



## **Statens vegvesen**

### Vedlegg 1 – Høringsnotat

Endring av forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg, og forskrift om gebyr for overlasting – justering av gebyrsatser m.m.

*Høring om forslag til endring i:*

- forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting
- forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
01.10.2015

## Sammendrag

Gebyrsatsene i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg har stått uendret siden 1988. Formålet med gebyret er å hindre kjøring med overlast, samt at gebyret skal fungere som en kompensasjon for den økte slitasje kjøring med overlast medfører på infrastrukturen. Tunge kjøretøy står for nærmere 100 % av slitasjen på vegkropp og vegforhold. Slitasjen øker ved økt aksellast, og kjøring med overlast. Sammenlignet med den alminnelige prisutviklingen siden 1988, har kostnader til drift og vedlikehold av veg økt vesentlig mer. Vegdirektoratet mener derfor en økning av dagens gebyrsatser er nødvendig for å sikre at gebyret virker etter sin hensikt.

Vegdirektoratet foreslår samtidig enkelte mindre endringer og presiseringer i forskrift om gebyr for overlasting.

## Bakgrunn

I forbindelse med forslaget til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 med vedlegg m.m., som ble sendt på høring 16. juli 2012, ble det foreslått å indeksjustere satsene i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg. Gebyrsatsene har ikke vært endret siden 1988. Forslaget ble trukket tilbake fordi Vegdirektoratet besluttet at endringen bør være gjenstand for en egen høring, hvor også andre endringer blir vurdert, herunder hvorvidt forskriften bør ha en egen bestemmelse om indeksjustering av gebyrsatsene. Dette for å sikre at gebyrsatsene ligger på et riktig nivå sett ut fra formålet med gebyret. Vegdirektoratet ser i tillegg behov for å gjøre enkelte justeringer i forskrift om gebyr for overlasting.

Forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg er fastsatt av Samferdselsdepartementet, mens forskrift om gebyr for overlasting er gitt ved kongelig resolusjon. Endringsforslagene sendes på høring med samtykke fra Samferdselsdepartementet.

### Bakgrunnen for gebyret – slitasje på infrastruktur

Hvilke aksellaster, totalvekter og dimensjoner som tillates på ulike vegstrekninger fremgår av veglistene for riks-, fylkes- og kommunale veger. Vurderingene av hva som skal tillates på den enkelte vegstrekning beror blant annet på om det er bruer på strekningen og hvilke vekter disse eventuelt tåler. Særlig for eldre bruer vil det i noen grad være en mindre sikkerhetsmargin sett i forhold til hva man tillater av vekter og hva bruene tåler, fordi man har redusert tidligere sikkerhetsmarginer ned til det nivå man nytter for nyere konstruksjoner. Dette kommer transportørene til gode, men det er desto viktigere at det ikke kjøres med overlast.

TØI har i rapporten «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk» beregnet samfunnets kostnader ved slitasje på infrastruktur. Beregningen er gjort med utgangspunkt i Statens vegvesens utgifter til vedlikehold i perioden 2000-2008. Regnet per kjøretøykilometer anslås det at vedlikehold knyttet til slitasje kostet Statens vegvesen 3,6 øre/km regnet i 2012-verdi. Slitasjekostnaden er fordelt på kjøretøygrupper på samme måte som i Eriksen m.fl. (1999)<sup>1</sup> der det er lagt til grunn at slitasjen for vegtrafikk er proporsjonal med aksellasten opphøyet i

---

<sup>1</sup> TØI-rapport 464/1999 – Marginale kostnader ved transportvirksomhet

en eksponent på 2,5. Dette gir en anslått slitasjekostnad på 0,1 øre/km for personbiler og 76,4 øre/km for de tyngste godsbilene.<sup>2</sup>

Rapporten viser således at tunge kjøretøy står for nærmere 100 % av slitasjen på vegkropp og vegforhold. Slitasjen øker ved økt aksellast, og kjøring med overlast. Overlast gir også i ytterste konsekvens økt risiko for kollaps av (særlig eldre) bruer som har alvorlige konsekvenser også for øvrige trafikanter.

### Nærmere om bakgrunnen for forslaget om å justere gebyrsatsene

Gjeldende gebyrsatser for kjøring med overlast har stått uendret siden 1. mars 1988. Sett i forhold til prisutviklingen for øvrig i samfunnet, fremstår satsene i dag så lave at de i mindre grad virker etter sin hensikt; å virke preventivt i forhold til kjøring med overlast.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har i tidligere høringssvar opplyst at de ikke oppfatter dagens gebyrsatser som for lave. De mener en eventuell indeksregulering bør gjøres fra år til år, og hvis man skal gå inn for en slik ordning må man begynne med bare å legge til indeks økningen fra de to siste årene. Vegdirektoratet er kjent med synspunkter om at transportbransjen mener det er mindre å tjene på å gjennomføre transportoppdrag nå enn tidligere, og at gebyret derfor står i forhold til den økonomiske utviklingen innen transportbransjen. Samtidig rapporterer regionvegkontorenes utekontrollenheter at de opplever at transportører spekulerer i at gebyrsatsene er så lave at – oppdagelsesrisikoen tatt i betraktning - det “lønner seg” å kjøre med gebyrpliktig overlast.

I rapporten «Rammebetingelser i transport og logistikk» fra 2014 viser TØI til at godstransport i stort er en næring med lave og tidvis negative driftsmarginer, og at det har vært en negativ utvikling i driftsmarginen i lastebilnæringen de siste årene. Totalkostnaden for lastebiltransporten har økt mer enn konsumprisindeksen, noe som forklarer avtakende driftsmarginer.<sup>3</sup>

Imidlertid kan ikke avtakende driftsmarginer i seg selv rettferdiggjøre unaturlig lave gebyrsatser. TØI viser i rapporten til det grunnleggende prinsippet i beskatning av transportsektoren om at brukerne av transporten skal møte de transportprisene som reflekterer de eksterne marginale kostnadene transporten påfører samfunnet. Eksempler på eksterne kostnader knyttet til transport er ulykker, miljø- og helseskadelige utslipp, forsinkelser, støy, kø og vegslitasje. Utgangspunktet er altså slik at det ikke er transportørene som skal bære disse kostnadene, men transportbrukeren, og transportørene bør prise sine tjenester slik at de dekker kostnader forbundet med beskatning.

