



STORTINGET

Innst. 517 L

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 139 L (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag til endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven). Forslaget til endringer er knyttet til regelverk som gjelder drosjetransport.

Overordnet er formålet med endringene å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, hvit økonomi, personsikkerhet og regeletterlevelse. Forslag knyttet til fylkeskommunens ansvar for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, justering av enerettsmodellen, samordning av kontrakter mv. skal bidra til å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Forslag knyttet til kontrollutrustning skal bidra til å sikre hvit økonomi, personsikkerhet og regeletterlevelse. Forslag om internkontroll har som hovedmål å sikre regeletterlevelse som er en grunnleggende forutsetning for å ivareta øvrige hensyn bak reguleringen. Krav om tilknytning til kun én sentral skal særlig bidra til hvit økonomi og personsikkerhet. Det blir i proposisjonen foreslått følgende endringer relatert til drosjetransport:

Departementet foreslår at det skal fremgå av § 9 at løyvehaver kun kan være tilknyttet én sentral.

Departementet foreslår videre å endre § 9 slik at det fremgår at løyvehaver skal sikre at all betaling for løyvepliktig transport blir registrert i godkjent kontrollutrustning. Departementet foreslår at det skal fremgå av bestemmelsen at bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport automatisk skal registreres i kontrollutrustningen, og at kontrollutrustningen skal ha fast tilknytning til bilen.

Departementet foreslår en ny bestemmelse i ny § 9 a som slår fast at fylkeskommunen skal vurdere om det er et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet som del av et helhetlig transporttilbud. Videre foreslår departementet å presisere i loven at fylkeskommunen kan iverksette tiltak for å sikre omfang, kvalitet og pris på drosjetjenestene i enkeltturmarkedet, dersom det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Departementet foreslår også at når fylkeskommunen og andre offentlige myndigheter inngår kontrakter om drosjetjenester, skal de vurdere og ta hensyn til virkningene kontrakten vil ha på andre deler av drosjetilbudet og andre deler av transporttilbudet. Før kontrakten lyses ut, skal andre offentlige myndigheter, i området kontrakten gjelder for, høres. Forslaget er en lovfesting av gjeldende ansvarsforhold og en presisering av muligheten for å iverksette tiltak. Bestemmelsen om plikt til å forelegge kontrakten for berørte myndigheter og vurdere og ta hensyn til konsekvensene av kontrakten skal gi insentiv til økt samordning som virkemiddel for å bedre drosjetilbudet.

Departementet foreslår å videreføre ordningen med at fylkeskommunen kan tildele eneretter, med enkelte justeringer, jf. forslag til endringer i ny § 9 b. De viktigste justeringene i loven er at enerettsområdene ikke lenger må følge kommunegrensene, og at fylkeskommunen kan gjøre enerett gjeldende for kontrakt-

markedet. Forslaget skal primært legge til rette for et tilfredsstillende drosjetilbud gjennom å gi fylkeskommunene større fleksibilitet i tildelingen av eneretter, og gjennom å åpne for at fylkeskommunene kan gjøre enerettene mer attraktive for tilbyderne.

Departementets forslag til ny § 9 a og § 9 b er en oppfølging av deler av Stortingets vedtak nr. 84 i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.

Departementet foreslår en ny § 9 f om internkontroll og tilsyn. Bestemmelsen gir drosjesentralen ansvar for å sørge for at det blir innført og utført internkontroll både i sentralens egen virksomhet og i tilknyttede løyvehaveres virksomhet. Videre fremgår det at internkontrollen skal sikre at gjeldende krav til aktørene i næringen planlegges, organiseres, utføres og vedlikeholdes i samsvar med relevant regelverk. Departementet foreslår at fylkeskommunen skal være tilsynsmyndighet for internkontrollen og kan treffe vedtak om retting dersom sentralen ikke oppfyller sine plikter knyttet til internkontroll.

