



Statens vegvesen

Vedlegg 2 – Høringsnotat

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a (innføring av avsenderansvar for overlasting mv.)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
3. juli 2016

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	3
2	Bakgrunn.....	3
3	Gjeldende rett	4
3.1	Generelt.....	4
3.2	Overtredelse av vektbestemmelsene.....	4
3.3	Overtredelse av dimensjonsbestemmelsene	6
4	Rettstilstanden i andre land.....	7
4.1	Danmark.....	7
4.2	Sverige.....	8
4.3	Finland	8
5	Nærmere om forslaget	9
5.1	Behovet for lovendring	9
5.1.1	Pliktene som følger av direktiv 2015/719/EU	9
5.1.2	Behovet for å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen.....	10
5.1.3	Muligheten til å ansvarliggjøre transportør i gebyrplikten	10
5.2	Forslag til endring av § 36 a.....	11
5.2.1	Forslag til ordlyd.....	11
5.2.2	Avsenderansvaret – endringsdirektiv 2015/719/EU	12
5.2.3	Transportøransvaret.....	13
5.2.4	Utvidelse av det saklige virkeområdet – gebyr for brudd på dimensjonsbestemmelsene	13
5.2.5	Andre endringer mv.	16
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	16
6.1	Innledning	16
6.2	Konsekvenser for private aktører.....	17
6.3	Konsekvenser for det offentlige.....	17

1 Sammendrag

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet på høring forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a om gebyr for overlasting.

Formålet med høringen er først og fremst å gjennomføre nytt direktiv fra EU som gjør endringer i gjeldende EU-regelverk om vekter og dimensjoner. Direktivet forplikter medlemsland til å muligjøre ansvar for avsender av containere for overlasting.

Høringen inneholder også forslag til endring av gebyrbestemmelsen slik at denne inkluderer overtredelse av dimensjonsbestemmelser. Dette er overtredelser som i dag svares med reaksjoner som anmeldelse og bot. I tillegg foreslår høringen mindre språklige og lovtekniske endringer.

2 Bakgrunn

Den 11. desember 2015 vedtok EØS-komiteen inntatt i EØS-avtalen direktiv 2015/719/EU (heretter endringsdirektivet). Direktivet gjør endringer i gjeldende direktiv 96/53/EF om største tillatte dimensjoner i innenlands- og internasjonal trafikk og største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (heretter vekt- og dimensjonsdirektivet).

Endringsdirektivet skal generelt legge til rette for mer miljøvennlig og trafiksikker transport. I tillegg søker direktivet å etablere felles kontrollsystem- og rutiner mv. for å sikre etterlevelse av vekt- og dimensjonsdirektivets bestemmelser.

Av direktivets artikkel 2 følger at nødvendige lovendringer må senest være gjennomført innen 7. mai 2017.

Denne høringen tar for seg de krav fra direktivet som krever endring av lov av 18 juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (heretter vegtrafikkloven) § 36 a om gebyr for overlasting. Det er endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8, innføring av ny artikkel 10 f, som utløser behovet for endring. De av direktivets bestemmelser som krever endring av forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) vil være gjenstand for egen høring i løpet av 2016. Det vises til høringsnotat for denne endringen for mer utfyllende informasjon om innholdet i direktivet.

Foruten kravene som utløses av våre forpliktelser etter EØS-avtalen, har Vegdirektoratet blitt oppmerksom på ytterligere behov for endring av vegtrafikkloven som ikke utløses av disse forpliktelsene. Endringsbehovene knytter seg til det saklige virkeområdet til gebyrhjemmelen, pliktsubjektene ved illeggelse av gebyr, samt språklige og lovtekniske endringer.

3 Gjeldende rett

3.1 Generelt

Vekt- og dimensjonsdirektivet setter, sammen med direktiv 97/27/EF (som stiller krav til masse og dimensjoner som kjøretøyene må oppfylle ved *godkjenning*), rammer for det norske regelverket om bruk av kjøretøy. Dette i form av at vi i Norge ikke kan ha regler om bruk av kjøretøy som gjør at kjøretøy som oppfyller de nevnte direktiv ikke tillates bruk i Norge. Frem til vedtakelsen av endringsdirektiv 2015/719/EU har det ikke eksistert felleseuropeiske regler om håndheving og kontroll av vekter og dimensjoner, og det har vært opp til nasjonal rett å utvikle egne system for håndheving.

Det norske regelverket om vekter og dimensjoner som tillates på offentlig veg reguleres av bruksforskriften kapittel 5 med vedlegg. Bestemmelsene er hjemlet i vegtrafikkloven § 13 annet ledd, som sier at «Departementet gir nærmere bestemmelser om bruk, og om ... vekt, mål ... m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre».

Vegtrafikkloven § 10 gir kontrollører fra politiet og Statens vegvesen hjemmel til å kontrollere at kjøretøy er i henhold til reglene om tillatte vekter og dimensjoner. Bestemmelsen pålegger fører av kjøretøy å stoppe for slik kontroll og følge påbud gitt med hjemmel i loven. Videre pålegger bestemmelsen fører av kjøretøy plikt til å fremvise dokumenter som er påbudt å ha med under kjøringen. Bruksforskriften § 1–8 pålegger føreren ytterligere plikter i forbindelse med trafikk kontroll.

3.2 Overtredelse av vektbestemmelsene

Overtredelse av bestemmelsene om vekt sanksjoneres i form av illeggelse av overlastgebyr. Adgangen til å illegge et slikt gebyr er hjemlet i vegtrafikkloven § 36 a. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«§ 36 a Gebyr for overlasting

Kongen kan bestemme at eier av kjøretøy som har vært brukt til vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatt aksellast eller boggilast eller summer av disse, skal til statskassen svare overbelastningsgebyr beregnet i forhold til overbelastningens størrelse etter nærmere regler fastsatt av Kongen. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyd gebyr.

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overlasting.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er eieren av trekkvognen ansvarlig for gebyret selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen, jfr. § 38, annet ledd.

Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldende for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38, første ledd.

Kongen gir nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, derunder om veiingen, om plikt til å kjøre til anvist veisted, om ilegging og inndrivning av gebyr, om betalings- og klagefrist, om klagebehandlingen, om adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og om inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.»

De nærmere bestemmelsene om ileggelse av slikt gebyr samt satsene, er fastsatt i forskrift av 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting (heretter overlastforskriften) og forskrift av 18. desember 1987 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg (heretter gebyrsatsforskriften). Retningslinjer for gjennomføringen av kontrollen er regulert i kapittel 8 i «Instruks for trafikkontroll i Statens vegvesen» (heretter Trafikkkontrollinstruksen), som er Statens vegvesens interne instruks på området.

I grove trekk vil overlast foreligge dersom kjøretøyets aktuelle aksel-/akselkombinasjonslast eller totalvekt er større enn kjøretøyet er registrert for, større enn det som er tillatt for kjøretøyet på den aktuelle strekningen, større enn det som er tillatt ved spesiell kunngjøring eller skilt, f.eks. i teleløsningen, eller større enn angitt i totalvektstabell eller dispensasjon.¹ Formålet bak bestemmelsene om tillatt aksellast er å bidra til å ivareta vegkroppen og kjøretøyet, mens bestemmelsene om tillatt totalvekt både skal bidra til å ivareta kjøretøyet og beskytte brukerne fra å bli utsatt for last som de ikke tåler.

Det er bare «vesentlig» overtredelse av bestemmelser om tillatt aksellast eller boggilast som kan gebyrlegges. Med «vesentlig» siktes det til størrelsen på overlasten. I overlastforskriften § 2 er det angitt frimarginer som trekkes fra ved veiingen. Dette er overlast som ikke er gebyrpliktig, fordi det ikke anses for å være «vesentlig».

Plikten til å overholde reglene om vekt og dimensjoner påligger både føreren, eieren og eventuelt andre med direkte råderett over kjøretøyet, jf. ordlyden i bruksforskriften § 5-1 første ledd og § 5-3 nr. 1 at kjøretøyet «må ikke brukes eller tillates brukt» med større last enn kjøretøyet eller vegen er registrert for. Dagens § 36 a gjør imidlertid bare eieren økonomisk ansvarlig for gebyret. Dette betyr ikke at føreren ikke også kan holdes ansvarlig, men forfølgelse av fører må i tilfelle skje med hjemmel i den generelle bestemmelsen om straff etter vegtrafikkloven § 31. Vegtrafikkloven § 36 a er med andre ord ikke et unntak fra lovens § 31 om straff jf. forskrift om gebyr for overlasting § 2 fjerde ledd.

Årsaken til at departementet i sin tid vedtok at det var eieren som skulle betale for et overlastgebyr, var at man anså eieren som den med de beste muligheter til å påvirke årsakene til overbelastning. Blant annet ble det pekt på at det er eieren som har oversikt over sjåførene, oppdragene og vilkårene for dem. I tillegg mente departementet at det vil være eieren som har størst økonomisk interesse i å balansere på lovens ytterste grense, og som derfor burde bære risikoen for overlast.²

Før hjemmelen for å ilegge overlastgebyr kom på plass, bestod reaksjonsmidlene overfor kjøretøy med overlast i at det ble beordret avlesning, nedlagt bruksforbud eller at føreren ble straffet (som regel i form av bot). Disse virkemidlene viste seg å ikke være tilstrekkelige for å

¹ Universitetsforlagets blå kommentarutgaver på nett, kommentarutgaven til vegtrafikkloven

² Ot.prp.nr.80 (1969-1970) side 9

få bukt med kjøring med overlast. Departementet mente derfor at det var nødvendig å etablere økonomiske sanksjoner mot eieren av kjøretøyet ved overlasting.

3.3 Overtredelse av dimensjonsbestemmelsene

Bestemmelsene om tillatte dimensjoner er i dag ikke belagt med tilsvarende gebyrhjemmel som vektbestemmelsene. I henhold til bruksforskriften § 1–8 bokstav e), er imidlertid føreren pliktig til å etterkomme pålegg om avlasting eller omlasting der hvor det er konstatert for bredt, for langt eller for dårlig sikret gods.

I henhold til Trafikkkontrollinstruksen punkt 8.2.2 skal enhver overskridelse av tillatt bredde eller lengde for kjøretøy ved transport av gods, både for de generelle kravene, tillat uten dispensasjon og ved gitt dispensasjon, ilegges skriftlig pålegg om utbedring av forholdet. Videre opereres det med ulike marginer for når reaksjon i form av anmeldelse skal benyttes. For eksempel angir instruksen i punkt 8.2.2 nr. 1) at ved enhver overskridelse av tillatt bredde for kjøretøy og ved transport av gods som er over 30 cm enn eller mer enn det som er tillatt, skal føreren anmeldes. Når det gjelder lengdeoverskridelser for kjøretøy og ved transport av gods, anmeldes føreren hvis overskridelsen er 2 m eller mer enn det som er tillatt jf. nr. 3). Trafikkkontrollinstruksen har i tillegg en rekke andre marginer som skal benyttes som terskel for når et forhold skal anmeldes, for eksempel ved overskridelser av tillatt samlet mål for lastbærer i vogntog, kjøring i strid med visse skilt mv. Ved dispensasjon rapporteres det umiddelbart til dispensasjonsutsteder.

Ifølge bruksforskriften § 5–3 nr. 3 a, skal det ved måling av de største tillatte dimensjoner måles uten positiv toleranse. Ved kontrollen er det likevel gitt marginer ved selve målingen som skal kompensere for unøyaktighet ved målingen. De er således ikke en «frimargin» slik som for vektbestemmelsene. Målemarginene er forankret i trafikkkontrollinstruksen, og er satt til 10cm ved lengde-, høyde- og avstand fra første til siste aksel i vogntog, 2cm ved breddemål og 2 cm ved aksel- og minsteavstand.