For lastebil (omfatter også vogntog) har TØI vist at avgiftene som i dag pålegges ikke er tilstrekkelig til å dekke kostnadene som påføres samfunnet.

Når det gjelder forslaget om en økning av gebyrsatsene i tråd med den generelle prisutviklingen i samfunnet, må dette også sees i sammenheng med at beløpets størrelse skal stå i rimelig forhold til det skade- og kostnadspotensiale overtredelse av vektbestemmelsene påfører vegen, jf. Ot.prp. nr. 80 1969/70, hvor det gis en bred omtale av innføringen av

---

<sup>2</sup> TØI-rapport 1307/2014 – Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk

<sup>3</sup> TØI-rapport 1353/2014 – Rammebetingelser i transport og logistikk

ordningen med overlastgebyr, herunder motivene for en slik ordning. Det understrekes i forarbeidene at gebyret bør kunne tilpasses etter utviklingen og de erfaringer man gjør.

## Gjeldende rett

Regelverket om største tillatte vektor og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg i Norge fremgår av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 5, samt veglister for riks-, fylkes og kommunale veger.

Reglene om gebyr for overlasting fremgår av forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting. Forskriftens § 1 angir det nærmere grunnlaget for illeggelse av overlastgebyr, og henviser blant annet til tillatt aksel- og totalvekt etter veglistene.

Det fremgår av forskriftens § 1 at det er kjøretøyets «eier» som er ansvarlig for gebyret. Forskriftens § 2 har nærmere bestemmelser om gebyrberegningen:

### «§2 Gebyrberegningen.

*For hver enkelt aksel/akselkombinasjonslast som er konstatert ved veiing, avrundes overlasten til nærmeste 100 kg.*

#### 1. Aksellastgebyr:

*For 11,5 tonns drivaksel last fratrekkes 200 kg. For hver foraksel last på motorvogn fratrekkes 500 kg. For last av andre aksel/akselkombinasjoner fratrekkes 1000 kg. Av den gjenstående overlast beregnes gebyr særskilt for hver aksellast/akselkombinasjonslast etter gebyrsatser fastsatt av Samferdselsdepartementet.*

#### 2. Totalvektgebyr:

*For vogntog og enkeltkjøretøyer der vekten overskrider den tillatte totalvekt som er angitt i § 1. pkt. 1-6, summeres de avrundede veieresultatene for hver enkelt aksel/akselkombinasjon, jf. § 2 første ledd. For enkeltkjøretøy brukes totalvekttabellen bare når kjøretøyet skal ha brukstillatelse.*

*Fra summen av de avrundede veieresultatene fratrekkes følgende:*

- Enkeltkjøretøy (også som del av vogntog) med tillatt totalvekt til og med 7.500 kg:	500 kg
- Enkeltkjøretøy (også som del av vogntog) med tillatt totalvekt over 7.500 kg:	1.000 kg
- Vogntog med samlet tillatt totalvekt til og med 15.000 kg:	1.000 kg
- Vogntog med samlet tillatt totalvekt over 15.000 kg:	2.000 kg

*Av den gjenstående overlast beregnes gebyr etter satser fastsatt av Samferdselsdepartementet.*

*Det høyeste gebyr som framkommer av beregningsmåtene i nr. 1 eller nr. 2 ilegges.»*

Gebyrsetene fremgår av forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg:

### «§ 1. Satser for aksel-/boggi-/trippelboggilast

*Av de første 2000 kg  
Av de neste 2000 kg  
Av de neste 2000 kg  
Av de neste 2000 kg  
og av det overskytende*

*betales kr 250,- pr. 100 kg  
betales kr 400,- pr. 100 kg  
betales kr 550,- pr. 100 kg  
betales kr 650,- pr. 100 kg  
betales kr 750,- pr. 100 kg*

## § 2. *Satser for totalvekt*

*Det betales en flat sats på kr 250,- pr. 100 kg.»*

## Rettstilstanden i andre land

### Dansk rett

I dansk rett er nærmere bestemmelser om største tillatte akseltrykk og totalvekt for kjøretøyet fastsatt i Bekendtgørelse nr. 657 af 19. juni 2007 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), med hjemmel i Færdselsloven § 85. Sanksjoner er gitt med hjemmel i lovens §§ 118, 120a og 125. Sanksjoner ivaretas av Rigsadvokaten i Danmark, og de nærmere sanksjoner er omtalt i Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 om ”færdselssager”. På generelt grunnlag uttales at straffeansvar kan gjøres gjeldende både overfor fører av kjøretøyet og den virksomheten/selskapet som har ansvaret for transportoppdraget. For eksempel ved overlast, har dansk rett hjemmel til å pålegge eieren (brukeren) av kjøretøyet et objektivt ansvar for førerens overtredelser. Det gjøres også gjeldende en periode på 2 år, hvor man kan bli ilagt straff/forhøyede bøter som følge av gjentakelse av et regelbrudd.

1. januar 2012 trådte det i kraft nye lovbestemmelser på dette området, som innebærer en forhøyelse av bøtetakstene på ”færdselsområdet” som følge av den alminnelige prisutvikling. I den forbindelse ble mellom annet minimumsbøter for overtredelser på ”færdselsområdet” forhøyet til 1000 DKK for motorvagner.

Når det gjelder overtredelser av bestemmelsene om akseltrykk, blir forholdet bare påtalt dersom tillatt akseltrykk overskrides med mer enn 7 %, eller for enkeltaksler utgjør mer enn 500 kg. Bøter blir da utstedt på kr 1000 DKK til både fører og eier/bruker av kjøretøyet.

Dersom overskridelsen overstiger 7 % blir boten utregnet som følger:

For førstegangsovertredelse blir fører ilagt bot på DKK 75,- pr prosent og eier en bot på DKK 150,- pr prosent. Beløpet opprundes til nærmeste beløp som kan deles med 500.

Ved overskridelse av totalvektbestemmelsene blir forholdet påtalt dersom den tillatte totalvekt overskrides med mer enn 7 %. Ved førstegangsforsøelse vil fører bli ilagt bot på DKK 150,- pr prosent, og eier/bruker av kjøretøyet en bot på DKK 350,- pr prosent.

Videre følger det av Færdselsloven § 125 at føreren av et kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, får en betinget dom på at vedkommende blir fratatt førerretten dersom lovens § 85 om største tillatte totalvekt overskrides med mer enn 30 %.

