



Statens vegvesen

Høringsnotat

Forslag til endring av forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

6. desember 2018

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Gjeldende rett	4
2.1	Løyverregisteret	4
2.2	Etableringskravet.....	4
2.3	Hjemmelsgrunnlag for plikt til å opplyse om disponible kjøretøy	4
2.4	Personvern	5
2.5	Kontroll langs veg.....	5
2.6	Risikoklassifiseringssystemet	5
2.6.1	Direktiv 2006/22/EF.....	5
2.6.2	Forordning (EF) 1071/2009 og forordning (EU) 2016/403	6
2.6.3	Direktiv 2014/47/EU	6
2.6.4	Utrekning av risikoscore.....	7
3	Forslag til endringer	7
3.1	Behovet for et register over disponible kjøretøy for Risikoklassifiseringssystemet ..	7
3.2	Anvendelse og virkninger av risikoklassifisering	8
3.3	Behandling av opplysninger fra register over disponible kjøretøy i Risikoklassifiseringssystemet	8
3.4	Nærmere om forslaget.....	9
3.4.1	Forslag til ordlyd	9
3.4.2	Merknader til forslaget	9
3.4.3	Overtredelser av plikten til å registre disponible kjøretøy.....	10
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	11
4.1	Private aktører	11
4.2	Offentlige aktører	11

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på vegne av Samferdselsdepartementet forslag til endring av forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) på offentlig høring.

Vegdirektoratet fikk ved brev av 23. oktober 2014 fra Samferdselsdepartementet i oppdrag om å opprette et nasjonalt risikoklassifiseringssystem. I forbindelse med dette arbeidet så Vegdirektoratet et behov for å etablere et register over de kjøretøy som disponeres av vegtransportvirksomheter. Behovet er i hovedsak begrunnet i at Norge er pålagt å innta periodiske kontroller i Risikoklassifiseringssystemet. Det er ikke mulig å inkludere disse i Risikoklassifiseringssystemet i dag, da utførte periodiske kontroller på kjøretøy ikke er knyttet til transportvirksomheten, men mot eier av kjøretøyet.

Risikoklassifiseringssystemet skal klassifisere vegtransportvirksomheter i risikoklasser basert på overholdelse av regler om krav til, og bruk av, fartsskriver, samt kjøre- og hviletidsbestemmelser. Videre vil også vegtransportvirksomhetene klassifiseres basert på tekniske mangler ved kontroll langs veg og periodisk kontroll. Vegtransportvirksomhetene vil også klassifiseres basert på overtredelser som har betydning i vandelsvurderingen for løyve. Risikoklassifiseringssystemet vil være viktig hjelpemiddel for å forbedre trafiksikkerheten, bedre konkurransevilkårene i transportbransjen og bedre arbeidsforholdene for sjåførere, fordi kontrollene kan målrettes mot virksomheter som ikke følger regelverket på vegtrafikkområdet.

Virksomheter som driver gods- eller persontransport utgjør en stor andel av de som skal klassifiseres i Risikoklassifiseringssystemet. Det foreslås derfor at yrkestransportforskriften endres slik at det etableres en bestemmelse med hjemmel for å etablere et register over de kjøretøy en vegtransportvirksomhet disponerer, som innebærer en plikt for virksomhetene til å opplyse om hvilke kjøretøy de disponerer. Registeret over kjøretøy vil fungere som et supplement til det nasjonale løyveregistret og til Risikoklassifiseringssystemet.

På nåværende tidspunkt vil forslaget om plikt til å gi opplysninger ikke gjelde for foretak som utelukkende benytter kjøretøy til egentransport. Det vil bli etablert en tilsvarende ordning for disse foretakene på et senere tidspunkt. Slike kjøretøy vil dermed ikke omtales nærmere her.

Det er for øvrig ikke rettslig grunnlag til å pålegge utenlandske foretak å registre kjøretøy som benyttes i Norge i registeret, og det er derfor kun norske vegtransportvirksomheter som omfattes. Imidlertid vil utenlandske foretak registreres i Risikoklassifiseringssystemet.

Høringsfristen settes til 6. mars 2019.

