



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

Innføring av løyveplikt for nasjonal godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
31. mai 2024

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
1.1	Sammendrag av hovedforslaget.....	5
1.2	Sammendrag av det subsidiære forslaget	5
1.3	Behov for høringsinnspill.....	6
1.4	Øvrige endringer	6
2	Bakgrunn.....	7
2.1	Konkurransesituasjonen i godstransportmarkedet	7
2.2	Arbeidslivskriminalitet i varebilbransjen	7
2.3	Mobilitetspakkens regulering av varebiler i internasjonal transport.....	8
3	Gjeldende rett	8
3.1	Løyveplikt	8
3.2	Vilkår.....	9
3.2.1	Krav om etablering.....	9
3.2.2	Krav om god vandel	10
3.2.3	Krav om økonomisk evne	12
3.2.4	Krav om faglig kompetanse.....	13
3.3	Nærmere om transportleder	13
3.4	Tilbakekall av løyve	14
3.5	Behandlingsgebyr	15
3.6	Forholdet til EØS-retten.....	15
4	Regelverket i andre land.....	16
4.1	Danmark.....	16
4.2	Sverige.....	16
4.3	Nederland.....	16
5	Nærmere om forslaget til endringer i yrkestransportforskriften	17
5.1	Løyvekrav for varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og inntil 3500 kg i nasjonal godstransport.....	17
5.1.1	Hovedforslag – Gjøre forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 gjeldende for nasjonal godstransport med varebil	17
5.1.2	Subsidiært forslag – innføre et eget nasjonalt løyve for varebil – «varebilløyve».	21
5.2	Øvrige endringer i yrkestransportforskriften	24
5.2.1	Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 6.....	24
5.2.2	Inkurie i yrkestransportforskriften § 8	25

5.2.3	Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 10 første ledd	25
5.2.4	Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 11	26
6	Ikrafttredelse og overgangsordning	26
7	Forslaget	27
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	27
8.1	Innledning	27
8.2	Konsekvenser for offentlige aktører.....	27
8.2.1	Statens vegvesen som løyvemyndighet	27
8.2.2	Politiets enhet for vandelskontroll.....	28
8.2.3	Kontrollmyndighet	28
8.3	Konsekvenser for markedet	29
8.3.1	Økonomiske konsekvenser	29
8.3.2	Andre konsekvenser.....	29
9	Høringsfrist.....	30

1 Innledning

Det følger av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren at regjeringen ønsker å arbeide for å bekjempe sosial dumping, fremme bedre arbeidsforhold og like konkurransevilkår i Norge.

Transport med varebiler med tillatt totalvekt opp til 3500 kg er en næring i vekst, bl.a. som følge av stadig mer bestilling på internett med hjemlevering. Varebilnæringen har i dag få krav til formell kompetanse og lave etableringskostnader. Bransjen er uoversiktlig, og har lav organisasjonsgrad. Rapporter fra bl.a. Arbeidslivskriminalitetscenteret (A-krim) viser at varebilnæringen har betydelige utfordringer med useriøsitet, kriminalitet og dårlige arbeidsvilkår. Denne delen av transportnæringen er i liten grad regulert sammenlignet med tyngre kjøretøy, men deler av transporten skjer i direkte konkurranse med tungtransporten.

Det er i dag løyveplikt for *internasjonal* godstransport med motorvogn og vogntog med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg, og løyveplikt for nasjonal godstransport med motorvogn eller vogntog med tillatt totalvekt over 3500 kg. Men ingen løyveplikt for *nasjonal* godstransport med motorvogn og vogntog med tillatt totalvekt over 2500 kg og opptil 3500 kg.

Statens vegvesen sender derfor på vegne av Samferdselsdepartementet på høring forslaget om å innføre løyveplikt for *nasjonal* godstransport med motorvogner og motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Forslaget medfører endringer i forskrift 26. mars 2003 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften). Løyvekravene må være oppfylt innen 1.1.2026.

Høringen inneholder et hovedforslag og et subsidiært forslag. Hovedforslaget innebærer å senke vektgrensen for *når* løyveplikt for nasjonal godstransport inntre, fra 3500 kg til 2500 kg og at (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 også skal gjelde for nasjonal godstransport med blant annet varebil.

Det subsidiære forslaget innebærer å innføre en egen nasjonal løyvetype («varebilløyve») for nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Den største forskjellen fra hovedforslaget er at det stilles lempeligere krav til fagkompetanse for å kvalifisere til det nasjonale løyvet.

Tall fra Kjøretøyregisteret viser at det i Norge i dag er omtrent 135 000 varebiler som er registrert på en virksomhet, og som har tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) var det per 24. mai 2019 kun 17 % av norske varebiler i denne vektclassen som ble brukt til godstransport mot vederlag. Det er derfor estimert at omtrent 23 000 varebiler vil bli omfattet av et eventuelt løyvekrav. Det er likevel noe usikkert hvor mange som faktisk vil bli omfattet, ettersom grunnlaget fra SSB er fem år gammelt og det kan skje markedstilpasninger på grunn av løyvekravet.

1.1 Sammendrag av hovedforslaget

Det er i dag løyveplikt for den som driver godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg og internasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg, jf. yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav a.

Statens vegvesens sitt hovedforslag innebærer en utvidelse av løyveplikten for nasjonal godstransport på vei. Endringene medfører at vektgrensen for *når* løyveplikt for nasjonal godstransport inntreer senkes fra 3500 kg til 2500 kg, slik at det også blir løyveplikt for varebiler i denne vektclassen. Dette innebærer at reglene som i dag gjelder for internasjonal godstransport med varebil, som følger av forordningene (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009, også skal gjelde for nasjonal godstransport med varebil. Forslaget er en oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Forslaget innebærer at det vil stilles objektive krav for yrkes- og markedsadgang for transport med varebiler også i nasjonal transport. Enhver som ønsker å drive slik transport må oppfylle krav til etablering, god vandel, tilstrekkelig økonomisk evne og faglig kompetanse.

Kravene til etablering og vandel vil samsvare med løyvekravene for transport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, som innebærer at virksomheten er registrert og etablert i Norge og at daglig leder, transportleder og styrets leder må dokumentere god vandel innenfor relevante områder.

Krav til faglig kompetanse vil etter forslaget gjelde likt for den som har eller søker om løyve for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og for varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Transportleder må gjennomføre og bestå løyveeksamen ved en trafikkstasjon, eller kunne dokumentere kompetanse fra en av flere godkjent overgangsordninger.

For å oppfylle kravet til tilstrekkelig økonomisk evne må virksomheten fremlegge en garanti tilsvarende 1800 euro for første løyve og 900 euro for hvert ekstra løyve samt ikke ha vesentlige gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller være under konkursbehandling.

Statens vegvesen foreslår derfor endringer i forskrift 26. mars 2003 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) §§ 1, 1a, 2, 6, 8, 10, 11 og 53. Forskriften er gitt med hjemmel i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven).

1.2 Sammendrag av det subsidiære forslaget

Statens vegvesen sitt subsidiære forslag innebærer å innføre en egen nasjonal løyvetype («varebilløyve») for nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Den nye løyvetypen vil bare være

regulert av nasjonale regler, men forslaget innebærer å gjøre noen av forordningens regler gjeldende. Den største forskjellen fra hovedforslaget er at det stilles lempeligere krav til fagkompetanse for å kvalifisere til det nasjonale løyvet.

Den nye løyvetypen må få en egen utforming. Det foreslås at gyldigheten på løyvet skal være 10 år, tilsvarende de andre løyvetypene jf. yrkestransportloven § 27 første ledd.

Det foreslås at kravene til etablering, vandel og økonomi er tilsvarende som hovedforslaget. Det medfører at kravene til etablering og vandel vil samsvare med løyvekravene for transport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Samt at kravet til økonomi skal være tilsvarende som for internasjonal godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg.

Kravet til faglig kompetanse foreslås tilpasset med en egen løyveeksamen som kan gjennomføres på en trafikkstasjon. Kompetansekravene vil kunne tilpasses godstransport med varebiler, og i motsetning til hovedforslaget vil en kunne fjerne kunnskapskrav som bare er relevant for godstransport med tunge kjøretøy (over 3500 kg).