Komiteens behandling

Komiteen avholdt høring om Prop. 139 L (2024–2025) den 20. mai 2025. På høringen deltok to instanser. Opptak av høringen samt de skriftlige høringsinnspillene er tilgjengelige på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Nanci P. Anti, lederen Sigbjørn Gjelsvik og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Jan Steinar Engeli Johansen, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 139 L (2024–2025) Endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral). Proposisjonen følger opp NOU 2024:15 En bedre regulert drosjenæring – Delutredning II fra Drosjeutvalget. Komiteen merker seg at proposisjonen inneholder forslag til tiltak som har som mål å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, forslag til innføring av internkontroll for aktørene i drosjenæringen, krav om at løyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral, og krav til registrering i kontrollutrustning med videre.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener Prop. 139 L (2024–2025) ikke følger de

retningslinjer Storting og regjering har satt til god og forsvarlig saksbehandling i Stortinget. Prop. 139 L (2024–2025) ble lagt fram for Stortinget nesten en måned etter oppsatt frist for å få saken behandlet i vårseksjonen. Dette har gitt en saksgang som hverken har gitt berørte aktører eller Stortinget anledning til en ryddig og demokratisk behandling. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn avvise Prop. 139 L (2024–2025).

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil ha en seriøs drosjenæring i hele landet, med hvit økonomi og trygghet for kundene. Disse medlemmer støtter i all hovedsak innholdet i proposisjonen, og mener de siste års erfaring med frislipp i næringa har vist at det er et behov for noen grunnleggende endringer i reguleringer og kontroll for å sikre økonomisk ryddighet, passasjertrygghet og anstendige lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er glade for at regjeringen med denne proposisjonen har fått behandlet de sentrale temaene Drosjeutvalget har utredet, og at Stortinget nå får anledning til å vedta siste del av en helhetlig og bedre regulering av drosjemarkedet i Norge. Med de lovendringer som foreslås, mener disse medlemmer at grunnlaget er lagt for at drosjenæringen skal kunne utvikle seg videre i en positiv retning. Det legges nå til rette for et mer tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, mindre svart økonomi og useriøsitet, mer ordnede lønns- og arbeidsvilkår og et drosjetilbud som henger bedre sammen med det øvrige offentlige transporttilbudet. Endringene vil etter disse medlemmers syn gi et bedre og tryggere tilbud til alle de ulike kundegruppene som er avhengige av gode drosjetjenester i sin hverdag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener regjeringen gjennom stadige endringer i drosjenæringens rammevilkår skaper uro og tvil i en tid der næringsvirksomhet har behov for stabilitet og forutsigbarhet. Disse medlemmer viser til at regjeringens intensjon er å bringe drosjemarkedet tilbake til en situasjon med streng markedsregulering. Disse medlemmer mener virkningene av en slik politikk vil være markedsmessig ubalanse, høyere priser og etableringshindre. Det er drosjekundene som rammes av proposisjonens endringsforslag og får færre valgmuligheter og høyere priser. Disse medlemmer merker seg også at regjeringen på drosjeområdet, slik man også gjør det når det gjelder post og jernbane, velger å utfordre et av grunnlagene for Norges EØS-tilknytning, som er fungerende konkurranse. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen gjennom dette velger å sette EØS-avtalen på spill for å skjerme noen etablerte markedsaktører fra konkurranse. Disse medlemmer

mener etter en helhetsvurdering at proposisjonen må avvises.

Tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud

Komiteen viser til at proposisjonen inneholder forslag knyttet til fylkeskommunens ansvar for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, justering av enerettsmodellen, samordning av kontrakter med videre.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at proposisjonen tydeliggjør fylkeskommunenes ansvar for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud i hele landet, og at dette blant annet innebærer at kontraktmarkedet kan inkluderes i enerettene, og en åpning for fylkeskommunene til å stille driveplikt som krav til eneretten. Disse medlemmer mener dette er et viktig grep for å sikre hvit økonomi i næringen, personsikkerhet og regeletterlevelse. Disse medlemmer viser til at antallet løyver har skutt i været etter frislippet i 2020, og at det nå er vanskelig å leve av yrket. Disse medlemmer mener at en gjeninnføring av behovsprøving av antall løyver vil sikre drosjemarkedet en antallsregulering som gjør det mulig for sjåførene å leve av yrket sitt. Disse medlemmer viser til at en antallsregulering kan legge til rette for en gjensidig forpliktelse til å tilby døgntilgjengelige drosjetilbud. Spesielt i distriktene er drosjene en helt essensiell tjeneste som skaper trygghet for folk, og disse medlemmer mener det må sikres et døgntilgjengelig drosjetilbud i hele landet.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt med behovsprøving av antallet drosjeløyver og plikt til døgneredskap for drosjesentralene.»