2 Gjeldende rett

2.1 Løyveregisteret

Etter 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 (heretter forordning (EF) 1071/2009), i art. 16 fastsatte at medlemsstatene skulle ha et nasjonalt register over vegtransportvirksomhet som har løyve. Registeret inneholder opplysninger om blant annet navn, adresse på virksomheten, antall kjøretøy, og løyvetype. Forordningen er inntatt i yrkestransportforskriften, jf. § 1a og gjelder som norsk forskrift.

EU-kommisjonen har nylig foreslått endringer i forordning (EF) 1071/2009 art. 16 (KOM (2017) 281). Forslaget er per dags dato til vurdering hos EU-parlamentet og rådet og er ikke vedtatt. Endringsforslagene består i å utvide artikkelen slik at flere opplysninger skal registreres i det nasjonale løyveregisteret, for å bidra til bedre håndhevelse og kontroll av vilkårene. I art. 16 nr. 2, er det foreslått tilføyd en ny bokstav g) med følgende innhold: «registreringsnumrene på de kjøretøy, som virksomheten råder over, jf. art. 5 bokstav b» (norsk oversettelse av dansk forordningstekst). Forslaget som Vegdirektoratet fremmer med dette høringsnotatet vil derfor kunne bidra til bedre kontroll av de som utøver transportyrket (løyvekravene), og gir grunnlag for en risikoklassifisering som også er basert på periodisk kontroll.

Nasjonal hjemmel for løyveregisteret følger av lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportlova) § 29 a.

2.2 Etableringskravet

Kravet innebærer at løyve kan tildeles den som «driver fast og varig virksomhet i Norge», jf. yrkestransportlova § 4 nr. 2 bokstav a, dette omtales som etableringskravet. Forordning (EF) 1071/2009 art. 5 utdyper etableringskravet, for godstransport- og turvognløyve. Det kreves i bokstav b) at etter at tillatelse (løyve) er gitt, må virksomheten disponere ett eller flere kjøretøy som er registrert eller godkjent etter etableringsstatens lovgivning. Virksomheten kan disponere over kjøretøyene som eier eller for eksempel ved avtale om leie og senere kjøp, leieavtale, eller leasingskontrakt.

2.3 Hjemmelsgrunnlag for plikt til å opplyse om disponible kjøretøy

Yrkestransportlova § 29 a gir hjemmel for at det elektroniske løyveregisteret kan utvides med et register over disponible kjøretøy. Yrkestransportlova § 4, yrkestransportforskriften § 1a, jf. forordning (EF) 1071/2009 art. 5 bokstav b og yrkestransportlova § 35 og 29a, hjemler etablering av en plikt for vegtransportvirksomhet til å opplyse om kjøretøy de disponerer. Samferdselsdepartementet har hjemmel i yrkestransportloven § 35 til å gi nærmere forskrift om hver enkelt løyveordning og utfyllende forskrifter til gjennomføring av loven.

2.4 Personvern

Det er i hovedsak lov av 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) som regulerer behandling av personopplysninger. Loven trådte i kraft 20. juli 2018, og innfører EUs generelle personvernforordning (EU) 2016/679 (heretter personvernforordningen), som norsk lov. Vi går nærmere inn i på behandling av personopplysninger i punkt 3 i høringsnotatet.

2.5 Kontroll langs veg

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir politiet og kontrollpersonell fra regionvegkontorene en alminnelig rett til å gjennomføre trafikk kontroll, inkludert kontroll av kjøretøy langs veg. Vegtrafikkloven § 19 annet ledd siste setning gir hjemmel for departementet til å gi forskrift om «tilfeldig og uanmeldt kontroll langs vegen». I Lovvedtak nr. 48 (2017–2018) er bestemmelsen vedtatt endret slik at departementet kan gi regler om kontroll av kjøretøy langs veg og om «kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll». Denne trådte i kraft 1. oktober 2018. Endringen innebærer at det gis hjemmel for at kjøretøy kan velges ut til kontroll basert på risikoklassifisering. Forskrift av 13. oktober 2017 nr. 1615 om kontroll av kjøretøy langs veg (forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg), trådte i kraft samtidig som lovendringen i vegtrafikkloven § 19 annet ledd. Forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg gjennomfører Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/47/EU av 3. april 2014 om teknisk kontroll langs veg av nyttekjøretøy som sirkulerer i EU, og som opphever direktiv 2000/30/EF (heretter direktiv 2014/47/EU) og gir nærmere regler om Risikoklassifiseringssystemet. Direktiv 2014/47/EU omtales nærmere i pkt. 2.6.3

2.6 Risikoklassifiseringssystemet

2.6.1 Direktiv 2006/22/EF

Et system for risikoklassifisering ble introdusert i direktiv 2006/22/EF¹ og er i hovedsak regulert i art. 9. Direktivet er inntatt i forskrift av 2. februar 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS, § 9.