### Svensk rett

Det følger av Trafikförordningen kapittel 14 § 11 at eier av et kjøretøy blant annet kan ilegges bøter ved overtredelse av bestemmelser om totalvekt eller akseltrykk.

Nærmere bestemmelser om størrelsen på avgiften/sanksjonen fremgår av Lag (1972:435) om överlastavgift §§ 2 flg. Det gis en viss frimargin for overlast. For den avgiftspliktige overlasten ilegges en sanksjon/et grunnbeløp på SEK 2000,- i tillegg til et beløp for hver aksel, boggi eller trippelaksel i henhold til tabellen nedenfor. Tilsvarende gjelder gebyr for

totalvekt, hvor det i utgangspunktet illegges et grunnbeløp dersom overlast stadfestes. Deretter regnes overskridelsen av totalvekt ut ved at man som utgangspunkt fordeler overlasten likt på akslene. Overlastavgiften beregnes med utgangspunkt i tabellen nedenfor:

<i>«Del av överlasten</i>	<i>Överlastavgift</i>
<i>100 2 000 kg</i>	<i>400 kr per 100 kg</i>
<i>2 100 4 000 kg</i>	<i>600 kr per 100 kg</i>
<i>4 100 6 000 kg</i>	<i>800 kr per 100 kg</i>
<i>6 100 kg och däröver</i>	<i>1 000 kr per 100 kg»</i>

Dersom overtredelsen gjentas innen 1 år, blir avgiften forhøyet med 50 %. Avgiften illegges eier av kjøretøyet/trekkvognen.

### **Finsk rett**

De generelle bestemmelser om overtredelser i vegtrafikken finnes i Vägtrafiklag.

Også etter finsk rett er det i utgangspunktet eier av kjøretøyet/trekkvognen som er ansvarlig for overlast. Dersom det er gitt uriktige opplysninger om lastens vekt eller volum som har ført til overtredelsen, er transportoppdragsgiver ansvarlig for overtredelsen. Dette fremgår av Lag om överlastavgift §§ 2 flg.

Sanksjon/avgift for overlast gis i de tilfeller den tillatte totalvekt overskrides med mer enn 5 % eller dersom tillatt vekt på aksel eller boggi blir overskreden med mer enn 10 %.

Avgiften er 10 Euro for hver 100 kg overlast. For hver 100 kg overlasten overskrider 2000 kg er avgiften 30 Euro, og for hver 100 kg overlast over 4000 kg er avgiften 40 Euro.

## **Forslag til regelverksendringer**

### **Formålet med gebyret**

Det fremgår av Ot. prp. nr. 80 (1969-70) at formålet med å utstede gebyr for overlast er å begrense overlast på vogntog til et minimum, og hindre overbelastning på veier og bruer som vil kunne føre til dårligere vegnett og større vedlikeholdskostnader. En infrastruktur i dårlig forfatning nedsetter trafiksikkerheten og komforten for trafikantene, og vil lett føre til akselererende ødeleggelse av vegnettet. I tillegg vil vedlikeholdskostnadene for kjøretøy øke, som følge av kjøring på dårlige veier.

Bilavgifter brukes av staten som et virkemiddel i transportpolitikken for å regulere den økonomiske balansen mellom ulike transportformer. I forarbeidene s. 8 nevnes også dette. Vektårsavgiften består i dag av to komponenter, hvorav den ene er en vektgradert avgift. Graderingen er utformet slik at det tas hensyn til vegslitasjen. Overlasting av lastebiler og vogntog representerer således både en unndragelse av avgift til staten og en forrykning av konkurranseforholdet overfor kjøretøyeiere som følger regelverket, samt overfor andre transportmidler.

Som vist til ovenfor fremgår det av forarbeidene at beløpets størrelse skal stå i rimelig forhold til det skade- og kostnadspotensiale overtredelse av vektbestemmelsene påfører veien. Vegdirektoratet har sett på utviklingen i prisen på dekkelegging og drift/vedlikehold i forhold til den alminnelige prisutviklingen. Ifølge Statistisk sentralbyrå er konsumprisindeksen for perioden 1988 – 2014 på 178, mens drift- og vedlikeholdsindeksen er 240 og asfaltering av vegger 269. Dersom vi vektet drift- og vedlikehold og dekkelegging likt blir indeksen 254. Prisstigningen på arbeid på veg som kan ha sammenheng med for stor belastning, har med andre ord økt vesentlig mer enn den alminnelige prisstigningen.

### Nærmere om prisnivået på gebyret

Fastsettelse av størrelsen på gebyr er drøftet flere ganger i tilknytning til nyere regelverk hvor det er innført gebyr.

### *Parkering*

I Samferdselsdepartementets rapport fra 2006 «Ny felles parkeringsregulering» vektlegges at sanksjonens størrelse bør reflektere at den skal ha et adferdsnormerende element. Den skal bidra til at brukerne ser seg tjent med å følge reglene, på samme måte som gebyr for overlast. Størrelsen på gebyret bør reflektere at sanksjonen har en basis som normaltapsersstatning. Tilsvarende gjøres også gjeldende i forarbeidene i forbindelse med innføring av gebyr for overlast. Dette innebærer for parkeringsgebyret erstatning for tap ved urettmessig bruk av parkeringsplass, kostnader knyttet til avdekking og håndtering av overtredelser, herunder håndheving og administrasjon. For overlastgebyret vil tilsvarende omfatte dekning av eksterne marginale kostnader som transporten påfører samfunnet (ulykker, miljø- og helseskadelige utslipp, forsinkelser, støy, kø og vegslitasje, jf. ovenfor).

Sanksjonen bør også være på et nivå som til en viss grad hindrer spekulasjon, særlig at det er billigere å betale sanksjonen enn å forholde seg til gjeldende regelverk.

I parkeringsrapporten legges det opp til at gebyret skal reguleres jevnlig. Både rettsgebyret og konsumprisindeksen (KPI) ble vurdert som aktuelle reguleringsmekanismer for størrelsen på gebyret. I tillegg vurderte en også lønnsindeks som reguleringsmekanisme.