Disse medlemmer viser videre til at frislippet i drosjenæringen medførte at kravet om at løyvehavere skulle ha drosjevirkosomhet som hovedervert, bortfalt. Kravet var begrunnet i at flest mulig skulle kunne leve av yrket sitt alene, og at andre aktiviteter ikke skulle komme i veien for drosjetilbudet. Hele stillinger og forutsigbar lønn er en av de viktigste trygghetene arbeidstakere i Norge har, og disse medlemmer mener det må være et mål at sjåførene fremover skal kunne leve av yrket sitt. Krav om drosjevirkosomhet som hovedervert vil også øke seriositeten i bransjen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forskriftsfeste at innehaver av drosjeløyve skal ha drosjevirkosomhet som hovedervert.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Konkurransetilsynets høringsuttalelse om viktigheten av ikke å gå lenger i regulering av markedet enn det som er nødvendig, og støtter denne. Disse medlemmer mener at en for sterk konkurransebegrensende markedsregulering rammer drosjekundene gjennom enda høyere priser og setter Norges forpliktelser etter EØS-avtalen på spill.

Kontrollutrustning

Komiteen viser til at proposisjonen omtaler drosjenæringen som en risikonæring for svart økonomi, og at det er behov for å sikre at inntjeningen ikke unndras beskatning. Komiteen merker seg de at endringen av § 9 andre ledd medfører at bestilling og betaling for drosjetransport automatisk skal registreres i kontrollutrustningen, og at endringen av § 9 d medfører at kravet til kontrollutrustning blir teknologinøytralt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at proposisjonen medfører at krav om taksameter erstattes av et krav til godkjent kontrollutrustning, og at alle bestilte turer automatisk skal registreres i denne, og mener dette er et svært viktig grep for å hindre svart omsetning i næringen. Disse medlemmer er imidlertid bekymret for løsningen som skisseres i proposisjonen knyttet til at godkjent kontrollutrustning skal ha en åpen API-løsning som lar andre formidlere koble seg til taksameteret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at gjennomføring av teknologinøytral kontrollutrustning burde gjennomføres uten krav om fastmontering i kjøretøy. Disse medlemmer viser til at det er heldigitale løsninger som ivaretar kontrollbestemmelsens intensjon. Disse medlemmer mener at proposisjonens krav om hovedregel med fastmontering av utstyr i kjøretøy strider mot etableringsfriheten og er en kostnadskrevende løsning mer av hensyn til taksameternæringen enn at det isolert sett gir bedre kontroll.

Sentraltilknytningsplikten og internkontroll

Komiteen viser til at proposisjonen formaliserer krav til internkontroll hos drosjesentralene og at løyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral. Komiteen merker seg at løyvehavere kan være tilknyttet flere turformidlere selv om de bare kan være tilknyttet én sentral.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at proposisjonen foreslår at en løyvehaver kun kan være

tilknyttet én sentral. Disse medlemmer mener dette er et viktig grep for å sikre at den enkelte sentral får et klart ansvar for rapportering av all omsetning fra de løyvehavere som er tilknyttet sentralen. Disse medlemmer reagerer på at proposisjonen legger opp til en fremtidig begrensning i hvordan en sentral kan forholde seg til sine tilknyttede løyvehavere:

«Som nevnt over vil departementet vurdere å begrense sentralenes adgang til å kreve eksklusivitet til formidling av drosjetjenester dersom det viser seg at dette fører til for stor markedsakt for sentralene. Det kan også være en mulighet å sette som vilkår at sentralene ikke kan nekte tilknytning til flere formidlere uten saklig grunn.»

Disse medlemmer mener det må være opp til den enkelte sentral å stille krav til sine tilknyttede løyvehavere. For sentraler som opererer i kontraktmarkedet med skole- og pasientkjøring, er det avgjørende at de har full styring over drosjeflåten, for å kunne levere den tryggheten og forutsigbarheten disse passasjerene krever. Disse medlemmer mener derfor regjeringen bør avslutte arbeidet med en mulig overprøving av de avtaler som inngås mellom sentral og løyvehavere.

Disse medlemmer viser til forslag til ny § 9 f om internkontroll og tilsyn. Disse medlemmer mener utviklingen i markedet siden frislippet tilsier at det trengs en tydelig fordeling av ansvar for denne typen kontroller, og merker seg at regjeringen har signalisert at det også er et pågående arbeid i departementene for å forenkle arbeidet med internkontroll gjennom enklere kontroll med sjåfør og løyvehaveres tillatelser.