Det følger av direktivet at det skal etableres et risikoklassifiseringssystem for virksomheter basert på antall og grovhet av fartsskriver og kjøre- og hviletids overtredelser etter forordning (EØF) nr. 3820/85² og (EØF) nr. 3821/85. Virksomheter i høy risikoklasse skal kontrolleres grundigere og hyppigere.

Risikoklassifiseringssystemet vil omfatte virksomheter som utfører transport som er omfattet av fartsskriver og kjøre- og hviletidsforordningene.

¹ Europaparlaments og Rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minimumsbetingelser for gjennomføringen av Råds forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sosiale bestemmelser innenfor vegtransportvirksomhet og om opphevelse av Råds direktiv 88/599/EØF, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1525247407617&uri=CELEX:02006L0022-20170101>

² Det er kommet ny kjøre- og hviletidsforordning (EF) 561/2006 som har erstattet forordningen, se <https://lovdata.no/static/SF/32006r0561.pdf?timestamp=1524021417000> (uoffisiell norsk oversettelse).

Hvilke overtredelser av fartsskriver og kjøre- og hviletidsforordningene som skal inngå i Risikoklassifiseringssystemet, følger av vedlegg III til direktiv 2006/22/EF, endret ved implementeringsforordning (EU) 2016/403. Overtredelser av fartsskriver-, og kjøre- og hviletidsforordningene er listet opp og kategorisert etter alvorlighetsgrad. Dette skal danne grunnlag for risikoklassifiseringen i henhold til kjøre- og hviletid/fartsskriverbrudd begått av virksomheten.

Resultatet fra risikoklassifiseringen basert på overtredelser av fartsskriver-, og kjøre- og hviletidsforordningene skal brukes til å velge norske og utenlandske virksomheter til kjøre- og hviletidskontroll langs vei. Videre til å velge ut norske virksomheter hvor det skal gjennomføres kjøre- og hviletidskontroll ved foretakskontroll.

2.6.2 Forordning (EF) 1071/2009 og forordning (EU) 2016/403

I forordning (EF) 1071/2009 art. 12 ble Risikoklassifiseringssystemet utvidet, til å omfatte vilkår for vegtransporttillatelse, og det ble pålagt å utvide systemet med overtredelser av vandelskravet i forordningens artikkel 6.

Statens vegvesen er utpekt til å føre tilsyn med at virksomheter som har vegtransporttillatelse oppfyller vilkårene for yrkesadgang (løyve) og foreta kontroll av virksomheter som er klassifisert i en høyere risikoklasse. For det formål skal medlemsstatene utvide Risikoklassifiseringssystemet til å omfatte overtredelser i forordningen som kan medføre at vandelskravet ikke er oppfylt.

Det er i hovedsak virksomheter med gods- og turvognløyve, som vil omfattes av Risikoklassifiseringssystemet på overtredelser som kan medføre tap av god vandel.

Risikoklassifiseringssystemet utvides til å omfatte overtredelser av transportreglene som kan medføre tap av god vandel for løyvehaver. Alvorlige overtredelser av nasjonale rettsområder som menneskehandel og narkotikahandel vil også kunne medføre tap av god vandel, men denne typen overtredelser vil ikke inngå i risikoklassifiseringen. Hvilke alvorlige overtredelser av transportreglene, som vil inngå i Risikoklassifiseringssystemet følger av forordning (EU) 1071/2009 og forordning (EU) 2016/403. Det gjelder i hovedsak alvorlige overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mangler ved kjøretøyets tekniske tilstand, vekter og dimensjoner, grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for sjåførere, transport av farlig gods, dyretransport og førerkort.