Når det gjelder overtredelse av dimensjonsbestemmelsene, har ikke Statens vegvesen i dag noen hjemmel som gir adgang til å nedlegge bruksforbud på stedet dersom forholdet ikke bringes i orden. Selv om føreren er pliktig til å la vær å kjøre videre før forholdet er brakt i orden, har ikke Statens vegvesens kontrollører noe pressmiddel til å hindre ham dette. Dersom føreren velger å trosse pålegget om omlasting/avlasting skal det imidlertid i henhold til Trafikkkontrollinstruksen reageres ved å anmelde føreren. Det kan selvsagt spørres om plikten til å oppholde seg på kontrollstedet til det gis tillatelse til å kjøre videre (jf. bruksforskriften § 1–8 b) i praksis gir samme resultat som et bruksforbud, ved at kontrolløren ikke gir tillatelse til å kjøre videre dersom for langt eller bredt gods ikke leses av. Dette er imidlertid mer et spørsmål om håndhevelse enn om hva reglene rent formelt gir hjemmel til.

Vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c inneholder en generell hjemmel for regionvegkontoret til å nedlegge bruksforbud blant annet der hvor kjøretøyet «ikke er i forsvarlig stand». Dersom et vogntog blir påtruffet med ekstrem overskridelse av tillatt lengde, bredde og/eller høyde, kan det i teorien argumenteres for et bruksforbud forankret i § 36 nr. 1 bokstav c fordi kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand. Det skal imidlertid mye til for at et kjøretøy anses

for ikke å være i forsvarlig stand, og det vil være mange tilfeller hvor gode grunner taler for et bruksforbud, men hvor forholdet ikke er tilstrekkelig til å falle inn under vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c.

Dersom hensynet til trafikksikkerheten krever det, har derimot politiet hjemmel til nedlegge bruksforbud dersom eieren eller noen som stadig bruker kjøretøyet med hans samtykke, har brukt kjøretøyet på veg der kjøretøyet ikke må kjøre etter gitte bestemmelser om blant annet lengde, bredde og høyde jf. § 36 nr. 2 bokstav b). En forutsetning for at politiet skal kunne nedlegge et slik forbud er imidlertid at politiet faktisk er til stede på kontrollen.

4 Rettstilstanden i andre land

4.1 Danmark

I dansk rett er det dimensjonsbekendtgørelsen (bekendtgørelse: tilsvarende som norsk forskrift) som angir de nærmere bestemmelsene om tillatt aksellast og totalvekt for kjøretøy, inkludert sanksjoneringen av overtredelser. Dimensjonsbekendtgørelsen er gitt med hjemmel i Færdselsloven § 85 og sanksjonene er gitt med hjemmel i blant annet lovens § 118. Overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner sanksjoneres med straff i form av bøter.

Generelt gjelder at straffansvar kan gjøres gjeldende både overfor fører av kjøretøyet og den virksomheten eller det selskapet som har ansvaret for transportoppdraget. Dansk rett har også hjemmel til å pålegge eieren av kjøretøyet objektivt ansvar for førerens overtredelser.

Når det gjelder gjennomføring av det nye endringsdirektivet, vil dette i Danmark skje gjennom endring av dimensjonsbekendtgørelsen og ikke loven. Danske myndigheter har opplyst Vegdirektoratet om at den nærmere utformingen av avsenderansvaret fortsatt er under utarbeidelse.

Siden det i Danmark er politiet som har ansvaret for utekontrollen, og overtredelse av bestemmelser om vekter og dimensjoner er belagt med bøtestraff, vil i utgangspunktet de danske bestemmelsene om strafferettslig medvirkning være tilstrekkelige til å oppfylle kravene fra direktivet om å ha regler om muligheten til å ansvarliggjøre avsender. Dette fordi medvirkeransvaret i dansk rett også omfatter overtredelse av straffebud i særlovgivningen.

De beføyelser og den jurisdiksjon som Danmark har overfor eventuell utenlandsk avsender (avsender fra et annet EU-land) reguleres av den danske straffelovs regler om jurisdiksjon i § 6–9.

Det som kort kan sies om disse reglene er at rettsforfølgelse i Danmark overfor handlinger foretatt i utlandet, bare vil komme på tale dersom handlingene er overtredelse av dansk lovgivning som har ekstraterritoriell gyldighet.

I tilknytning til avsenderansvaret er det en regel i dansk straffelov som angår tilfeller hvor et ulovlig forhold etableres i et annet land (utsending av overlastet container), opprettholdes i Danmark, mens gjerningsmannen (avsenderen) befinner seg i et annet land. I disse tilfellene

vil det ulovlige forhold i sin helhet anses som begått i Danmark, således at gjerningspersonen (avsenderen) i et annet land kan straffeforfølges for hele forholdet. Dette forutsetter at det er snakk om overtredelse av bestemmelser med ekstraterritoriell gyldighet.

4.2 Sverige

Den svenske hjemmelen for gebyr ved overlasting finnes i Trafikforordningen kapittel 14 § 11. Bestemmelsen sier blant annet at eier kan ilegges bøter ved overtredelse av bestemmelser om totalvekt og aksellast. Den sier også at ansvaret kan pålegges den som leier kjøretøyet og som har myndighet til å bestemme hvem som skal være føreren.

Når det gjelder dimensjonsbestemmelser, har Sverige en bestemmelse i Trafikforordningen kapittel 14 § 3 bokstav c om illeggelse av bøter der hvor føreren av et kjøretøy forsettlig eller uaktsomt overtrer blant annet bestemmelsene i kapittel 4 §§ 15 og 17 som gjelder bredde og lengde.

Svenske myndigheter har opplyst Vegdirektoratet om at det må antas at innføring av avsenderansvaret vil kreve endring av Trafikforordningen siden også svenske bestemmelser om ansvar for overtredelse av vektbestemmelsene påligger eieren av kjøretøyet.

