjennomføre det meste av innhaldet i dei nye forordningane i forskrift.

På enkelte punkt er det likevel nødvendig å gjere endringar i yrkestransportlova for å gjennomføre forordningane i vegpakken.

For det første må det nye kravet om tilgang til yrket som slår fast at ein transportør må vere etablert i det landet der vedkommande søkjer om løyve, tas inn i lova. For det andre må yrkestransportlova gje heimel for å føre eit register over vegtransportørar som inneheld einskilde sensitive personopplysningar. For det tredje må det vere heimel i lova for at løyvestyresmaktene skal kunne erklære ein transportleiar uskikكا til å drive transportverksemd i heile EØS.

2. Bakgrunn for framlegga

2.1 Generelt om vegpakken

Dei tre forordningane i vegpakken vart vedtekne i EU 25. september 2007 og tredde i kraft i EU i sin heilskap 4. desember 2011. Art. 8 og 9 i forordning 1072/2009 om kabotasje i godstransportsektoren tredde i kraft i EU 14. mai 2010. Art. 29 i forordning 1073/2009 om køyre- og kviletid i persontransportsektoren tredde i kraft i EU 4. juni 2010. Forordningane er enno ikkje tekne inn i EØS-avtalen.

Det er venta at EØS-komiteen i løpet av 2013 vil fatte vedtak om å innlemme forordningane i EØS-avtalen med atterhald om Stortinget sitt samtykke. Fordi gjennomføringa av forordningane i norsk rett krev lovendring, må Stortinget gje sitt samtykke (jf. Grunnloven § 26) før norske styresmakter vert plikta til å innlemme forordningane.

Ut frå den forventa tidsplanen for innlemming av vegpakken i EØS-avtalen, vil det vere ein fordel om dei lovendingane som legg til rette for implementering av forordningane trer i kraft i Noreg sommaren/hausten 2013. Nødvendige forskriftsendringar må då vere fastette. Departementet vil sende ut framlegg til forskriftsendringar særskilt.

Tidlegare utkast til forordningar vart sende på høyring i Noreg 17. september 2007. Forordningane var på dette tidspunktet under utarbeiding og avvik på nokre punkt frå den endelege teksten i forordningane. Det var den gongen sju høyringsinstansar som

hadde konkrete merknader til forordningane. I all hovudsak var høyringsinstansane positive til dei nye reglane på området. Dei var særleg opptekne av at det vart utarbeidd meir presise reglar om kabotasje innan godstransportsektoren.

2.2 Nærare om innhaldet i forordningane

Generelt vert det i dei nye forordningane stilt noko strengare krav for tilgang til yrket som transportør på veg. Det vert lagt til rette for betre kontroll med at vilkåra for tilgang til yrket og marknaden er oppfylte, og for betre samarbeid mellom ansvarlege styresmakter på tvers av landegrensene. Dette skal bidra til auka seriøsitet i vegtransportnæringa, mellom anna ved at det skal verte vanskeleg for useriøse transportørar å flytte verksemda si frå eit EØS-land til eit anna.

Formålet med dei nye reglane er å konsolidere og ytterlegare harmonisere regelverket for tilgang til yrket og marknaden innan vegtransport. Som eit ledd i harmoniseringa er dei nye reglane om tilgang til yrket fastsette i forordning. Gjeldande reglar om yrkestilgang er fastsette i direktiv. Overgangen frå direktiv til forordning skaper utfordringar ved tilpassingar i det norske regelverket. Dei fleste tilpassingane kan gjerast i forskriftene til yrkestransportlova.

2.2.1 Forordning nr. 1071/2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei

Forordning nr. 1071/2009 om tilgang til yrket gjeld for alle som har løyve til å drive transport på veg og for alle som søker om slikt løyve. For godstransport vil forordninga gjelde for transport med motorvogner eller motorvogner med tilhengjar med ei tillaten totalvekt på 3,5 tonn, om ikkje nasjonalstaten har bestemt noko anna. For persontransport gjeld forordninga for transport med motorvogner som er konstruerte for transport av fleire enn ni personar medrekna sjåføren. Nasjonalstatane kan og gjere unntak for verksemd som har lita kommersiell betyding, jf. forordninga art. 1.

Det er satt opp fire kvalitative krav for å kunne utøve yrket som transportør på veg.

For det første følgjer det av forordninga eit krav om at verksemdar som utøvar yrket som transportør på veg skal drive ei faktisk og varig verksemd i staten der det vert søkt om løyve. Dette følgjer av forordninga art. 3 (1) bokstav a) jf. art. 5. Etableringskravet inneber at verksemda skal (i) ha ei verksemd i etableringsstaten med lokale der dei viktigaste forretningsdokumenta vert oppbevart, (ii) ha til disposisjon eitt eller fleire køyretøy, og (iii) drive verksemda faktisk og varig frå ein driftssentral i etableringsstaten, jf. forordninga art. 5.

For det andre vert det stilt krav til vandel som både transportøren, transportleiaren og ein eventuell annan relevant person må oppfylle, sjå art. 3 (1) bokstav b) jf. art. 6. Forordninga listar opp kva område kravet om god vandel er knytt til, og slår fast kva forhold som gjer at kravet til god vandel ikkje lenger er oppfylt.

For det tredje må transportøren ha økonomisk evne som svarer til at verksemda har reserver på minimum 9000 euro for eitt køyretøy, og minst 5000 euro for kvart ekstra køyretøy, jf. forordninga art. 3 (1) bokstav c) og art. 7.

For det fjerde er det stilt krav til faglege kvalifikasjonar som skal verte dokumenterte ved eksamen frå godkjent institusjon jf. forordninga art. 3 (1) bokstav d) og art. 8. Dei einskilte statane kan velje å gje fritak frå kravet til søkjarar som har minst 10 års erfaring som leiar av transportverksemd. Eksamen kan berre takast i eit land personen som skal ta eksamen har tilknytning til.

Verksemda skal peike ut ein transportleiar som er ansvarleg for å oppfylle krava til godandel og faglege kvalifikasjonar, jf. forordninga art. 4. Transportleiaren må (i) faktisk og varig leie transportarbeidet i verksemda, (ii) ha ei reell tilknytning til verksemda, som å vere tilsett, direktør, eigar eller aksjonær, eller om verksemda er ein fysisk person, vere denne personen, og (iii) bo innanfor EØS.

Det følgjer av art. 14 (1) at dersom ein transportleiar ikkje lenger fyller krava til godandel etter art. 6, skal kompetent styresmakt erklære transportleiaren uskikka til å leie transportverksemda. Med mindre eit tiltak for rehabilitering er sett i verk, skal kompetansebeviset til transportleiaren ikkje lenger vere gyldig i noko EØS-land, jf. art. 14 (2).

Art. 6 (2) sett opp reglar for korleis styresmaktene skal gå fram når ein transportleiar eller ei verksemd er dømt for eit alvorleg straffbart forhold eller har fått ein sanksjon for eit av dei alvorlegaste brota på fellesskapsreglane. Det følgjer av art. 6 (3) at godandel ikkje er oppfylt før eit vedtak om rehabilitering eller eit anna tiltak med same verknad er sett i verk etter relevante reglar i nasjonal lovgjeving.

Det skal utførast kontroll av verksemdar etter mønster i direktiv 2006/22/EF, jf. art. 12.

Forordninga set opp reglar om forhold som skal utløyse ei åtvaring og eventuell tilbakekalling av løyve, jf. art. 13. Dersom vedkomande styresmakt slår fast at ei verksemd står i fare for ikkje lenger å oppfylle krava fastsette i art. 3 (om etablering, godandel, økonomisk evne og fagleg kompetanse) kan den kompetente styresmakta gje verksemda frist til å rette opp forholdet. Vedkomande styresmakt kan kalle tilbake løyvet mellombels eller varig dersom forholda ikkje vert retta opp innan fristen.

Det følgjer av art. 16 (1) at styresmaktene i kvar stat skal opprette og bruke eit nasjonalt elektronisk register over alle vegtransportørar. Dei nasjonale registra skal knytast saman slik at styresmaktene kan slå opp i andre statar sine register, jf. art. 16 (5).

Registra skal innehalde opplysningar om transportøren sitt namn, adresse og selskapsform, namn på transportleiar, kva type løyve som er utferda, talet på løyve o.a., jf. art. 16 (1) første ledd bokstav a) til d). Desse opplysningane skal vere offentleg tilgjengelege, jf. art. 16 (2) tredje ledd siste setning.

I tillegg til slike nøytrale opplysningar skal registra innehalde opplysningar om tal på, kategori og alvorlege brot på EØS-lovgjevinga på opplista område knytt til transport, som har ført til dom eller sanksjon innanfor dei siste to åra, jf. art. 16 (1) første ledd bokstav e). Registra skal og innehalde namn på personar som er erklært uskikka til å vere transportleiarar, jf. art. 16 (1) første ledd bokstav f). Etter art. 16 (3) skal opplysningar om personar som er erklærde uskikka, stå i det nasjonale registeret så lenge dei ikkje har fått tilbake sin gode vandel. Det er opp til nasjonale styresmakter om andre land sine styresmakter skal ha direkte tilgang til opplysningane i art. 16 (1) første ledd bokstav e) og f), eller om dei berre skal vere tilgjengelige på førespurnad. Opplysningar etter art. 16 (1) første ledd bokstav e) og f) skal ikkje vere offentleg tilgjengelige.

Registra skal opprettast og drivast i samsvar med dei relevante reglane om personvern, jf. art. 17 som viser til det skal sikrast at reglane om vern av personopplysningar i direktiv (EF) nr. 95/46¹ av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysningar og om fri utveksling av slike opplysningar, vert følgde.