2.6.3 Direktiv 2014/47/EU

I direktiv 2014/47/EU art. 6 ble Risikoklassifiseringssystemet utvidet til å omfatte teknisk kontroll av kjøretøy, både periodisk kontroll og kontroll langs veg.

Etter forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 6 skal foretak som anvender kjøretøy nevnt i § 1 bokstav a til c, risikoklassifiseres basert på informasjon om alvorlighetsgrad og antall mangler ved tekniske kontroller.

Følgende nyttekjøretøy skal risikoklassifiseres:

- a) Motorvogner med 9 eller flere sitteplasser i tillegg til førerstedet, som i hovedsak er konstruert og bygget for transport av personer og deres bagasje, kjøretøygruppene M2 og M3
- b) Motorvogner med største tillatte totalvekt over 3 500 kg, som i hovedsak er innrettet og konstruert for godstransport
- c) Tilhengere til bil med største tillatte totalvekt over 3 500 kg, som er bygget for gods- eller persontransport, eller for innkvartering av personer, kjøretøygruppe O3 og O4

Risikoklassifiseringen skal inkludere resultater fra periodiske kontroller og tekniske kontroller langs veg. Det er fire faktorer som skal inngå for å fastsette virksomhetens risikoklassifisering; antall mangler, manglernes alvorlighetsgrad, antall kontroller, og tiden som er gått fra feilen ble oppdaget i kontroll. Hvilke tekniske mangler som skal inngå i klassifiseringen er nærmere spesifisert i vedleggene til forskriften.

Det er individuelle virksomheter som benytter disse nyttekjøretøyene som skal risikoklassifiseres basert på alvorlighet og antall mangler i tekniske kontroller.

2.6.4 Utregning av risikoscore

Etter at nødvendige opplysninger er innhentet for å klassifisere virksomhetene regnes det ut en score på virksomhetene. Fremgangsmåten for utregningen basert på teknisk kontroll og periodisk teknisk kontroll fremgår hovedsakelig i direktiv 2014/47/EU vedlegg I³.

3 Forslag til endringer

3.1 Behovet for et register over disponible kjøretøy for Risikoklassifiseringssystemet

I dag er ikke periodiske kontroller (i PKK- og verkstedregisteret) koblet opp mot virksomheten, men kun opp mot det enkelte kjøretøy kontrollen er utført på. For å kunne innta periodiske kontroller i Risikoklassifiseringssystemet må kontrollene kobles opp mot virksomhetene som disponerer kjøretøyene. I tillegg ønsker Statens vegvesen å benytte klassifiseringen til utvelgelse av kjøretøy til kontroll gjennom det automatiske kjennemerkegjenkjenningssystemet (ANPR). Dette er et system for målrettet utvelgelse til kontroll langs veg. ANPR-systemet foretar automatisk kjennemerkegjenkjenning av alle typer kjøretøy og sammenligner disse med lister over kjøretøy som for eksempel er begjært avregistrert i motorvognregisteret. På denne måten er ANPR-systemet et verktøy som kontrollørene benytter for å utvelge kjøretøy til kontroll. Fra Risikoklassifiseringssystemet kan det regelmessig sendes lister til ANPR-systemet for kjøretøy tilknyttet foretak med høy risiko. Dersom vi har en oversikt over kjøretøyene som tilhørende foretak med høy risiko kan ANPR-systemet benyttes til å velge ut disse kjøretøyene til kontroll langs veg.

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1520858420666&uri=CELEX:32014L0047>

3.2 Anvendelse og virkninger av risikoklassifisering

Basert på tidligere kontroller blir transportvirksomhetene klassifisert som «grønn» (lav risikoklasse), «gul» (middel risikoklasse) eller «rød» (høy risikoklasse). Det er tiltenkt at systemet skal benyttes av de ulike kontrollorganene. Det skal derfor legges til rette for at nasjonale kontrolletater automatisk eller manuelt kan innhente informasjon fra Risikoklassifiseringssystemet.