Rettsgebyret følger ikke noen indeks, men fastsettes uregelmessig og baseres på domstolenes kostnader ved produksjon av de aktuelle tjenestene. KPI vil ikke nødvendigvis treffe godt i forhold til det adferdsregulerende formålet med overlastgebyr. KPI er derimot i større grad knyttet til internasjonale forhold og utviklinger i den internasjonale varehandelen, og vil dermed kunne være treffende i forhold til å reflektere kostnads- og inntektsforhold knyttet til transportvirksomhet. Lønnsindeks fra Statistisk sentralbyrå (SSB) gir snitt for alle næringer. Den følger også utviklingen i folketrygdens grunnbeløp (G). Mange av de elementene som en reguleringsmekanisme skal ta høyde for, både det adferdsnormerende element og normaltapsersstatning, jf. ovenfor, henger sammen med lønnsutvikling.

### *Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy samt gebyr som er fastsatt i andre forskrifter med hjemmel i vegtrafikkloven*

I Prop. 80 L (2012-2013) om innføring av obligatorisk brikke for tunge kjøretøy vurderte Samferdselsdepartementet det som nødvendig med et sanksjonssystem for overtredelse av påbudet om elektronisk betalingsenhet. Administrative overtredelsesgebyr har vanligvis et

pønalt formål, dvs. å påføre den ansvarlige et onde som en reaksjon fra samfunnet mot overtredelsen, jf. også NOU 2003:15 Fra bot til bedring kapittel 4. Det er i Prop. 80 L (2012-2013) vist til at hensikten med å ha et gebyr for en overtredelse må være at man oppnår at de som er omfattet av påbudet retter seg etter dette i stedet for å akseptere risikoen for å bli ilagt overtredelsesgebyr (den individualpreventive effekten av gebyrordningen).

Når det gjelder størrelsen på overtredelsesgebyret, ble det i de nevnte forarbeidene fremhevet som en viktig målsetning at gebyret virker preventivt, slik at flest mulig av trafikantene som omfattes av påbudet innretter seg etter det. Fastsettelsen av størrelsen på gebyret må ses i sammenheng med kontrollsystemet det legges opp til og hvor ofte de som påbudet retter seg mot kan regne med å bli kontrollert. Det måtte etter departementets vurdering også tas i betraktning at påbudet hovedsakelig vil rette seg mot næringsdrivende som benytter tunge kjøretøy i sin virksomhet og ikke privatpersoner. Departementet tok ved forslaget til overtredelsesgebyr for overtredelse av påbudet i betraktning nivået på øvrige sanksjoner/gebyrer etter gjeldende forskrifter til vegtrafikkloven, men først og fremst ble det sett hen til hva som er formålet med overtredelsesgebyret. Gebyret må være på et nivå som gjør at det virker individualpreventivt. Videre må det tas hensyn til den konkurransemessige siden av formålet med påbudet ved at overtredere kan tenkes å oppnå en konkurransefordel. Det vektlegges videre blant annet også kostnaden det påfører øvrige trafikanter at næringsdrivende ikke retter seg etter påbudet.

Tilsvarende argumenter er fremhevet også i forarbeidene i forbindelse med innføring av gebyr for kjøring med overlast. Imidlertid er det vanskelig å fremskaffe en oversikt over hvor mye de enkelte aktører innen transportbransjen sparer ved å kjøre med overlast.

Når det gjelder størrelsen på gebyr som er fastsatt i andre forskrifter med hjemmel i vegtrafikkloven, gjelder blant annet følgende: Forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr gir hjemmel for et tilleggsgebyr på kr 750 for kjøring uten gyldig oblat, mv. Gebyrene etter forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen retter seg mot unnlattelse av bruk av bilbelte, unnlattelse av å ha med seg førerkort og vognkort under kjøringen, overtredelser av krav til tekniske utstyr og tilbehør i kjøretøy, slik som kjøring uten hastighetsmåler eller varseltrekant eller med mangelfullt signalhorn, kjøring med ulovlige dekk og kjettinger, mv. Nivået ligger på 500 kr pr overtredelse, bortsett fra unnlattelse av å ha kjørt ulovlig med piggdekk eller kjettinger hvor gebyret er på 1000 kr, kjøring med dekk med ulovlig mønsterdybde eller uten påkrevd vinterdekk hvor gebyret er 750 kr, og unnlattelse av å bruke verneutstyr (hjelm, bilbelte) under kjøringen samt kjøring i strid med bruksbestemmelser som følge av miljøhensyn som ilegges med 1 500 kr.

I forbindelse med ny parkeringsordning er gebyrsatsene foreslått til 600 kroner, eller 900 kroner ved overtredelse av vilkårene på plass reservert for forflytningshemmede. For overtredelse av påbudet om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy, vektla departementet at gebyrnivået ikke må være uforholdsmessig og gå ut over hva en næringsdrivende oppfatter som rimelig ut fra hvilken rettsnorm som faktisk er overtrådt. Overtredelsesgebyret i forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3500 kg er på 8000 kroner.

Når det gjelder gebyr for overlasting, vil mange av de samme hensyn som vektlegges i forhold til gebyr for overtredelse av påbudet om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy kunne gjøres gjeldende. Fremfor alt skal gebyret utgjøre en rimelig kompensasjon til samfunnet for slitasje på infrastruktur som følge av kjøring med last utover det tillatte, samt en kompensasjon for at man påvirker konkurranseforholdet til andre transportører.



### **Regulering i EU**

EU har nylig vedtatt direktiv 2015/719/EU, som endrer direktiv 96/53/EF. Direktiv 96/53/EF regulerer største tillatte dimensjoner i nasjonal og internasjonal transport, og største tillatte vekt i internasjonal transport. Et av formålene med endringsdirektivet er å innføre utvelgelsessystemer og metoder for å kunne målrette kontrollen av kjøretøy mot de som mest sannsynlig kjører med overlast. Opplysningene som behandles må kunne lagres slik at de kan utveksles med andre lands myndigheter. Begrunnelsen fra EU sin side er at kjøring med overlast kan skade vegen, øker faren for trafikkulykker og påvirker konkurransen mellom transportvirksomhetene. Det fremgår av forarbeidene til endringsdirektivet at 1 av 3 kjøretøy som blir kontrollert i EU er overlastet, og overlasten ofte overstiger 10, og sågar 20 % av største tillatte vekt.