4.3 Finland

De generelle bestemmelsene om overtredelser av vegtrafikkens regler i Finland, fremgår i Vägtrafiklag 267/1981. Av lovens § 87 første ledd fremgår at kjøretøy ikke må lastes slik at lasten kan medføre fare for personer, skade eiendom, falle over i vegbanen mv.

Overtredelser av lastbestemmelser reguleres i Lag om överlastavgift. Av § 2 fremgår at det i utgangspunktet er eieren av kjøretøyet som er ansvarlig for betaling av overlastgebyr. Bestemmelsen har imidlertid en regel om at transportoppdragsgiveren er ansvarlig for gebyret dersom det viser seg at uriktige opplysninger om lastens vekt eller volum har ført til overtredelsen.

Finske myndigheter opplyser Vegdirektoratet om at vegtransporten reguleres gjennom vegtransportkontraktsloven og CMR-avtaler. I disse avtalene er det relativt detaljert beskrevet hvilket ansvar som skal legges til grunn for de ulike kontrahentene under transporten av godset. Det vil også være beskrevet hvordan ansvaret er fordelt mellom de ulike kontrahentene. Særskilt referanse til direktivet har ikke blitt utarbeidet i Finland, men direktivet trer i kraft ved endring av de ovenfor nevnte lovene.

5 Nærmere om forslaget

5.1 Behovet for lovendring

5.1.1 Pliktene som følger av direktiv 2015/719/EU

Behovet for endring av vegtrafikkloven kommer først og fremst fordi vi er forpliktet til å gjennomføre i norsk rett de bestemmelsene som kommer med endringsdirektiv 2015/719/EU.

I henhold til endringsdirektivets artikkel 1 punkt 8) innsettes det en del nye artikler til vektor- og dimensjonsdirektivet 96/53/EF. Ny artikkel 10 e sier blant annet at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av direktivet og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. Ny artikkel 10 f lyder (norsk uoffisiell oversettelse):

«Artikkel 10f

1. Ved transport av containere og vekselflak, skal medlemsstatene fastsette regler med krav om at

a) avsenderen skal utstede et dokument som angir en containers eller et vekselflaks vekt til den transportør som transporterer containeren eller vekselflaket, og

b) transportøren skal gi tilgang til all relevant dokumentasjon fra avsenderen.

2. Medlemsstatene skal fastsette regler om ansvar for både avsenderen og transportøren, alt etter hva som er relevant, i de tilfeller der opplysningene nevnt i nr. 1 mangler eller er feilaktige, og kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen er overbelastet.»

Fordi vektor- og dimensjonsdirektivet ikke har hatt tilhørende bestemmelser om håndheving, har det gjennom direktivets levetid blant medlemslandene utviklet seg parallelle og til dels svært ulike måter å kontrollere etterlevelsen av bestemmelsene. På grunn av en lite harmonisert håndheving mener man også at overtredelser av vektbestemmelsene har økt. Dette har igjen hatt negativ effekt på konkurransen, infrastrukturen og trafiksikkerheten.

Videre mener man at det har utviklet seg en tendens til at feil folk blir ilagt gebyr. Sjåførene har som regel ingen mulighet til å påvirke vekten på containeren, og eieren av kjøretøyet har ofte ikke noe med selve transporten å gjøre. I tråd med synspunktet anlagt i forarbeidende til gjeldende § 36 a³, er det i dag oftest nettopp avsenderen som har reell påvirkningsmulighet på vekten, og dermed også mulighet til å motvirke overlast. Dette perspektivet ble også lagt til grunn ved vedtakelsen av endringsdirektivet med og bestemmelsen som plikter medlemsstatene å gjøre det mulig til å ansvarliggjøre avsenderen av containere for overlast.

Gjennomføringen av direktivets nye artikkel 10 f medfører at dagens vegtrafikklov § 36 a om gebyr for overlasting må endres, da den kun angir at det er eieren av kjøretøyet som kan

³ Ot.prp.nr.80 (1969–1970) s. 9

gjøres ansvarlig for betaling av gebyr. For at norsk rett skal være i tråd med EØS-retten, kreves det lovendring.

Behovet for å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen

Forpliktelsene fra endringsdirektivet til å endre norsk rett gjelder bare overtredelse av bestemmelser om vekt. Ny artikkel 10 e forplikter likevel medlemsstatene til å fastsette regler om effektive, ikke-diskriminerende, proporsjonale og preventive sanksjoner for overtredelse av vekt- og dimensjonsdirektivet *som sådan*, altså ikke bare vektbestemmelsene. Dette gjenspeiles også i direktivets fortale punkt (14). Medlemsstatene står imidlertid relativt fritt i den nærmere reguleringen av disse sanksjonene.

I lys av dette, og på bakgrunn av at Vegdirektoratets erfaring er at det er behov for mer effektiv håndheving av bestemmelsene om dimensjoner, foreslås at § 36 a endres slik at også overtredelser av bestemmelser om tillatte *dimensjoner* kan gebyrlegges.

Som redegjort for i punkt 3.3 har ikke statens vegvesen i dag hjemmel til å ilegge gebyr ved overtredelse av dimensjonsbestemmelsene. Alternativet kontrollørene står overfor er skriftlig pålegg om å bringe forholdet i orden der hvor overtredelsen er liten, og anmeldelse ved større overskridelser eller dersom pålegg om omlasting/avlasting ikke etterkommes. Kontrollørene kan i praksis ikke nedlegge bruksforbud for brudd på dimensjonsbestemmelsene, og tilbakeholdsretten etter § 36 b gjelder bare dersom pålegg om omlasting/avlasting ikke etterkommes og det inngis anmeldelse.

Det er Vegdirektoratets vurdering at overtredelser av dimensjonsbestemmelsene bør sanksjoneres administrativt fremfor strafferettslig. Dette vil blant annet sikre mer effektiv håndheving av dimensjonsbestemmelsene samt medføre mer fornuftig disponering av ressurser.