Risikoklassifiseringssystemet vil innebære at virksomhet som har lav risikoklasse vil bli underlagt færre kontroller. Det vil spare virksomheten for tid og ressurser. Samtidig vil virksomhet med høy risikoklasse bli kontrollert oftere. Videre vil risikoklassifiseringen kunne bidra til at transportvirksomhetene anvender sikrere kjøretøy, da de vil tilstrebe å få en god klassifisering i Risikoklassifiseringssystemet for å bruke mindre tid på kontroll. Dessuten vil klassifisering av transportvirksomheter ut fra overtredelser av transportreglene bli tillagt vekt ved vurderingen av hvilke foretak som skal vurderes i forhold til oppfyllelse av vandelskravet.

Transportvirksomheten vil få tilgang til egen risikoprofil ved innlogging på vegvesen.no. Transportvirksomheten vil der få innsyn i registrerte kontroller av virksomhetens kjøretøy, og overtredelser av de ulike regelverkene. Virksomhetene vil kunne benytte god klassifisering som et verktøy for et godt renommé i transportbransjen. En god klassifisering i Risikoklassifiseringssystemet kan for eksempel innebære en fordel i anbudskonkurranser, da virksomhetens konkrete klassifisering kan legges ved i konkurransene. Det vil legges opp til at Statens vegvesen kan verifisere klassifiseringen til foretak, slik at det ved forespørsel fra klassifiserte foretak kan sendes risikoklassifiseringen fra Statens vegvesen til selskapet som holder anbudskonkurranse. Videre vil det også legges opp til at foretakene kan samtykke til offentliggjøring av risikoklasse ved innlogging på vegvesen.no.

3.3 Behandling av opplysninger fra register over disponible kjøretøy i Risikoklassifiseringssystemet

Et register over disponible kjøretøy vil innebære behandling av personopplysninger, selv om opplysningene i hovedsak er knyttet til virksomhet. Dette da opplysninger om kjennemerke på kjøretøy kan være egnet til å identifisere enkeltperson, som i tilfeller der kjøretøy er registrert på privatperson eller på enkeltmannsforetak. Av denne grunn anses kjennemerke som en personopplysning. Da registeret vil behandle personopplysninger må vi sørge for at opplysningene behandles i tråd med personvernlovgivningen.

Personvernforordningens art. 6 regulerer kravet til lovlig behandling av personopplysninger. For å oppfylle kravene som oppstilles for lovlig behandling av personopplysninger i art. 6, må det foreligge et behandlingsgrunnlag etter nr. 1 bokstav a) til f). Registrert over disponible kjøretøy faller naturlig inn under behandlingsgrunnlaget i art. 6 nr. 1 bokstav e som gjelder behandling av opplysninger dersom det er nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt. Da behandlingsgrunnlaget for registeret faller inn under art. 6 nr. 1 bokstav e) utøvelse av offentlig myndighet, kreves det etter art. 6 nr. 3, et supplerende hjemmelsgrunnlag for behandlingen. Dette vil typisk være lov- eller forskriftsbestemmelse.

Det supplerende hjemmelsgrunnlaget for behandlingen av opplysningene i registeret er de ulike kontrollhjemlene i yrkestransportlova og vegtrafikkloven som forutsetter at vi må kunne velge ut kontrollobjekter, kjøretøy, og foretak for å påse at de oppfyller løyvekravene. Her nevnes blant annet yrkestransportlova §§ 28 om tilbakekall av løyve, 38 om kontroll av dokumentasjon langs veg, og vegtrafikkloven §§ 10 og 19 om kjøretøykontroll. Samt forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg (trer i kraft 1. oktober 2018), yrkestransportforskriften, og forskrift om kjøre- og hviletid i EØS, som gjennomfører direktiv 2006/22/EF, 2014/47/EU og forordning (EU) 1071/2009 og pålegger etablering av et risikoklassifiseringssystem.

Opplysningene fra kjøretøyregistrert skal videre behandles i Risikoklassifiseringssystemet, og etter personvernforordningen art. 6 nr. 4 er det et krav for viderebehandling av personopplysninger til annet formål at formålene er forenlige. Ettersom formålet med registeret over kjøretøy er utføring av kontrolloppgaver etter yrkestransportlova og vegtrafikkloven anses ikke formålene uforenlige. Opplysningene fra registeret kan derfor utleveres til Risikoklassifiseringssystemet.