Direktivet gir bestemmelser som bidrar til at kontrollmyndighetene lettere kan avdekke overtredelser på dette området, enten ved at man integrerer målesystemer i vegbanen, eller at det blir montert teknisk utstyr i kjøretøyet som kan kommunisere med kontrollmyndighetene og indikere hvilke kjøretøy som bør tas ut av trafikk for individuell vektkontroll. Denne typen teknisk utstyr er i dag tilgjengelig for montering i kjøretøy, og gir sjåføren mulighet til å kunne kontrollere vekten og lastfordelingen på kjøretøyet gjennom å overvåke akseltrykket. Medlemslandene skal innen mai 2021 ta i bruk utstyr for mer målrettet utvelgelse av kjøretøy hvor det bør gjennomføre en nærmere kontroll av vekt.

Det fremheves også at medlemsstatene i forbindelse med innføringen av bestemmelsene i direktivet må ha *effektive, forholdsmessige og avskrekkende* sanksjonsbestemmelser. Disse vurderingstemaene vil således være relevante å ta hensyn til når vi nå fastsetter nye satser for overlastgebyret.

### **Dagens situasjon – kontroll og utstedelse av overlastgebyr**

I forbindelse med mobil kontroll hvor det blir brukt mobile vekter, blir kjøretøyene først visuelt kontrollert, eventuelt gjennomføres også en enklere vektkontroll. De kjøretøyene man finner grunnlag for å undersøke nærmere gjennomgår deretter en grundigere kontroll. Ved kontrollstasjoner med fast vekt veies normalt de fleste kjøretøy som en del av utvelgelsen av kjøretøy som skal kontrolleres.

I forhold til spørsmålet om overtredelse av bestemmelsene om overlast, vil ordningen med frimarginer, jf. § 2 i forskrift om gebyr for overlasting, ivareta hensynet til ikke å gebyrlegge mindre og ikke planlagte overskridelser av vektbestemmelsene. Overtredelser som kvalifiserer for bruksforbud eller gebyr er normalt såpass alvorlige at de ligger innenfor transportørens handlingsrom å kunne forhindre.

Statistikk fra utekontrollen de siste årene viser at vi har doblet antallet kontrollerte kjøretøy (visuell kontroll/«forkontroll») fra 2010 (29988 kontrollerte kjøretøy) til 2014 (59843 kontrollerte kjøretøy). Samtidig viser samme statistikk at antallet utstedte gebyr blant de kontrollerte har økt med 129 % i samme periode (1715 gebyr i 2010 og 3928 gebyr i 2014). Antallet tunge kjøretøy på norske veier har også økt i samme periode.

En landsoversikt fra SI som viser størrelsen på utstedte overlastgebyr (både totalvektsgebyr og aksellastgebyr) fra 2012 tom 2014 viser følgende tendenser:

De aller fleste gebyr som blir ilagt ligger mellom kr 500,- tom. kr 2000,- dersom man ser på hvor ofte gebyr med ulike beløp har blitt ilagt de siste tre årene. Aller hyppigst er det ilagt gebyr på kr 1000,-.

Antallet er 353 gebyr når det gjelder beløp fra kr 10.000,- til 15.000,-, 111 gebyr med beløp fom. kr. 15.000,- tom. 20.000,-, 57 gebyr med beløp mellom 20.000,- og 25.000,-, 54 gebyr med beløp mellom 25.000,- og 50.000,-, 28 gebyr med beløp mellom 50.000,- og 100.000,- og 2 gebyr med beløp over 100.000. Sistnevnte gebyr er begge ilagt i 2014.

### **Forslag til endring av størrelsen på gebyr for kjøring med overlast**

Med utgangspunkt i det som er nevnt ovenfor foreslår Vegdirektoratet en justering av dagens gebyrsatser for kjøring med overlast på offentlig veg. Mange av de samme hensynene som er vektlagt ved fastsettelsen av gebyr for overtredelse av påbudet om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy, er det også grunnlag for å vektlegge i forbindelse med vurderingen av størrelsen på gebyret for overlast, jf. forarbeidene til dagens gebyrbestemmelser. Overlastgebyret består imidlertid ikke av en fast sats, men er regulert slik at gebyrsatsen øker etter fastsatte intervaller og i tråd med størrelsen på overtredelsen.

Sammenlignet med danske og finske sanksjonssatser, fremstår dagens norske gebyrnivå i utgangspunktet som noe høyere. I følge danske rett blir imidlertid forholdet anmeldt til politiet, det utstedes en «grunn» bot på 1000 DKK til både fører og eier av kjøretøy, i tillegg til bøtelegging etter variable satser overfor begge parter. Strafferettslig forfølgning vil også i seg selv fremstå som en mer alvorlig sanksjon enn et administrativt gebyr. Ved de mest alvorlige overtredelser av totalvektbestemmelsen, vil fører få en betinget dom på at vedkommende frakjennes førerretten.

Svenske gebyrsatser er bygget opp etter samme systematikk som norsk regelverk, og satsene er en del høyere enn de norske. I tillegg har man i svensk rett, på samme måte som etter dansk rett, innført et grunngebyr på SEK 2000,-. Forskjellen i gebyrsatser etter norsk og svensk rett vil særlig gjøre seg gjeldende ved utregning av totalvektsgebyret, hvor svensk rett benytter samme tabell og gebyrsatser som for aksellastgebyret, hvor satsene øker i tråd med størrelsen på overtredelsen. I norsk regelverk blir totalvektsgebyret utregnet etter en flat sats på kr 250,-, som er litt over halvparten av utgangssatsen etter svensk rett.

Det må også tas i betraktning at det etter hvert vil bli mer og mer vanlig å montere teknisk utstyr i kjøretøyene som gir sjåføren mulighet til å kontrollere vekt og lastfordeling i kjøretøyet.

Vegdirektoratet foreslår på denne bakgrunn at gebyrsatsene indeksreguleres til 2014-nivå med utgangspunkt i konsumprisindeksen. Beløpene blir beregnet ved hjelp av Statistisk sentralbyrås kalkulator og avrundet til nærmeste kr 50,-, jf. nedenfor.

De høyeste gebyrene er normalt totalvektsgebyr hvor det kjøres med flere aksler, men hvor tillatt totalvekt overskrides. Dette går særlig ut over bruer som har en høyere vedlikeholdskostnad enn veg. Det vises til omtalen ovenfor av TØIs rapport «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk», som viser at det er den største overlasten som ødelegger mest. For å forebygge de store overlastene knyttet til totalvekt, foreslår Vegdirektoratet å endre totalvektsgebyret til også å være progressivt, slik at det medfører større konsekvenser å kjøre med stor overlast.