Statens vegvesen foreslår derfor endringer i forskrift 26. mars 2003 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) §§ 1, 2, 5a, 6, 8, 9, 10 og 11. Forskriften er gitt med hjemmel i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven).

1.3 Behov for høringsinnspill

Vi ber om høringsinstansenes innspill til om det bør innføres løyvekrav til nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg.

Vi ber om innspill til om EØS-reglene i sin helhet skal gjøres gjeldende for transportører som driver transport med varebil over 2500 kg og opp til 3500 kg, eller om reglene skal tilpasses med et nasjonalt løyve. Herunder ber vi særlig om innspill til om det er rimelig at innholdet i fagkompetansekravet for løyvehavere i *nasjonal* varebiltransport skal være identisk med fagkompetansekravet for tyngre godstransport (over 3500 kg) og *internasjonal* transport med varebil.

1.4 Øvrige endringer

Forslag til endringer i yrkestransportforskriften §§ 6, 10 og 11 vil korrigere feil som oppstod i forbindelse med forskriftsendringene i yrkestransportforskriften som trådte i kraft 1. november 2022. Dette forslaget innebærer ikke materielle endringer.

2 Bakgrunn

2.1 Konkurransesituasjonen i godstransportmarkedet

Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og varebiler opererer i utgangspunktet i ulike deler av godstransportmarkedet. Kjøretøy over 3500 kg utfører i hovedsak transport over lengre strekninger og med tyngre gods enn varebilene. Godstransport med varebil (over 2500 kg og opp til 3500 kg) utføres først og fremst i mer urbane og tettbebygde strøk der det er lettere å manøvrere med et mindre kjøretøy. En økende andel netthandel og hjemkjøring av varer har ført til en økning i etterspørselen etter transport med varebiler.¹ Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) var det per 24. mai 2019 kun 13 % av alle norske varebiler som hovedsakelig brukes til godstransport mot vederlag, og 17 % av norske varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg opp til 3500 kg.

Veitransportnæringen har signalisert at varebiltransport, i økende grad enn tidligere, direkte konkurrerer med tungtransport med kjøretøy over 3500 kg. Dette skaper ulike konkurransevilkår, siden de som driver transport med kjøretøy over 3500 kg er underlagt krav om løyveplikt, og sjåførene av slike kjøretøy er omfattet av reglene om blant annet kjøre- og hviletid og allmenngjort lønn.

2.2 Arbeidslivskriminalitet i varebilbransjen

Arbeidslivskriminalitet er definert som handlinger som bryter med norske lover om lønns- og arbeidsforhold, trygder, skatter og avgifter, gjerne utført organisert, som utnytter arbeidstakere eller virker konkurransevridende og undergraver samfunnsstrukturen.

A-krimsenteret i Oslo har sammen med Statens vegvesen gjennomført jevnlig kontroll i varebilbransjen i løpet av 2022. Kontrollene har avdekket et bredt spekter av arbeidslivskriminalitet, eksempelvis svart arbeid, svart omsetning, unndragelse av skatter og avgifter, indikasjoner på trygdesvindler, brudd på arbeidsmiljøregelverket og utnyttelse av sårbare arbeidstakere.

Statens vegvesen har i kontroll langs vei avdekket at en stor andel av varebiler som benyttes i næringsvirksomhet er i dårlig stand, har overlast eller bruksforbud, noe som utgjør en fare for trafiksikkerheten.

¹ Kartlegging av kjennetegn med varebilsegmentet og konkurranse med øvrig godstransport på vei – Samfunnsøkonomisk analyse AS. <https://www.samfunnsokonomisk-analyse.no/nye-prosjekter/2020/9/16/kartlegging-av-kjennetegn-ved-varebilsegmentet-og-konkurranseflaten-mot-vrig-godstransport-p-vei>

2.3 Mobilitetspakkens regulering av varebiler i internasjonal transport

I europeisk sammenheng ser vi at antallet foretak som driver virksomhet med kjøretøy under 3500 kg har økt. Gjennom deler av EUs regelverkspakke for veitransport (mobilitetspakken) ble det innført krav til transportører som driver godstransport med varebiler i internasjonal transport.

Forordning (EU) nr. 2020/1055 endret de felleseuropeiske reglene om yrkes- og markedsadgang. Det ble her innført løyveplikt for å drive godstransport med varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg i internasjonal transport. Dette innebærer at for transport med varebiler i internasjonal transport gjelder krav om etablering i en medlemsstat, god vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse. Reglene om løyveplikt for varebiler i internasjonal transport trådte i kraft i Norge 1. november 2022.

Forordning (EU) nr. 2020/1054 medførte endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver. Fra 2026 innføres det regler om kjøre- og hviletid for internasjonal transport med motorvogn med tillatt totalvekt over 2500 kg. Det vil i den forbindelse også bli stilt krav om fartsskriver montert i kjøretøyet. Fartsskriver er et apparat som i dag brukes til å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene. Lenger innføringstid for disse kravene skyldes bl.a. behov for å utvikle nye fartsskrivere.

Statens vegvesen har fått i oppdrag og foreslå krav til kjøre- og hviletid for nasjonal transport med varebil med tillatt totalvekt over 2500 kg fra samme tidspunkt. Forslaget vil komme på høring i løpet av 2025.

3 Gjeldende rett

3.1 Løyveplikt

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) og yrkestransportforskriften regulerer yrkes- og markedsadgang til veitransportmarkedet.

Det følger av yrkestransportloven § 5 at den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal transport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger, med tillatt totalvekt over en vektgrense som blir nærmere fastsatt av departementet, må ha løyve. Egentransport av gods er, på visse vilkår, unntatt fra løyveplikt, jf. yrkestransportloven § 16 første ledd.

Vektgrensen er definert i yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav a og § 2 første ledd bokstav a og b. Den som vil drive godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg, eller internasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg må ha løyve. For den som vil drive nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt under 3500 kg, er det i dag ikke krav om løyve.

Den som vil ha løyve for godstransport må oppfylle objektive krav om å drive fast og varig virksomhet i Norge, ha god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig fagkompetanse, jf. yrkestransportloven § 4 andre ledd.

Løyve for godstransport gjelder i 10 år, jf. yrkestransportloven § 27 første ledd, jf. § 5. Det følger av yrkestransportloven § 12 første ledd, jf. § 5 at Statens vegvesen er løyvemyndighet for blant annet godstransport.

Reglene om yrkes- og markedsadgang er felleseuropeiske regler. Reglene om yrkesadgang følger av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (heretter omtalt som (EF) nr. 1071/2009).

Markedsadgang for godstransport reguleres gjennom Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (heretter omtalt som (EF) nr. 1072/2009).

Begge forordningene ble endret ved Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren.

Forordningene gjelder som norsk forskrift, jf. yrkestransportforskriften §§ 1a og 53.

Statens vegvesen og politiet har myndighet til å føre kontroll med reglene i yrkestransportloven og regler som er gitt med hjemmel i loven, jf. yrkestransportloven § 38 første ledd.

3.2 Vilkår

3.2.1 Krav om etablering

Det følger av yrkestransportforskriften § 5a at den som har eller søker om løyve for godstransport må oppfylle kravene til etablering i forordning (EF) nr. 1071/2009 artikkel 5.

Dette innebærer at foretaket må ha et forretningssted i Norge med lokaler der originalversjonene av de viktigste forretningsdokumentene oppbevares, enten elektronisk eller i annen form. Dette gjelder særlig transportkontrakter, dokumenter knyttet til de kjøretøyene foretaket har til rådighet, regnskapsdokumenter, personaldokumenter, arbeidsavtaler, tryggedokumenter, dokumenter med opplysninger om utsending og utstasjonering av førere, dokumenter med opplysninger om kabotasje og kjøre- og

hviletider, og eventuelle andre dokumenter som Statens vegvesen må ha tilgang til for å kontrollere at vilkårene for løyve er oppfylt, jf. artikkel 5 første ledd bokstav a.

Foretaket må organisere vognparken sin på en slik måte at kjøretøyer som foretaket har til rådighet, og som brukes til internasjonal transport, vender tilbake til en av driftssentralene i Norge senest åtte uker etter å ha forlatt den, jf. artikkel 5 første ledd bokstav b.

Transportforetaket må være registrert i Foretaksregisteret, jf. artikkel 5 første ledd bokstav c.