5.1.2 Muligheten til å ansvarliggjøre transportør i gebyrplikten

I høringen som presenteres her, foreslår Vegdirektoratet at også transportør inkluderes i gruppen aktører som kan gjøres ansvarlig for gebyret. Transportbedriften har ofte en slik nærhet til transportoppdraget, at det vil være naturlig å gjøre det mulig å ansvarliggjøre også dem ved et brudd.

Som det fremgår av historikken rundt vedtakelsen av gebyrbestemmelsen var det tidligere mest naturlig at eieren ble ilagt gebyr for overtredelse fordi eieren hadde oversikt over sjåførene, oppdragene og vilkårene for dem. I dag er det mer vanlig med leasing av kjøretøy, og leasingselskapet vil ikke nødvendigvis ha en økonomisk interesse i å bryte bestemmelsene. I disse tilfellene er det heller transportvirksomheten som har økonomisk interesse i å bryte bestemmelsene ved at man kan transportere mer last, enten ved å overlaste kjøretøyet, eller ved å ha for lange eller brede kjøretøy med plass til mer last.

Kjøring med overlaster eller for lang eller brede kjøretøyer med plass til mer last medfører en slik vridning av konkurranseforholdene at det etter Vegdirektoratets vurdering bør sanksjoneres mot den som har økonomisk interesse i lasten. Der hvor eier og transportør er forskjellige objekter, bør det kunne sanksjoneres mot transportøren. Dette vil etter

Vegdirektoratets vurdering medføre mer effektiv håndhevelse og bedre etterlevelse av regelverket.

Vegdirektoratet understreker at den nærmere utformingen av dette ansvaret vil bli regulert i forskrift.

5.2 Forslag til endring av § 36 a

5.2.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at § 36 a gis følgende ordlyd:

§ 36 a – Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner

Departementet kan bestemme at den som vesentlig overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kan ilegges gebyr beregnet i forhold til overtredelsens størrelse etter nærmere regler fastsatt av departementet. Departementet gir ved forskrift nærmere bestemmelser om ansvar for avsender, bileier eller transportør for betaling av gebyret. For gjentakstilfelle kan gis regler om forhøyet gebyr.

Når kjøretøy påtreffes hvor det konstateres brudd på bestemmelser som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner.

Er en tilhenger brukt til overtredelse av bestemmelser som nevnt i første ledd, er bileier, transportør eller avsender ansvarlig for gebyret etter samme regler som i første ledd, selv om han ikke er eier av tilhengeren. Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg også hos eieren av trekkvognen jf. § 38 annet ledd. Bestemmelsene i annet ledds første punktum kan også gjøres gjeldene for trekkvognen, og den hefter til sikkerhet etter bestemmelsene i § 38 første ledd.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf, herunder om

- a) veiingen og målingen
- b) plikt til å kjøre til anvist kontrollsted,
- c) ilegging og inndriving av gebyr,
- d) betalings- og klagefrist,
- e) klagebehandlingen,
- f) adgang til ettergivelse av gebyr i særlige tilfelle og
- g) inndragning av kjennemerker og dokumenter i tilfelle som nevnt i annet ledd.

Ordlyden i tittelen og bestemmelsen for øvrig, foreslås endres slik at gebyrhjemmelen får anvendelse på overtredelse av regler om «vekter og dimensjoner».

I første ledd justeres ordlyden slik at det ikke bare er eieren som kan gjøres ansvarlig for gebyret. Angivelse av hvem som kan gjøres ansvarlig foreslås heller tatt inn i en egen setning, hvor avsender og transportør inkluderes i gruppen av mulige ansvarlige.

I annet ledd foreslås det videreført at eieren av kjøretøyet er økonomisk ansvarlig for omkostninger knyttet til tilbakehold av kjøretøy. Selv om det åpnes for å gjøre avsenderen og transportør ansvarlig for overlastgebyret, vil det fortsatt være behov for tvangsmidler knyttet til innkreving av gebyret. Vegdirektoratet anser det mest naturlig at man kan forholde seg til registrert eier av kjøretøyet når tilbakeholdsretten skal benyttes.

I tredje ledd videreføres prinsippet om at eierskap til tilhenger ikke er en betingelse for at man kan gjøres ansvarlig for betaling av gebyret. Endringen av bestemmelsen er rent språklig som følge av at vi inkluderer transportør og avsender i gruppen av aktører som kan gjøres økonomisk ansvarlige for gebyret.

I bestemmelsens fjerde og siste ledd foreslås en omstrukturering av den generelle forskriftshjemmelen. I tillegg foreslås ordlydsendring av bokstav a slik at den inkluderer «måling», mens bokstav b) endres fra «veiested» til «kontrollsted».

5.2.2 Avsenderansvaret – endringsdirektiv 2015/719/EU

Som følge av gjennomføringen av endringsdirektivet som innfører avsenderansvaret for overlasting, er det nødvendig å endre ordlyden i første ledd. Vegdirektoratets forslag går ut på å bytte ut «eier» med «den som overtrer eller medvirker til å overtre» bestemmelsene om vekter og dimensjoner.

Den nærmere utforming av dette avsenderansvaret vil måtte reguleres ved forskrift, hvor det blant annet må defineres hvem som skal anses for å være avsender ved den konkrete transporten. Vegdirektoratet antar at definisjonen i direktivets artikkel 1 nr. 2 bokstav a fjerde strekpunkt vil utgjøre utgangspunktet for reguleringen i forskrift. Bestemmelsen definerer «avsender» som (norsk uoffisiell oversettelse):

«et rettssubjekt eller en fysisk person hvis navn er angitt på konnossementet eller et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gjennomgangskonnossement, som avsender og/eller i hvis navn eller på hvis vegne det er inngått en transportavtale med transportvirksomheten.»

Det følger av denne definisjonen at for at man skal kunne regnes som avsender i direktivets forstand, med de plikter det medfører, må navnet på avsenderen være angitt på transportdokumentet.