Totalvektsgebyret for kjøretøy/vogntog foreslås øket i to trinn på for eksempel 5000 kg/10.000 kg. Gebyrsatsen for de første 5000 kg gebyrpliktig overlast foreslås å være 450 kr pr 100 kg, og for det overskytende 700 kr pr 100 kg. Tilsvarende for vogntog 450 kr pr 100 kg for de første 10.000 kg, og 700 kr for det overskytende.

Forslaget korresponderer med svenske bestemmelser om gebyr for overskridelse av totalvekt.

Siden gebyrsatsene ikke har vært endret siden 1988, medfører en indeksregulering en betydelig økning i satsene. Dette støtter imidlertid opp om formålet med gebyret; å virke preventiv på transportører som bevisst vurderer å kjøre med overlast. Særlig er dette viktig med tanke på at satsene lenge har vært unaturlig lave, og derfor har virket mot sin hensikt ved at gevinsten ved å laste for mye er større enn et eventuelt gebyr dersom man blir tatt.

Vegdirektoratet viser også til at dersom man skal legge et kompensasjonssynspunkt til grunn for justering av gebyret, og ser hen til utviklingen i prisen på dekkelegging og drift/vedlikehold av veg fra 1988 til 2014, vil gebyrene bli mye høyere enn dersom man tar utgangspunkt i den alminnelige prisutviklingen. Det første alternativet vil gi gebyrsatser på henholdsvis kr 635,-, kr 1016,-, kr 1397,-, kr 1651,- og kr 1905,-.

Vegdirektoratet finner det derfor rimelig og nødvendig med en indeksregulering av gebyret, tatt i betraktning den samfunnsøkonomiske utviklingen, samtidig som ordningen med frimarginer videreføres. Den foreslåtte økningen skal medvirke til at omfanget av gebyrpliktige overtredelser reduseres. Vegeier vil således kunne få en økonomisk gevinst ved reduserte kostnader til vedlikehold og reparasjon av infrastruktur.

### Aksellastgebyr

Oppjustert til 2014 nivå vil gebyrsatsene se slik ut:

Hva	1988 pr 100 kg	Pr 100 kg i 2014-kroner	Avrundet til nærmeste 50 kr
<i>Aksellast</i>			
Av de første 2000 kg	250 kr pr.100 kg	445,06	450 kr pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	400 kr pr. 100 kg	712,09	700 kr pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	550 kr pr 100 kg	979,13	1000 kr. pr.100 kg
Av de neste 2000 kg	650 kr pr. 100 kg	1157,15	1150 kr. pr. 100 kg
Av det overskytende	750 kr. pr. 100 kg	1335,18	1350 kr pr. 100 kg

### Totalvektsgebyr

Oppjustert til 2014 nivå vil gebyrsatsen se slik ut:

Flat sats – pr. 100 kg	250 kr. pr. 100 kg.	445,06	450 kr pr. 100 kg
------------------------	---------------------	--------	-------------------

Vegdirektoratets forslag til endring av totalvektsgebyret, vil gi følgende satser:

For kjøretøy betales følgende satser:

Av de første 5000 kg	betales kr 450,- pr. 100 kg
og av det overskytende	betales kr 700,- pr. 100 kg

For vogntog betales følgende satser:

Av de første 10.000 kg	betales kr 450,- pr. 100 kg
og av det overskytende	betales kr 700,- pr. 100 kg

### **Regelmessig justering av gebyrsatsene**

For å ivareta formålet med regelverket om største tillatte vekt og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg i Norge, og forskrift om satser for overlastgebyr, bør en justering av gebyrsatsene skje regelmessig. Vegdirektoratet foreslår at slik regulering skjer enten hvert 3. år eller hvert 5. år. For begge alternativer foreslår vi at satsen avrundes til nærmeste 50 kroner.

Begrunnelsen for en avrundingsregel til nærmeste 50 kroner, er fordi det er praksis at andre trafikkgebyrer avrundes til nærmeste 50 kroner, jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Dette gjør at det opereres med forholdsvis runde satser, som er lett å forholde seg til både for den gebyrlagte, samt den som skal utstede gebyret. Begrunnelsen for et visst tidsintervall før det skjer indeksreguleringer, er fordi dette er forutsigbart.

I forslaget til endringsforskrift har vi valgt hvert 5. år som tidsintervall for regulering. Dette intervallet harmonerer best med en avrundingsregel på nærmeste 50 kroner, da det for de fleste gebyrsatsene unngås de store økningene i satsene grunnet avrundingsregler. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på hvilket intervall for indeksregulering de anser som hensiktsmessig.

### **Innføring av grunngbyr**

Enhver overlast er uønsket. Tallene fra utekontrollen som viser antall og størrelsen på gebyrene som de siste årene har blitt utstedt, viser en stor andel små gebyrer. For å forebygge de små gebyrene foreslår Vegdirektoratet å innføre et grunngbyr på kr 2000,- når frimarginen overskrides, på lik linje med svenske og danske bestemmelser. Da vil konsekvensen med å kjøre med litt overlast bli større og mindre lønnsomt. Dersom vi kan hindre at det blir utstedt et stort antall mindre gebyrer, vil dette være tidsbesparende for kontrollørene, som i dag bruker mye tid på innkreving av småbeløp, jf. nærmere omtale av dette ovenfor.

## **Andre forslag til endringer av regelverket**

### **Språkmessige og regeltekniske endringer i forskrift om gebyr for overlasting**

Vegdirektoratet foreslår at det gjøres enkelte endringer i forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting.

Siste del av § 1 andre ledd nr. 4) foreslås overført til tredje ledd, da forskriften slik den er utformet i dag, gir en utilsiktet begrensning i forhold til hva som skal være utgangspunktet for

beregningen av tillatt belastning for aksel/akselkombinasjon eller totalvekt etter forskriften. Slik ordlyden er i dag vil formuleringen i 3. ledd tilsi at de laveste tillatte vekter skal legges til grunn ved gebyrberegningen, selv om det er gitt dispensasjon etter nr. 4) for å tillate høyere vekter enn det som er tillatt etter gjeldende veglister. Dette er ikke tilsiktet, og regelverket blir heller ikke praktisert i henhold til ordlyden slik den står i dag. Vegdirektoratet foreslår derfor at deler av § 1 andre ledd nr. 4) flyttes til tredje ledd.