For å gjere det enklare å etablere seg i andre statar gjeld ei ordning med attestasjonar frå heimlandet for oppfylling av krava til vandel, økonomi og fagkompetanse, jf. art. 19 – 21.

Statane skal vedta reglar om sanksjonar ved brot på forordninga, jf. art. 22.

2.2.2 Forordning nr. 1072/2009 om felles reglar for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg

Forordning nr. 1072/2009 om tilgang til marknaden innan godstransport gjeld for internasjonal godstransport og mellombels kabotasje på veg som vert utført av EØS-transportørar innan EØS. Kabotasje er nasjonal transport som vert utført i eit land der transportøren ikkje høyrer heime, sjå forordninga art. 1 (1) til (4). Nokre former for transport er fritekne frå kravet om fellesskapsløyve etter forordninga; dette gjeld mellom anna transport med motorvogner der største tillatne totalvekt ikkje er høgare enn 3,5 tonn medrekna vekta til tilhengjaren. Det same gjeld eigentransport, jf. art. 1 (5).

Internasjonal godstransport og mellombels kabotasje skal skje på grunnlag av eit fellesskapsløyve, jf. art. 3 og 8 (1). Fellesskapsløyve vert utferda til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. art. 4 (1). Løyvet gjev rett til tosidig transport², transittransport³, tredjelandstransport⁴ innan EØS⁵, samt kabotasje på visse vilkår. Fellesskapsløyve skal gjelde for ein periode på opp til 10 år, jf. art. 4 (2).

¹ Reglane i direktivet er innarbeidde i norsk rett i lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysningar (personopplysningsloven).

² Tosidig (bilateral) transport er transport mellom det landet der transportøren høyrer heime og eit anna land.

³ Transittransport er transport gjennom eit land der transportøren ikkje høyrer heime.

Om føraren er statsborgar i eit land utanfor EØS og ikkje bur fast i eit EØS-land, skal vedkommande ha ein førarattest som viser at han er lovleg tilsett i landet der transportøren er etablert, jf. art. 5.

I forordninga art. 8 er det sett opp vilkår for å utføre kabotasje; det kan utførast maksimalt tre turar innanfor ein periode på sju dagar etter at eit køyretøy hadde med internasjonal last inn i landet, jf. art. 8 (2). Transportøren må leggje fram prov på det internasjonale oppdraget, samt for kvar einskild kabotasjetur. Art. 8 (3) set opp detaljerte reglar for kva opplysningar dokumentasjonen skal innehalde. Det er tillate å utføre kabotasje i eit anna land enn der lasten vart lossa (transittkabotasje), men maksimalt eitt kabotasjeoppdrag per land, jf. art. 8 (2) andre ledd. Om det oppstår alvorlege forstyrringar i marknaden som følgje av kabotasje, kan eit land ta dette opp med Kommisjonen⁶ med sikte på å innføre mottiltak, jf. art. 10.

Forordninga art. 10 handlar om sanksjonar frå etableringsstaten. Ved alvorlege brot på fellesskapsregelverket for vegtransport skal styresmaktene i etableringsstaten til transportøren som har gjort seg skuldig i brotet, følgje opp saka med sanksjonar. Slike sanksjonar skal mellom anna omfatte mellombels eller varig tilbakekall av fellesskapsløyvet. Art. 13 handlar om sanksjonar frå vertsstat si side mot transportørar som har brote fellesskapsreglane på deira territorium. Vertsstaten skal sende over opplysningar om brotet og påfølgjande sanksjonar til styresmaktene i transportøren sin etableringsstat.

Forordninga art. 14 slår fast at kompetente styresmakter i nasjonalstatane skal utveksle opplysningar om brot og sanksjonar gjennom dei elektroniske registra over vegtransportørar. Ein vertsstat skal informere transportøren sin heimstat om alvorlege brot transportøren har gjort. Heimstaten skal informere vertsstaten om kva sanksjonar transportøren er ilagt for brotet, eventuelt gje vertsstaten ei grunngjeving for kvifor sanksjon ikkje vart ilagt.

2.2.3 Forordning nr. 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss

Forordning nr. 1073/2009 om tilgang til marknaden innan persontransport på veg gjeld for internasjonal persontransport på veg i og utanfor rute innan EØS, med køyretøy som har over ni seter med førarsetet. Forordninga regulerer tilgangen til tosidig transport, transitttransport, tredjelandstransport innan EØS⁷ og mellombels kabotasje, jf. art. 1.

Som for godstransport skal persontransport i EØS skje på grunnlag av eit fellesskapsløyve, som gjeld for ein periode på opp til 10 år, jf. art 4 (4). Fellesskapsløyve

⁴ Tredjelandstransport er transport mellom to land der transportøren ikkje hører heime.

⁵ Dette omfatter og den delen av ein tredjelandstransport til land utanfor EØS som vert utført innan EØS.

⁶ Etter tilpassingstekst til EØS-avtalen vil dette normalt vere ESA for EFTA-statane

⁷ Dette omfatter og den delen av ein tredjelandstransport til land utanfor EØS som vert utført innan EØS.

vert utferda til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. art 3 (1).

Forordninga deler persontransport inn i fire undergrupper: rutetransport, spesiell rutetransport (transport av arbeidstakarar/elevar til og frå arbeid/skule), turbiltransport (transport utanfor rute) og eigentransport, jf. art 2.

For rutetransport må transportørar i tillegg til fellesskapsløyvet ha eit eige løyve for rutetransport, jf. kap. III. Eit slikt ruteløyve skal vere gyldig høgst 5 år, jf. art 6 (2).

For spesiell rutetransport krevst det ikkje eige løyve for rutetransport, men kontrakt om køyring eller bekrefte kopi av kontrakt om køyring, skal tene som kontrolldokument, jf. art. 12.

For turbiltransport må transportørar i tillegg til fellesskapsløyvet ha eit eige kontrolldokument/køyreskjema som skal fyllast ut før kvar tur. Kommisjonen skal fastsetje formatet på køyreskjemaet, jf. art 12.

Eigentransport kan utførast utan løyve, men vedkommande styresmakt i medlemsstatane skal utstede ein attest for den strekninga som skal køyrast, jf. art. 5 nr. 5. Det er likevel eit krav at transportørane skal ha rett til å utføre transport med turvogn eller buss i samsvar med reglane for tilgang til marknaden fastsett i nasjonal rett, jf. art. 3 nr. 2.

Mellombels kabotasje er tillate for turbiltransport, spesiell rutetransport når transportøren har kontrakt med oppdragsgjevar, og for rutetransport når han er del av ei internasjonal rute og ikkje er med på å dekkje behovet for transport i, eller til og frå, eit byområde. Kabotasje i rutetransport kan ikkje utførast uavhengig av slik internasjonal transport. Eit eige kontrolldokument skal vere utfylt på førehand ved kabotasje utanfor rute, jf. kap. 5.

Det gjeld tilsvarende reglar om utveksling av opplysningar via dei elektroniske registra som for godstransport, jf. art 24.

Statane kan seg imellom inngå tosidige eller fleirsidige avtaler om ytterlegare liberalisering av transport som kjem inn under forordninga, sjå art. 25.

3. Gjeldande rett

3.1 Innleiing

Reglar om tilgang til yrket og marknaden for vegtransport er allereie tekne inn i EØS-retten, og gjennomførde i norsk rett, jf. yrkestransportlova §§ 4, 5 og 10 (1) med tilhøyrande forskrifter, sjå heimel for å gje forskrift på området i ytl. §§ 10 (4) og 35. Noreg er dermed ein del av EU sin indre marknad for person- og godstransport på veg.

3.2 Tilgang til yrket som transportør på veg

Direktiv 96/26/EF om tilgang til yrket innan vegtransport med seinare endringar er gjennomført i norsk rett ved yrkestransportlova §§ 4 og 5, jf. forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401 (yrkestransportforskriften), sjå forskrifta kapittel I. Direktiv 96/26 vil bli oppheva når forordning 1071/2009 vert ein del av EØS-avtalen.

Nedanfor vert det gjort nærare greie for hovudtrekka i gjeldande rett på området.

3.2.1 Vilkår for å få løyve

Dei objektive krava for tilgang til yrket som transportør på veg er og etter gjeldande rett knytt til vandel, økonomi og fagleg kompetanse, jf. yrkestransportlova § 4 (2) for persontransport og § 5 (1) if. for godstransport. Krava er nærare utdjupa i yrkestransportforskriften, jf. §§ 4 og 6 – 8.

Dei som oppfyller dei objektive krava for tilgang til yrket etter ytl. §§ 4 og 5 kan søkje om både nasjonalt løyve og fellesskapsløyve. (Sjå meir om løyver i del II punkt 2.1).

3.2.1.1 Krav om god vandel

Det følgjer av yrkestransportlova §§ 4 (2) bokstav a, jf. 5 (1) i.f. at løyve kan tildelast den som har god vandel. Etter yrkestransportforskriften § 6 andre ledd er kravet til god vandel ikkje oppfylt om søkjar/løyvehavar:

- 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, nyttekjøretøysets vekt og dimensjoner, trafiksikkerhet og kjøretøyenes sikkerhet, lønns- og arbeidsvilkår innen transportyrket og miljøvernbestemmelser.*

Desse reglane svarar til reglane i direktiv 96/26.

For å godtgjere at kravet til god vandel er oppfylt, skal søkjar leggje fram politiattest som ikkje er eldre enn 3 månader ved søknad om løyve. I tillegg skal politiattest leggjast fram kvart 5 år, jf. ytl. § 26 og yrkestransportforskriften § 6 første og tredje ledd.