Disse medlemmer merker seg Abelias uttalelser i den muntlige høringen av proposisjonen, der de hevder at krav til internkontroll er et fordyrende krav som er urimelig. Disse medlemmer viser til avsløringene til Avis Oslo om overgrep begått i drosjer, og at disse i all hovedsak er utført av sjåfører som opererer i det app-baserte markedet – selskaper som Abelia representerer. Disse medlemmer er skuffet over at Abelia ikke tar disse forholdene på alvor, og fremfor å berømme tiltak som kan sikre kundene en tryggere opplevelse, heller velger å problematisere kravet til internkontroll.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at sentraltilknytningsplikten er et anlegg på næringsfriheten og er innført som et etableringshinder. Disse medlemmer viser til Konkurransetilsynets høringsuttalelse, der det fremkommer at hver enkelt næringsdrivende selv har ansvar for å følge gjeldende regelverk. Sentralenes særlige ansvar for at løyvehaver følger regelverket, øker etableringsbarrierene for å starte egen sentral og gir etablerte sentraler enda mer markedsakt. Disse medlemmer støtter disse synspunktene og mener videre at det of-

fentlige ikke selv kan fraskrive seg ansvaret for å forvalte regelverk.

Disse medlemmer viser videre til Konkurransetilsynets høringsuttalelse om at det er svært uheldig at løyvehaver kun skal være tilknyttet én sentral og ikke lenger kan være tilknyttet flere sentraler. Dette øker markedsmakten til sentralene og reduserer fleksibiliteten i markedet. Disse medlemmer støtter disse synspunktene.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at proposisjonens forslag om mer markedsregulering vil gi mer administrasjon for forvaltningen og høyere terskel for etablering og høyere driftskostnader for markedsaktørene. Disse medlemmer viser til at regjeringen selv legger til grunn at økte kostnader for løyvehaver og sentraler vil videreføres til drosjekundene gjennom høyere priser. Disse medlemmer finner det uansvarlig at regjeringen i en situasjon med høy prisvekst over tid fremmer forslag til et nytt byråkratiserende regelverk som vil bidra til å øke inflasjonen i økonomien ytterligere.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjeninnføre fylkesvise løyvedistrikt med behovsprøving av antallet drosjeløyver og plikt til døgnberedskap for drosjesentralene.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen forskriftsfeste at innehaver av drosjeløyve skal ha drosjevirkksomhet som hovederhverv.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Den som har løyve etter denne føresegna, skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar kan ikkje vere knytt til meir enn ein sentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å oppfylle pliktene etter §§ 9 d til 9 e i denne lova. Løyvehavaren skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i ei godkjend kontrollutrusting hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Bestilling av og betaling for bestilt drosjetransport skal registrerast automatisk i kontrollutrustinga. Kontrollutrustinga skal ha fast tilknytning til motorvogna gjennom fysisk kopling eller på anna sikkert vis når det går fram av forskrift fastsett av departementet. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i dette leddet på vilkår som vert nærare fastsett av departementet i forskrift.

§ 9 a skal lyde:

§ 9 a. Drosjetilbod i enkeltturmarknaden

(1) Fylkeskommunen skal vurdere om det er eit tilfredsstillande drosjetilbod i enkeltturmarknaden i fylket som del av eit heilskapleg transporttilbod.

(2) Fylkeskommunen kan sette i verk tiltak for å sikre omfang, kvalitet og pris på drosjetenestene i enkeltturmarknaden dersom det er nødvendig for å sikre eit tilfredsstillande transporttilbod.

(3) Når fylkeskommunen og andre offentlege innkjøparar inngår kontrakt om drosjetenester, skal dei vurdere og ta omsyn til dei verknadene kontrakten vil ha på andre delar av drosjetilbodet og andre delar av transporttilbodet. Før kontrakt vert lyst ut, skal andre offentlege innkjøparar i dei områda kontrakten gjeld, høyrast.

§ 9 b skal lyde:

§ 9 b. Einerettar for drosjetransport

(1) Fylkeskommunen kan tildele godtgjersle eller einerett for å tilby drosjetenester når det er nødvendig for å sikre eit tilfredsstillande drosjetilbod i enkeltturmarknaden i heile eller delar av fylket. Godtgjersle og einerett kan kombinerast. Fylkeskommunen fastset avgjerda om bruk av einerett i forskrift.

(2) Fylkeskommunen skal avgrense godtgjersla eller eineretten til eit fast definert område.