Videre foreslås det enkelte mindre endringer og presiseringer i forskriften. Vegdirektoratet foreslår en presisering av ordlyden i § 4 første ledd, andre setning, slik at denne lyder: «*Oversittes fristen, kan gebyret innkreves i samsvar med vegtrafikkloven § 38.*» Dette innebærer ingen realitetsendring i forhold til dagens ordlyd hvor man bruker ordet «*inndras*», men er en mer riktig språkbruk.

Av samme årsak gjøres det også en presisering i forskriftens § 5 1. ledd, 1. setning, som skal lyde: «*Regionvegkontoret og politiet har myndighet til å foreta vektkontroll og treffe vedtak om å ta kjøretøy påtruffet med last som medfører gebyrplikt, i forvaring...*», istedenfor dagens ordlyd hvor det står: «*...treffe bestemmelse...*»

I forskriftens § 6 foreslås det to mindre presiseringer av ordlyden, for å oppdatere denne til vanlig språkbruk. I 3. ledd foreslås ordlyden justert på følgende måte: «*Når det finnes uforsvarlig eller urimelig å beordre kjøretøyet kjørt til slik vekt som nevnt i annet ledd, kan gebyr beregnes på grunnlag av veiing med vekt som er justert for fastsettelse av kjøretøyers hjullast. Veiingen må da foretas i samsvar med de regler som Justervesenet har fastsatt eller godkjent for vedkommende vekttype.*» Justeringene medfører ingen realitetsendring.

### **Fjerning av krav om at overlastgebyret for utenlandske kjøretøy skal være betalt eller garantert for av en godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet**

Vegdirektoratet foreslår å fjerne det særlige kravet for utenlandske kjøretøy i § 4 siste ledd, hvor det fremgår at overlastgebyret skal være betalt eller garantert for av en godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet. Som følge av dette kravet skjer det i dag en forskjellsbehandling mellom utenlandske og norske sjåførere i forhold til innkrevningen av gebyr. De fleste gebyrer utstedt til norskregistrerte kjøretøy innkreves av Statens Innkrevingsentral (SI) i ettertid. Dagens forskriftsbestemmelse er til hinder for dette når det gjelder utenlandskregistrerte kjøretøy.

Det er et generelt ønske at man i større grad sikrer innkreving av utstedte gebyr, og særlig de som er utstedt til utenlandske sjåførere, hvor innkreving av gebyret noen ganger kan være en utfordring. Dersom dagens bestemmelse fjernes, vil dette likevel ikke hindre at gebyret kan kreves inn på stedet. Vegdirektoratet har fortsatt hjemmel for tilbakeholdsrett i kjøretøyet i vegtrafikkloven § 36a.

Vegdirektoratet vil i samarbeid med SI gi nærmere retningslinjer for innkreving av gebyret og i den forbindelse også bruk av tilbakeholdsrett for kjøretøy. På den måten vil vi oppnå en mer hensiktsmessig differensiering i måten å kreve inn gebyret på; enten det blir krevd inn på stedet eller betalt i etterkant. Det kan ved instruks være aktuelt å skille mellom kjøretøy fra ulike land, og etter hvor stort gebyr det er snakk om.

Problemstillingen er også nærmere omtalt i Prop. 45 L (2014-2015) i forbindelse med endring av vegtrafikkloven § 36b om tilbakeholdsrett, hvor det blant annet fremgår at spørsmålet om hvorvidt tilbakeholdsretten skal brukes vil avhenge av en sammensatt og konkret vurdering i

det enkelte tilfellet, og der hensynet til hvor effektivt bøter lar seg inndrive fra det aktuelle bostedslandet vil være ett av flere momenter. Kontrollmyndigheten vil måtte foreta en vurdering av overtrederens forhold, og vedkommende vil gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og sin evne og vilje til å betale det aktuelle beløpet.

Departementet mente i forbindelse med endring av vegtrafikkloven § 36b at den nærmere beskrivelsen av momentene som skal inngå i vurderingen av om tilbakeholdsretten skal gjøres gjeldende, og hvordan disse momentene skal vektas mot hverandre, mest hensiktsmessig gis gjennom intern instruks til kontrollmyndighetene.

Innkrevning av andre typer trafikkgebyr er ikke nærmere regulert i forskrift. For eksempel bombrikkegebyr på kr 8000,- blir ikke innkrevd på stedet. Generelt når det gjelder gebyr utstedt til kjøretøy fra Sverige eller Danmark, ser vi ikke det samme behovet for å kreve betaling eller garanti for betaling på stedet, og det vil være mer kostnadseffektivt om SI kan kreve inn gebyret i etterkant. Utekontrollørene bruker i dag uforholdsmessig mye tid på innkreving av småbeløp fra utenlandske sjåførere på grunn av manglende praktisk tilrettelegging for dette, for eksempel manglende betalingsterminaler, manglende nettløsning, bistand til transport til nærmeste bank for betaling av giro osv.

### **Forslag om å fjerne aksellastgebyrene og kun bruke totalvektsgebyr**

NLF har i tidligere høringsvar uttalt at Norge bør fjerne aksellastgebyrene og kun bruke totalvektsgebyr. NLF mener at dagens frimarginer er så lave at en som bevisst satser på å kjøre med overlast vil bli stanset uansett.

Vegdirektoratet vil bemerke at oppdagelsesrisikoen i dag dessverre ikke er så høy at vi klarer å stoppe alle som bevisst kjører med overlast. Statens vegvesen har ikke alltid tilstrekkelig med ressurser å bruke på dette området. Vegdirektoratet har forståelse for at NLF ønsker en større fleksibilitet i forhold til plassering av last, og av den grunn kan ønske at aksellastgebyret blir fjernet. Vi ser at dette vil kunne bidra til en mer fleksibel hverdag for sjåførere av distribusjonsbiler, som gjennomfører transportoppdrag hvor de må laste undervegs, og hvor det er en risiko for feil fordeling av last. Fjerning av aksellastgebyret ville i imidlertid i praksis gjøre aksellastbestemmelsene virkningsløse. Aksellastbestemmelsene og bestemmelsene om totalvekt ivaretar ulike hensyn. All den tid det er gode grunner til at det norske regelverket inneholder begrensninger i tillatt aksellast, må overskridelse av disse bestemmelsene nødvendigvis sanksjoneres.