Om løyvehavar vert dømd eller straffa for brot på regelverket i løyveperioden, følgjer det av påtaleinstruksen at politiet skal opplyse løyvestyresmaktene om dette dersom det er grunn til å tru at lovbroten kan ha verknad for om løyvet skal kallast tilbake.

Det er strafferamma på eit brot som avgjer kor lenge broten blir ståande i politiattesten. I ein ordinær politiattest, som vert kravd etter yrkestransportregelverket, vert dei fleste brot tekne med, men berre for ei avgrensa periode bakover i tid. Det går fram av strafferegistreringsloven § 6 at mindre alvorlege brot skal fjernast frå politiattesten etter

2 år, jf. § 6 nr. 3, 4 og 5. Alvorlege brot blir ståande lenger; til dømes skal dom på fengsel utan vilkår over 6 månader stå på attesten dersom det er mindre enn 10 år sidan den dømde avslutta soninga, jf. § 6 nr. 9.

3.2.1.2 Krav om tilfredsstillande økonomisk evne

Kravet om at den som skal tildelast løyve må ha tilfredsstillande økonomisk evne er lovfesta i yrkestransportlova §§ 4 (2) bokstav b, jf. 5 (1) i.f. Det følgjer av yrkestransportforskriften § 7 at søkjaren ved søknad om eitt løyve må leggje fram ei garantierklæring frå ein bank eller eit forsikringsselskap på ein kroneverdi som svarer til 9000 euro. For løyver ut over dette gjeld ein kroneverdi som svarer til 5000 euro for kvart løyve. Banken skal gje løyvestyresmaktene melding når garantien ikkje lenger er gyldig.

3.2.1.3 Krav om tilstrekkeleg fagleg kompetanse

Det følgjer av yrkestransportlova §§ 4 (2) bokstav c, jf. 5 (1) i.f. at løyve kan tildelast den som har tilstrekkeleg fagleg kompetanse. Kravet til faglege kvalifikasjonar er oppfylt om søkjar anten kan leggje fram vitnemål for eksamen frå ei teoretisk opplæring som er godkjend av departementet eller har løyve for den løyvetypen vedkommande søker om, jf. yrkestransportforskriften § 8. Krava til løyve for godstransport med motorvogn, ruteløyve og turvognløyve skal vere i samsvar med direktiv 96/26/EF art. 10, jf. direktiv 98/76/EF og direktiv 2004/66/EF.

Etter EØS-retten har nasjonalstatane høve til å fastsetje at nokre av krava til fagleg kvalifikasjon for dagleg leiar, ikkje skal gjelde for dei som berre skal drive nasjonal transport. I norsk rett har ein likevel valt å gjere alle krava til fagleg kvalifikasjon som gjeld for fellesskapsløyve gjeldande og for nasjonalt løyve.

Dersom søkjar er eit selskap eller annan juridisk person, må den som til ei kvar tid er dagleg leiar oppfylle krava til vandel og faglege kvalifikasjonar, jf. yrkestransportforskriften § 10. Er søkjar eit nyoppretta selskap, må den daglege leiaren også oppfylle kravet til økonomi. Oppfyller ikkje søkjar alle krava, skal løyve ikkje tildelast. Løyvehavar må til ei kvar tid oppfylla nemnde vilkår for å ha løyve.

3.2.1.4 Krav om etablering i landet

Det er i dag ikkje noko direkte krav i den norske lovgjevinga om yrkestransport som svarer til kravet i forordning 1071 om at den som søker om løyve i Noreg skal vere etablert i landet, jf. oppstillinga av dei generelle krava for yrkestilgang i ytl. §§ 4 (2), jf. 5 (1) siste setning.

I praksis er dei fleste transportverksemder som søker om løyve i Noreg etablerte i landet. For å søkje om nasjonalt løyve må søkerane registrere seg i Enhetsregisteret for å få eit organisasjonsnummer. Det følgjer av systemet i lova og omsynet til moglegheita for kontroll av verksemdene at ein må ha eit organisasjonsnummer for å få eit løyvedokument. I tillegg vil dei fleste transportverksemder vere pliktige til å registrere seg i andre register som for eksempel meirverdiavgiftsregisteret. Det følgjer

av lov om meirverdiavgift av 19. juni 2009 nr. 58 § 2-1 (1) at ein er pliktig til å registrere seg i meirverdiavgiftsregisteret viss ein har ei omsetnad og uttak som overstig kr. 50 000 per år.

Kravet til etablering i forordning nr. 1071/2009 går likevel lenger enn det som samla følgjer av norsk lovgjeving.

3.2.2 Verknader av at krava i lov og forskrift ikkje er oppfylt

Yrkestransportlova § 29 slår fast at løyvestyresmakta kan kalle tilbake eit løyve når (i) løyvehavaren ikkje lenger fyller krava som er sett i forskrift og vilkår, eller (ii) ikkje rettar seg etter forskrifter og vilkår som gjeld for å drive verksemda.

Dette inneber mellom anna at dersom løyvehavar ikkje lengre oppfyller krava til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar kan løyvestyresmaktene trekke tilbake løyvet, jf. ytl. § 29 (1) første alternativ.

Vidare inneber det at løyvehavar må halde seg innanfor dei krava som går fram av yrkestransportregelverket og anna regelverk som naturleg høyrer saman med det å drive næringsverksemd medrekna etterleving av regelverk i tilknytning til skatt, meirverdiavgift og arbeidsgjevar sine pliktar etter skattebetalingslova og folketrygdlova osv, jf. ytl. § 29 (1) andre alternativ.

Ikkje eit kvart brot på relevant regelverk, fører til at løyvet vert kalla tilbake. Det vil vere opp til løyvestyresmakta sitt skjøn å vurdere om brotet er relevant og tilstrekkeleg klanderverdig til at det er ein forholdsmessig reaksjon å kalle tilbake løyvet.

Inndraging av løyve inneber at løyvehavar må søkje om nytt løyve dersom vedkomande ønskjer å ta opp att slik verksemd. Det kan fastsetjast karantenetid før ny løyvetildeling kan finne stad, jf. yrkestransportlova § 29 fjerde ledd.

I praksis vil løyve kallast tilbake når løyvehavar har merknader på politiattesten som er relevante for utøvinga av yrket som vegtransportør og når løyvestyresmaktene får melding om at bankgarantien ikkje lengre lyder på opphavleg kroneverdi .

Yrkestransportlova har ikkje reglar som svarar til kravet i forordning nr. 1071/2009 om at ein transportleiar som ikkje oppfyller kravet om god vandel skal verte erklært uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-land samstundes som dette vert registrert i eit elektronisk register.

3.2.3 Nasjonale elektroniske register over vegtransportørar/løyvehavarar

Det er viktig å ha oversikt over dei transportørane som har løyve for å sikre at dei til ei kvar tid oppfyller krava til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar. I Noreg er det i dag to elektroniske register over vegtransportørar.

Det eine er eit register over nasjonale løyvehavarar som vert drive i regi av fylkeskommunane. Registeret inneheld mellom anna opplysningar om transportøren sitt namn, adresse, selskapsform, kva type løyve løyvehavaren har og oversikt over alle typar løyve i kvart einskild fylke. Alle desse opplysningane er offentleg tilgjengelege på internett på www.transportloyve.no. Registeret er knytt direkte til Brønnøysundregistra, der saksbehandlar kan følgje med på om det er endringar i verksemda mellom anna med omsyn til om verksemda har skifta dagleg leiar.

I tillegg driv Vegdirektoratet eit elektronisk register med oversikt over alle transportørar som har fellesskapsløyve. Registeret inneheld dei same opplysningane om løyvehavarar som det fylkeskommunale registeret. Opplysningar om internasjonale ruteløyve er ikkje med i registeret. Registeret har direkte kopling til registeret over nasjonale løyvehavarar og kan henta ut opplysningar om nasjonale løyve for kvar einskild transportør. Dette registeret er ikkje offentleg tilgjengeleg.

Ingen av registra inneheld sensitive personopplysningar, jf. lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) § 2 nr. 8.

Yrkestransportlova har ikkje nærare føresegner om elektroniske register over vegtransportørar.

Det følgjer av yrkestransportforskriften § 14 at Samferdselsdepartementet kan bestemme at løyvestyresmakta fortløpande skal sende over informasjon om utferda løyver til eit sentralt løyverregister i samsvar med gjeldande tekniske spesifikasjonar.

Departementet viser til at Datatilsynet med heimel personopplysningsloven §§ 33 og 34, jf. 9 tredje ledd, har gjeve konsesjon for oppretting og drift av eit elektronisk register i tråd med reglane forordning 1071/2009 som og omfattar sensitive personopplysningar. Konsesjonen er gjeve mellombels og under den føresetnaden at det vil verte gjort framlegg til lovheimel for registeret. Vegdirektoratet er allereie i gang med opprettinga av registeret med grunnlag i konsesjonen.

3.2.4 Godkjenning av utanlandske attestasjonar

Det følgjer av yrkestransportforskriften § 9 at søkjarar som legg fram attest utstedt av dei styresmaktene eller det organet som er utpekt til å utferde slike attester i den enkelte medlemsstat, jf. direktiv 96/26/EF artikkel 10, vert vurderte å oppfylle krava for å få løyve for gods- eller persontransport.

3.3 Tilgang til marknaden

Dei tidlegare EU-forordningane/direktiva om tilgang til marknaden innan gods- og persontransport, som framleis gjeld for norske transportørar, er implementerte i forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje (den internasjonale forskrifta) av 26. mars 2003 nr. 402 §§ 2 og 4.