Direktivet er taus hva gjelder for hvilke typer containere eller vekselflak avsenderansvaret skal kunne gjøres gjeldende. Vegdirektoratet bemerker at dette vil måtte reguleres nærmere i forskrift. Av håndhevingshensyn antas at en mulig løsning kan være at avsenderansvaret begrenses til å gjelde komplett last, eventuelt i plomberte lastbærere.

Årsaken til at forslag til ordlyd inkluderer «medvirkning til overtredelse» er for å tydeliggjøre at man ikke må foreta den aktuelle overtredende handlingen, kjøringen med overlast for å kunne ilegges gebyr. Selv om bruksforskriften § 5-1 med ordlyden «må ikke brukes eller tillates brukt» ikke utelukker medvirkning, anser Vegdirektoratet det mer klargjørende at medvirkeransvaret står i gebyrhjemmelen.

5.2.3 Transportøransvaret

Vegdirektoratet har i forslag til ordlyd inkludert transportør i gruppen av aktører som kan gjøres ansvarlige for betaling av gebyret. Med dette ønsker vi å åpne muligheten for at også transportvirksomheten kan stilles ansvarlig for overtredelse av vekt- og dimensjonsbestemmelsene.

Det nevnte avsenderansvaret som følger av ny artikkel 10 f hviler på den tankegang at man vil flytte ansvaret for denne typen overlast over fra sjåføren, eller den som ellers ansvarliggjøres etter de enkelte lands rett, til den som har oppgitt feil opplysninger eller ikke oppgitt opplysninger om hvor tung lasten er. Dette ut fra den betraktning at det er avsenderen som i disse tilfeller er skyld i overlasten. Dette perspektivet har gyldighet også for en ordning om muligheten til å ansvarliggjøre transportøren der hvor denne ikke også eier kjøretøyet.

Som vist til i punkt 5.1.3 har transportvirksomheten ofte en slik nærhet til og økonomisk interesse i transportoppdraget som gjør at de i mange tilfeller vil ha reell påvirkningsmulighet, særlig på lastingen. Det er derfor Vegdirektoratets vurdering at denne aktøren ikke bør utelukkes fra å kunne gjøres ansvarlig for overtredelse av vekt- og dimensjonsbestemmelsene. Det vil ved forskrift bli nærmere regulert hvordan dette ansvaret skal utformes.

For øvrig utelukker heller ikke endringsdirektivets fortale punkt (12) og (14) sammenholdt med ny artikkel 10 e at transportbedriften kan gjøres ansvarlig for kjøring som bryter med bestemmelsene om vekter og dimensjoner.

5.2.4 Utvidelse av det saklige virkeområdet – gebyr for brudd på dimensjonsbestemmelsene

5.2.4.1 Innledning

Som nevnt i punkt 3 flg. gjelder gebyrbestemmelsen i § 36 a bare overtredelser av vektbestemmelsene. Dersom et kjøretøy bryter med kravene til lengde, bredde og høyde i dag, gis det i henhold til trafikkontrollinstruksen skriftlig pålegg om utbedring av forholdet, og/eller forholdet anmeldes med hjemmel i den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31.

For å sikre effektiv håndheving av dimensjonsbestemmelsene, er det Vegdirektoratets vurdering at det bør innføres hjemmel til å ilegge sanksjon overfor overtredelser av dimensjonsbestemmelsene i form av gebyr. En overføring av sanksjonsmyndigheten fra straffesaksapparatet til forvaltningsapparatet vil etter Vegdirektoratets vurdering være en hensiktsmessig håndhevingsoverføring som letter straffesaksapparatet og samtidig spisser kompetansen hos kontrollmyndigheten.

5.2.4.2 Nærmere begrunnelse for forslaget

Til støtte for Vegdirektoratets forslag om å inkludere dimensjonsbestemmelser i gebyrhjemmelen, vil vi vise til Sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003:15 *Fra bot til bedring*

Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff og Justis- og beredskapsdepartementets nylig avlagte proposisjon Prop.62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)*. Begge indikerer at en del sanksjoner som i dag gis i form av straff, bør kunne overføres til det administrative sanksjonsapparatet.

Vegdirektoratet viser særlig til proposisjonens anbefalinger hva gjelder prinsipper for valg av straff eller administrativ sanksjon som reaksjonsform ved overtredelser av offentligrettslig regulering.⁴

Straff regnes prinsipielt som samfunnets strengeste reaksjonsform mot lovbrudd, og jevnt over som det mest inngripende tiltaket. Av den grunn bør de interessene som skal beskyttes være av en slik samfunnsmessig betydning at straff som reaksjon kan forsvares.

Å kjøre med vogntog som er lengre, bredere eller høyere enn det som er tillatt har først og fremst en økonomisk fordel som har innvirkning på konkurransen. Det trafikkfarlige elementet vil som utgangspunkt variere avhengig av overtredelsens størrelse og hva slags veg kjøringen foregår på. På en rett, fin riksveg vil ulovlig kjøring utelukkende ha en konkurransemessig virkning. På en smal, svingede veg, vil imidlertid et for lang vogntog fort kunne anses trafikkmessig uforsvarlig.

Noen av begrensningene på tillatte dimensjoner er angitt ved skilt. I henhold til trafikkkontrollinstruksen er tersklene for når det skal reageres med anmeldelse lavere når det gjelder på brudd på skiltbestemmelser enn bestemmelser som fremgår av alminnelige regler i bruksforskriften eller vegliste. Dette fordi at når forholdene på det aktuelle sted er vurdert såpass kritiske at man har satt opp et skilt med strengere begrensninger på tillatte dimensjoner, vil brudd med disse skiltene fortære anses trafikkfarlige og dermed berettigede anmeldelse.

Vegdirektoratets vurdering er likevel at disse elementene tilstrekkelig kan ivaretas gjennom den nærmere reguleringen i forskrift, og at det er mest naturlig at overskridelse av dimensjonsbestemmelsene som utgangspunkt ilegges økonomisk ved en administrativ reaksjon i form av gebyr fremfor straff i form av bot.