Det er også slik at de tekniske vekter for kjøretøyet uansett ikke må overskrides. Dersom grensen for tillatt akseltrykk overskrides går dette på bekostning av kjøretøyets retardasjonsegenskaper. Det er også av trafikksikkerhetsmessige årsaker viktig å kontrollere dette.

Som vist til ovenfor er anslått slitasjekostnad på infrastrukturen 0,1 øre/km for personbiler og 76,4 øre/km for de tyngste godsbilene. Dette viser at tunge kjøretøy står for nærmere 100 % av slitasjen på vegkropp og vegforhold. Slitasjen øker ved økt aksellast, og kjøring med overlast gir også i ytterste konsekvens økt risiko for kollaps av (særlig eldre) bruer som har alvorlige konsekvenser også for øvrige trafikanter.

Vegens bæreevne (og for så vidt også bruene) er avhengig av vegbyggingsmaterialenes evne til å tåle og fordele de spenninger som oppstår som følge av trykket fra kjøretøyenes hjul. For vegkroppen (ikke bruene) er dermed totalvekten for kjøretøyene strengt tatt uten betydning,

forutsatt at kjøretøyet har tilstrekkelig antall hjul med en viss avstand mellom disse til å fordele totalvekten. Derfor er det for de enkelte kjøretøygrupper krav til antall hjul per aksel og en viss avstand mellom akslene. Ringtrykket har også stor betydning. Å fjerne aksellastgebyret slik NLF foreslår, vil medføre at det er større risiko for at vegfundamentet blir ødelagt.

Vegdirektoratet vil derfor ikke foreslå å fjerne aksellastgebyrene.

### **Ansvarssubjekt**

Innføringen av Vegtrafikkloven § 36a kom som en følge av et behov for å begrense kjøring med overlast, samt at man ikke så det som tilstrekkelig og rimelig at bare sjåføren av vogntoget kunne bøtelegges ved overtredelse av bestemmelsene. Overlastgebyret er en økonomisk sanksjon, og ikke straff i rettslig forstand, og er fra lovgiver sin side et utslag av en økonomisk vurdering om at eier av kjøretøyet er den nærmeste til å bære konsekvensene av den økonomiske risikoen vedkommende tar når det blir kjørt med overlast.

Tilsvarende gjelder i andre nordiske land, der eier av kjøretøyet i utgangspunktet er den ansvarlige for overlasten, eventuelt også fører av kjøretøyet.

### **Solidaransvar**

I dag er det vanlig med leasing av kjøretøy. I slike tilfeller vil overtredelsesgebyret bli ilagt leasingselskapet som står som eier av kjøretøyet, da det følger av vegtrafikkloven § 36a at det kun er «eier» som kan ilegges gebyr for overlasting. Vegdirektoratet mener det vil være riktig å endre denne bestemmelsen og i større grad åpne for solidarisk ansvar, for eksempel ved at transportør i større grad gjøres ansvarlig. I forhold til et solidarisk ansvar mellom f.eks. bileier og transportør, må det imidlertid gå klart frem hvordan ansvarsfordelingen skal være.

Dersom fører av et kjøretøy skal gjøres ansvarlig bør dette gjøres etter dansk modell hvor gebyret deles etter gitte regler.

EU har nylig vedtatt endringsdirektiv til direktiv 96/53/EF, som regulerer største tillatte dimensjoner i nasjonal og internasjonal transport, og største tillatte vekter i internasjonal transport.

De nye direktivbestemmelsene kan innebære at vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter må endres, bl. a. fordi avsender av en container, på tilsvarende måte som eier, skal kunne gjøres ansvarlig for kjøring med overlast, dersom det er oppgitt feil eller mangelfulle opplysninger om vekt.

Vegdirektoratet vil i forbindelse med implementeringen av dette endringsdirektivet vurdere regelverksendringer med tanke på å innføre et solidarisk ansvar for overlasting.

### **Lastmargin – frimargin**

Lastmargin skal ikke med overlegg benyttes for å utnytte kjøretøyets lastekapasitet utover tillatt vekt. Hensikten med de angitte lastmarginene er å fange opp usikkerhet i forhold til lastens vekt og plassering samt utfordringer ved at snø og is kan feste seg til kjøretøyet om vinteren. Når kjøretøyets aktuelle vekt er kjent skal frimarginen ikke benyttes for å laste ytterligere utover tillatt vekt.

Vegdirektoratet ser ikke pr nå behov for å justere gjeldende frimarginer.

## Økonomiske og administrative konsekvenser

En økning av gebyrsatsene for kjøring med overlast vil ha økonomiske konsekvenser for de transportører som kjører med gebyrpliktig overlast. Det må imidlertid påregnes at gebyrsatser blir endret med jevne mellomrom, blant annet for å tilpasses den alminnelige prisutvikling i samfunnet, og for at de skal virke i henhold til sine formål. Dagens frimarginer videreføres, og endringen i gebyrsatsene vil bare ha en konsekvens for de som bevisst kjører med overlast og således bryter regelverket.

Ved å øke gebyrsatsene ønsker Vegdirektoratet å oppnå en større preventiv effekt, som kan gi seg utslag i færre gebyr og mindre inntekter til staten.

Forslaget om endringer i gebyrsatsene innebærer at det må gjøres enkelte endringer i VaDIS2, som er Statens vegvesens dataverktøy til bruk ved utekontroll og for merkantil behandling av kontrollsaker.

Forslaget om å fjerne forskriftskravet om at overlastgebyret for utenlandske kjøretøy skal være betalt eller garantert for av en godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet, har bare konsekvenser i forhold til innkrevingen av overlastgebyr. Forslaget skal gi kontrollørene mer fleksibilitet i forhold til å vurdere hva som er hensiktsmessig innkreivingsmåte slik at man unngår å bruke uforholdsmessig mye tid på praktisk tilrettelegging for betaling av mindre gebyr.

De andre forslagene til justeringer av regelverket, innebærer ingen realitetsendringer i forhold til hvordan regelverket praktiseres i dag.