3.4 Nærmere om forslaget

3.4.1 Forslag til ordlyd

Vegdirektoratet foreslår ny forskriftsbestemmelse i yrkestransportforskriften som pålegger virksomhet som driver løyvepliktig transport å opplyse om disponible kjøretøy og vi gjør rede for forslaget nedenfor.

§ 14 a. Register over disponible kjøretøy

Den som har eller søker om løyve etter § 1 bokstav a og c, skal registrere følgende kjøretøy inn til Statens vegvesen:

- a) motorvogner registrert for over åtte personer i tillegg til førerstedet*
- b) motorvogner med tillatt totalvekt over 3500 kg*
- c) tilhenger til motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg*

Krav om registrering gjelder uavhengig av om kjøretøyene i sin helhet eies av løyvehaver, eller disponeres i henhold til avtale.

Kjøretøy skal registreres senest sju dager etter at løyvehaver har fått disposisjon over kjøretøyet. Kjøretøy som disponeres sammenhengende i kortere perioder enn 28 dager skal ikke registreres. Kjøretøy som løyvehaver ikke lenger disponerer, skal fjernes fra registeret.

3.4.2 Merknader til forslaget

Plikten til å registrere disponible kjøretøy skal gjelde for virksomheter som driver løyvepliktig gods- eller persontransport. Disse virksomhetene vil da også måtte gi opplysninger om kjøretøy som benyttes av løyvehaver til for eksempel egentransport. Årsaken til dette er at en virksomhet med løyve kan benytte de disponible kjøretøyene til både løyvepliktig transport og egentransport, da løyvet ikke er knyttet til det enkelte

kjøretøyet. Løyvehaver skal opplyse om alle kjøretøy som omfattes av forskriftsbestemmelsen. Virksomheter som kun driver løyvefri egentransport vil ikke måtte gi opplysninger om kjøretøyene de disponerer.

Transportvirksomheter skal oppgi hvilke kjøretøy de disponerer av hensyn til utvelgelse og gjennomføring av trafikk kontroll, foretaks kontroll og kontroll av vandel som utføres av løyvemyndighetene, samt andre relevante kontroller som utføres av politiet eller andre kontrollorganer. Registeret over disponible kjøretøy vil kobles opp mot transporttillatelse og opplysningene vil også trekkes inn i Risikoklassifiseringssystemet.

Informasjon om hvor virksomheter skal registrere kjøretøy og hvordan de skal gå frem ved registreringen, vil fremgå på vegvesen.no. Opplysningene om disponible kjøretøy skal legges inn på «Dinside» på vegvesen.no. Etter innlogging på «Dinside» registrerer virksomhetene registreringsnummer på kjøretøy de disponerer.

Fristen i forslaget på sju dager til å registrere kjøretøy anses hensiktsmessig, da foretakene får rimelig tid til registre kjøretøyene, samtidig som vi får et oppdatert register. Vegdirektoratet bemerker at det i bransjemøte den 15. desember 2017 ble foreslått fra bransjen at fristen for å registrere kjøretøy ble en måned. Vegdirektoratet vurdering er imidlertid at en måned er for lang tid, ettersom det er viktig at registeret til enhver tid er riktig og oppdatert. Vi foreslår derfor en sju dagers registreringsfrist. Vi ber spesielt om bransjens tilbakemeldinger på dette i høringen.

Det er ikke nødvendig å registre kjøretøy man disponerer sammenhengende kortere enn 28 dager, da registreringsplikten må avgrenses mot kortere bruk av kjøretøy, samt at det være klare grenser som transportvirksomhetene kan forholde seg til. Videre vil det ikke medføre riktighet at transportvirksomhetene skal risikoklassifiseres og knyttes til kjøretøy de disponerer i en kortere periode.

Fra registeret tas i bruk, tar vi likevel sikte på å gi tre måneders implementeringsperiode slik at virksomhetene får tilstrekkelig tid til å registrere kjøretøyene sine. Dette gjelder fra tidspunktet en virksomhet første gang får en profil og innlogging til registeret.

3.4.3 Overtredelser av plikten til å registre disponible kjøretøy

Dersom en transportvirksomhet (med gods- eller turvognløyve) ikke følger påbudet om registrering av disponible kjøretøy, vil det medføre at foretaket ikke risikoklassifiseres for periodiske kontroller som er utført på foretakets motorvogner. Periodiske kontroller er en sentral del av risikoklassifiseringen.