Det følger av artikkel 5 første ledd bokstav d at foretaket må være skattepliktig for inntekter, og dersom det kreves etter nasjonal lovgivning, ha gyldig registreringsnummer for merverdiavgift. I Norge er næringsdrivende med omsetning over 50 000 kroner pliktig å registrere virksomheten i Merverdiavgiftsregisteret.

Transportforetaket må disponere ett eller flere kjøretøy som er registrert i Norge, jf. artikkel 5 første ledd bokstav e. At det disponeres innebærer at kjøretøyet eies, leies, leases eller leies med avtale om senere kjøp.

Foretaket må faktisk og varig drive sin administrasjons- og forretningsvirksomhet med egnet utstyr og egnede anlegg i lokaler i Norge (som nevnt i artikkel 5 første ledd bokstav a) og faktisk og varig drive sin transportvirksomhet med kjøretøyene nevnt i bokstav g med egnet teknisk utstyr som befinner seg i Norge, jf. artikkel 5 første ledd bokstav f.

For å oppfylle etableringskravet må foretaket også løpende ha til rådighet et antall kjøretøy som oppfyller vilkårene fastsatt i bokstav e, og førere som normalt er basert ved en driftssentral i Norge. Dette skal i begge tilfeller stå i forhold til omfanget av foretakets transportvirksomhet, jf. artikkel 5 første ledd bokstav g.

3.2.2 Krav om god vandel

Det følger av yrkestransportforskriften § 6 at for den som har eller søker om løyve for transport er kravene til god vandel fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 6. Ved søknad om løyve for godstransport skal også styrets leder oppfylle kravene til god vandel.

Søknad om løyve skal vedlegges politiattest, jf. § 10. Politiattesten skal ikke være eldre enn tre måneder og den skal makuleres etter at klagefristen på løyvetildelingen har gått ut.

Etter forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 6 nr. 1 første ledd skal nasjonale myndigheter fastsette vilkårene et foretak eller en transportleder må oppfylle for å ha god vandel. Ved avgjørelsen av om foretaket oppfyller vandelskravet skal det tas hensyn til atferden til foretaket selv, transportledere, daglig ledere og eventuelt andre relevante personer som nasjonale myndigheter har bestemt, jf. art. 6 nr. 1 andre ledd.

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

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

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

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

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

Med mindre ansvarlig myndighet finner at tap av god vandel vil være en uforholdsmessig reaksjon skal dommen eller sanksjonen medføre tap av god vandel, jf. art. 6 nr. 2 siste ledd. Dersom ansvarlig myndighet finner at tap av god vandel på grunn av særlige omstendigheter vil være en uforholdsmessig reaksjon, kan myndigheten beslutte at god vandel ikke skal berøres.

Dersom løyvemyndigheten finner at en transportleder ikke lenger oppfylder kravet til god vandel, skal han erklæres som uegnet til å lede et transportforetak, jf. yrkestransportloven § 26 a. Hans fagkompetanse skal på bakgrunn av erklæringen ikke være gyldig i noen av medlemsstatene, jf. (EF) nr. 1072/2009 art. 14. Transportforetaket må innen tre måneder dokumentere overfor myndighetene at de har gjort avtale med en ny transportleder som oppfylder kravet til vandel og faglig kompetanse, jf. yrkestransportforskriften § 11.

Kommisjonen utarbeider en liste over hvilke alvorlige overtredelser på fellesskapsbestemmelsene som, i tillegg til dem som er fastsatt i vedlegg IV, skal medføre tap av god vandel. EØS-statene plikter å ta hensyn til opplysninger om overtredelser, samt

opplysninger fra andre EØS-stater når de prioriterer hvilke kontroller de skal utføre i henhold til art. 12 nr. 1, jf. art. 6 nr. 2a.

3.2.3 Krav om økonomisk evne

Det følger av yrkestransportforskriften § 7 at den som vil drive godstransport må dokumentere tilstrekkelig økonomisk evne ved å fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap. Garantierklæringen må ha en kroneverdi tilsvarende den fastsatte euroverdien per løyve.

For godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg må garantierklæringen ha en kroneverdi tilsvarende 9000 euro for det første løyvet. For løyver utover dette må garantierklæringen tilsvare 5000 euro for hvert ekstra løyve for godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger over 3500 kg eller 900 euro for hvert ekstra løyve ved godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg.

For søker som utelukkende driver godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg må garantierklæringen ha en kroneverdi tilsvarende 1800 euro for første løyve og 900 euro for hvert ekstra løyve.

Verdien på euro i kroner fastsettes for en periode på ett år. Kroneverdien av euro skal fastsettes i samsvar med forordning (EU) nr. 1071/2009 art. 7 nr. 1. Kursen skal være den som er kunngjort offisielt i hver EFTA-stat den første virkedagen i oktober, uttrykt i norske kroner. Valutakursene er tilgjengelige på hjemmesidene til Norges Bank. Kursen for 1 euro per 2. oktober 2023 var NOK 11,3225.

I rundskriv N-1/2023 har Samferdselsdepartementet fastsatt garantisummen for søknader om løyve for internasjonal godstransport med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg er garantisummen satt til 20 000 kr for det første løyvet og 10 000 kr for påfølgende løyver. For kjøretøy over 3500 kg er garantisummen satt til 102 000 kr for det første løyvet og 57 000 kr for de påfølgende løyvene med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, og 10 000 kr for de påfølgende løyvene med kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2500 kg opp til 3500 kg.

Det er også et vilkår for å oppfylle kravet til økonomisk evne at søkeren ikke har vesentlige gebyr-, avgifts- eller skatterestanser eller er under konkursbehandling.

Ved søknad om løyve må søker vedlegge attest om restanser på skatt, avgift mv. fra skattekontoret og bekreftelse fra konkursregisteret. Attestene skal ikke være eldre enn tre måneder.

3.2.4 Krav om faglig kompetanse

Det følger av yrkestransportforskriften § 8 at for den som har eller søker løyve for godstransport, følger de nærmer kravene til faglig kompetanse og dokumentasjon av slik kompetanse av forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 8 og 21.

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

Kunnskapen skal dokumenteres ved obligatorisk skriftlig eksamen, og ved muntlig eksamen dersom det er fastsatt av nasjonale myndigheter. Etter yrkestransportforskriften § 9 skal den som søker om løyve avlegge løyveeksamen hos Statens vegvesen.

Kravet om faglig kompetanse anses å være oppfylt dersom søkeren enten kan fremlegge vitnemål for bestått eksamen, innehar løyve for den løyvetype det søkes om, eller har ledet et transportforetak sammenhengende i perioden på 10 år før 4. desember 2009.

Dersom søkeren kun skal benytte motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg, anses kravet om faglig kompetanse å være oppfylt dersom søkeren har ledet et transportforetak sammenhengende i perioden på 10 år før 20. august 2020.

3.3 Nærmere om transportleder

Det følger av yrkestransportforskriften § 10 at dersom den som har eller søker om løyve for godstransport er et selskap eller en annen juridisk person, så følger det av forordning (EF) nr. 1071/2009 hvem som skal oppfylle kravene i § 4, jf. §§ 6 – 8. Det følger av yrkestransportforskriften § 6 første ledd andre punktum at også styrets leder skal oppfylle kravet ved søknad om løyve for godstransport eller turvognløyve.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 4 krever at foretak som driver transport på vei skal utpeke en transportleder for virksomheten.

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

enkeltpersonforetak er det innehaver som må oppfylle kravene til god vandel og faglig kompetanse.

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

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

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

For det tredje kan den utpekte personen bare lede transportarbeidet for opptil fire forskjellige virksomheter med en kombinert samlet vognpark på maksimalt 50 kjøretøy.

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

Foretaket skal underrette vedkommende myndighet om hvem som utpekes som transportleder, jf. art. 4 nr. 4.

3.4 Tilbakekall av løyve

Løyvemyndigheten kan kalle tilbake løyvet dersom løyvehaveren ikke oppfyller kravene som er satt i forskrift eller vilkår, eller ikke retter seg etter forskrifter og vilkår som gjelder for å drive virksomheten, jf. yrkestransportloven § 29 første ledd. Ved et tilbakekall må løyvemyndigheten foreta en skjønsmessig vurdering om løyvet bør kalles tilbake. Dersom løyvehaver har flere løyver som er aktuelt å kalle tilbake, skal det foretas en forholdsmessighetsvurdering der bruddets art eller grovhet vurderes opp mot hvor inngripende vedtaket er for løyvehaver, jf. yrkestransportforskriften § 16.