Desse forordningane/direktiva er enno ein del av EØS-avtalen. Det inneber at desse forordningane/direktiva regulerer marknadstilgangen for norske transportørar i EØS. Desse forordningane/direktiva vil ikkje lenger gjelde når forordning nr. 1072 og 1073/2009 om marknadstilgang vert ein del av EØS-avtalen.

3.3.1 Tilgang til marknaden innan godstransport veg

Reglane om tilgang til marknaden for godstransport på veg følgjer av den internasjonale forskrifta § 2. Dei aktuelle forordningane/direktiva som er implementert i forskrifta er:

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

Transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket (god vandel, god økonomi og tilstrekkeleg fagleg kompetanse) kan søkje om fellesskapsløyve, jf. forordning 881/92 art. 3. Løyvet gjev tilgang til tosidig transport, transitttransport, tredjelandstransport innan EØS, jf. forordning 881/92 art. 1 og 2.⁸, samt kabotasje på visse vilkår, jf. forordning 3118/93. Fellesskapsløyvet gjeld for ein periode på 5 år, jf. forordning 881/92 art 5.

Om føraren er statsborgar i eit land utanfor EØS og ikkje bur fast i eit EØS-land, skal vedkommande ha ein førarattest som viser at han er lovleg tilsett i landet der transportøren er etablert, jf. forordning 881/92 art 6 og 11a.

Ved alvorlege brot på fellesskapsregelverket for vegtransport skal styresmaktene i etableringsstaten til transportøren som har gjort seg skuldig i brotet, følgje opp saka med sanksjonar. Slike sanksjonar skal mellom anna omfatte mellombels eller varig tilbakekalling av fellesskapsløyvet, jf art. forordning 881/92 art. 8.

Forordning 881/92 art. 11 slår fast at kompetente styresmakter i nasjonalstatane skal utveksle opplysningar om brot og sanksjonar. Ein vertsstat skal informere transportøren sin heimstat om alvorlege brot transportøren har gjort. Heimstaten skal informere vertsstaten om kva sanksjonar transportøren er ilagt for brotet.

Noreg har i § 2a i den internasjonale forskrifta teke inn reglar som i all hovudsak svarer til dei nye reglane om kabotasje i godstransport i forordning 1072/2009 om marknadstilgang innan godstransport art. 8 som trådte i kraft i EU i mai 2010.

⁸ Dette omfatter og den delen av ein tredjelandstransport til land utanfor EØS som vert utført innan EØS.

Innhaldet i art. 9 og 10 i forordning 1072/2009 er i all hovudsak dekt av gjeldande reglar i forordning (EØF) nr. 3118/93.

3.3.2 Tilgang til marknaden innan persontransport på veg

Reglane om tilgang til marknaden for persontransport på veg følgjer av den internasjonale forskrifta § 4. Dei aktuelle forordningane som er implementerte i forskrifta er:

- forordning (EØF) nr. 684/92 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss, med seinare endringar
- forordning (EF) nr. 12/98 om fastsetjing av vilkåra for at transportørar skal kunne utføre innanlands persontransport på veg i ein medlemsstat der dei ikkje høyrer heime.

Som for godstransport vert persontransport i EØS utført på grunnlag av eit fellesskapsløyve, som gjeld for ein periode på 5 år, jf. forordning 684/92 art. 3a. Fellesskapsløyve vert utferda til transportørar som oppfyller dei objektive krava om tilgang til yrket, jf. forordning 684/92 art. 3.

Forordninga deler persontransport inn i fire undergrupper: rutetransport, spesiell rutetransport (transport av arbeidstakarar/elevar til og frå arbeid/skule), turbiltransport (transport utanfor rute) og eigentransport, jf. forordning 684/92 art. 1 og 2.

For rutetransport må transportørar i tillegg til fellesskapsløyvet ha eit eige løyve for rutetransport. Eit slikt ruteløyve er gyldig høgst 5 år, jf. forordning 684/92 art. 5.

For spesiell rutetransport krevst det ikkje eige løyve for rutetransport, men kontrakt om køyring eller bekrefta kopi av kontrakt om køyring, skal tene som kontrolldokument, jf. forordning 684/92 art. 4 og 15.

For turbiltransport må transportørar i tillegg til fellesskapsløyvet ha eit eige kontrolldokument/køyreskjema som skal fyllast ut før kvar tur, jf. forordning 684/92 art. 11.

Eigentransport kan utførast utan løyve, men vedkommande styresmakt i medlemsstatane skal utsteda ein attest for den strekninga som skal køyrast, jf. forordning 684/92 art. 13. Det er likevel eit krav at transportørane skal ha løyve til å utføre transport med turvogn eller buss i samsvar med reglane for tilgang til marknaden fastsett i nasjonal rett, jf. forordning 684/92 art. 3 (2).

Det gjeld tilsvarande reglar om utveksling av opplysningar som for godstransport, jf. forordning 684/92 art. 16.

Mellombels kabotasje er tillate for turbiltransport, spesiell rutetransport når transportøren har kontrakt med oppdragsgjevar, og for rutetransport når han er del av ei internasjonal rute og ikkje er med på å dekkje behovet for transport i, eller til og frå, eit byområde. jf. forordning 12/98 art. 1 og 4. Kabotasje i rutetransport kan ikkje utførast uavhengig av slik internasjonal transport. Eit eige kontrolldokument skal vere utfyllt på førehand ved kabotasje utanfor rute, jf. forordning 12/98 art. 6.

Det gjeld tilsvarende reglar om utveksling av opplysningar som for godstransport.

3.4 Kontroll og sanksjonar ved brot på regelverket for yrkestransport

Etter yrkestransportlova § 38 skal førar av motorvogn i løyvepliktig transport ha med seg dei legitimasjonane som er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens vegvesen eller annan offentlig tenestemann som vert gitt rett til å føre kontroll etter lova. Yrkestransportforskriften § 13 seier at motorvogna skal vere utstyrt med originalt løyvedokument som skal framvisast ved kontroll. For rutetransport skal kopi av ruteløyvedokument kunne framvisast. I tillegg skal førar av motorvogn til einkvar tid dokumentere at løyvehavar har rett til å disponere motorvogna, anten ved at transportøren står oppført som eigar i vognkortet eller legg fram kopi av avtale om leie eller leasing. Kva som er gyldig kontrolldokument for køyring av gods innan EØS følgjer av den internasjonale forskrifta § 2, jf. forordning 881/92, medan kontrolldokument for køyring av personar innan EØS følgjer av den internasjonale forskrifta § 4, jf. forordning 684/92 art. 3a (nærare omtalt under pkt. 3.3.1 og 3.3.2 ovanfor).

Etter yrkestransportlova § 40 kan politiet og Statens vegvesen forby bruk av køyretøy som vert nytta til transport av personar eller gods utan nødvendig løyve. Forbodet kan setjast i verk på staden og det er og tilgang til å inndra vognkort og kjennemerke, jf. § andre og tredje ledd. Nasjonal transport som vert utført av utanlandske transportørar som ikkje kan dokumentere at dei fyller vilkåra for å drive kabotasje vert rekna som transport utan løyve.

§ 40a i yrkestransportlova gjev kontrollstyresmaktene rett til å ilegga lovbrotsgebyr ved brot på yrkestransportlova § 38. Denne lovheimelen tredde i kraft 1. januar 2010, men regelen er enno ikkje tatt i bruk fordi forskrifta til lovheimelen ikkje er klar.

Dersom nokon med vilje eller aktløyse bryt eller hjelper til med å bryte yrkestransportlova med tilhøyrande forskrifter, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er og straffbart, jf. yrkestransportlova § 41.

4. Nødvendige endringar i gjeldande rett som følgje av vegpakken

Departementet gjev her ei oversikt over dei viktigaste endringane dei nye reglane inneber samanlikna med gjeldande rett.

4.1 Tilgang til yrket

Samanlikna med gjeldande rett inneber dei nye reglane om tilgang til yrket som transportør på veg at det vert innført eit nytt krav for tilgang til yrket i tillegg til dei tre som allereie gjeld; transportøren må vere etablert i det landet der transportøren søker om fellesskapsløyve.

Dei nye reglane inneheld vidare meir detaljerte føresegner om kven som skal oppfylle krava til godandel ved å presisere at kravet gjeld transportleiar, verksemda og ein kvar annan relevant person. I gjeldande rett er det for enkeltpersonsforetak personen sjølv som skal oppfylle kravet. For andre verksemdar er det dagleg leiar som skal oppfylle kravet. Det er nytt at det vert stilt krav om at verksemda og skal ha godandel.

Vurderinga av godandel vert utvida samanlikna med gjeldande rett. Forordninga stiller opp meir detaljerte reglar enn tidlegare for kva slags brot som skal føre til tap av godandel.

Verknadene av at ein person ikkje oppfyller krava til godandel er og nærare presiserte enn tidlegare.

Yrkestransportlova har ikkje reglar som svarar til kravet i forordning nr. 1071/2009 om at ein transportleiar som ikkje oppfyller kravet om godandel, skal verte erklært uskikket til å leie transportverksemd i alle EØS-land samstundes som dette vert registrert i eit elektronisk register.

Krav til oppretting og drift av elektroniske register over vegtransportørar er og nytt.

4.2 Tilgang til marknaden innan godstransport på veg

Samanlikna med gjeldande EØS-rett er det nye i forordning 1072/2009 først og fremst den nærare presiseringa av kva som ligg i omgrepet mellombels kabotasje. Ettersom desse reglane allereie langt på veg er tatt inn i den internasjonale forskrifta § 2a, vil den einaste endringa av betydning vere at tilgangen til kabotasje for norske transportørar i EØS, og for EØS-transportørar i Noreg, vil omfatte tilgangen til å utføre éin kabotasetur i transitt, jf. forordning 1072/2009 art. 8 (2) andre ledd.