Et annet poeng ved valg av reaksjonsform er håndhevingshensynet. Enten det er snakk om strafferettslig eller administrativ reaksjon, er det for å oppnå tilstrekkelig regeletterlevelse, et poeng at trusselen om reaksjon håndheves i det enkelte tilfellet. Når det gjelder bestemmelsene om dimensjoner (for eksempel tillatt lengde), er det forholdsvis uproblematisk å avdekke og forfølge overtredelser fordi det er enkelt å bevise at reglene er overtrådt. Henleggelsesprosenten for saker om overtredelse av dimensjonsbestemmelser er derfor relativt lav. Et element i håndhevingshensynet er likevel at man må vurdere om det er en hensiktsmessig bruk av ressurser at slike overtredelser følger straffesporet. Vegdirektoratets vurdering er at det vil redusere belastningen på straffesaksapparatet at overtredelse av dimensjonsbestemmelsene som utgangspunkt ilegges administrativt.

Et grunnleggende element ved sanksjon for overtredelser er at reaksjonen skal ha preventiv virkning. Risikoen for administrativ sanksjon kan etter forholdene ha større preventiv

⁴ Prop. L 62 (2015–2016) punkt 7.4.3.2 flg.

virkning enn straffeforfølging.⁵ Vegdirektoratets erfaring er at førere ikke i tilstrekkelig grad tar innover seg at de risikerer anmeldelse, dersom pålegg om omlasting/avlasting ikke etterkommes. Med andre ord kan gode grunner tale for at dagens håndheving av dimensjonsbestemmelsene ikke i tilstrekkelig grad har en ønskelig preventiv virkning. Selv om strafferettslig forfølging regulært anses som mest stigmatiserende (og derfor etter noens mening har mer preventiv effekt), vil intensjonen med å bryte med bestemmelsene om vektorer og dimensjoner normalt basere seg på målet om økonomisk gevinst. En økonomisk sanksjon, som blir ilagt på stedet, har en umiddelbarhet ved seg som etter Vegdirektoratets vurdering vil kunne ha en mer oppdragende effekt enn en anmeldelse som senere resulterer i bot.

En grunnleggende forutsetning for utformingen av administrative sanksjoner er at det er rettssikkerhetsmessig forsvarlig. Relevant ved denne vurderingen, foruten de rettssikkerhetsgarantiene man har gjennom klagesystemet, kommer blant annet hvorvidt sakstypen reiser vanskelige rettslige eller bevismessige spørsmål.

Den nevnte Prop.62 L (2015–2016) innfører en egen bestemmelse i forvaltningsloven om domstolsprøving av vedtak om administrative sanksjoner. Bestemmelsen innebærer en utvidelse av domstolens prøvingsrett ved forvaltningsvedtak enn det som følger av tradisjonell norsk rett, og innebærer at domstolen skal prøve alle sider av vedtak om administrative sanksjoner, inkludert forvaltningens skjønsmessige vurderinger, og skal bidra til å sikre rettssikkerheten.⁶ Vegdirektoratet vil likevel peke på at en eventuell avgjørelse om å ilegge gebyr for overtredelse av dimensjonsbestemmelser ikke vil være av utpreget skjønsmessig karakter. Som indikert over er det relativt enkelt å avdekke brudd med dimensjonsbestemmelsene, og det er også enkelte å bevise, for eksempel med bildebevis. Vegdirektoratet vurderer derfor at de rettssikkerhetsmessige betenkelighetene med å henføre en sanksjon fra straffesporet til forvaltningssporet, uansett ikke gjør seg sterkt gjeldende på dette området.

Vegdirektoratet har også vurdert om en avkriminalisering av dimensjonsbestemmelsene kan gi et uheldig signal i retning av at samfunnet vurderer disse lovbruddene som mindre alvorlige. I den forbindelse vil vi vise til at å inkludere dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen ikke automatisk vil stenge døren for straffeforfølging ved *alvorlig* overtredelse av bestemmelsene. Vegdirektoratet forutsetter at overtredelse av dimensjonsbestemmelser fortsatt kan straffeforfølges, men at dette er forbeholdt kvalifisert overtredelse som i et trafikksikkerhetsperspektiv bør belegges med straff. Der hvor dimensjonsbestemmelse er overskredet på en slik måte at det anses trafikksikkerhetsmessig uforsvarlig, antar Vegdirektoratet at straff fortsatt bør benyttes.

5.2.4.3 Særlig om fravær av skyld

Gebyr etter vegtrafikkloven § 36 a er en betalingsforpliktelse, en reaksjon som retter seg mot begåtte overtredelser av bestemmelser om vektorer og dimensjoner. Gebyret skal på den ene siden fungere som kompensasjon for unndragelse av avgift til staten og kostnader

⁵ Prop.62 L (2015–2016) punkt 7.4.2

⁶ Forslagene som ble presentert i proposisjonen ble vedtatt ved Lovvedtak 64 (2015–2016) sanksjonert 27. mai 2016

knyttet til utbedringer av veg som er blitt ødelagt av overlastkjøring. På den andre siden skal nivået på gebyret (som per nå er foreslått indeksregulert til 2015-nivå ved overlast) være av en slik størrelse at det skal virke avskrekkende å bryte med reglene.

Når vi nå foreslår inkludert dimensjonsbestemmelsene i gebyrhjemmelen, bli det spørsmål om fravær av skyld kan forsvares.