Dersom løyvehaveren dør eller går konkurs, skal den som råder over boet til vedkommende straks sende melding om dette til løyvemyndigheten, jf. yrkestransportloven § 29 andre ledd.

Når retten til å drive løyvepliktig virksomhet i henhold til loven opphører skal løyvehaveren eller den som råder over boet til vedkommende straks sende tilbake legitimasjoner og løyveskilt, jf. yrkestransportloven § 29 tredje ledd.

Når et løyve tilbakekalles, kan løyvemyndigheten samtidig fatte vedtak om at vedkommende ikke skal få et nytt løyve før etter en fastsatt tid. Denne karanteneperioden kan gjelde uavhengig av om løyvehaveren oppfylder kravene til å få et nytt løyve, jf. yrkestransportloven § 29 fjerde ledd. Det følger av yrkestransportforskriften § 18 at karantenetiden skal være maksimum 3 år.

3.5 Behandlingsgebyr

Yrkestransportloven § 31 første ledd gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å fastsette i forskrift at søker skal betale gebyr for utstedelse av løyvedokument, løyveskilt eller annen dokumentasjon etter yrkestransportloven. Det kan også fastsettes gebyr for avvikling av løyveeksamen, førereksamen, og utstedelse av kompetansebevis. I forskrift kan departementet også fastsette gebyr for gjennomføring av tilsyn av kontrollutstyr mv.

Det følger av yrkestransportforskriften § 12 at gebyrsatsen for hoveddokument for godstransport er 3990 kr. Hver attestert kopi koster 1700 kr. Løyveeksamen for godstransport koster 1830 kr, mens utstedelse av bevis for bestått løyveeksamen koster 310 kr.

3.6 Forholdet til EØS-retten

EØS-retten har ikke etablert sekundærrett for varebiler i nasjonal transport.

Det fremgår imidlertid av punkt 2 i forordning (EU) nr. 2020/1055 nr. 2 at det ikke gjelder krav om yrkesadgang for foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner med en tillatt totalmasse på høyst 3500 kg eller vogntog som ikke overstiger denne grensen, med mindre slike krav er fastsatt i nasjonal rett. Fortalen viser til at flere av EUs medlemsstater har besluttet å anvende reglene for adgang til yrket som transportør på vei som er fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Det fremgår også av forordning (EF) nr. 1071/2009 om yrkesadgang innen godstransport på vei at forordningen ikke får anvendelse på transport med motorvogn med tillatt totalvekt under 3500 kg eller under 2500 kg i internasjonal transport, med mindre dette fremgår av nasjonal rett, jf. fortalen punkt 2.

4 Regelverket i andre land

4.1 Danmark

Danmark innførte nasjonale krav for transport av gods med varebil 1. juli 2019. Reglene gjaldt i utgangspunktet for kjøretøy med tillatt totalvekt over 2000 kg og opp til 3500 kg, men ble fra 1. januar 2023 endret til å gjelde for kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg.

Vilkårene i forordning (EF) nr. 1071/2009 får ikke direkte anvendelse på transport med varebiler i nasjonal transport, men de danske reglene samsvarer i stor grad med reglene om krav til god vandel og økonomisk evne som følger av forordningen. Det er imidlertid ulikheter i krav til faglig kompetanse, der kurset for nasjonal transport er et minimums 37-timers kurs, mens det for internasjonal transport med varebil er krav om et 144 timers kurs.

4.2 Sverige

Sverige stiller krav om nasjonal transporttillatelse («yrkestrafiktilstånd») for all nasjonal godstransport mot vederlag, herunder varebiler. Det nasjonale løyvet må ikke følge kjøretøyet, da kontrollmyndighetene gjør digitale oppslag.

For internasjonal godstransport med varebil er det krav om fellesskapsløyve i tillegg. Forordningenes regler gjelder likt for nasjonal godstransport med varebil med tillatt totalvekt over 2500 kg opp til 3500 kg, som internasjonal godstransport med varebil.

4.3 Nederland

Nederland stiller krav om nasjonal transporttillatelse for nasjonal godstransport. All godstransport mot vederlag med kjøretøy med tillatt totalvekt som overstiger 500 kg må ha nasjonal tillatelse. Internasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg, må ha fellesskapsløyve i tillegg.

5 Nærmere om forslaget til endringer i yrkestransportforskriften

5.1 Løyvekrav for varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og inntil 3500 kg i nasjonal godstransport

5.1.1 Hovedforslag – Gjøre forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 gjeldende for nasjonal godstransport med varebil

Statens vegvesens sitt hovedforslag innebærer at vektgrensen for når løyveplikt for godstransport inntre, senkes fra 3500 kg til 2500 kg, slik at det også blir løyveplikt for blant annet varebiler i denne vektclassen. Dette innebærer at reglene som i dag gjelder for internasjonal godstransport med varebil, som følger av forordningene (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009, også skal gjelde for *nasjonal* godstransport med varebil.

Som beskrevet i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, gjør de samme hensynene som begrunner innføring av løyvekrav i internasjonal godstransport med varebiler, seg også gjeldende for nasjonal godstransport med varebil. For å unngå smutthull i regelverket, sikre et minstenivå av profesjonalisering av varebilssektoren og gjøre konkurransevilkårene likere mellom alle transportører, bør kravene om adgang til yrket også gjelde transportører som utfører nasjonal godstransport med varebil.

Krav om løyve for varebiler vil bidra til bedre oversikt over denne delen av transportnæringen, samt sikre at løyvehaver har god vandel, tilstrekkelig økonomisk evne og faglig kompetanse. Slike krav for å starte virksomheten vil bidra til å begrense mulighetene for at useriøse aktører etablerer seg i bransjen, og vil fremme seriøsitet i denne typen virksomhet. Løyvekravet er ikke til hinder for at transportører fra andre EØS-land kan etablere seg og drive transportvirksomhet med varebil i Norge.

Vi viser til at flere av EUs medlemsstater har besluttet å anvende reglene for adgang til yrket som transportør på vei som er fastsatt i forordningene (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 for foretak som driver nasjonal godstransport med varebiler.

For å gjøre forordningen (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 gjeldende for nasjonal godstransport med varebil, må en rekke bestemmelser i yrkestransportforskriften endres.

5.1.1.1 Forslag til endret vektgrense for nasjonal godstransport med varebil – yrkestransportforskriften § 1

Vektgrensen for når løyveplikt inntre for internasjonal godstransport med varebil følger av forordning (EF) nr. 1072/2009. Ved å gjøre forordningen gjeldende for nasjonal godstransport med varebil, er vektgrensen fastsatt og kan ikke endres. Statens vegvesen foreslår å endre yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav a slik at definisjonen av løyve for godstransport skal gjelde for transport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg.

5.1.1.2 Forslag om at (EF) nr. 1071/2009 skal gjelde for nasjonal godstransport med varebil – yrkestransportforskriften § 1a

Statens vegvesen foreslår å tilføye et nytt andre ledd til § 1a som beskriver at forordning (EF) nr. 1071/2009 endret ved forordning (EU) nr. 2020/1055 også gjelder for nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg.

5.1.1.3 Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 2

Statens vegvesen foreslår å oppheve yrkestransportforskriften § 2 første ledd bokstav b, slik at bokstav a vil gjelde for nasjonal og internasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg.

Endringene innebærer at løyvekravet til varebiltransport vil gjelde uavhengig av om transportøren driver nasjonal eller internasjonal transport. Kravene om å drive en fast og varig virksomhet i Norge, ha god vandel, ha tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse vil gjelde alle som driver godstransport med kjøretøy over 2500 kg.

5.1.1.4 Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 8

Statens vegvesen foreslår å endre yrkestransportforskriften § 8 andre ledd slik at den viser at kravet om faglig kompetanse for de som søker om løyve for å drive transportvirksomhet med varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg, anses å være oppfylt dersom søkeren har ledet et transportforetak sammenhengende i en periode på 10 år før 20. august 2020 for internasjonal transport, og en periode på 10 år fra ikrafttredelsen av endringsforskriften for nasjonal transport.