Det er og nytt at utveksling av opplysningar mellom styresmaktene på tvers av landegrensene skal skje gjennom dei elektroniske registra.

Tida eit fellesskapsløyve skal gjelde er utvida frå 5 til 10 år.

4.3 Tilgang til marknaden innan persontransport på veg

Samanlikna med gjeldande rett er det nye i forordning 1073/2009 først og fremst reglane om at kompetente styresmakter skal utveksle opplysningar via dei elektroniske registra. I tillegg er det nytt at tida eit fellesskapsløyve gjeld er utvida frå 5 til 10 år.

5. Vurdering av behovet for og presentasjon av framlegget til regelendring

Som nemnd tidlegare er dei nye reglane langt på veg ei vidareføring av gjeldande rett.

Departementet gjer her ei vurdering av kva lovendringar som er nødvendige som følgje av implementeringa av forordningane i vegpakken. Det vert og gjeve ei nærare framstilling av innhaldet i dei einskilde framlegga til lovendringar.

5.1 Behovet for lovendringar

Departementet har heimel for å gjennomføre dei fleste endringane dei nye reglane inneber i forskrift, jf. ytl. §§ 10 (4) og 35.

Sjølv om forordningane i vegpakken langt på veg er ei vidareføring av gjeldande rett vil implementeringa medføre omleggingar i yrkestransportforskriften og den internasjonale forskrifta på bakgrunn av at reglane om tilgang til yrket er flytta frå eit direktiv til ei forordning.

Etter departementet si vurdering er det per i dag ikkje heimel i yrkestransportlova for å gjennomføre følgjande endringar i tråd med reglane i dei nye forordningane:

- (i) heimel for å krevje at transportørar som søker løyve for person- og godstransport på veg etter §§ 4 og 5 i yrkestransportlova skal vere etablerte i Noreg.
- (ii) heimel for å opprette og drifte eit elektronisk register over transportørar på veg som mellom anna inneheld einskilde sensitive personopplysningar.
- (iii) heimel for løyvestyresmaktene til å erklære personar som har gjort alvorlege brot på regelverket uskikka til å leie transportverksemd i alle EØS-land.

5.2 Nærare om lovframlegget om krav til etablering

Det er i dag ikkje noko krav i yrkestransportlova om at den som skal tildelast løyve må vere etablert i Noreg.

Departementet finn det nødvendig å innføre eit formelt krav om at dei som driv transportverksemd med løyve utferda av norske styresmakter skal vere etablerte i landet for å oppfylle forpliktingane som følgjer av forordning 1071/2009.

Det er departementet si vurdering at det er fornuftig å innføre eit formelt krav om etablering i tråd med reglane i forordning 1071/2009. Transportørar som driv verksemd med grunnlag i løyve utferda av norske styresmakter bør oppfylle dei krava som gjeld i Noreg, og som følgjer av at verksemda er etablert i landet.

Etablering i landet er praktisk av omsyn til kundar, dei tilsette i verksemda og kontakten med offentlege styresmakter. Det er ein fordel for kundane at verksemda er etablert i Noreg dersom det skulle oppstå usemje mellom partane i eit kundeforhold.

Som nemnd under pkt. 3.2 vil dei fleste som i dag har løyve utferda av norske styresmakter allereie vere etablerte i Noreg. Innføringa av eit formelt krav om etablering vil likevel vere med på å hindre at transportørar med perifer tilknytning til

Noreg kan drive verksemda si med norske løyve. Dette vil vere med på å sikre at transportørar ikkje omgår norske reglar ved å drive verksemda si frå andre land.

Departementet meiner at omsynet til heilskapen i lova taler for at etableringskravet vert teke inn i oversikta over kva objektive krav løyvehavarar må oppfylle. Dei nærare reglane om etablering kan fastsetjast i forskrift, mellom anna ved å innføre eit krav om registrering i Brønnøysundregistra.

Det vert gjort framlegg om at krav til at løyvehavarar skal drive ei faktisk og varig verksemd i landet vert lagt til som ny bokstav a) i yrkestransportlova § 4 andre ledd, jf. at det vert vist til denne føresegna i ytl. § 5 (1) if.

5.3 Nærare om lovframlegget om heimel for nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar

Det er ikkje heimel i yrkestransportlova for å føre eit elektronisk register over vegtransportørar med eit slikt innhald som forordning nr. 1071/2009 krev.

For å oppfylle forpliktingane finn departementet det nødvendig å ta inn ein heimel i yrkestransportlova om etablering og drift av eit nasjonalt register over vegtransportørar som og skal innehalde einskilte sensitive personopplysningar. I tillegg meiner departementet at det bør gå fram av yrkestransportlova at registeret skal koplast saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa på vilkår som vert nærare fastsett av departementet.

Det er departementet si vurdering at oppretting og drift av eit elektronisk register i tråd med reglane i forordningane vil gjere det lettare å føre kontroll med at vilkåra for tilgang til yrket er oppfylt, mellom anna ved at nasjonale styresmakter enkelt vil få oversikt over brot på regelverket som er utførte i andre EØS-land. Registeret vil etter departementet si vurdering vere med på å sikre meir seriøse forhold i vegtransportbransjen, og vil vere med på å motverke at transportørar som ikkje oppfyller krava for yrkestilgang i eit EØS-land utan vidare kan etablere seg og drive verksemd i eit anna EØS-land. Registeret vil og lette samarbeidet mellom dei nasjonale styresmaktene på tvers av landegrensene.

Registeret skal innehalde opplysningar som allereie finst i dei to elektroniske registra vi har i dag. Mellom anna gjeld dette opplysningar om transportøren sitt namn, adresse, løyvetype og selskapsform. I tillegg skal registeret innehalde opplysningar om vandel knytt til einskilte personar og til føretak. Opplysningar om vandel omfattar brot på aktuelt EØS-regelverk, samt erklæringar om at ein transportleiar er erklært uskikكا til å leie transportverksemd.

Drift av registeret krev handsaming av personopplysningar, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 1, og sensitive personopplysningar, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 8, i form av registrering og utveksling av informasjon om transportørar. Det krev heimel i lov å handsame sensitive personopplysningar, jf. personopplysningsloven § 9 bokstav b.

Handsaming av slike opplysningar må vere i samsvar med personopplysningsloven.

Departementet vurderer det som positivt at det går fram av forordning 1071/2009 art. 17 at statane skal sikre at det vert teke omsyn til viktige reglar om personvern som er fastsette i direktiv 95/46/EF. Reglane i direktivet er innarbeidde i norsk rett (personopplysningsloven).

Departementet legg til grunn at det i det vidare arbeidet med utvikling av registeret skal leggjast vekt på at dei tekniske løysingane som vert valt i størst mogleg grad tek omsyn til vern av dei sensitive personopplysningane.

Departementet meiner det er viktig at dei sensitive personopplysningane vert førte i separate register som forordninga opnar for i art. 16 (2). I tillegg meiner departementet det er viktig å nytte moglegheita forordninga art. 16 (2) gjev til ikkje å la desse opplysningane vere direkte tilgjengelege for andre land sine styresmakter. Departementet legg difor opp til at opplysningane berre vert gjort tilgjengelege for andre land sine styresmakter på førespurnad. Sistnemnde kan innebere meir manuell sakshandsaming enn ei automatisk løysing med direkte tilgang.

Det er og viktig at talet på sakshandsamarar som har tilgang til dei sensitive personopplysningane ikkje er større enn nødvendig. Dette er ein av fleire grunnar til at departementet i pkt. 3.2.1 i del II av høyringsnotatet gjer framlegg om å samle store deler av ansvaret for løyveadministrasjonen i eitt organ.

For å oppfylle krava om utveksling av opplysningar mellom ansvarlege styresmakter på tvers av landegrensene, bør det gå fram av lova at registra skal koplast saman på tvers av landegrensene.

Nærare føresegner om registeret, mellom anna føresegner av teknisk art, er fastsette i forordningar som departementet bør ha heimel til å gjennomføre i form av forskrift. Departementet bør og ha heimel til å fastsette nærare føresegner om innhaldet i registeret.

Departementet gjer her framlegg om ny § 29 a i yrkestransportlova som skal gje heimel for oppretting og drift av eit nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar, som vil innebere registrering og handsaming av personopplysningar og sensitive personopplysningar etter forordninga. I tillegg vert det gjort framlegg om at registeret skal koplast saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa på vilkår som vert nærare fastsett av departementet, samt at departementet får heimel til å gje nærare forskrift på området.

5.4 Nærare om innhaldet i lovframlegg om heimel for erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd

Ein transportleiar som ikkje oppfyll kravet til god vandel skal etter forordning 1071/2009 verte erklært uskikكا til å leie transportverksemd. Som følge av dette skal kompetansebeviset ikkje lenger vere gyldig.

For å oppfylle kravet i forordninga meiner departementet det er nødvendig med heimel i yrkestransportlova for at ansvarlege styresmakter skal kunne erklære ein løyvehavar uskikكا til å leie transportverksemd.

Å erklære ein transportleiar uskikكا til å leie transportverksemd er å gå eitt skritt lenger enn å kalle tilbake løyve som det er heimel for i yrkestransportlova i dag. Ei slike erklæring vil etter departementet si vurdering vere eit einskildvedtak etter forvaltningsloven av 10.02.1967 om behandlingssmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven). Erklæringa vil vere ei avgjerd som gjeld rettane til ein bestemt person, jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav a og b.