(3) Departementet kan, ut frå innbyggjartal og innbyggjartettleik, i forskrift fastsette område der fylkeskommunen kan tildele einerett.

(4) Tildeling av einerett eller godtgjersle som kompensasjon for plikt til offentlig teneste skal skje etter opne og etterprøvbare prosessar basert på objektive og transparante kriterium.

(5) Fylkeskommunen kan tildele einerett for ein periode på inntil fem år.

(6) Fylkeskommunen kan gjere einerett gjeldande for drosjetenester i enkeltturmarknaden og kontraktmarknaden.

(7) Drosjeløyvehavarar som har einerett, kan utføre oppdrag frå einerettsområdet til ein kvar stad i eller utanfor einerettsområdet.

(8) Drosjeløyvehavarar som ikkje har einerett, kan ikkje utføre drosjetransport innanfor område der fylkeskommunen har tildelt einerett. Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan likevel transportere passasjerar inn i einerettsområdet. Han kan og transportere passasjerar frå eit einerettsområde til ein stad utanfor einerettsområdet dersom transporten er bestilt på førehand.

(9) Fylkeskommunen kan i einskildvedtak eller forskrift gje andre enn den som har einerett, rett til å køyre i einerettsområdet.

(10) Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar om einerettar.

Nåværende §§ 9 b og 9 c blir §§ 9 c og 9 d.

§ 9 d første ledd bokstav d skal lyde:

d. taksameter som er installert i drosja, inkludert serienummer, eller anna kontrollutrusting

Nåværende § 9 d blir § 9 e, og overskriften skal lyde:

§ 9 e. Klageordning og tilbod til personar med nedsett funksjonsevne mv.

§ 9 f skal lyde:

§ 9 f. Internkontroll og tilsyn

(1) Drosjesentralen skal sørge for at det vert innført og utøvd internkontroll i eiga verksemd og i verksemda til løyvehavarane som er knytte til sentralen. Internkontrollen skal gjennomførast i samarbeid med tilknytte løyvehavarar, arbeidstakarar og representantane deira.

(2) Internkontrollen skal sikre at aktivitetane til løyvehavarane og sentralane vert planlagde, organiserte, utførte og vedlikehaldne i samsvar med krav fastsett i eller i medhald av gjeldande regelverk for løyvehavarar, sentralar og deira tilsette.

(3) Fylkeskommunen fører nødvendig tilsyn med at føresegnene om internkontroll, fastsette i eller i medhald av denne lova, vert etterlevde. Fylkeskommunen kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav eller etterlever pliktene som følgjer av denne føresegna eller forskrift om internkontroll i drosjeverksemd. Det skal setjast ein frist for retting. Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake.

Nåværende § 9 e blir § 9 g og skal lyde:

§ 9 g. Unnatak frå sentralane sine plikter

Løyvestyresmakta kan gje sentralane unnatak frå pliktene etter §§ 9 d og 9 e.

Nåværende § 9 f blir ny § 9 h og skal lyde:

§ 9 h. Pålegg om retting

Løyvestyresmakta kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav og etterlever plikter som følgjer av §§ 9 c, 9 d og 9 e. Det skal setjast ein frist for retting. Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake.

Nåværende § 9 g blir ny § 9 i.

§ 12 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve etter §§ 9 og 9 c vert gjevne av fylkeskommunen.

§ 27 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve etter § 9 c gjeld utan avgrensing i tid.

II

I lov 26. mai 1995 nr. 25 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen gjøres følgende endringer:

§ 2 andre ledd skal lyde:

Når saker som gjelder bestemmelsene i EØS-avtalen nevnt i første ledd behandles av Europakommisjonen, gjelder § 2 annet, tredje og fjerde ledd i EØS-konkurranseloven tilsvarende. Dersom slike saker bringes inn for *Underretten ved Den europeiske unions domstol* eller *Den europeiske unions domstol* til overprøving, gjelder § 2 første og annet ledd i den nevnte loven.

§ 3 første ledd skal lyde:

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer artikkel 5 nr. 2 eller artikkel 6 i EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 6 (rådsforordning nr. 11 av 27 juni 1960), eller unnlater å etterkomme en anmodning etter avtalen artikkel 11 eller 131 om å gi opplysninger til norske myndigheter, straffes som fastsatt i konkurranseloven § 32.

III

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Endringene i lovens del II trer likevel i kraft straks.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsbestemmelser.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Geir Inge Lien

ordfører