For internasjonal varebiltransport retter forslaget at det ved en inkurie var angitt feil måned, og medfører ingen materiell endring.

5.1.1.5 Forslag om at (EF) nr. 1072/2009 skal gjelde for nasjonal varebiltransport – yrkestransportforskriften § 53

Statens vegvesen foreslår å tilføye et nytt andre ledd til § 53 som beskriver at forordning (EF) nr. 1072/2009 endret ved forordning (EU) nr. 2020/1055 også gjelder for nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg.

5.1.1.6 Vilkår for å utøve yrket som veitransportør med varebil

Forslaget om å innføre løyveplikt for varebil i nasjonal transport innebærer at det også stilles krav til etablering, vandel, økonomi og fagkompetanse for de som driver godstransport mot vederlag, med varebiler.

Statens vegvesen har vurdert om innholdet i kravene bør være det samme som for de øvrige løyvetypene med de tilpasninger som gjelder for transport med varebil i internasjonal transport.

5.1.1.6.1 Krav til etablering i Norge og god vandel

Vi foreslår at virksomhetene må være etablert i Norge i samsvar med reglene i yrkestransportforskriften § 5a, og ha god vandel jf. yrkestransportforskriften § 6, jf. Punkt 3.2.1 og 3.2.2.

5.1.1.6.2 Krav til økonomisk evne

Når det gjelder kravet om økonomisk evne, foreslår Statens vegvesen at det på lik linje som for varebiler i internasjonal transport lempes noe på økonomikravene i forhold til kravene som stilles for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Reglene i yrkestransportforskriften § 7 andre ledd skiller ikke mellom internasjonal og nasjonal godstransport med varebil. Ordlyden kan derfor også gjøres gjeldende for nasjonal godstransport med varebil.

Vi foreslår der for at løyvesøkere og løyvehavere som driver godstransport mot vederlag med motorvogn eller motorvogn med henger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg må ha en garantierklæring tilsvarende 1800 euro for første løyve, og 900 euro for hvert påfølgende løyve.

5.1.1.6.3 Krav til faglig kompetanse

Formålet med fagkompetansekravet er å sikre at løyvehavere har tilstrekkelig fagkompetanse til å tilby en viss minstestandard på tjenestene og til å drive varebilvirksomhet i tråd med gjeldende regulering. Ikke minst er det viktig med kunnskap om gjeldende regler knyttet til arbeidsgiveransvar, skatter og avgifter og forbrukerrettigheter. Overordnet skal kravet bidra til seriositet i næringen.

Som utgangspunkt mener Statens vegvesen at kompetansekravet i (EF) nr. 1071/2009 er egnet til å oppnå målet om at løyvehavere skal ha tilstrekkelig kompetanse for å ivareta kunders og arbeidstakers behov og til å følge relevant regelverk, blant annet på skatteområdet. I denne sammenheng viser vi til at fagkompetansekravet er kjent fra EØS-regelverk for annen løyvepliktig veitransport, som godstransport med kjøretøy over 3500 kg, og varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg som blir nyttet i internasjonal transport.

Innholdet i fagkompetansekravet er fastsatt av (EF) nr. 1071/2009 vedlegg I punkt I og skal inneholde emnene sivilrett, handelsrett, sosialrett, skatterett, forretningsmessig og økonomisk ledelse av foretaket, markedsadgang, tekniske standarder for og tekniske sider ved driften og trafiksikkerhet.

Kravene til faglig kompetanse skal dokumenteres ved å bestå løyveeksamen på en trafikkstasjon, jf. yrkestransportforskriften § 9.

Løyveeksamen er lik for den som skal drive godstransport mot vederlag og persontransport mot vederlag. Alle emner anses relevant for å drive en transportvirksomhet, men de deler av eksamen som omhandler persontransport, er i utgangspunktet ikke nødvendig kunnskap for aktører som kun driver godstransport. Deler av løyveeksamen omfatter også særlige regler som gjelder for bruk av kjøretøy over 3500 kg, som ikke er direkte relevant for bruk av varebiler. Dette er blant annet regler om kjøre- og hviletid, yrkessjåførkompetanse (YSK), særlige regler for vekter og dimensjoner, regler om fortolling og regler om internasjonal transport.

Bestått løyveeksamen gir kandidaten rett til å være transportleder i en transportvirksomhet etablert i en av EUs medlemsstater, både innen internasjonal godstransport og persontransport.

Kandidater som skal ta løyveeksamen i Norge må kunne dokumentere bestått teoriprøve for minimum førerkortklasse C1 eller D1. I motsetning til kandidater som skal kjøre tungbil eller buss, trenger ikke aktører som utelukkende skal kjøre varebil opp til 3500 kg, førerkort i klasse C1 eller D1.

Teoriprøven inneholder blant annet oppgaver om fart og plassering, forholdet til andre trafikanter, fører og eiers ansvar (herunder forsikring, førstehjelp, kjøre- og hviletid, reaksjoner ved overtredelse), dekk, bremses, kjetting, lastberegning, farlig gods, overlast, vegtrafikkloven, skilt og vikeplikt. De fleste av oppgavene vil være nyttig kunnskap også for aktører i varebilbransjen. Samtidig er deler av innholdet særlig rettet mot krav som gjelder bruk av kjøretøy over 3500 kg, og kan derfor oppleves som unødvendig kunnskap for transport med varebil.

Som omtalt under i kapittel 8, er det usikkerhet knyttet til hvor mange som driver nasjonal godstransport med varebil med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Det er grunn til å tro at flere av transportørene jobber i større virksomheter som transporterer gods med både lastebiler og varebiler. For slike aktører vil kompetansekravet være oppfylt dersom fungerende transportleder kan dokumentere at han oppfyller kompetansekravet for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg jf. § 8 første ledd.

Det vil også være anledning til å inngå avtale med en transportleder som oppfyller kravet til faglig kompetanse i dag, jf. (EF) nr. 1071/2009 artikkel 4 nr. 2.

For enkeltpersonforetak er det som nevnt innehaveren selv som må inneha den faglige kompetansen. Det er en mulighet for at flere aktører med enkeltpersonforetak vil gå sammen og organisere seg på nye måter, slik at én person kan utpekes som transportleder med den faglige kompetansen, og de øvrige kan operere som sjåfører i virksomheten.

Vårt forslag er at kravet til faglig kompetanse er likt for nasjonal varebiltransport som for internasjonal varebiltransport og nasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

For at aktørene skal få tid til å gjennomføre og bestå løyveeksamen foreslår vi at § 8 trer i kraft ett år etter at forskriften trer i kraft. Vi viser her til kapittel 6 i dette forslaget, der overgangsordningene er nærmere omtalt.

I likhet med aktører som driver internasjonal godstransport med varebil foreslår vi at aktører som kan dokumentere å ha ledet en transportvirksomhet i ti år før endringsforskriften trer i kraft, oppfyller kravet til faglig kompetanse.

5.1.1.7 Løyvedokument, gyldighetstid og fornyelse

Løyvedokumentet for internasjonal varebiltransport er fastsatt av (EF) nr. 1072/2009 endret ved (EU) nr. 2020/1055 vedlegg II. Dette er det samme dokumentet som for fellesskapsløyve for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, men med merknaden «≤ 3,5 t», jf. art. 4 nr. 4.

Ettersom forordning (EF) nr. 1072/2009 etter forslaget skal gjelde tilsvarende for nasjonal godstransport med varebil, vil løyvedokumentet i vedlegg II tas i bruk som det er, men med merknaden «≤ 3,5 t».

Gyldighetstiden for løyve vil være 10 år, jf. (EF) nr. 1072/2009 art. 4 nr. 2. Etter utløpt gyldighetstid må løyvehaver søke om nye løyver, og på nytt dokumentere at alle vilkår er oppfylt. Løyvehaver må ved slik fornyelse fremlegge ny økonomisk garanti som samsvarer med de gjeldende garantisummene det året fornyelsen gjennomføres. Vi anser det som rimelig å kreve at garantien på denne måten samsvarer med eurokursen, minst hvert tiende år. Andre endringer av garantien reguleres av Garantierklæringen som omtalt i rundskriv N-3/2018.