Det er departementet si vurdering at det krev klar heimel i lov å fatte vedtak om at ein transportleiar er uskikكا til å leie transportverksemd.

Departementet legg til grunn at det etter dei nye reglane og vil vere merknader i politiattesten som er avgjerande for om transportleiar skal erklærast uskikكا til å leie transportverksemd. I tillegg kjem opplysningar som ansvarlege styresmakter får frå andre statar gjennom dei elektroniske registra.

Erklæring om at transportleiar er uskikكا til å leie ei transportverksemd vil gjelde for den perioden dei relevante merknadene står på politiattesten eller er registrert i det elektroniske registeret. Brot på fellesskapsreglane som er registrert i det elektroniske registeret skal ikkje vere i registeret lenger enn 2 år. Merknader på politiattesten vert ståande på attesten i ein periode som er knytt til kor alvorleg brotet er. Etter utløpet av den perioden opplysningane om brotet skal stå i registeret/på politiattesten, bør løyvestyresmaktene vurdere om transportleiar igjen er skikكا til å leie transportverksemd. Dette bør og gå fram av lova.

Dei nærare føresegene om erklæring om at transportleiar er uskikكا bør fastsettast av departementet i forskrift.

Departementet gjer her framlegg om ny § 26 a i yrkestransportlova. Føresega skal gje heimel for at løyvestyresmaktene kan fatte vedtak om at ein transportleiar er uskikكا til å leie transportverksemd. Det skal gå fram av erklæringa at ho gjeld for den perioden kravet til god vandel ikkje er oppfylt, og at løyvestyresmaktene på nytt skal vurdere om kravet til god vandel er oppfylt etter at den perioden merknadene på politiattesten som ligg til grunn for erklæringa er løypt ut. Departementet får heimel til å fastsette nærare reglar om erklæring om at transportleiar er uskikكا til å drive transportverksemd.

6. Økonomiske og administrative konsekvensar av framlegget

6.1 Kravet til etablering

Det nye kravet om at løyvehavar må vere etablert i Noreg er ikkje venta å få store verknader i praksis.

For løyvestyresmaktene inneber kravet at dei må vurdere dokumentasjon for at eit ekstra krav for tilgang til yrket er oppfylt. Dette vert ikkje vurdert å vere spesielt krevjande eller byrdefullt. Det vil vere enklare for styresmaktene å kontrollere at dei andre vilkåra for yrkestilgang er oppfylte når ei verksemd er etablert i landet.

Departementet reknar ikkje med at innføring av kravet om etablering i Noreg i praksis vil ha store verknader for transportverksemder. Verksemder kan normalt enkelt dokumentere at dei oppfyller dette kravet. For nokre norske avdelingar av utanlandske verksemder (NUF) vil etableringskravet kunne medføre eit skjerpa krav om tilknytning til Noreg.

6.2 Nasjonalt elektronisk register over vegtransportørar

Oppretting og drift av det nasjonale elektroniske registeret over vegtransportørar krev investeringar frå ansvarleg styresmakt. Til no har Vegdirektoratet stått for kostnadene ved utviklinga av registeret. Kostnadene ved etablering av registeret er dekkja under dei ordinære løyvingane til Vegdirektoratet.

Departementet ser ikkje bort frå at drifta av registeret vil krevje fleire tilsette som jobbar med utveksling av informasjon mellom EØS-statane. Det er vanskeleg å fastslå kor stor auke i arbeidsmengde knytt til utveksling av opplysningar mellom EØS-statar bruken av registeret vil føre med seg. Dette er avhengig av mengda av meldingar i systemet og kor stor del av meldingane som kan gå automatisk, og kor stor del som må handsamast manuelt. Vegdirektoratet har førebels estimert eit behov for 5 ekstra årsverk på sikt. Gjeldande krav om utveksling av slike opplysningar per post vert truleg ikkje følgt i ein slik grad at innføringa av registeret totalt sett vil innebere ei sparing av ressursar. Auka bruk av ressursar inneber kostnader knytt til lønn. I tillegg kommer kostnader knytt til drift og vedlikehald av det nye registeret. Ved søknad om løyve må søkjaren betale handsamingsgebyr for utferding av løyve. Departementet ser for seg at drifta av registeret vil kunne dekkjast av handsamingsgebyret.

For næringa kan kostnader ved drift av registeret gje seg utslag i ei auke i gebyret for utferding av løyve, jf. prinsippet om kostnadsdekning ved fastsetting av gebyr.

6.3 Erklæring om at transportleiar er uskikka til å drive transportverksemd

Innføring av ein heimel for å erklære transportleiarar som uskikka til å leie transportverksemd er ikkje venta å ha noko stor verknad for offentlege styresmakter. Etter det Samferdselsdepartementet kjenner til er det i løpet av eit år få leiarar av transportverksemder som vert erklærte uskikka. Det er ikkje venta at innføringa av heimelen vil føre til vesentleg meirarbeid for styresmaktene.

For transportleiarar inneber ei erklæring om at dei er uskikka at dei for ein periode ikkje kan jobbe innan yrket som transportør på veg innan EØS fram til dei igjen oppfyller kravet om god vandel.

Del II

Framlegg til endringar i yrkestransportlova som gjeld omleggingar i organiseringa av løvestyresmaktene og løveordninga, samt i tida eit løve skal gjelde for

1. Innleiing

I samband med arbeidet med innlemminga av vegpakken i norsk rett, har departementet sett nærare på organiseringa av løvestyresmaktene og løveordninga.

Departementet finn etter ei nærare vurdering at det er fornuftig og nødvendig å gjere framlegg til endringar i ansvaret for utferding og administrasjon av løve, og i sjøve løveordninga. Det vert i det følgjande gjort greie for løveordningane og organiseringa av løvestyresmaktene etter yrkestransportlova. Det vert gjort framlegg om å samle ansvaret for utferding av dei ikkje-behovsprøvde løva hos eitt statleg organ, samtidig som departementet foreslår at det internasjonale løvet (fellesskapsløvet) og skal gjelde for nasjonal transport. Det vert og gjort framlegg om endringar i tida eit løve skal gjelde.

2. Gjeldande rett

2.1 Løveordningar etter yrkestransportlova

Det vert her gjeve ei oversikt over dei ulike løva for transport på veg som har heimel i yrkestransportlova. Løva kan delast inn i seks hovudgrupper. I tillegg kommer to typar tillatingar for transport utanfor EØS.

Det er i dag fire typar løve etter yrkestransportlova som ikkje er behovsprøvde:

- (i) løve for nasjonal persontransport utanfor rute etter § 4 i lova⁹
- (ii) løve for nasjonal godstransport etter § 5 i lova
- (iii) løve for internasjonal persontransport i EØS (fellesskapslisens), sjå § 10 (1) i lova, jf. § 2 i den internasjonale forskrifta og
- (iv) løve for internasjonal godstransport i EØS (fellesskapstillatelse), sjå § 10 (1) i lova, jf. § 4 i den internasjonale forskrifta.

Vilkåra for alle fire løvetypane er likelydande. Nærare reglar om dei ulike løveordningane er fastsett i yrkestransportforskriften.

Persontransport i rute og persontransport utanfor rute med køyretøy som har under 9 seter medrekna førarsetet er behovsprøvd. For desse transportformene krevst særskilt løve i tillegg til løve etter yrkestransportlova § 4:

⁹ I praksis er yrkestransportlova § 4 fullt ut heimel for tildeling av turvognløve.

- (v) behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute, jf. yrkestransportlova § 6, og
- (vi) behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utanfor rute, jf. yrkestransportlova § 9.

Løyve etter § 6 i yrkestransportlova omfattar all rutetransport med motorvogn. Internasjonal rutetransport krev samtykkje frå dei landa transporten går til, frå eller gjennom, jf. yrkestransportlova § 10 (1).

Løyve etter § 9 omfattar i praksis transport med drosje, selskapsvogn og køyretøy for transport av funksjonshemma. Sjølv om krava for yrkestilgang i EU-forordningane ikkje gjeld for persontransport med køyretøy som har under 9 seter medrekna førarsetet, har ein i norsk rett likevel sett krav om at dei som har løyve etter ytl. § 9, må oppfylle dei objektive krava til vandel, økonomi og fagkompetanse. Vurderinga av vilkåra svarar til vurderingane for dei andre løyvetypene når det gjeld vandel og økonomi. Når det gjeld kravet om fagleg kompetanse, godtar styresmaktene ei noko enklare utdanning som alternativ til full løyveutdanning.

Transportørar som vil drive transport til land utanfor EØS, må i tillegg til løyve etter yrkestransportlova §§ 4 eller 5, ha særskilt tillating for internasjonal transport, jf. yrkestransportlova § 10 (1):

- (vii) tillating frå det landet der transporten skal utførast med grunnlag i tosidig avtale mellom Noreg og det aktuelle landet om ikkje anna følgjer av avtale der Noreg er part, eller
- (viii) multilateral tillating med grunnlag i ECMT sin multilaterale kvote.

Det som skil dei to siste dokumenttypa frå dei andre løyvedokumenta er at dei ikkje vert utferda direkte av norske styresmakter. Bilaterale tillatingar, og tillatingar til tredjelandstransport (vii) vert utferda av styresmaktene i dei landa dei gjeld for. ECMT-tillatingar vert utferda av ITF¹⁰-sekretariatet.

2.2 Tida eit løyve gjeld

Yrkestransportlova § 27 har reglar om kor lenge eit løyve gjeld.

Nasjonale løyve etter ytl. §§ 4 og 5 gjeld utan avgrensing i tid, jf. ytl. § 27 (1).