Gjentatte og grove overtredelser av plikten til å registrere disponible kjøretøy kan medføre at løyve tilbakekalles, jf. yrkestransportlova § 29 og yrkestransportforskriften § 16. Denne overtredelsen kan, i sammenheng med andre overtredelser, føre til at løyve trekkes tilbake. Vi bemerker at før det foretas en vurdering av om løyve skal trekkes tilbake vil vi sende et forhåndsvarsel til løyvehaver med mulighet for retting.

Videre vil gjentatte og grove overtredelse av plikten kunne medføre at foretaket anmeldes, jf. yrkestransportlova § 41 og at foretaket ilegges bøter av påtalemyndigheten. Nevnte

sanksjoner er alvorlige og det må vurderes om det er forholdsmessig å gi en slik sanksjon for overtredelsene, og det kreves gjentakende grove overtredelser før man kan vurdere sanksjonene.

Vegdirektoratet vil løpende vurdere alternative sanksjonsmuligheter.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Private aktører

Et register over disponible kjøretøy som virksomhet pålegges å oppdatere og registrere opplysninger i, vil ha konsekvenser for private aktører ved at det må benyttes ressurser i virksomheten til å vedlikeholde registeret. Vegdirektoratet anser imidlertid at ressursbruken vil være begrenset.

Opplysningene fra registeret vil benyttes i Risikoklassifiseringssystemet, og det at vi får på plass en slik kobling vil bidra til en mer fullverdig risikoklassifisering av den tekniske tilstanden på norske kjøretøy. Det vil ha konsekvenser for private aktører ved at kjøretøy tilhørende foretak med høy risikoprofil vil kunne kontrolleres oftere. På den annen side vil det medføre at foretak med en kjøretøyflåte hvor det er funnet få mangler, sjeldnere vil kontrolleres, og derfor vil spare tid og ressurser.

Private aktører med god risikoprofil i Risikoklassifiseringssystemet vil også kunne vise til deres risikoklasse i anbudskonkurranser. Det vil kunne medføre en fordel i anbudskonkurransen.

4.2 Offentlige aktører

Et register over disponible kjøretøy vil bidra til at løyvemyndighetene lettere kan kontrollere at foretak oppfyller og etterlever vilkårene for adgang til yrket (løyve). Dette gjelder spesielt vedrørende hvorvidt foretaket oppfyller etableringskravet for løyve, som forutsetter at man har disponible kjøretøy i Norge og driver virksomhet med disse kjøretøyene.

En oversikt over antall kjøretøy løyveinnehavere disponerer vil også bidra til løyvemyndighetene kan etterleve føringer som er satt i forordning 2016/480 og kan dele informasjon med løyvemyndigheter i andre land gjennom ERRU om antall kjøretøy en transportleder til enhver tid administrer. Samtidig kan løyvemyndighetene kontrollere kravene som regulerer hvor mange kjøretøy en transportleder kan administrere.

Videre vil en oversikt over løyvehavers disponible kjøretøy være en fordel i en beredskapssituasjon, jf. yrkestransportlova § 36, da registeret vil gi oversikt over antall kjøretøy løyvehaverne disponerer og i samsvar med opplysninger fra motorvognregisteret kan man se hvilke tunge kjøretøy løyvehaver disponerer.

At foretakene administrer oversikten over disponible kjøretøy, bidrar til å redusere Statens vegvesens ressursbruk ved at foretakene bidrar med nødvendig informasjon. Statens

vegvesen vil på sin side benytte økte ressurser til drift, oppdatering og informasjon om registeret.

Resultatet av risikoklassifisering på overtredelser av transportreglene vil kunne benyttes av Statens vegvesen til å velge ut virksomhet hvor det skal igangsettes en vurdering av vandelskravene.

Registeret vil bidra til at vi har kobling mellom kjøretøy og foretak slik at vi kan foreta mer effektiv utvelgelse til kontroll for eksempel ved bruk av (ANPR).

Kostnader for opprettelse av registeret skal dekkes innenfor Vegdirektoratets budsjettammer.