5.1.2 Subsidiært forslag – innføre et eget nasjonalt løyve for varebil – «varebilløyve»

Statens vegvesen sitt subsidiære forslag innebærer å innføre en egen nasjonal løyvetype («varebilløyve») for nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Den nye løyvetypen vil bare være regulert av nasjonale regler, men deler av forslaget innebærer å gjøre regler fra forordningene gjeldende også for nasjonal godstransport med varebil. Den største forskjellen fra hovedforslaget er at det stilles lempeligere krav til fagkompetanse for å kvalifisere til det nasjonale løyvet.

5.1.2.1 Forslag til ny løyvetype i yrkestransportforskriften § 1

Statens vegvesen forslår å innføre en ny løyvetype for varebil som skal hete «varebilløyve». Varebilløyve gir rett til å drive nasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Dersom aktøren skal utvide til internasjonal godstransport med varebil må han søke om fellesskapsløyve for slik transport jf. (EF) nr. 1072/2009 art. 4.

5.1.2.2 Forslag til endring av vektgrense i yrkestransportforskriften § 2

Ved å innføre en ny løyvetype som kun er regulert av nasjonale regler, står vi i utgangspunktet fritt til å fastsette vektgrensen for når løyveplikt inntreer.

Etter det Statens vegvesen erfarer, er det primært de tyngre varebilene som direkte konkurrerer med tungtransport med kjøretøy over 3500 kg. Etter vår vurdering er det naturlig å ha en lik vektgrense for når nasjonal og internasjonal godstransport med varebil skal utløse løyveplikt. Like vilkår for godstransport med varebil gjør kontroll langs vei også mer effektivt. I denne sammenheng, viser vi blant annet til at Danmark fra 1. januar 2023 endret sine regler fra å gjelde for kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2000 kg til å gjelde for kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg opp til 3500 kg.

På det nåværende tidspunkt vurderes det derfor som en hensiktsmessig avgrensning av reglens virkeområde, å innføre vilkår for markedsadgang for transport med varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg.

Innføring av løyveplikt kan føre til en endring i markedet ved at mindre pakker og tjenester blir utført med personbiler eller motorsykkel for å unngå løyveplikten, som er nærmere omtalt i kapittel 8. Framtidige erfaringer med markedsendringene vil vise om det på sikt også bør innføres løyvekrev for enda lettere kjøretøy.

5.1.2.3 Forslag til endring av etableringskravet i yrkestransportforskriften § 5a

Statens vegvesen forslår at kravet til etablering i Norge er likt som for godstransport med motorvogn over 3500 kg, og følger av (EF) nr. 1071/2009 endret ved (EU) nr. 2020/1055 art. 5. Dette innebærer blant annet krav til registrering i foretaksregisteret, krav om faktisk og vedvarende drift i lokaler og med egnet utstyr i Norge, og at virksomheten disponerer kjøretøy tilsvarende antall løyver og personell som står i forhold til størrelsen på driften. Dette vil være vilkår som må være oppfylt i etterkant av at løyve tildeles, ettersom det er vanskelig å si noe om størrelsen på driften før driften starter opp.

5.1.2.4 Økonomikravet i yrkestransportforskriften § 7

Statens vegvesen foreslår at garantisummen skal være tilsvarende som for internasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. Dette er likt som i hovedforslaget.

Garantisummene følger av yrkestransportforskriften § 7 andre ledd og innebærer at godstransport med varebil må stille garanti tilsvarende 1800 euro for første løyve og 900 for hvert ekstra løyve. Bestemmelsen skiller ikke mellom internasjonal og nasjonal godstransport med varebil. Ordlyden kan derfor også gjøres gjeldende for nasjonal godstransport med varebil.

Vi forslår derfor ingen endring av bestemmelsen, men foreslår at økonomikravet også skal gjelde nasjonal godstransport med varebil.

5.1.2.5 Forslag til endring av kravet til faglig kompetanse i yrkestransportforskriften §§ 8 og 9

Som nevnt i punkt 5.1.1.6.3 er det flere av kompetansekravene som blir stilt i (EF) nr. 1071/2009 ikke direkte relevante for nasjonal godstransport med varebil. Ved å innføre et nasjonalt varebilløyve, er det mulig å lempe på kompetansekravet. Statens vegvesen foreslår å utarbeide en egen løyveeksamen kun for aktører som skal drive nasjonal godstransport mot vederlag med varebil, der kompetansekravet vil være tilpasset kunnskapsbehovet.

Relevante kompetansekrav vil innebære kjennskap til hvordan myndighetene regulerer varebilnæringen, herunder hvilke krav yrkestransportloven med forskrift regulerer selve varebildriften. Videre er det viktig med tilstrekkelig kunnskap som kreves av leder i en transportbedrift, slik at leder og ansatte oppfyller relevante regler i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. Det er også viktig med kunnskap om hoveddelene i arbeidsmiljøloven, herunder ferielovens regler. Samt kjennskap til hvordan opplæring påvirker den ansattes kompetanse innenfor fagområdene kjøreatferd og trafiksikkerhet. I tillegg bør det stilles krav til kunnskap om dokumentasjon for det systematiske HMS- arbeidet virksomheten skal utføre, kunnskap om ulike organisasjonsformer, hvilke krav som stilles for å etablere ulike foretak, og hvordan man registrerer foretaket.

Videre bør en ha nødvendig grunnleggende forståelse for økonomisk styring av et foretak. Grunnleggende kunnskap vil være nødvendig også for å kjøpe tjenester knyttet til økonomiforvaltning og regnskapstjenester. Herunder hvorfor og hvordan myndighetene krever inn skatt, og hvilke plikter en arbeidsgiver har i forbindelse med skattetrekk fra arbeidstakere (inkludert rapportering til skattemyndighetene) samt hvorfor og hvordan myndighetene krever inn avgifter, blant annet kjøp og salg (MVA), og hvordan avgifter brukes for å påvirke valg man gjør på grunn av avgifter.

Vi foreslår to ulike overgangsordninger for å tilfredsstille kompetansekravet. Tilsvarende som for drosjeløyve, foreslår vi at kravet til faglig kompetanse anses som oppfylt for de som oppfyller kravene i § 8 første ledd. Dette kan være dokumentasjon på bestått løyveeksamen jf. § 9, ved å ha vitnemål for bestått eksamen for ett av departementets godkjente opplæringer, jf. rundskrivene N-4/2002 og N-1/2008, innehar gyldig gods- eller turvognløyve på søknadstidspunktet, eller har ledet et transportforetak sammenhengende i perioden på 10 år fra 4. desember 1999 til 2009.

Videre foreslår vi en egen overgangsordning for aktører som har ledet et transportforetak sammenhengende i perioden på 10 år før løyvekrav for nasjonal godstransport med varebil trer i kraft. Søker må kunne dokumentere slik ledelse ved dokumentasjon fra Brønnøysundregistrene. Ledelse av en underliggende enhet, avdeling eller seksjon vil ikke være tilstrekkelig til at vilkåret anses oppfylt.

5.1.2.6 Forslag til endring av § 10 andre ledd – transportleder som ansvarlig for varebilløyve

Statens vegvesen forslår å endre § 10 andre ledd slik at det fremgår at det er daglig leder eller transportleder som må oppfylle kravene til god vandel og faglig kompetanse for den som har eller søker om varebilløyve. For enkeltpersonforetak er det, som for øvrige løyvetyper, innehaver som må oppfylle kravene til vandel og faglig kompetanse.

Ordlyden «løyve for drosje» i første setning forslås endret til *drosjeløyve* for å gjenspeile ordlyden i § 1 første ledd bokstav f.

5.1.2.7 Løyvedokument, gyldighetstid, fornyelse og kontroll

Forslaget om eget varebilløyve innebærer at det må utarbeides et eget løyvedokument. Ettersom varebilløyve ikke vil være regulert av EU forordningene, er det naturlig å se på muligheten for et digitalt løyve, som kan fremgå av en applikasjon eller lignende, tilsvarende det pågående arbeidet med ECMT-tillatelsene.

Gyldighetstiden vil være 10 år jf. yrkestransportlova § 27 første ledd.