Slik vegtrafikkloven § 36 a er formulert nå, kreves det «vesentlig overtredelse» av bestemmelsene. Dette foreslås videreført. Hva gjelder overlast fungerer frimarginene som terskel for når en overtredelse er «vesentlig». Et lignende system forutsettes etablert for dimensjonsbestemmelsene. Vegdirektoratet antar at vesentlighetskravet avhjelper fraværet av skyld som betingelse for overtredelse. Et relevant aspekt ved at dette kan forsvares er at gebyrhjemmelen kun får anvendelse på kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg. Dette er kjøretøy som normalt opererer som ledd i næringsvirksomhet, og motforestillinger mot fravær av skyldkrav gjør seg ikke like sterkt gjeldende som dersom det hadde vært snakk om privatpersoner som ikke handler som ledd i næringsvirksomhet.⁷

5.2.5 Andre endringer mv.

Vegdirektoratet foreslår videreført ordlyden i § 36 a annet ledd om at det er eier som skal stå økonomisk ansvarlig for utgifter forbundet med gjennomføring og iverksetting av tilbakeholdsretten. Vi foreslår heller ingen materielle endringer i § 36 a tredje ledd som sier at eierskap ikke er en betingelse for ansvar for gebyret. Vi foreslår likevel en språklig endring i bestemmelsen som følge av at transportør og avsender inkluderes i gruppen av ansvarlige for gebyret.

Videre har Vegdirektoratet under lovarbeidet sett at det er nødvendig med endring av språk og begrepsbruk, samt disponeringen av bestemmelsen.

Vi foreslår at forskriftsmyndigheten tillegges departementet fremfor kongen. I dag gis forskrift om gebyrsatser ved kongelig resolusjon, mens overlastforskriften vedtas av departementet. Vegdirektoratet anser det mest hensiktsmessig at de to forskriftene vedtas av Samferdselsdepartementet.

Videre foreslår vi en omstrukturering av «sekkebestemmelsen» i § 36 a fjerde ledd. Vi anser det mest pedagogisk og moderne å oppstille en punktliste i forskriftshjemmelen, slik at det på den måten er enklere å vise til hvilket tema i forskriftshjemmelen som er aktuelt når det vedtas nye forskrifter.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

Forslaget om å endre vegtrafikkloven § 36 a vil ikke i seg selv medføre økonomiske eller administrative konsekvenser. Det er først når lov og forskrift blir satt i kraft at aktørene som

⁷ Prop L 62 (2015–2016) punkt 11.6 og NOU 2003:15 Fra bot til bedring punkt 12.3.2

er omfattet av reglene vil bli berørt. Vegdirektoratet understreker at det i forbindelse utarbeidelse av tilhørende forskrifter vil bli grundigere beregnet hvilke økonomiske og administrative konsekvenser endringene vil få.

6.2 Konsekvenser for private aktører

Fra 1. februar 2015 til 31. desember 2015 ble det kontrollert dimensjoner på 38 736 kjøretøy. 1381 av disse kjøretøyene hadde mangler. 945 av disse fikk pålegg om å utbedre forholdet før videre kjøring, mens 40 ble anmeldt. Tallene viser at i underkant av 3 % av kjøretøyene som får påvist brudd med dimensjonsbestemmelsene blir ilagt en reaksjon i form av betalingsforpliktelse (forelegg/bot). Vegdirektoratet antar at denne andelen vil bli større dersom det innføres gebyr for overskridelse av dimensjonsbestemmelsene, likevel slik at det kan etableres et system med gebyrsatser over samme lest som gebyrsatsforskriften ved å fastsette gebyrbeløp basert på overtredelsens størrelse.

Det må derfor antas at hvis/når dimensjonsbestemmelser også kan gebyrlegges, vil dette kunne medføre økte utgifter for aktører som bryter med bestemmelsene når forskrifter med den nærmere reguleringen av gebyrleggingen blir vedtatt. Dette hviler på antakelsen om at flere av de kjøretøyene som i dag bare får skriftlig pålegg om å utbedre manglene, vil kunne bli ilagt gebyr.

En ordning med at også avsender og transportør kan gjøres ansvarlig for gebyr ved overlastning medfører at også disse aktørene må påregne å bli stilt økonomisk ansvarlig for gebyr. Vegdirektoratet mener imidlertid at dette vil være en mer rettferdig håndheving av overlastning, noe som antas å ville ha en positiv effekt på trafikksikkerheten, konkurransen og slitasjen på vegnettet. At det er flere aktører som kan stilles til ansvar vil medføre en pulverisering av ansvaret til fordel for kjøretøyeiere som ikke nødvendigvis vil måtte stå økonomisk til ansvar for overlasten.

6.3 Konsekvenser for det offentlige

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter vil først og fremst være knyttet til arbeid med informasjon i forbindelse med gebyrordningen innføres, opplæring av kontrollører og oppdatering av gjeldende Trafikkkontrollinstruks og VaDIS. Fordi Statens vegvesen allerede kontrollerer dimensjonsbestemmelsene, vil ikke arbeidet vil ikke i vesentlig grad øke etter en innkjøringsperiode, men arbeidet vil bestå i å ilegge gebyr fremfor å anmelde eller gi pålegg om utbedring av forholdet. Slik sett kan det tenkes at gebyrordningen vil medføre spart tid ved at Statens vegvesen slipper å skrive anmeldelser og følge opp disse sakene. Ved at straffesaksapparatet lettes må det antas at gebyrordningen også vil medføre spart tid for politiet.

Hva gjelder økte kostnader for offentlig myndigheter vil dette knytte seg til blant annet opplæring av kontrollører, noe som trolig vil være en engangskostnad. Kontrollen av dimensjonsbestemmelsene foretas i dag i sammenheng med ordinær kontroll av tunge kjøretøy, og derfor vil oppgaven kunne gjøres uten betydelig endring i eksisterende rutiner. Kontrollmyndighetene tilpasser selv omfanget av kontrollene etter behov og prioritering av

tilgjengelige ressurser. Kostnader ved innføring av gebyrordningen vil i hovedsak være dekket av eksisterende ordning med gebyr for overlast.

At flere av kjøretøyene som i dag ilegges skriftlig pålegg om utbedring av forholdet vil bli ilagt et gebyr vil kunne medføre økte inntekter til statskassen. Som nevnt antas det imidlertid at det vil bli utarbeidet en ordning med satser basert på størrelsen på overtredelsen. Slik sett kan ikke inntjeningspotensialet knyttes direkte til størrelsen på bøtene som gis i dag ved anmeldelse. Størrelsen på gebyret vil bli nærmere vurdert i forskriften.