Fellesskapsløyve, sjå ytl. § 10 (1), gjeld i 5 år, jf. den internasjonale forskrifta §§ 2 første ledd og 4 første ledd, samanlikn forordning (EØF) nr. 881/92 art. 5 nr. 5 og forordning nr. 684/92 art. 3a nr. 4.

¹⁰ International Transport Forum

Behovsprøvde løyve for rutetransport, sjå ytl. § 6, vert normalt gjevne for 10 år. Om det vert nytta konkurranse ved tildeling av kontrakt om offentleg teneste, gjeld løyve for den tida kontrakten gjeld, jf. ytl. § 27 (2) andre setning.

Løyve med grunnlag i dei tosidige vegtransportavtalene gjeld normalt for éin tur.

Multilateralt løyve etter ECMT-kvoten gjev rett til transport i 43 europeiske land i ein periode på eitt år. Det kan utførast tre turar mellom kvar gong transportøren må innom heimlandet.

2.3 Løyvestyresmaktene

Yrkestransportlova kapittel 3 regulerer kva organ som er løyvestyresmakt for dei ulike løyvetypane.

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for nasjonale løyve for person- og godstransport etter yrkestransportlova §§ 4 og 5, jf. § 12. I tillegg er fylkeskommunen løyvestyresmakt for behovsprøvde løyve for persontransport i rute etter ytl. § 6, jf. § 13 (2), og for behovsprøvde løyve for persontransport med køyretøy utanfor rute etter ytl. § 9 (drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemma), jf. § 12. Behovsprøvinga av løyve vert gjort av løyvestyresmaktene lokalt. Klager på vedtak om løyve vert handsama internt i fylkeskommunane, og ikkje av overordna organ, jf. forvaltningsloven § 28, ettersom kompetansen er gjeve til fylkeskommunane direkte i lova og ikkje er delegert frå eit statleg organ.

Departementet er løyvestyresmakt for løyve for rutetransport gjennom to eller fleire fylke. Med heimel i yrkestransportlova § 15, jf. yrkestransportforskriften § 3, har departementet delegert dette ansvaret til den fylkeskommunen der løyvesøkjar har sin forretningsadresse, eller den fylkeskommunen der løyvesøkjar skal drive behovsprøvd rutetransport. I desse tilfella er departementet klageinstans.

Departementet er og løyvestyresmakt for løyve etter yrkestransportlova § 10, jf. § 14. Yrkestransportlova § 10 (1) regulerer internasjonale løyve: fellesskapsløyve og tosidige og multilaterale løyve for vegtransport. Departementet har delegert ansvaret for å utferde internasjonale løyve til Vegdirektoratet, jf. § 1 i den internasjonale forskrifta. Departementet er dermed klageinstans for einskildvedtak om internasjonale løyve.

Kort oppsummert er det fylkeskommunane som utferder dei nasjonale løyva, medan Vegdirektoratet utferder dei internasjonale.

3. Vurdering av behovet for lovendring og presentasjon av framlegget til regelendringar

3.1 Behovet for lovframlegg

Departementet har i samband med arbeidet med innlemminga av vegpakken i norsk rett gjort ei nærare vurdering av organiseringa av løyvestyresmaktene og sjølvveordninga. Departementet er kome til at det vil vere ei fornuftig løysing å overføre ansvaret for dei løyva som ikkje er behovsprøvde til éi sentral løyvestyresmakt, samt å slå saman nasjonale løyve og fellesskapsløyve til eitt felles løyve. Dette krev endringar i yrkestransportlova.

3.1.1 Behovet for lovframlegg om endringar i løyveordningar etter yrkestransportlova

På bakgrunn av at vilkåra er identiske for å få nasjonalt løyve etter yrkestransportlova §§ 4 og 5 og fellesskapsløyve, jf. ytl. § 10 (1) med tilhøyrande forskrifter, er det rasjonelt å slå dei saman til eitt felles løyve.

Om framlegget om å samle ansvaret for dei nemnde løyva hos ei sentral løyvestyresmakt får gjennomslag, jf. pkt. 3.1.2, er det eit ekstra argument for å slå saman dei to løyvetypane. Det er ikkje rasjonelt å ha to ulike former for løyve som prov på at dei same krava er oppfylte.

Når det gjeld løyve som er behovsprøvde, er det naturleg at ansvaret framleis ligg i fylkeskommunane, ettersom dei som lokale styresmakter er nærast til å gjere dei aktuelle vurderingane knytt til rute- og drosjeløyve mv. Det vert difor ikkje gjort framlegg om endringar i ansvaret for behovsprøvde løyve etter yrkestransportlova §§ 6 og 9.

Departementet viser til at dei som søker om løyve for rutetransport etter ytl. § 6, først må ha løyve etter § 4.

Det er ikkje eit krav at dei som søker om løyve for drosje, selskapsvogn eller transport av funksjonshemma etter § 9 må ha løyve etter § 4. Ved søknad om løyve etter § 9 meiner departementet det vil vere fornuftig at fylkeskommunane held fram med å ha ansvaret for å vurdere om vilkåra for tilgang til yrket er oppfylte for søkerar som ikkje har løyve etter § 4. For desse løyva gjeld ikkje reglane i EU-forordningane direkte, og det gjeld enklare krav til fagleg kompetanse enn for dei andre løyvetypane.

3.1.2 Behovet for lovframlegg om endringar i organiseringa av løyvestyresmakta

Departementet meiner det er mange omsyn som taler for å samle løyveansvaret for dei løyva som ikkje er behovsprøvde til ein sentral løyveadministrasjon.

For det første taler omsynet til likehandsaming for ei samordning av løyveadministrasjonen. Vilka for dei ulike løyvetypane som vert omfatta av framlegget er dei same. Det er viktig at det ikkje utviklar seg ulik praksis mellom ulike løyvestyresmakter, særleg ved vurderinga av om kravet til godandel er oppfylt. Det er utfordrande å sikre lik praktisering av reglane når løyvestyresmakta, som i dag, er delt mellom 19 fylkeskommunar og staten ved Vegdirektoratet. Erfaringa i dag er at det vert gjort ulike vurderingar avandel i dei ulike fylkeskommunane og Vegdirektoratet.

Frå EU si side ligg det allereie ein føresetnad om større fokus på likehandsaming på tvers av landegrensene når reglane om yrkestilgang er flytta frå direktiv til forordning. Dette inneber at det vil vere større krav til lik tolking av reglane, slik at dei vert praktisert likt i heile EØS.

Det er ei svakheit ved organiseringa i dag at departementet formelt sett ikkje har noko overordna myndigheit når det gjeld fylkeskommunane si handsaming av dei einskilde løyvesakene. Ei samordning av løyveadministrasjonen vil og styrke kompetansen hos den sentraliserte løyvestyresmakta, som får full oversikt over saker på området. Dette vil og vere med på å sikre likehandsaming.

For det andre er omsyna til rettstryggleiken og personvern særleg viktige ved handsaming av sensitive personopplysningar gjennom det elektroniske registeret for vegtransport. Departementet meiner det er svært viktig at dei same vurderingane vert lagt til grunn når opplysningar om alvorlege brot på regelverket og erklæringar om at transportleiarar er uskikka til å leie transportverksemdar vert handsama i registeret. Det er ut frå omsynet til personvern eit poeng at ikkje fleire sakshandsamarar enn nødvendig får tilgang til opplysningane.

For det tredje vil ei samordning av løyveadministrasjonen gje den fordel at vurderingar av løyvesøknader og administrative sanksjonar ved brot på vilkåra kan samordnast uavhengig av om brota finn stad i Noreg eller i eit anna EØS-land.

For det fjerde vil ei samordning av løyvestyresmaktene totalt føre til mindre ressursbruk på området.

Eit argument mot samordning er at det kan vere eit ønske for nasjonale løyvehavarar å halde seg til ei lokal styresmakt i kvart fylke ved søknad om løyve. Departementet finn ikkje at dette i praksis spelar noko stor rolle for andre enn dei som bor nær fylkesadministrasjonen. Kommunikasjon med løyvehavar/løyvesøkjar skjer i dei fleste tilfella i form av post/elektroniske medium. Geografisk avstand til løyvestyresmakta har difor mindre å seie.

Departementet finn det naturleg å samle administrasjonen av dei aktuelle løyva i Statens vegvesen. Dette inneber at Statens vegvesen får ansvar for utføring av nasjonale løyve som i dag er lagt til fylkeskommunane. Vidare vil Statens vegvesen få ansvaret for internasjonale løyve som i dag er delegert frå departementet til Vegdirektoratet. Dette inneber at Vegdirektoratet vert klageinstans for einskildvedtak om tildeling eller tilbakekalling av løyve etter ytl. §§ 4 og 5.

Departementet viser til at Sverige lenge har hatt ein felles løyveadministrasjon, medan Danmark har gått over til dette ved gjennomføringa av vegpakken.

3.1.3 Behovet for lovframlegg om endringar i kor lenge eit løyve skal gjelde

Som følgje av at fellesskapsløyve skal gjelde for nasjonal transport med heimel i ytl. §§ 4 og 5, er det nødvendig å endre yrkestransportlova slik at tida løyve etter §§ 4 og 5 er gyldige, svarar til perioden eit fellesskapsløyve gjeld for.

Etter dei nye reglane gjeld fellesskapsløyve for 10 år, ikkje for 5 år som i dag.

Nasjonale løyve som allereie er utferda, gjeld i utgangspunktet utan avgrensing i tid. For at det ikkje skal vere mange forskjellige løyvedokument i omløp, bør dei løyva som allereie er utferda skiftast ut etter ein viss periode.

Det er i dag om lag 35 000 gyldige løyve for godstransport og 12 000 gyldige turvognløyve. Det vil utan endringar i regelverket ta lang tid før alle løyva er skifta ut med fellesskapsløyve. Departementet meiner det vil vere teneleg å gje departementet heimel i yrkestransportlova til å fastsetje i forskrift kor lenge nasjonale løyve som allereie er utferda skal gjelde. Det vil ikkje vere aktuelt å sette tida for kor lenge desse løyva skal gjelde til mindre enn 10 år rekna frå iverksettinga av lova. For dei som søker om nytt fellesskapsløyve etter at lova tek til å gjelde, vil det likevel vere naturleg å krevje at det nasjonale løyvet fell bort ved tildeling av nytt løyve.

3.2 Nærare om innhaldet i framlegget

3.2.1 Framlegget om endringar i løyveordninga etter yrkestransportlova

Departementet gjer framlegg om endring i yrkestransportlova §§ 4 og 5 slik at det går direkte fram av lova at løyve etter desse reglane skal gjelde for både nasjonal og internasjonal transport.

Slik reglane i yrkestransportlova §§ 4 og 5 er utforma, er det departementet si vurdering at det ikkje er strengt nødvendig å endre lova for å gjennomføre ei samanslåing av løyveordningane. Departementet finn likevel at framlegget til endring vil gjere lova meir oversiktleg og tilgjengeleg, samstundes som det er ei klar markering av at det vert gjort endringar i løyveordninga.

Å gjere fellesskapsløyve gjeldande som løyve for nasjonal transport inneber at det vert eitt felles løyve for nasjonal og internasjonal persontransport etter yrkestransportlova § 4, og eitt felles løyve for nasjonal og internasjonal godstransport etter yrkestransportlova § 5.

Regelen i yrkestransportlova § 10 (1) om at dei som vil ha løyve for internasjonal transport må ha rett til å utføre tilsvarande transport innanlands, vil ikkje lenger vere nødvendig for å fastsetje krava for å få fellesskapsløyve. Yrkestransportlova § 10 (1) er likevel nødvendig heimel for å krevje at dei som søker om løyve til transport utanfor EØS, må oppfylle krava til yrkestilgang. Det vert difor ikkje gjort framlegg til reelle endringar i denne regelen.

Ved ein inkurie står ordet "ha" to gonger etter kvarandre i ytl. § 10 (1). Departementet gjer difor framlegg til å retta opp denne feilen ved å fjerne eitt av orda.

3.2.2 Framlegg om endringar i yrkestransportlova om organisering av løyvestyresmaktene - Overføring av løyveansvar frå fylkeskommunane og Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen (SVV)

Departementet gjer framlegg om å endre yrkestransportlova § 12 slik at ansvaret for dei nasjonale løyva etter ytl. §§ 4 og 5 vert overførde frå fylkeskommunane til SVV, sjå framlegg til ny § 12 (1). Framlegg til ny § 12 (2) vidarefører ordninga med at fylkeskommunen er løyvestyresmakt for drosjeløyve etter ytl. § 9.

Vidare gjer departementet framlegg om å endre yrkestransportlova § 14 slik at ansvaret for dei internasjonale løyva etter ytl. § 10 (1), som i dag er delegert frå departementet til Vegdirektoratet, vert lagt direkte til SVV i lov, sjå framlegg til ny § 14 (1). Framlegg til ny § 14 (2) er ei vidareføring av ordninga med at departementet er ansvarleg for å gje samtykke til transport etter § 10 andre og tredje ledd. I praksis inneber dette at det er departementet som har ansvaret for å inngå bilaterale eller multilaterale avtaler om vegtransport, samt å gje samtykke til einskilde tilfelle av transport til transportørar frå land Noreg ikkje har avtaler med.

Framlegga inneber at Statens vegvesen, som sentral løyvestyresmakt for dei nemnde løyva, får ansvaret for utferding og administrasjon av dei løyva etter yrkestransportlova som ikkje er behovsprøvde.

Framlegget inneber at ansvaret for vurderinga av dei objektive vilkåra for yrkestilgang (krav til etablering i Noreg, god vandel, tilstrekkeleg fagkompetanse og tilfredsstillande økonomi), som gjeld både for nasjonal og internasjonal transport, vert lagt til eitt organ.

Den sentrale løyvestyresmakta vil og få ansvaret for dei internasjonale løyva som vert utferda på grunnlag av at søkjar allereie har løyve etter dei objektive krava. Denne kategorien omfattar tosidige løyver etter dei bilaterale vegtransportavtalene og dei multilaterale ECMT-løyva.

Departementet har gjeve signaler om at forvaltninga av dei internasjonale løyva, som i dag ligg i Vegdirektoratet kan lokaliserast til Lærdal. Dersom dette vert gjennomført er det naturleg at og dei oppgåvene som vert overført til SVV etter dette lovframlegget vert lagt til same stad. Departementet legg til grunn at handsaming av løyvesaker i første instans vert lagde til regionsnivå innan SVV, slik at Vegdirektoratet vert klageinstans for einskildsaker.

Ansvaret for utferding og administrasjon av dei løyva som er behovsprøvde etter ytl. §§ 6 og 9, skal liggje hjå de lokale styresmaktene som i dag.

Utforminga av § 9 (1) er i dag noko upresis da føresegna gjev uttrykk av at dei som søker om drosjeløyve må ha løyve etter § 4 og eit eget drosjeløyve. I realiteten vert det berre utferda eitt løyve for drosjeløyve. At det vert vist til § 4, inneber at dei objektive krava om tilgang til yrket i § 4 andre ledd og skal gjelde for drosje. Departementet sitt framlegg til endring av § 9 (1) er ikkje ei reell endring av rettsstoda, men skal gjere føresegna meir presis og i samsvar med reell praksis på området.

3.2.3 Tida eit løyve skal gjelde for

Departementet gjer framlegg om at ytl. § 27 vert endra slik at løyve etter §§ 4 og 5 gjeld for 10 år, og ikkje som i dag utan avgrensing i tid.

Når ytl. §§ 4 og 5 og blir heimel for fellesskapsløyve, inneber det at slike løyve etter endringa og vil gjelde for 10 år, ikkje for 5 år som i dag.

Nasjonale løyve som er utferda før lovendringane tek til å gjelde, vil måtte skiftast ut etter ei viss tid. Departementet gjer framlegg om å endre ytl. § 27 (2) slik at løyve som er gjevne før denne lova tek til å gjelde, gjeld for ei tid som vert nærare fastsett av departementet.

4. Økonomiske og administrative konsekvensar av framlegget

4.1 Konsekvensar av framlegg om felles løyve for nasjonal og internasjonal transport

For offentlege styresmakter inneber samanslåinga av nasjonale løyve og fellesskapsløyve ei rasjonalisering, ettersom det berre vil vere nødvendig å utferde eitt løyvedokument i staden for to.

For transportørar som driv både nasjonal og internasjonal transport vil ei slik ordning vere billigare fordi dei berre treng å betale eitt gebyr for utferding av løyve.

4.2 Konsekvensar av endringar i yrkestransportlova om organiseringa av løyvestyresmaktene

For offentlege styresmakter inneber omlegginga av organiseringa av løyvestyresmaktene at oppgåver vert flytta frå fylkeskommunane til Statens vegvesen.

Ved å samle administrasjonen av løyve må talet på tilsette i Statens vegvesen aukast. På bakgrunn av at det i dag er 0,5 – 2 tilsette i kvar fylkeskommune som jobbar med nasjonale løyve for person- og godstransport på veg, må ein rekne med at det er behov for å auke talet på tilsette i Statens vegvesen med mellom 12 og 20 sakshandsamarar.

På grunnlag av at det totalt sett er få i kvar fylkeskommune som jobbar med løyvesaker er det departementet si vurdering at fylkeskommunane bør få til ei omfordeling av oppgåver utan å seie opp dei tilsette som i dag jobbar med desse oppgåvene.

Det er grunnlag for å anta at ei samordning av administrasjonen av løyve totalt sett vil føre til mindre ressursbruk enn i dag.

Utferding og administrasjon av løyve vert i all hovudsak finansiert gjennom gebyr frå dei som søker om løyve.

Ved søknad om nasjonale løyve må søkeren i dag betale eit gebyr til fylkeskommunen som skal dekke kostnader ved sakshandsaminga. Ved overføring av løyvestyresmakta til Statens vegvesen, er det SVV som vil få dette gebyret. Gebyrsatsen er høg nok til å dekkje kostnadene ved utferding av løyve. Departementet vurderer det slik at det ikkje vil vere behov for endringar i netto løyving til Statens vegvesen eller fylkeskommunane som følgje av framlegget. Lovframlegget vil gje bortfall av gebyrinntekter for fylkeskommunane, men samstundes ei avlastning av oppgåver.

Det er departementet si vurdering at verknadene av omorganiseringa av løyvestyresmaktene ikkje vil få merkbare konsekvensar for næringa og private aktørar.

4.3 Tida eit løyve gjeld for

At tida eit nasjonalt løyve gjeld vert endra frå utan avgrensing i tid til ein periode på 10 år inneber at løyvestyresmaktene må utferde fleire løyve totalt sett. Gebyret for å utferde løyve er som nemnd over venta å dekkje desse kostnadene.

Løyvehavarar vil etter framlegget til lovendring måtte betale gebyr for utferding av løyve kvart 10 år. Gebyret for handsaming av løyvesøknader vert vurdert å vere så lågt at det ikkje vil få monalege økonomiske verknader for løyvehavarene.