Fornyelse av løyvet etter utløpt gyldighetstid innebærer at transportøren må søke om nye løyver og på nytt dokumentere at alle vilkår for tildeling er oppfylt, samt betale behandlingsgebyr for utstedelse av nye løyver.

Aktører som utfører godstransport med fellesskapsløyve med tyngre kjøretøy anses å kunne utføre nasjonal godstransport med varebiler. Slike aktører oppfyller alle vilkår for slik transport, bare med høyere krav til blant annet garanti og faglig kompetanse. Vår vurdering er derfor at et fellesskapsløyve kan brukes for nasjonal transport med varebiler i Norge. Vi bemerker at noen europeiske land stiller krav om at fellesskapsløyve for varebiltransport (med merknaden <3,5t) må fremvises for *internasjonal* godstransport med varebil.

Det følger av yrkestransportloven § 38 at Statens vegvesen og politiet kan føre kontroll med reglene i yrkestransportloven eller forskrifter hjemlet i yrkestransportloven, langs veg eller ved transportvirksomheten sitt forretningssted. Hjemmelen vil etter sin ordlyd også omfatte kontroll av virksomheter som driver nasjonal godstransport med varebiler, både langs vei og på virksomhetens forretningsadresse. På den måten kan kontrollmyndigheten føre kontroll med at de som driver varebiltransport oppfyller vilkårene for å få markedsadgang også etter at løyve er tildelt dem.

5.2 Øvrige endringer i yrkestransportforskriften

5.2.1 Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 6

Statens vegvesen foreslår å oppheve yrkestransportforskriften § 6 første ledd andre punktum om at også styrets leder skal oppfylle vandelskravet ved søknad om løyve for

godstransport eller turvognløyve. Bestemmelsen, i justert form, flyttes over til yrkestransportforskriften § 10.

Yrkestransportforskriften § 6 fastsetter de spesifikke vandelskravene for løyvehaver. Hvem som skal oppfylle kravene når løyvehaver er en virksomhet fremgår av yrkestransportforskriften § 10. Bestemmelsen passer derfor best inn i § 10.

5.2.2 Inkurie i yrkestransportforskriften § 8

Forordning (EF) nr. 1071/2009 som ble endret ved forordning (EU) nr. 2020/1055 art. 9 fastsetter at personer som kan dokumentere at de har ledet et transportforetak som driver transport med varebiler de siste ti årene før 20. august 2020, oppfyller kravet om faglig kompetanse.

Ved gjennomføringen av mobilitetspakken i yrkestransportforskriften ble tidsfristen ved en inkurie satt til å gjelde de som har ledet et transportforetak i ti år før 20. desember 2020. Vi foreslår derfor å rette denne ordlyden.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 gjelder som norsk forskrift, jf. yrkestransportforskriften § 1a. Praksis er derfor at fritaket gjelder for de som har drevet et foretak med varebiler i perioden 20. august 2010 til 20. august 2020. For de som driver godstransport med varebiler i internasjonal transport, innebærer dette derfor ingen materiell endring av reglene.

5.2.3 Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 10 første ledd

Statens vegvesen foreslår å endre yrkestransportforskriften § 10 første ledd andre punktum slik at det fremgår av denne bestemmelsen at i selskaper som har eller søker om løyve for godstransport og turvognløyve må også styrets leder oppfylle vandelskravet.

Bestemmelsen viderefører det materielle innholdet i gjeldende § 6 første ledd andre punktum i yrkestransportforskriften. Den eksisterende ordlyden i § 6 første ledd har imidlertid den utilsiktede virkningen at vandelskravet for styrets leder, kun gjelder ved søknad om løyve og ikke til enhver tid. Ordlyden i forslaget til § 10 er derfor justert sammenlignet med gjeldende ordlyd i § 6 for å få frem at kravet gjelder løpende, og ikke bare ved søknad om løyve.

Yrkestransportforskriften § 6 viser til at for den som har eller søker om løyve for godstransport og turvogn, gjelder kravene til god vandel fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009. Yrkestransportforskriften § 10 viser til at dersom den som har eller søker om løyve for godstransport eller turvognløyve er et selskap eller en annen juridisk person, følger det av forordning (EF) nr. 1071/2009 hvem som skal oppfylle kravene i § 4, jf. §§ 6–8. Dette innebærer at kravet til god vandel for transportleder, foretaket og daglig leder skal være oppfylt til enhver tid.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 ble endret ved forordning (EU) nr. 2020/1055. Endringen åpnet for at medlemsstatene kunne utvide vandelskravet til å gjelde også for andre relevante personer. Da forskriftsendringene i mobilitetspakken ble gjennomført i norsk rett ble derfor vandelskravet utvidet til å også gjelde for styrets leder, da dette er en person som har det overordnede ansvaret for foretaket. Denne endringen ble tatt inn i yrkestransportforskriften § 6.

Statens vegvesen vurderer at kravet til god vandel for styrets leder bør tas inn i bestemmelsen om reglene for selskaper. Det foreslås derfor et nytt andre punktum i § 10 første ledd.

5.2.4 Forslag til endring i yrkestransportforskriften § 11

Statens vegvesen foreslår å endre yrkestransportforskriften § 11 slik at det fremgår at bestemmelsen også gjelder for styreleder for virksomheter som har løyve for godstransport eller turvognløyve.

Gjeldende rett stiller krav til at virksomheter skal melde fra dersom «godkjent transportleder eller daglig leder fratrer». Videre kan løyvene kalles tilbake dersom ikke «virksomheten innen 3 måneder etter fratreden kan dokumentere at det er ansatt ny transportleder eller daglig leder som fyller kravene i § 6 og § 8».

Ettersom kravet til god vandel i dag gjelder både transportleder, daglig leder og styrets leder foreslår Statens vegvesen å presisere at vandelskravet også gjelder når virksomheten skifter daglig leder eller styreleder. Dette innebærer videre at løyvene kan kalles tilbake dersom ny daglig leder eller ny styreleder ikke oppfyller kravene til god vandel i § 6.

6 Ikrafttredelse og overgangsordning

Bestemmelser om ikrafttredelse av regelverket fremgår av del II av forslaget til endringer i yrkestransportforskriften.

For å legge til rette for en smidig overgang til løyveplikt for varebiler i nasjonal transport, vurderer Statens vegvesen at det bør være en overgangsperiode fra forskriften fastsettes til reglene skal gjelde. Det vil antagelig være et stort antall løyvehavere som må gjennomføre eksamen hos Statens vegvesen for å dokumentere kravet til fagkompetanse. Da kravet ble innført i EU ved (EU) nr. 2020/1055 ble det gitt en overgangsperiode på tre måneder, ved at endringsforordningen trådte i kraft 21. februar 2022 og kravene for varebil trådte i kraft 21. mai samme år.

For hovedforslaget foreslår vi at forskriftsendringene i §§ 1, 1a, 2, 8 og 53 skal gjelde fra 12 måneder etter at forskriften blir fastsatt.

For det subsidiære forslaget forslår vi at forskriftsendringen i §§ 1, 2, 5a, 8, 9 ,10 andre ledd skal gjelde fra 12 måneder etter at forskriften blir fastsatt.

Statens vegvesen foreslår at forskriftsendringene i §§ 6, 10 første ledd og 11 som ikke er knyttet til løyveplikt for varebil, skal tre i kraft straks.

7 Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Innledning

Å innføre løyveplikt for varebiler i nasjonal godstransport vil få konsekvenser for flere offentlige aktører, næringsdrivende og samfunnet ellers. Det finnes ingen konkret, oppdatert oversikt over hvilke kjøretøy som driver med godstransport i Norge, og derfor ingen oversikt over hvilke varebiler som vil bli omfattet av å innføre løyveplikt for aktører med slike kjøretøy. Ettersom egentransport ikke løyvepliktig, innebærer det at eksempelvis en håndverker som transporterer eget utstyr, ikke vil være omfattet av løyvekravet.

Tall hentet fra Kjøretøyregisteret viser at det er omtrent 220 000 registrerte varebiler med tillatt totalvekt mellom 2500 kg og 3500 kg i Norge i dag. Av disse er omtrent 135 000 varebiler registrert på en virksomhet. Kjøretøyregisteret viser at disse 135 000 varebilene er fordelt på omtrent 53 000 ulike virksomheter og organisasjoner. Statistisk sentralbyrå (SSB) utfører sporadiske undersøkelser om godstransportmarkedet. Ifølge SSB var det ved forrige undersøkelse (per 24. mai 2019) kun 17 % av norske varebiler fra 2500 kg og opp til 3500 kg som var brukt til godstransport mot vederlag.

På bakgrunn av dette estimerer vi at omtrent 23 000 varebiler i Norge vil bli omfattet av forslaget om å innføre løyvekrav (17 % av 135 000). Det er likevel noe usikkerhet knyttet til hvor mange som faktisk vil bli berørt, ettersom tallgrunnlaget er fem år gammelt og baserer seg på hva respondentene har svart på hvilken type aktivitet kjøretøyet «i hovedsak» ble brukt til i rapporteringsperioden.

8.2 Konsekvenser for offentlige aktører

8.2.1 Statens vegvesen som løyvemyndighet

Selv om tallene over berørte aktører er usikre, fremstår det klart at forslaget om å innføre løyveplikt for varebil i nasjonal godstransport vil medføre en betydelig økt saksmengde for Statens vegvesen som løyvemyndighet.

Grunnet forventet økt saksmengde, samt en betydelig økning i registrerte løyvehavere i Statens vegvesen sitt transportørregister, ser vi på muligheten for å utarbeide selvbetjeningsløsninger for søknad om løyve. Dagens fagsystem er ikke tilstrekkelig egnet for selvbetjeningsløsninger, og Statens vegvesen arbeider derfor med å utvikle et nytt system. Å utvikle et nytt system vil medføre økt ressursbruk. Et foreløpig estimat tilsier kostnader på omtrent 10 millioner kr. Den første selvbetjeningsløsningen for søknad om løyve forventes klar senhøsten 2024. Systemutviklingen gjennomføres uavhengig av forslaget om å innføre løyvekrav for godstransport med varebil.

Dersom man innfører varebilløyve som egen nasjonal løyvetype, må vi utforme et eget løyvedokument. Det er som nevnt i kapittel 4, slik Sverige, Danmark og Nederland har det i dag. Det vil være naturlig å utrede mulighet for et digitalt løyvedokument, i form av en applikasjon eller lignende, ettersom løyvetyper ikke vil være regulert av EU-forordningene. Kostnader til teknisk utvikling må påregnes, men kan søkes dekket med et kostnadsberegnet behandlingsgebyr.

8.2.2 Politiets enhet for vandelskontroll

Politiets enhet for vandelskontroll og politiattest må påregne økt ressursbruk til å utstede politiattester. Som nevnt viser tall fra Kjøretøyregisteret at varebiler i den aktuelle vektklassen er fordelt på 53 000 virksomheter. Dersom vi legger til grunn at 17 % av disse virksomhetene driver nasjonal godstransport, medfører det at det vil være anslagsvis 9000 virksomheter som blir omfattet av de nye løyvekravene. Med vandelskrav for daglig leder, transportleder og eventuell styreleder, kan det potensielt føre til inntil 27 000 nye søkere om politiattest.

8.2.3 Kontrollmyndighet

Innføring av løyvekrav for nasjonal godstransport med varebiler over 2500 kg vil medføre økt kontrollaktivitet for Statens vegvesen og politiet. Statens vegvesen er tilført flere ressurser til kontrollaktivitet i tråd med handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektorene. Disse ressursene vil dekke det økte kontrollbehovet. Det må likevel settes av ressurser til tilstrekkelig opplæring.

I forbindelse med at forskriftene endres, må Statens vegvesen gjøre endringer i kontrollverktøyet samt at kontrollinstruksjonen må oppdateres for å være i tråd med endringene. Dette medfører noe administrativt arbeid. Kostnadene dekkes av budsjettet.

8.3 Konsekvenser for markedet

8.3.1 Økonomiske konsekvenser

Å innføre krav til løyve for nasjonal godstransport med varebil, vil medføre økte kompetansekrav og økte kostnader for transportører som utfører nasjonal godstransport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner med tillatt totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg.

Det må blant annet påregnes kostnader ved søknad om løyve. Ved å gjøre forordningene gjeldende (hovedforslaget), vil behandlingsgebyret følge av yrkestransportforskriften § 12 og være anslagsvis 6000 kroner for første løyve og deretter 2000 kroner for hvert påfølgende løyve.

Dersom man innfører et eget nasjonalt varebilløyve, må det kostnadsberegnes et eget behandlingsgebyr. Dette arbeidet er påbegynt, men ikke ferdigstilt, grunnet utregninger knyttet til systemkostandene. Vi estimerer at gebyret vil være lavere enn for fellesskapsløyve, grunnet større andel selvbetjening. Et forslag til behandlingsgebyr for varebilløyve vil bli sendt på høring etter sommeren.

To ulike løyvedokumenter for henholdsvis nasjonal- og internasjonal godstransport med varebil innebærer at aktører som utvider sitt transportområde til utlandet må søke om endret løyvetype med forhøyet kompetansekrav. Da må transportørene potensielt betale for to løyveeksamener og utstedelse av to sett løyvedokumenter.

I tillegg må aktørene ha en bankgaranti for å dokumentere økonomisk evne. Garantisummen er satt til 1800 euro for det første løyve, og 900 euro per løyve for de neste løyvene. I rundskriv N-1/2023 har Samferdselsdepartementet fastsatt at dette innebærer at garantisummen er 20 000 kroner for det første løyvet og 10 000 kroner for påfølgende løyver for 2024. Den økonomiske belastningen på foretaket vil derfor være avhengig av virksomhetens størrelse.

For nye transportledere må det påregnes kostnad for å gjennomføre løyveeksamen. I dag koster det 1 830 kr å gjennomføre løyveeksamen for godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og turvogn, og 310 kr for utstedelse av kompetansebevis. Løyveeksamen for drosje koster 570 kroner. Dersom man innfører varebilløyve, må det kostnadsberegnes et gebyr for denne prøven, men vil anslagsvis ligge et sted imellom drosjeløyveeksamen og løyve for godstransport med tungbil og turvogn. Et forslag til gebyr vil bli sendt på høring etter sommeren.

8.3.2 Andre konsekvenser

Innføring av løyveplikt for varebiler kan medføre at mer av godstransporten samles, og kjøres med større kjøretøy som allerede er løyvepliktig i dag. Det kan også tenkes at det vil

føre til at transport av mindre pakker og tjenester blir utført med personbiler eller motorsykkel for å unngå løyveplikten. Slike markedstilpasninger er vanskelige å forutse.

Årsaken til det store antallet varebiler i godstransportbransjen i dag, kan skyldes de lave kravene for slik drift. En konsekvens av økte utgifter til aktørene, kan være økte fraktutgifter til både næringsdrivende og forbrukere. Løyvekrav vil, ut fra forslaget, ikke føre til vesentlig store kostnader per kjøretøy. Altså er det ikke sannsynlig at løyvekravet vil medføre en betydelig økning i prisen per gods.

Ettersom det er usikkerhet knyttet til antall aktører som vil bli berørt av løyvekravet, er det vanskelig å fastsette hvor mange som eventuelt vil avslutte sin virksomhet som følge av forslaget om å innføre løyvekrav. Dersom kompetansekravet i forordningene viser seg å være for høyt, kan det føre til at noen aktører ikke vil bestå løyveeksamen og på den måten bli tvunget ut av markedet. En nasjonal regulering gir mulighet for å justere kompetansekravene etter noe tid, dersom eksamen ut fra forslaget, viser seg å være en for stor barriere for markedsadgangen.

Etter vår vurdering er kompetansekravene av en slik art at de fleste aktørene vil klare å tilpasse seg. For virksomheter som har utfordringer med kompetansekravet, er det også mulig å leie inn en kvalifisert transportleder. De fleste virksomheter vil således kunne innrette seg.

Det kan likevel tenkes at det for enkelte mindre aktører blir en utfordring, og at en derfor får en dreining i markedet mot større aktører. Enten ved at flere mindre aktører går sammen, slik at én av personen kan være ansvarlig transportleder og oppfylle kravene til faglig kompetanse, mens de øvrige arbeider som sjåfører i selskapet. Eller ved at større aktører overtar en større andel av markedet.

9 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen 1. september 2024. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER