



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyrer for overtredelse av vegtrafikkloven

Høring med forslag om overtredelsesgebyrer for overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelser og visse andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
30. april 2020

Innhold

1	Innledning.....	4
2	Reaksjoner ved overtredelser av vegtrafikkloven	5
3	Valget mellom administrativ sanksjon og straff	6
3.1	Generelle utgangspunkter.....	6
3.2	Administrative sanksjoner og avkriminalisering på vegtrafikkområdet	8
4	Innføring av overtredelsesgebyr for utvalgte overtredelser av vegtrafikkloven ...	9
4.1	Lovhjemmel for overtredelsesgebyr	9
4.2	Overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelser.....	9
4.2.1	Innledning	9
4.2.2	Sanksjonssystemer i andre land for overtredelser av kjøre- og hviletid	10
4.2.3	Behov for overtredelsesgebyr ved kjøre- og hviletidsovertredelser	11
4.2.4	Hvem som skal ilegges overtredelsesgebyr	12
4.2.5	Hvilke overtredelser som bør medføre gebyr	13
4.3	Overtredelse av andre bestemmelser i vegtrafikkloven	16
4.3.1	Innledning	16
4.3.2	Behov for overtredelsesgebyr.....	17
4.3.3	Hvem som skal ilegges overtredelsesgebyr	18
4.3.4	Hvilke overtredelser som bør medføre gebyr	20
4.3.5	Særlig om overtredelse av bestemmelser om førerrett og førerkort.....	22
4.4	Gebysatser	22
4.4.1	Generelt	22
4.4.2	Gebysatser for visse overtredelser av vegtrafikkloven og overlast med lette kjøretøy	23
4.4.3	Gebysatser for overtredelser av reglene for kjøre- og hviletid, jfr. kapittel 3 i ny forskrift	24
4.5	Anmeldelse ved særlig graverende og flere overtredelser.....	25
5	Forslag til ny overtredelsesgebyrforskrift	26
5.1	Ny struktur/oppbygging	26
5.2	Fellesbestemmelser	26
6	Endring i overlastforskriften og forskrift om gebysatser ved overlasting.....	28

7	Endringsbehov i andre forskrifter	29
7.1	Forskrift om forenklet forelegg	29
7.2	Forskrift om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogn over 3 500 kg 29	
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	30
8.1	Politi og påtalemyndighet	30
8.2	Statens vegvesen	30
8.3	Domstol.....	31
8.4	Statens innkrevingsentral	31
8.5	Konsekvenser for den kontrollerte og samfunnet	31

1 Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen på høring forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyr for overtredelser av vegtrafikkloven. Forslaget går ut på å innføre overtredelsesgebyr for overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene, samt visse andre overtredelser av vegtrafikkloven. I politisk plattform for regjeringen, kapittel 15, fremgår det at regjeringen vil: «*Vurdere økt bruk av gebyr som reaksjon ved mindre alvorlige overtredelser av regelverk*».

Forslaget samsvarer med betraktningene i prop. 62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)* (prop. 62 L), hvor det i punkt 7.4.2 står blant annet:

Valget mellom administrative sanksjoner og straff kan avhenge av hvem som mest effektivt kan bringe på det rene om det er grunnlag for sanksjoner, forvaltningen eller politiet/ påtalemyndighetene, slik at den ønskede preventive virkningen oppnås. Det beror på en rekke momenter. Det er viktig å se hen til om det er forvaltningen eller politi og påtalemyndighet som har best kunnskap om og erfaring med det regelverket det er aktuelt å sanksjonere brudd på. Videre bør det sees hen til behovet for etterforskningskompetanse og adgang til tvangsmidler for å oppklare lovbrudd.

Forslaget innebærer dels en avkriminalisering av overtredelser, innføring av overtredelsesgebyr for overtredelser det nå gis advarsel for og dels en ansvarliggjøring av eier av kjøretøy for overtredelsesgebyr.

Forslaget medfører for øvrig endringsbehov i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 *om forenklet forelegg i vegtrafikksaker*, forskrift 17. desember 1971 nr. 1 *om gebyr for overlasting* (overlastforskriften), forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 *om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg* (overlastgebyrsatsforskriften), forskrift 10. oktober 2014 nr. 1276 *om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg* (forskrift om elektronisk bombrikke).

2 Reaksjoner ved overtredelser av vegtrafikkloven

Etter *lov om vegtrafikk av 18. juni 1965 nr. 4* (vegtrafikkloven) § 31 første ledd kan den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven straffes. Etter åttende ledd kan det etter nærmere bestemmelser gitt i forskrift ilegges gebyr i stedet for straff. Ikke alle overtredelser av vegtrafikkloven resulterer i anmeldelse eller gebyr. I noen tilfeller gis det skriftlig eller muntlig advarsel.

Der hvor det avdekkes brudd på vegtrafikkloven kan Statens vegvesen også benytte andre virkemidler enn sanksjoner. Virkemidlene kan være bruksforbud, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile, jf. vegtrafikkloven § 36. Formålet med tiltakene er å bedre trafikksikkerheten og forhindre at uforsvarlige kjøretøy eller sjåfører ferdes på veien før mangler blir rettet.

Bruksforbud er et vesentlig inngrep overfor kjøretøyets eier selv om det ikke har som formål å være en sanksjon. Det skal derfor ikke foreligge tvil om at det er nødvendig å ilegge forbudet. Bruksforbud vil være aktuelt der kjøretøyet har alvorlige tekniske mangler, og disse manglene er av en slik art at det åpenbart er uforsvarlig å la kjøringen fortsette¹.

Det er også en adgang til å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn dersom fører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr i medhold av vegtrafikkloven, jf. vegtrafikkloven § 36 b. Formålet med tilbakeholdet er å forhindre unndragelse av sanksjon eller straff etter overtredelsen.

Ved overtredelser av reglene for kjøre- og hviletid kan fører få pålegg om å gjennomføre nødvendig hvile, «hvis videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare», jfr. *forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS* (forskrift om kjøre- og hviletid) av 2. juli 2007 nr. 877 § 13.

Statens vegvesen kan også gi pålegg om retting og etterkontroll hvis det oppdages en mangel, jf. *forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg av 13.10.2017 nr. 1615* (kontrollforskriften) §§ 14 og 15.

Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen av 17.09.1993 nr. 855 (gebyrforskriften) og *Forskrift om gebyr for bruk av piggdekk av 7.05.1999 nr. 437* er eksempler på forskrifter som gir hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr i stedet for straff, jf. vegtrafikkloven §§ 31 og 31 a.

Både politiet og Statens vegvesens kan ilegge gebyr etter forskriftene. Skyldkravet for gebyr er forsett eller uaktsomhet, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd. Den ansvarlige for et eventuelt gebyr er «den som» overtrer bestemmelsene, hvilket betyr at det er den enkelte handlingsnormen i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter som angir overtrederen i det enkelte tilfellet.

¹ Juridika, lovkommentar vegtrafikkloven § 36 nr. 1

I vegtrafikkloven § 36 a første ledd finnes en egen hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vektorer og dimensjoner. Gebyret er nærmere regulert i overlastgebyrforskriften og overlastgebyrsatsforskriften.

De fleste overtredelser av vegtrafikkloven anmeldes. I prinsippet kan enhver overtredelse av vegtrafikkloven anmeldes, men Statens vegvesen har utarbeidet en instruks som nærmere angir hvilke overtredelser som skal anmeldes. Også der det er hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr, kan Statens vegvesen i stedet anmelde dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller særlig trafikksfarlig, eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning, jfr. gebyrforskriften §4.

Anmeldelser følges opp av politiet og påtalemyndigheten.

Etter *forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker av 29. juni 1990 nr. 492* (forskrift om forelegg i vegtrafikksaker) kan politiet gi forenklet forelegg(bot) ved visse overtredelser av vegtrafikkloven. Statens vegvesen har ikke myndighet til å gi forenklet forelegg, det kan kun ilegges av politiet.

3 Valget mellom administrativ sanksjon og straff

3.1 Generelle utgangspunkter

Administrative sanksjoner er straffelignende reaksjoner som kan ilegges av forvaltningen etter hjemmel i særlovgivningen. Etter vegtrafikkloven kan administrative sanksjoner, som overtredelsesgebyr, ilegges av Statens vegvesen og politiet. Men det er kun politiet og påtalemyndigheten som har hjemmel for en strafferettslig forfølgning etter vegtrafikkloven.

Innenfor de ulike forvaltningsområdene kan det være aktuelt å benytte både administrative sanksjoner og straff ved ulike overtredelser. Hvilken sanksjon som er best egnet for den enkelte overtredelsen må avgjøres på bakgrunn av en konkret vurdering.

Justis- og beredskapsdepartementet gir i prop. 62 L² anbefalinger for om det bør velges en administrativ sanksjon eller straff. En sentral retningslinje fra departementet er å velge det virkemiddelet som virker minst inngripende. Straff er et maktmiddel som samfunnet skal være tilbakeholden med å bruke.

I NOU 2003: 15 *Fra bot til bedring* (som dannet grunnlaget for prop.62 L), punkt 10.4 angis det tre hensyn som er viktige ved en vurdering av om administrative sanksjoner er egnet; det må være påvist et sanksjonsbehov, bruk av administrative sanksjoner må være hensiktsmessig og forholdsmessig, og det bør fra før finnes et forvaltningsorgan som håndheving og sanksjonskompetanse kan legges til. Utvalget viser videre til at selv om administrative sanksjoner på den ene siden er tids- og kostnadseffektive, må hensynet til effektivitet avveies mot den enkeltes rettssikkerhet og hensynet til et akseptabelt kontrollnivå. Prop. 62 L (2015–2016) viderefører disse hensynene og fremhever viktigheten av å se på om det er forvaltningen eller politi/påtalemyndigheten som mest effektivt kan

² Prop. 62 L (2015–2016), punkt 7.4.3.2

bringe på det rene om det er grunnlag for sanksjoner. I vurderingen bør det sees på hvem som har best kunnskap og erfaring med regelverket, behovet for etterforskningskompetanse og adgang til tvangsmidler for å oppklare overtredelsen.

Departementet slutter seg til NOU-utvalgets hovedkonklusjon om at bruk av administrative sanksjoner gir en ressursbesparelse, særlig der forvaltningen kan anvende en standardisert utmåling på mindre alvorlige overtredelser. Der forvaltningen også allerede har et særlig kjennskap til saksfeltet, vil politi og påtalemyndighet slippe å bygge opp en spesialkompetanse på områder som er perifere sammenlignet med disse etatenes øvrige virksomhet.

Samtidig har politi og påtalemyndighet et større overblikk over lovbrudd på tvers av ulike saksområder. Dette overblikket kan gi en helhetlig prioritering som bidrar til en effektiv ressursbruk. Samt bidra til å unngå vilkårlig forskjellsbehandling på tvers av ulike sektorer.

Hensynet til rettssikkerheten står sentralt i vurderingen av om administrative sanksjoner er en egnet sanksjon. I dette ligger at det må finnes et forvaltningsorgan som er egnet til å behandle saken forsvarlig. Hvorvidt organet er egnet avhenger imidlertid av om det har en hensiktsmessig organisering, tilstrekkelig fagkunnskap, omfanget og kompleksiteten av sakene og hvor inngripende reaksjoner det er aktuelt å ilegge.

Ved alvorlige overtredelser begått av en fysisk person som ledd i næringsvirksomhet, bør både foretak og fysiske personer kunne møtes med mer inngripende administrative sanksjoner.³

Derimot bør det som utgangspunkt sanksjoneres strafferettslig ved alvorlige overtredelser begått av fysiske personer utenfor næringsvirksomhet. Uavhengig av om det finnes et forvaltningsorgan som kan følge det opp. For disse forholdene kan en administrativ sanksjon være egnet til å svekke rettssikkerheten, og personen bør her ha tilgang til straffeprosessens rettssikkerhetsgarantier.

I proposisjonen fremkommer det at både utvalget og departementet ser et klart behov for å kunne ilegge administrative sanksjoner mot foretak.⁴ Departementet uttaler blant annet:

Dette gjelder ikke bare hvor foretaket som sådant er pliktsubjekt etter handlingsnormen, men også når fysiske personer opptre på vegne av foretaket, må regnes som det direkte pliktsubjektet etter handlingsnormen og fremstår som gjerningsperson, enten alene eller som en følge av at flere enkeltstående handlinger til sammen må regnes som en overtredelse. Det kan framstå som noe av en tilfeldighet hvorvidt man står overfor det ene eller andre typetilfellet, og noen ganger er det vanskelig å skille mellom dem.

Både når det skal foreslås å avkriminalisere en overtredelse og innføre en administrativ sanksjon der det ikke foreligger en sanksjon i dag, må det foretas en vurdering av om en administrasjon sanksjon er en egnet sanksjon. Det må vurderes om en avkriminalisering kan

³ Prop. 62 L (2015–2016), punkt 7.4.3.4

⁴ Prop. 62 L (2015–2016), punkt 7.4.4

gi et uheldig signal i retning av at samfunnet vurderer disse lovbruddene som mindre alvorlige, og vises tilbakeholdenhet med å endre etablerte og velfungerende ordninger.

3.2 Administrative sanksjoner og avkriminalisering på vegtrafikkområdet

En forutsetning for at Statens vegvesen skal kunne ilegge overtredelsesgebyrer for overtredelse av vegtrafikkloven, er at overtredelsene er enkle å konstatere i en kontrollsituasjon. Kontrollsituasjonen er ikke egnet for en større kartlegging og vurdering av hvorvidt det foreligger en overtredelse. Statens vegvesens kontrollører går gjennom en grundig opplæring i trafikant- og kjøretøystudiet for å være i stand til å avdekke overtredelser, og det er denne kunnskapen som benyttes til å vurdere i den enkelte kontrollsituasjonen om det foreligger brudd med vegtrafikklovgivningen.

Statens vegvesen utfører kontroller for de overtredelsene det nå foreslås å innføre overtredelsesgebyr på med noen unntak⁵. I dag reageres det på disse overtredelsene med en advarsel eller anmeldelse.

Statens vegvesen ønsker en effektiv håndheving av vegtrafikklovgivningen og mener at dette oppnås med økt bruk av overtredelsesgebyr. Gebyret vil kunne ilegges på stedet og det må ikke avsettes tid for å skrive anmeldelser. Der det i dag gis en advarsel vil ikke innføringen av et overtredelsesgebyr ha en like stor tids- og kostnadseffektivisering. Men det vil bidra til en økt allmennpreventiv effekt og dermed et mer effektivt sanksjonsregime.

Statens vegvesen vurderer at de førende momentene i prop. 62 L (2015–2016) for innføringen av overtredelsesgebyr, er ivarettatt for de overtredelsene vi i dette høringsnotatet foreslår overtredelsesgebyr for. Statens vegvesen utfører allerede kontroll innenfor de angitte områdene, samt har tilstrekkelig fagkunnskap og erfaring med regelverket. Særlig regelverket for kjøre- og hviletid er omfattende og sammensatt, og kontrollørene ved Statens vegvesen har gjennom opplæring og praksis utarbeidet en spesialkompetanse innenfor dette regelverket. Kunnskapen og erfaringen de har vil bidra til å ivareta rettssikkerheten.

Overtredelsene det er anbefalt å innføre overtredelsesgebyr for er vurdert som enkelt konstaterbare og at det ikke er behov for etterforskningskompetanse eller tvangsmidler. Overtredelsene er foreslått med en standardisert utmåling slik at det ikke vil være behov for å foreta en skjønsmessig vurdering. Det vil si at kontrolløren i en kontroll langs veg enkelt skal kunne fastslå om det er en overtredelse og utmåle gebyrets størrelse.

Politiet og Statens vegvesen har et etablert samarbeid i forbindelse med kontroller, og det er for begge viktig med en effektiv håndheving av overtredelser på vegtrafikkområdet. En avkriminalisering av enkelte forhold som er egnet til dette, er et viktig bidrag. I forbindelse

⁵ Overtredelser av 12-dagersregelen er tidligere ikke håndhevet.

med denne høringen har Utrykningspolitiet vært involvert i vurderingen av hvilke overtredelser som kan være egnet for en avkriminalisering.

Det er vurdert at en avkriminalisering på foreslåtte områder ikke vil gi et uheldig signal om at denne typen overtredelser sees på som mindre alvorlig. At overtredelsesgebyrene ilegges umiddelbart på stedet vil tvert imot gi en økt preventiv effekt.

Muligheten for å anmelde overtredelsen ved særlig skjerpene omstendigheter, jf. gebyrforskriften § 4, vil bli videreført i den nye forskriften. Dette vil sikre muligheten for en straffeprosessuell oppfølging når det er forhold som gjør at et overtredelsesgebyr ikke er en tilstrekkelig reaksjon.

4 Innføring av overtredelsesgebyr for utvalgte overtredelser av vegtrafikkloven

4.1 Lovhjemmel for overtredelsesgebyr

Statens vegvesens forslag går ut på å vedta en helt ny forskrift om overtredelsesgebyr for overtredelser av vegtrafikkloven. Den nye forskriften skal videreføre noen av de eksisterende bestemmelsene om gebyr og angi hvilke nye overtredelser som kan medføre gebyr, hvor stort gebyret skal være, og hvem som skal ilegges gebyret.

Lovhjemmelen for gebyrforskriften er vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, som gir hjemmel til ved forskrift å ilegge gebyr i stedet for straff «*også ved overtredelser av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov*». Bestemmelsen gir en generell hjemmel til å ilegge gebyr i stedet for straff der det er bestemt/regulert i forskrift. Vegtrafikkloven § 31a første ledd, gir videre hjemmel for at overtredelser av bestemmelser gitt i vegtrafikkloven eller bestemmelser gitt i medhold av loven kan sanksjoneres med gebyr av Statens vegvesen i tillegg til politiet.

4.2 Overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelser

4.2.1 Innledning

Kjøre- og hviletidsreglene skal sørge for at førere av tunge kjøretøy tar nødvendige pauser, får tilstrekkelig hvile og ikke kjører for lenge. Reglene skal også sikre like konkurransevilkår i transportbransjen. Kjøre- og hviletidsreglene står i kjøre- og hviletidsforordningen (EF) 561/2006. Krav til å bruke fartsskriver for å registrere kjøre- og hviletiden står i fartsskriverforordningen (EU) 165/2014 om bruk av fartsskriver innen vegtransport. Begge forordningene gjelder som norsk forskrift, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 1.

Både Statens vegvesen og politiet gjennomfører kontroll av kjøre- og hviletid. Det er utarbeidet instruks, kontrollrutiner og benyttes et program for å analysere kjøre- og

hviletidsdataene fra fartsskriveren. Med disse hjelpemidlene er overtredelsene enkelt konstaterbare både ved en kontroll langs veg og i en kontroll hos virksomheten.

I EU- og EØS-området er det innført et system som kategoriserer kjøre- og hviletidsovertredelsene etter alvorlighetsgrad. Kategoriseringen fremgår av vedlegg III til direktiv 2006/22, senest endret ved forordning (EU) 2016/403. Kategoriene er inndelt på følgende måte etter alvorlighetsgrad:

MI – Minor Infringement

SI – Serious Infringement

VSI – Very Serious Infringement og

MSI – Most Serious Infringement

For eksempel ved overskridelse av tillatt ukentlig kjøretid på 56 timer etter artikkel 6 nr. 2, er en overskridelse fra og med over 56 timer inntil 60 timer, angitt som en MI (minor infringement). Er overskridelsen på over 60 timer inntil 65 timer, er overtredelsen angitt som en SI-overtredelse (serious infringement). Når overskridelsen er på over 65 timer inntil 70 timer, anses det som en VSI-overtredelse (very serious infringement). Til slutt, dersom overskridelsen er på 25% eller mer enn det som er tillatt, er overtredelsen å anse som en MSI-overtredelse (most serious infringement).

I dag sanksjoneres mindre overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene med skriftlig eller muntlig advarsel, og de mer alvorlige overtredelsene anmeldes.

4.2.2 Sanksjonssystemer i andre land for overtredelser av kjøre- og hviletid

	Kontrollorgan	Gebymottaker	Gebyrstørrelse	Gebyrtak
Sverige	Politiet utfører kontroll langs veg.	Politiet ilegger fører bot.	Fører: 1 500/ 2 000 SEK	Fører: 10 000 SEK
	Transportstyrelsen utfører foretakskontroll.	Transportstyrelsen ilegger foretaket overtredelsesgebyr.	Foretak: 1 000 SEK per overtredelse.	Foretak: 800 000 SEK eller 1 % av virksomhetens årsomsetning.
Danmark	Politiet utfører kontroll langs veg.	Politiet ilegger fører bot og eventuelt tap av førretten.	Fører: 50/100 DKK per prosentvise overskridelse. Rundes opp til nærmest delbart beløp med 500 DKK	Fører: 30 000 DKK

	Færdselsstyrelsen utfører foretakskontroll.	Færdselsstyrelsen ilegger foretaket bot.	Foretak: 100/200 DKK per prosentvis overskridelse. Rundes opp til nærmest delbart beløp med 500 kr.	Foretak: 60 000 DKK
Tyskland	Godsdirektoratet Bundesamt für Gütenverkehr ("BAG").	Separate gebyrsystemer for fører og foretak.	Fører: 30–90 € Foretak: 90–270 €	Fører: 5 000€ Foretak: 30 000€
England	Politiet og Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA).	Gebyr til både fører og foretak.	Delt i fire nivåer: Level 1 – £50 Level 2 – £100 Level 3 – £200 Level 4 – £300	Fører ilegges maksimalt fem gebyrer per kontroll. Ved flere overtredelser anmeldes føreren.

4.2.3 Behov for overtredelsesgebyr ved kjøre- og hviletidsovertredelser

Utvelgelsen av hvilke overtredelser som er aktuelle for sanksjonering ved overtredelsesgebyr er gjort på bakgrunn av EUs kategorisering av overtredelser. Overtredelser i kategorien VSI og MSI er etter Statens vegvesens vurdering så alvorlige at disse overtredelsene fortsatt burde anmeldes. MI-overtredelsene er på sin side vurdert til å være så lite alvorlige at overtredelsesgebyr ikke er en hensiktsmessig og forholdsmessig reaksjon. Her vil en egnet reaksjon fortsatt være en advarsel. Det er således SI-overtredelsene som er ansett som egnet for overtredelsesgebyr.

I 2019 ble det gjennomført kjøre- og hviletidskontroll langs veg på 13 527 førere og 201 244 førerdøgn. Det ble registrert 10 110 brudd fordelt på 5 493 av førerne. Tallene er hentet ut fra saksbehandlingssystemet som Statens vegvesen benytter ved kontroll langs vei. Systemet er egnet til å ta ut en del statistikk, men er ikke egnet til å gi et fullstendig bilde av fordelingen av alvorlighetsgrad på de overtredelsene vi har funnet. Dessuten er det basert på en kategorisering som kun opererer med kategori 1 (muntlig advarsel), 2 (skriftlig advarsel) og 3 (anmeldelse).⁶

⁶ Dagens inndeling i tre kategorier vil i løpet av våren 2020 endres slit at saksbehandlingssystemet samsvarer med direktiv 2006/22 vedlegg III.

Vår analyse av statistikken viser at det var 4 684 overtredelser i kategori 1, 1 940 overtredelser i kategori 2, 3 048 overtredelser i kategori 3 og 438 overtredelser uten kategorisering.⁷

SI-overtredelsene befinner seg i alle de tre kategoriene, og systemet gjør det ikke mulig å skille ut SI-overtredelsene til en egen gruppe. Men ved å sammenligne inndelingen av de tre kategoriene med inndelingen i direktiv 2006/22 vedlegg III ser vi at SI-overtredelsene vil omfatte kategori 2, det nedre sjiktet av kategori 3 og enkelte av overtredelsene i kategori 1.

Forslaget om innføringen av overtredelsesgebyr på SI-overtredelsene vil gi en avkriminalisering for deler av overtredelsene som i dag anmeldes. Avkriminaliseringen vil bidra til å effektivisere håndhevingen og lette straffesaksapparatet. På den andre siden vil også forslaget medføre en skjerping for flere av forholdene det i dag gis en skriftlig advarsel på. Innføringen av overtredelsesgebyr her vil gi en sanksjonering som er bedre tilpasset overtredelsens alvorlighetsgrad. Det at gebyret gis til både fører og foretak vil gjøre at de partene som er nærmest til å bære risikoen for en overtredelse blir holdt ansvarlig, jf. punkt 4.2.4 nedenfor. Ansvarliggjøringen bidrar til å gi en større preventiv effekt og virker mer avskrekkende enn en advarsel. Det vil fortsatt bli gitt advarsel for overtredelser i kategori 1.

4.2.4 Hvem som skal ilegges overtredelsesgebyr

Overtredelsesgebyr kan ilegges «den som» har overtrådt vegtrafikkloven, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd. For kjøre- og hviletidsreglene vil dette omfatte både førere og foretak. Det følger av en særregel om foretakets ansvar for sine førere i kjøre- og hviletidsforordningen 561/2006 artikkel 10 nr. 3. Der står det at transportforetaket er ansvarlig for overtredelser begått av foretakets førere, også i de tilfeller der overtredelsen begås på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium. Det vil si at både fører og foretak kan ilegges hvert sitt overtredelsesgebyr.

Statens vegvesen mener at illeggelse av overtredelsesgebyr til foretaket vil styrke den preventive effekten av overtredelsesgebyrene. Når foretaket holdes ansvarlig for disse overtredelsene, vil det gis en motivasjon til å forhindre dem.

Enkeltpersonforetak kan bestå av kun én person, eieren av foretaket, eller ha ansatte. I de tilfellene hvor foretaket og fører er samme person, vil et eventuelt overtredelsesgebyr ilegges føreren. I de tilfellene føreren er ansatt i enkeltpersonforetaket, vil det være aktuelt å gi gebyr til både føreren og foretaket. Dette samsvarer med forståelsen av *lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 10. februar 1967* (forvaltningsloven) § 46 om illeggelse av administrative sanksjoner til et enkeltpersonforetak. Det er en forutsetning for at bestemmelsen om foretakssanksjon får anvendelse på et enkeltpersonforetak, at det er

⁷ Uten kategorisering er en sekkepost for andre forhold i saksbehandlersystemet. Dette er overtredelser eller anmerkninger som ikke faller inn under noen av de tre kategoriene som brukes i dag.

ansatte eller oppdragstaker i virksomheten. I motsatt fall vil vedkommende hefte etter de reglene som gjelder fysiske personer.⁸

Kontroll av kjøre- og hviletid gjennomføres både langs veg i trafikkkontroller og i foretak. Analyseprogrammet som Statens vegvesen benytter for å avdekke overtredelser er det samme uavhengig av om kontrollen gjennomføres på veg eller i foretaket. Overtredelsesgebyrene vil dermed kunne ilegges etter både kontroll langs veg og etter foretakskontroll.

4.2.5 Hvilke overtredelser som bør medføre gebyr

Statens vegvesen foreslår at overtredelser i kategori SI (serious infringement) medfører overtredelsesgebyr.

Statens vegvesen bemerker at dagens sanksjonssystem ikke er fullstendig tilpasset den nye kategoriseringen av overtredelser, jf. punkt 4.2.3. Dette medfører at noen overtredelser som vi i dag gir advarsel for, vil etter det nye systemet anmeldes. For eksempel vil overtredelsen angitt i tabell 1, punkt 3, ha et lavere innslagspunkt for anmeldelse enn i dag. Til dette bemerkes at den nye kategoriseringen uansett ville medført at terskelen for anmeldelse i noen tilfeller ville blitt lavere. Totalt sett mener vi at sanksjonssystemet nå vil bli mer helhetlig.

Etter dette vil følgende overtredelser medføre overtredelsesgebyr:

Tabell 1 – Kjøretider

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebyrsats (kr.)
1	Overtredelser av daglig kjøretid på 9 timer, hvis det ikke er tillatt å forlenge kjøretiden til 10 timer. <i>Art. 6 nr. 1.</i>	Advarsel på kjøretid mellom 9–10,5 timer. Anmeldelse over 10,5 timer.	Gebyr ved kjøretid f.o.m. over 10 timer t.o.m. 11 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000
2	Overtredelse av daglig kjøretid på 10 timer (kan utvide til 10 timer 2 dager i uken). <i>Art. 6 nr. 1.</i>	Advarsel på kjøretid mellom 10–11,5 timer. Anmeldelse over 11,5 timer.	Gebyr ved kjøretid f.o.m. over 11 timer t.o.m. 12 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000

⁸ Rettsdata: forvaltningsloven note 1121.

3	Overtredelse av ukentlig kjøretid over 56 timer. <i>Art. 6 nr. 2.</i>	Advarsel på ukentlig kjøretid mellom 56 og 70 timer.	Gebyr ved ukentlig kjøretid f.o.m. over 60 timer t.o.m. 65 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000
4	Overtredelse av sammenlagt kjøretid i to påfølgende uker over 90 timer. <i>Art. 6 nr. 3.</i>	Advarsel på sammenlagt kjøretid mellom 90–113 timer.	Gebyr ved sammenlagt kjøretid f.o.m. over 100 timer t.o.m. 105 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000

Tabell 2 – Pauser

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebyrsats (kr.)
1	Overtredelse av uavbrutt kjøretid på 4,5 timer før det tas pause. <i>Art. 7.</i>	Anmeldelse.	Gebyr ved uavbrutt kjøretid f.o.m. over 5 timer t.o.m. 6 timer.	Fører: 500 Foretak: 1000

Tabell 3 – Hviletider

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebyrsats (kr.)
1	Utilstrekkelig døgnhvil på mindre enn 11 timer, dersom redusert døgnhvil ikke er tillatt. <i>Art. 8 nr. 2.</i>	Advarsel på døgnhvil mellom 9,5–11 timer. Anmeldelse ved kortere døgnhvil enn 9,5 timer.	Gebyr på døgnhvil f.o.m. over 8,5 timer t.o.m. 10 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000
2	Utilstrekkelig døgnhvil på mindre enn 9 timer, dersom redusert døgnhvil er tillatt. <i>Art. 8 nr. 2.</i>	Advarsel på døgnhvil mellom 7,5–9 timer. Anmeldelse ved kortere døgnhvile enn 7,5 timer.	Gebyr på døgnhvil f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000

3	Utilstrekkelig oppdelt døgnhvil på mindre enn 3+9 timer. <i>Art. 8 nr. 2.</i>	Advarsel på oppdelt døgnhvil på 3 timer + 7,5–9 timer. Anmeldelse ved kortere døgnhvile enn 7,5 timer.	Gebyr på oppdelt døgnhvil på 3 timer + f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000
4	Utilstrekkelige døgnhvil på mindre enn 9 timer for flermannsbetjening. <i>Art. 8 nr. 5.</i>	Advarsel på døgnhvil mellom 7,5–9 timer. Anmeldelse ved kortere døgnhvile enn 7,5 timer.	Gebyr på døgnhvil f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer.	Fører: 1000 Foretak: 2000
5	Utilstrekkelig redusert ukehvil på mindre enn 24 timer. <i>Art. 8 nr. 6.</i>	Advarsel på redusert ukehvil mellom 20–24 timer.	Gebyr på redusert ukehvil f.o.m. over 20 timer t.o.m. 22 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000
6	Utilstrekkelig ukentlig hviletid på mindre enn 45 timer, hvis en redusert ukentlig hviletid ikke er tillatt. <i>Art. 8 nr. 6.</i>	Advarsel på ukehvil mellom 41–45 timer. Anmeldelse under 41 timer.	Gebyr på ukehvil f.o.m. over 36 timer t.o.m. 42 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000
7	Overtredelse av 6 påfølgende 24-timersperioder etter avslutning av forutgående ukehvil (144 timer). <i>Art. 8 nr. 6.</i>	Advarsel mellom 144–192 timer.	Gebyr f.o.m. over 147 timer t.o.m. 156 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000

Tabell 4 – Overskridelse av 12-dagersregelen

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebysats (kr.)
1	Overtredelse av 12 påfølgende 24-timersperioder etter	Ikke håndhevet tidligere.	Gebyr f.o.m. over 291 timer t.o.m. 300 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000

	forutgående ukehvil (288). <i>Art. 8 nr. 6a.</i>			
2	Utilstrekkelig ukehvil etter tolv påfølgende 24-timersperioder. <i>Art. 8 nr. 6a bokstav b nr. ii.</i>	Ikke håndhevet tidligere.	Gebyr f.o.m. over 65 timer t.o.m. 67 timer.	Fører: 2000 Foretak: 4000
3	Kjøretid i perioden mellom kl. 22:00 og 06:00 på mer enn tre timer før pause, dersom kjøretøyet ikke har mer enn én fører. <i>Art. 8 nr. 6a bokstav d.</i>	Ikke håndhevet tidligere.	Gebyr for overtredelse av kjøretiden f.o.m. over 3 timer t.o.m. 4,5 timer.	Fører: 500 Foretak: 1000

Tabell 5 – Bruk av sjåførkort eller diagramskive i fartsskriver

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebyrsats (kr.)
1	Det er ikke benyttet riktig diagramskive eller sjåførkortet er ikke satt riktig på plass (flerbemanning). <i>Art. 34 nr. 4.</i>	Anmeldelse.	Gebyr for ikke å ha benyttet riktig diagramskive eller for at sjåførkortet ikke er satt riktig på plass (flerbemanning).	Fører: 1000 Foretak: 2000

4.3 Overtredelse av andre bestemmelser i vegtrafikkloven

4.3.1 Innledning

Statens vegvesen foreslår at det innføres overtredelsesgebyr også for andre overtredelser av vegtrafikkloven. Overtredelsene som er aktuelle for overtredelsesgebyr er brudd på visse dokumentplikter, som f.eks. utgått gyldighet på førerkort og yrkessjåførbevis. Videre er overlast med motorvogn og/eller henger med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg vurdert som egnet. Felles for alle overtredelsene er at de er enkelt konstaterbare i en kontrollsituasjon, samt at det vurderes at gebyr gir en mer effektiv og umiddelbar preventiv virkning enn straff.

I tillegg til innføring av flere overtredelsesgebyr, foreslår Statens vegvesen at det for visse overtredelser innføres solidarisk ansvar mellom fører og eier, jf. punkt 4.3.3 under.

4.3.2 Behov for overtredelsesgebyr

Etter Statens vegvesens vurdering er det behov for en mer effektiv håndheving av de aktuelle overtredelsene etter vegtrafikkloven som fremkommer i tabell 6 og 7 under punkt 4.3.4.

Statens vegvesen har tatt ut statistikk fra kontroller langs veg for å få en oversikt over omfanget av de aktuelle overtredelsene. Tallene er hentet ut av Statens vegvesens elektroniske saksbehandlingssystem som benyttes ved kontroll langs vei. Systemet er egnet til å ta ut en del statistikk, men har i utgangspunktet ikke som formål å ta ut statistikk på denne måten. Dette påvirker kvaliteten på tallene og de kan ikke sies å gi et fullstendig bilde av overtredelsene som har blitt avdekket i kontrollene. Men tallene vil kunne gi et delvis bilde over de aktuelle overtredelsene.

I 2019 ble det avdekket 13 overtredelser der det var kjørt med flere personer enn tillatt, av disse ble 13 ilagt bruksforbud og 10 ble anmeldt. For kjøretøy uten påsatt kjennemerke ble det registrert 294 forhold, av disse ble det ilagt 230 bruksforbud og 45 ble anmeldt.

Det ble avdekket 152 forhold der førerrettighetenes gyldighetsperiode var utløpt, av disse ble det ilagt 142 kjøreforbud og 136 av disse førerne ble anmeldt. Det er ikke mulig å se hvor mange av disse tilfellene som har hatt en utløpt gyldighetsperiode over 3 måneder. Det ligger i forslaget til overtredelsesgebyr for denne overtredelsen at forholdet anmeldes i de tilfellene utløpsperioden har overskredet 3 måneder.

Det ble for overtredelsen kjørt for transportforetak som ikke er påført lærlingekontrakten avdekket 6 overtredelser, og av disse ble det ilagt 4 kjøreforbud og for 2 av overtredelsene ble fører og foretak anmeldt.

For førere med utgått yrkessjåførkompetanse ble det avdekket 331 overtredelser, av disse ble det ilagt 307 kjøreforbud og 285 førere ble anmeldt. I statistikken er det ikke mulig å skille mellom de som har utgått yrkessjåførkompetanse og de som aldri har hatt det. Her er det også foreslått en tilsvarende begrensning på tre måneder utløpt gyldighetsperiode tilsvarende førerrettighetene. Det vil si at hvis det har gått mer enn tre måneder siden yrkessjåførkompetansen var gyldig vil fører ikke bli ilagt overtredelsesgebyr, men bli anmeldt.

Det ble avdekket 80 tilfeller der det var blitt kjørt med påbudte hovedlys foran og/eller alle baklys og/eller alle stopplys dekket av last. Av disse overtredelsene ble det ilagt 77 bruksforbud og 10 førere ble anmeldt.

En avkriminalisering av overtredelsene vil være i tråd med prop. 62 L og regjeringens politiske plattform kapittel 15. Bruk av overtredelsesgebyr vil effektivisere håndhevingen og lette straffesaksapparatet. En mer effektiv håndheving vil bidra til en større preventiv virkning og økt trafikksikkerhet.

Det er vurdert at disse overtredelsene har en alvorlighetsgrad som samsvarer med andre overtredelser det i dag ilegges gebyr for etter gebyrforskriften. For enkelte av overtredelsene er det satt en tidsramme for når det skal ilegges gebyr og når den går over til å bli så alvorlig at den anmeldes. Dette gjelder når førerkortets gyldighet er utløpt med over seks måneder, førerrettens gyldighet er utløpt med over tre måneder eller kjøring med utgått yrkessjåførkompetanse med over tre måneder.

4.3.3 Hvem som skal ilegges overtredelsesgebyr

Vegtrafikklovgivningen retter seg både mot både fører og eier, hvilket betyr at det beror på den enkelte handlingsnormen – pliktbestemmelsen – om det er fører, eier eller begge som bør holdes ansvarlig for overtredelsesgebyret. Statens vegvesen foreslår derfor at det for visse overtredelser innføres et solidarisk ansvar mellom fører og eier der hvor dette er naturlig ut fra pliktbestemmelsene i vegtrafikklovgivningen. Innføring av et slikt ansvar i forskrift fordrer imidlertid at det finnes hjemmel i lov til å ilegge solidarisk ansvar for eier.

En relevant ansvarsbestemmelse i vegtrafikkloven er vegtrafikkloven § 23. Etter bestemmelsen skal fører før kjøringen begynner forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Fører har også en plikt til å sørge for at kjøretøyet under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet. Etter paragrafens andre ledd har *eier* av kjøretøyet, eller *den som på vegne av eieren har råddighet over det*, plikt til å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er forsvarlig stand.

Bestemmelsen er med andre ord ordnet slik at den pålegger eier et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er i *forsvarlig stand*, mens det for fører pålegges et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er i *forsvarlig og forskriftsmessig stand*.

Det er et skille mellom hva som omfattes av kravet til forsvarlighet og hva som omfattes av kravet til forskriftsmessig. I Juridikas⁹ lovkommentar til vegtrafikkloven § 23 står det:

Føreren skal forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig stand. I dette ligger at kjøretøyet både teknisk og på annen måte må være i en slik tilstand at det ut fra hensynet til trafiksikkerheten er forsvarlig å bruke det: Kjøretøyet må være i en slik stand at det ikke innebærer noen fare eller ulempe utover det normale å bruke det, verken for dem som befinner seg i kjøretøyet eller for andre trafikanter. Et typisk eksempel er bruk av motorvogn med defekte bremses. Et kjøretøy er heller ikke i «forsvarlig stand» dersom vindusrutene er dekket av dugg eller is slik at sikten er nedsatt. Det samme gjelder dersom det ligger løs snø og is på taket av en lastebil eller tilhenger som under fart kan fuge av og treffe andre trafikanter.

Hva som menes med «forsvarlig stand» er kommentert i Ot.prp.nr. 23 (1964–1965) s. 62 spalte 2, der det står at «*bagatellmessige tekniske uregelmessigheter*» ikke bør kunne lede til ansvar dersom kjøretøyet ellers er trafiksikkert. I Rt. 1972 s. 520 uttaler Høyesterett at

⁹ Juridika, vegtrafikkloven § 23, kommentar til 1. ledd nr. 6.

feilene må ha relasjon til trafikksikkerheten og at de må være av reell betydning for denne. Men er det først tilfellet, skal det ikke mye til for å fastslå at kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand. I Rt. 1991s. 886 har Høyesterett i tilknytning til aktsomhetsspørsmålet uttalt at eier hadde opptrådt uaktsomt ved sin manglende organisering av rutiner o.l. for vedlikehold og kontroller, og at eier hadde et særlig ansvar for dette på gamle biler som befinner seg på landeveien med til dels stor last.

Lovkommentaren¹⁰ beskriver videre at kravet til at kjøretøyet må være i forskriftsmessig stand, innebærer at kjøretøyet må være bygd, innrettet, utstyrt og vedlikeholdt slik vegtrafikkloven og regelverket ellers krever.

Begrepet «*forskriftsmessig*» stiller således et strengere krav til tilstanden ved kjøretøyet enn «*forsvarlig*», og plikten til å forsikre kjøretøyets tilstand for føreren går derfor lengre enn plikten til eieren av kjøretøyet. Samtidig har begge et ansvar for at kjøretøyet er i forsvarlig stand av hensyn til trafikksikkerheten. I lovkommentaren fremkommer det at eiers ansvar er en supplerende av førers ansvar etter første ledd. Det vil særlig være aktuelt for kjøretøy som stadig skifter fører og der eier i stor grad vil være ansvarlig for det tekniske vedlikeholdet av kjøretøyet.

En annen relevant ansvarsbestemmelse er vegtrafikkloven § 17 annet ledd. Etter bestemmelsen er eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over den, forpliktet til å forvise seg om at den som han lar bruke motorvognen, fyller vilkårene for å føre den. Dette innebærer at en rekke overtredelser som går ut på at føreren ikke har de rette kvalifikasjonene ved kjøring kan medføre at eieren av kjøretøyet holdes ansvarlig.

I gebyrforskriften § 1 er det listet opp en rekke overtredelser knyttet til «*den som*» har «*unnlatt å ha med*» eller «*kjørt*» ulovlig. Slike pliktbestemmelser retter seg klart mot fører, og det er i dag fører som ilegges overtredelsesgebyr etter forskriften. I de tilfellene der fører og eier ikke er samme person er det i dag ikke hjemmel i gebyrforskriften til å ilegge eier av kjøretøyet overtredelsesgebyr som ansvarlig/medansvarlig for overtredelsen.

Statens vegvesen foreslår derfor at det innføres solidarisk ansvarlig for visse overtredelser av vegtrafikkloven i den nye gebyrforskriften. Et solidarisk ansvar eller solidaransvar vil si at én eller flere personer eller foretak er ansvarlig for samme gjeld/forpliktelse, som innebærer at hver av partene er ansvarlig for hele gjelden. Det vil her si at fører og eier begge er ansvarlig for overtredelsesgebyret, og at det kan innkreves fra en av partene uavhengig av hvordan ansvaret er fordelt mellom dem.

Innføringen av et solidaransvar vil kunne gi en bedre allmennpreventiv effekt, og øke trafikksikkerheten ved at både eier og fører med interesser i kjøretøyet blir stilt ansvarlig for mangler som har betydning for trafikksikkerheten.

Solidaransvaret kan motivere til et mer aktivt samarbeid mellom eier og fører, og bidra til å sikre forsvarligheten av kjøretøy. Eier av kjøretøyet blir motivert til etablerere systemer og rutiner som sikrer en forsvarlig kontroll av kjøretøyet mellom og under transportoppdrag. Fører blir motivert til å mer aktivt rapportere aktuelle mangler til eier. Det vil også bidra til å

¹⁰ Juridika, vegtrafikkloven § 23, kommentar til 1. ledd nr. 7.

etablere en felles forståelse av at både eier og fører har en forpliktelse til å sørge for at kjøretøyet er forsvarlig.

Statens vegvesen foreslår at solidaransvaret reguleres på følgende måte: «*Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige for overtredelsene etter bokstav xxx. Ved leie eller leasing regnes leie- eller leasingtaker som eier*». Slik vil regelen favne registrert eier der hvor det er aktuelt, og leasingtaker der det er mer relevant.

På bakgrunn av ansvarsbestemmelsene i vegtrafikkloven §§ 17 og 23 vurderer Statens vegvesen at det for følgende overtredelser er hjemmel til å innføre et solidaransvar:

- Unnlatt å ha med seg varseltrekant.
- Kjørt ulovlig med piggdekk eller kjettinger.
- Kjørt uten å medbringe forskriftsmessige kjettinger.
- Kjørt med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum, eller uten vinterdekk i perioden der vinterdekk særskilt er påbudt.
- Førerrettens gyldighetsperiode er utløpt.
- Kjørt for transportforetak som ikke er påført lærlingkontrakten.
- Utgått yrkessjåførkompetanse.
- Bruk av kjøretøy uten påsatt kjennemerke.

4.3.4 Hvilke overtredelser som bør medføre gebyr

Statens vegvesen foreslår at følgende overtredelser kan medføre overtredelsesgebyr:

Tabell 6 – Dokumentkontroll – førerkort og andre førerdokumenter

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebysats (kr.)
1	Førerkortets/ førerrettens gyldighet er utløpt inntil tre måneder <i>Førerkortforskriften kapittel 4, jf. vtrl. § 24</i>	Anmeldelse	Gebyr	Fører: 8000 (solidaransvar)
2	Kjørt for transportforetak som ikke er påført lærlingkontrakten <i>Yrkessjåførforskriften § 5, jf. vtrl. §§ 24 og 29.</i>	Anmeldelse.	Gebyr.	Fører: 4000 (solidaransvar)

3	Utgått Yrkessjåførkompetanse inntil tre måneder. <i>Yrkessjåførforskriften § 3, jf. vtrl. §§ 24 og 29.</i>	Anmeldelse.	Gebyr.	Fører: 5000 (solidaransvar)
---	---	-------------	--------	--------------------------------

Tabell 7 – Bruksbestemmelser

Nr.	Overtredelse	Dagens reaksjon	Forslag til innføring av gebyr	Gebyrsetser (kr.)
1	Bruk av motorvogn/ tilhenger med overskredet tillatt totalvekt, med mer enn 30 %/500 kg teknisk overlast. Gjelder for motorvogn/tilhenger t.o.m. 3 500 kg. <i>Vtrl. § 13, jf. bruksforskriften § 5-1.</i>	Anmeldelse.	Gebyr mellom 30– 100 % overlast.	Fører: 2000 (ikke solidaransvar)
2	Påbudte hovedlys foran og/eller alle baklys og/eller alle stoppllys er dekket av last. <i>Vtrl. § 36 nr. 1 bokstav c og vtrl. § 31, jf. § 4, jf. trafikkreglene § 15 nr. 1.</i>	Anmeldelse.	Gebyr.	Fører: 2000 (ikke solidaransvar)
3	Transport av flere personer enn tillatt i eller på kjøretøyet. <i>Bruksforskriften § 3-1, forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 7 bokstav f.</i>	Anmeldelse.	Gebyr.	Fører: 3000 (ikke solidaransvar)
4	Bruk av kjøretøy uten påsatt kjennemerke.	Anmeldelse.	Gebyr.	Fører: 3000 (solidaransvar)

	<i>Bruksforskriften § 2–6, forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 7 bokstav g.</i>			
--	---	--	--	--

4.3.5 Særlig om overtredelse av bestemmelser om førerrett og førerkort

I førerkortregelverket skilles det mellom førerkort og førerrett. Med førerrett forstås rett til å føre nærmere angitt kjøretøy, jf. *Forskrift om førerkort m.m. av 19. januar 2004 nr. 298* (førerkortforskriften) § 2–1 første ledd. Med førerkort forstås det dokumentet hvor førerretten er angitt. I noen tilfeller vil det være slik at førerkortet er utløpt selv om førerretten er gyldig.

I forslaget til ny forskrift foreslås det at utgått førerkort og førerrett ansees som én overtredelse, og at det ilegges ett overtredelsesgebyr. Begrunnelsen for å innføre gebyr for denne typen overtredelse er å avkriminalisere de tilfellene hvor føreren har glemt å fornye førerkortet/ førerretten i en kort tidsperiode. I dag anmeldes overtredelsene normalt med en gang førerkortet/førerretten er utløpt, og i en del av tilfellene rekker fører å fornye førerkortet/førerretten før anmeldelsen er ferdig behandlet av politiet. En sanksjon på stedet i disse tilfellene vil være ressursbesparende både for Statens vegvesen og politiet, og dessuten gi en rask avklaring for føreren.

Statens vegvesen understreker at overtredelsesgebyr kun skal brukes innenfor et begrenset tidsrom etter at førerkortet/ førerretten har utgått. I likhet med utgått yrkessjåførkompetanse foreslås det å settes en grense på tre måneder for illeggelse av overtredelsesgebyr. Der førerkortet/førerretten har utgått med mer enn tre måneder vil overtredelsen bli anmeldt. Statens vegvesen mener at tidsbegrensingen fanger opp de som har oversittet fristen for fornyelse av andre grunner enn forglemmelse. Der førerkortet er inndratt eller suspendert skal det ikke sanksjoneres med overtredelsesgebyr.

Hvis det i en kontroll avdekkes at førerkortet/førerretten er utløpt vil fører bli informert om at det ikke er lovlig å kjøre videre. Hvis føreren velger å kjøre videre vil føreren bli anmeldt. Føreren vil også bli anmeldt hvis det i kontroll oppdages at det tidligere har vært ilagt overtredelsesgebyr innenfor samme tre måneders periode etter utløpt førerkort/førerrett.

4.4 Gebyrsatser

4.4.1 Generelt

De foreslåtte gebyrsatsene er fra kr. 500 til 8 000, se tabell 1–7. Ved fastsettelsene av de ulike satsene ble det sett hen til overtredelsens alvorlighetsgrad, Riksadvokatens rundskriv nr. 3/2009 om bøtesatser ved vegtrafikkovertredelser (rundskriv nr. 3/2009) og de satsene som er fastsatt for lignende overtredelsesgebyr etter gebyrforskriften.

Vi ber særskilt om høringsinstansenes tilbakemelding på om satsene representerer et riktig nivå, vurdert opp mot formålet om en reell preventiv effekt.

4.4.2 Gebyrsatser for visse overtredelser av vegtrafikkloven og overlast med lette kjøretøy

Kjøring med flere personer enn tillatt i eller på kjøretøyet og uten påsatt kjennemerke er i dag regulert i forskrift om forenklet forelegg. Etter forskriften ilegges det forenklet forelegg på kr. 2 600 for overtredelsene. I den nye forskriften foreslås det en oppjustering av satsen til kr. 3 000. Det er her lagt vekt på at beløpet harmonerer bedre med tilsvarende overtredelser i forskriften. For kjøring med flere personer enn tillatt i eller på kjøretøyet er det også lagt vekt på at overtredelsen er ansett å ha høy trafikkfarlighet; Slik kjøring innebærer ofte at det ikke er mulig å bruke påbudt verneutstyr for alle passasjerene. En liten økning av gebyrsatsen vil bidra til å synliggjøre alvorlighetsgraden.

For kjøring der påbudte hovedlys foran og/eller alle baklys og/eller alle stopplys er dekket av last er det foreslått en gebyrsats på kr. 2 000. Etter forskrift om forenklet forelegg kan det for flere overtredelser tilknyttet mangler ved lys ilegges et forenklet forelegg på kr. 2 600. Den foreslåtte gebyrsatsen er således en liten nedjustering. Det er vurdert at en sats på kr. 2 000 harmonerer best med gebyrforskriften.

For kjøring med utløpt gyldighet av førerkort og eller førerrett foreslås det en gebyrsats på kr. 8 000. Gebyrsatsen vil da samsvarer med nivået på en førstegangsforsøkelse av å kjøre uten gyldig førerkort etter rundskriv nr. 3/2009.

Det kan kun ilegges overtredelsesgebyr for kjøring inntil tre måneder etter at dokumentasjonen/førerretten er utgått. Det vil si at hvis dokumentasjonens eller førerrettens gyldighet har vært utløpt ut over tre måneder, vil forholdet bli anmeldt. Tidsfrist på tre måneder er satt fordi det betraktes som en mer alvorlig overtredelse hvis kjøring uten gyldig dokumentasjon eller førerrett pågår over lengre tid. Tanken er at overtredelsesgebyr skal favne de som har glemt fornyelsen i et kort tidsrom etter gyldigheten.

For overlasting med lette kjøretøy er gebyrsatsen 2 000 kr. Satsen tilsvare kun grunngebyret for overlasting med tunge kjøretøy, og er en fast sats uavhengig av størrelsen på overlasten. Det er naturlig at overlasting med lette kjøretøy gir lavere gebyr enn overlasting med tunge kjøretøy fordi overlasting med lette kjøretøy ikke har en tilsvarende slitasje på veg og bru som tunge kjøretøy. Det er da logisk at satsene harmonerer med satsene for de øvrige overtredelsene av vegtrafikklovgivningen.

Også for overlasting med lette kjøretøy foreslås det en grense for når overtredelsen skal anmeldes i stedet for å gi overtredelsesgebyr. Forslaget er at overlast på 100 % eller 1 500 kg mer enn det som er tillatt fører til anmeldelse i stedet for overtredelsesgebyr, jf. punkt 6.

4.4.3 Gebyrsatser for overtredelser av reglene for kjøre- og hviletid, jfr. kapittel 3 i ny forskrift

For overtredelser av reglene om kjøre- og hviletid er det foreslått to gebyrsatser, en for fører og en for foretak. Foretakets gebyrsats er det dobbelte av gebyret til fører for å reflektere ansvaret foretaket har for førerens overtredelser. Dette er i tråd med løsningen f.eks. i Danmark.

Flertallet av overtredelsene har gebyrsatser for fører på kr. 1 000 eller 2 000, og for foretak på kr. 2 000 eller 4 000. Overtredelser knyttet til daglig kjøretid og døgnhvil har en sats på kr. 1 000 til fører og kr. 2 000 til foretaket. Mens overtredelser av ukentlig kjøretid, hviletid og overtredelser av hviletid etter 12-dagersregelen har en sats på kr. 2 000 til fører og kr. 4 000 til foretaket.

De ulike satsene skal markere at overtredelser innenfor ukentlig kjøre- og hviletid, samt hviletid etter 12-dagersregelen er ansett som mer alvorlige overtredelser, og derfor bør ha en høyere reaksjon. Disse overtredelsene vil bidra til at føreren får en mer belastende arbeidsperiode, som igjen vil kunne gi et dårligere arbeidsmiljø for føreren og dårligere trafiksikkerhet.

Overtredelsesgebyret etter artikkel 8 nr. 6 a (tabell 4 nr. 3) og artikkel 7 (tabell 2 nr. 1) er for fører kr. 500 og foretak kr. 1 000. Dette er overtredelser av kortere pauser i løpet kjøretiden. Overtredelsene vurderes som mindre alvorlige, og satsene er følgelig satt lavere.

Rundskriv nr. 3/2009 angir standardiserte satser for forenklet forelegg for overtredelse av kjøretid, pauser og hviletid. Det er ikke angitt en standardisert sats for feil bruk av sjåførkort eller diagramskive eller overskridelse av 12-dagersregelen. Satsene i rundskrivet er høyere enn satsene som foreslås i gebyrforskriften. En av årsakene til dette er at overtredelsene angitt i rundskrivet også omfatter en høyere alvorlighetsgrad enn overtredelsen foreslått i den nye gebyrforskriften. Det vil si at forelegget angitt i rundskrivet også skal kunne brukes på mer alvorlige overtredelser, og derfor bør ha et noe høyere nivå. Overtredelsene i rundskrivet er heller ikke inndelt etter de fire kategoriene, Minor Infringement, Serious Infringement, Very Serious Infringement og Most Serious Infringement.

Det nye sanksjonssystemet skal etter forslaget bestå av tre reaksjoner fremfor to: advarsel, gebyr, anmeldelse. Noen av overtredelsene som det i dag gis advarsel på, vil etter det nye systemet bli ilagt gebyr. Noen av overtredelsene som i dag anmeldes vil ilegges gebyr. Forslaget innebærer med andre ord både en skjerping og en avkriminalisering. Det er da naturlig at gebyrsatsene er noe lavere enn dagens satser etter rundskrivet.

Gebyrsatsene må også ses i sammenheng med at det foreslås å innføre ett overtredelsesgebyr til fører og ett overtredelsesgebyr til foretaket, og at begge overtredelsesgebyrene kan ilegges både ved kontroll langs veg og i foretak. De to gebyrsatsene bør dermed til en viss grad sees samlet ved vurderingen av nivået på gebyrsatsene.

Et annet hensyn som har blitt ilagt vekt ved vurderingen av satsen er at det ikke er foreslått en reduksjon av overtredelsesgebyrene ved flere overtredelser, tilsvarende forskrift om forelegg i vegtrafikksaker § 2. fellesbot.

Ved kontroll av kjøre- og hviletid langs veg undersøkes en periode på 28 dager. Ved foretaks kontroll minst to måneder. Ettersom det gis ett overtredelsesgebyr per overtredelse vil det kunne oppstå situasjoner der det kan ilegges flere overtredelsesgebyrer for samme kontrollperiode. Dette kan samlet gi ganske høye overtredelsesgebyrer. Flere overtredelser skal gi en skjerpet reaksjon. Derfor mener Statens vegvesen at det er riktig å ilegge ett overtredelsesgebyr per overtredelse. Likevel ser vi at overtredelsesgebyret potensielt kan bli så høyt at det oppleves urimelig og derfor gi en lavere allmennpreventiv effekt. For å forhindre urimelig høye overtredelsesgebyr foreslås det å innføre et gebyrtak på kr. 10 000 for fører og 30 000 for foretak (per sjåførs overtredelse). Det vil si at der det er flere brudd i kontrollperioden summeres overtredelsene sammen, men den totale summen for overtredelsesgebyret for kjøre- og hviletid vil ikke overstige kr. 10 000/30 000. I en foretaks kontroll beregnes gebyrtaket for foretaket på kr. 30 000 per *sjåførs* overtredelse. Hvis flere førere i samme foretaket har overtredelser, vil dermed den samlede summen av overtredelsesgebyrene for foretaket kunne overstige kr. 30 000. Vi understreker at det i en situasjon med et større antall overtredelser også skal vurderes om forholdet er av en slik karakter at det bør anmeldelse, se punkt 4.4.

4.5 Anmeldelse ved særlig graverende og flere overtredelser

Etter gebyrforskriften § 4 kan en overtredelse anmeldes i stedet for ileggelse av overtredelsesgebyr dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende, trafikkløst eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning.

Bestemmelsen kan komme til anvendelse både for en enkelt overtredelse, der det foreligger forhold som gjør at overtredelsen får en høyere alvorlighetsgrad, og kan også komme til anvendelse der det foreligger flere overtredelser som samlet får en høyere alvorlighetsgrad.

Overtredelser av andre bestemmelser i vegtrafikkloven kan fremstå som særlig graverende i de tilfellene en overtredelse foregår over lengre tid, som utgått førerrett og førerkort, se punkt 4.3.5. Her er det vurdert at en overskridelse av fristen på inntil tre og seks måneder vil medføre et gebyr, mens en lengre overskridelse vil oppfattes som særlig graverende, og derfor anmeldes, se punkt 4.3.2.

I kontrollsituasjoner av reglene for kjøre- og hviletid kan det fordi det er kontrollperioder som strekker seg over et lengre tidsrom fremkomme flere brudd, enten innenfor samme regel eller av ulike regler. Her kan det bli nødvendig å anmelde forholdet fordi et høyt antall overtredelser anses for så alvorlig at et gebyr ikke lenger er en egnet reaksjon.

Statens vegvesen vurderer at ordlyden «særlig graverende» omfatter muligheten til å vurdere om flere overtredelser bør medføre anmeldelse fremfor overtredelsesgebyr. Det vil si at dagens regelverk ivaretar behovet for en oppfølging i straffespolet der det er et behov for dette. Vi foreslår derfor ingen endringer i gjeldende rett og paragrafen vil bli videreført.

Det er ikke foreslått at fører og foretak alltid vil bli anmeldt der overtredelsene overstiger gebyrtaket. Statens vegvesen mener at det må gjøres en konkret avveining av om det foreligger grunnlag for å anmelde fører og foretak, og det ikke nødvendigvis er slik at oppnådd gebyrtak automatisk skal utløse anmeldelse.

I de tilfellene det avdekkes overtredelser innenfor SI og VSI og/eller MSI vil det ilegges overtredelsesgebyr for SI-overtredelsene, mens overtredelsene innenfor VSI og/eller MSI anmeldes. I anmeldelsen vil det fremkomme at det er ilagt overtredelsesgebyr for SI-overtredelsene.

5 Forslag til ny overtredelsesgebyrforskrift

5.1 Ny struktur/oppbygging

Statens vegvesen foreslår at det vedtas en ny overtredelsesgebyrforskrift med bakgrunn i at det nå tas inn betydelig flere overtredelser som i det vesentlige vil endre strukturen i nåværende forskrift.

Den nye forskriften deles i tre kapitler; kapittel 1 Fellesbestemmelser, kapittel 2 Visse overtredelser etter vegtrafikkloven og kapittel 3 Overtredelser av reglene for kjøre- og hviletid.

Overtredelsene som det i dag ilegges overtredelsesgebyr for etter dagens gebyrforskrift § 1 henføres til den nye overtredelsesgebyrforskriftens kapittel 2. For noen av dem foreslås det innført solidaransvar, jf. punkt 4.3.4.

Alle bestemmelsene gis en språklig endring der ordet «gebyr» blir byttet ut med «overtredelsesgebyr». Dette samsvarer med de generelle anbefalingene i prop. 62 L om at forvaltningen i størst mulig grad bør benytte begrepet overtredelsesgebyr når det er snakk om gebyrer med pønalt formål. Endringen er kun språklig og medfører ikke materielle endringer.

Ellers er det foretatt en språklig gjennomgang i de paragrafene som videreføres i ny forskrift for å få et klarere språk.

5.2 Fellesbestemmelser

Fellesbestemmelsene kommer til anvendelse for både kapittel 2 og 3.

I den nye forskriften § 1 er det foreslått en egen bestemmelse som angir at det er politiet og Statens vegvesen som kan ilegge overtredelsesgebyr. I dagens forskrift angis myndighetsorganene i § 1 sammen med en opplisting av overtredelsene det kan ilegges overtredelsesgebyr for. Forslaget til ny forskrift innebærer en betydelig økning i antall paragrafer og for å slippe unødvendig gjentakelse er det foreslått å angi i myndigheten en gang i en egen paragraf.

Ileggelse og betaling av gebyr er regulert i dagens forskrift § 3. Denne foreslås videreført til ny forskrift § 2. Det bemerkes at betalingsfristen videreføres med tre uker, da dette samsvarer med vegtrafikkloven § 31a tredje ledd. Siden forvaltningsloven § 44 femte ledd har en oppfyllelsesfrist på fire uker for overtredelsesgebyr vil det på et senere tidspunkt gjøres en vurdering av om fristen i vegtrafikkloven og dens forskrifter bør samsvare med forvaltningsloven.

Dagens forskrift § 6 foreslås fjernet i sin helhet, paragrafen beskriver gjennomføringen av den forberedende klagesaksbehandlingen. Dette ivaretas av henvisningen til forvaltningslovens klagesaksbehandling i ny overtredelsesgebyrforskrift § 4.

Det foreslås også endringer forskriftens § 5 om frafallelse av overtredelsesgebyr. Her innføres det en presisering av at overtredelsesgebyr kan frafalles i «*særlige tilfeller*».

Begrepet «*særlige tilfeller*» innebærer at det må være en kvalifisert årsak til at gebyret bør frafalles. Det vil si at det fremstår som åpenbart urimelig å fastholde et i utgangspunktet lovlig ilagt gebyr. Frafall kan være aktuelt der søker dokumenterer at overtredelsen skyldes forhold som har vært utenfor klagers kontroll, og som har vært vanskelig å ta hensyn til på forhånd. Det vil derfor være få tilfeller som omfattes av denne typen unntak.

Videre foreslås det en frist for søknad om frafall uten klage på innen tre uker fra underretningen om overtredelsesgebyret har kommet frem, jf. ny overtredelsesgebyrforskrift § 5 tredje punktum. Bakgrunnen for forslaget er dels at forvaltningen skal kunne avgrense tidsrommet for når det er behov for å sette av eventuelle ressurser for videre behandling av en sak. En annen årsak til at det foreslås en tidsfrist er at i de tilfellene det bes om frafall ofte kan være aktuelt å belyse andre sider av saken enn det som til nå har kommet frem. En rimelig tidsbegrensning vil bidra til at forhold knyttet til begjæringen om frafall kan opplyses på en tilstrekkelig måte. Har det gått betydelig tid siden illeggelsen av overtredelsesgebyret er dette vanskeligere.

Klageordningen er moden for revisjon, og det bør foretas en gjennomgang av klageordningen knyttet til alle overtredelsesgebyrene, ikke bare de som gis etter denne forskriften. Ettersom det her foreslås en ny forskrift er det allikevel naturlig å ta en gjennomgang av de eksisterende prosessreglene. Det er dessuten foretatt en språkvask og fjernet overflødig tekst som alt står i forvaltningsloven og straffeprosessloven. Den fjernede teksten er erstattet med en henvisning i § 4 til at forvaltningslovens regler gjelder så langt det passer, og tilsvarende er det i § 7 gitt en henvisning til at straffeprosesslovens regler gjelder så langt de passer med de begrensninger som ligger i forskriften.

Tabellen nedenfor viser hvor de eksisterende paragrafene videreføres i ny forskrift.

Dagens gebyrforskrift	Ny overtredelsesgebyrforskrift
§ 1	Nytt kapittel 2
§ 2	Gebysatsene tas inn i de enkelte overtredelsene
§ 3	§ 2
§ 4	§ 3
§ 5	§ 4
§ 6 – fjernes	
§ 7	§ 5
§ 8	§ 6
§ 9	§ 7
§ 10	§ 19

6 Endring i overlastforskriften og forskrift om gebysatser ved overlasting

For overlast med kjøretøy inntil 3 500 kg, er reguleringen foreslått tatt inn i eksisterende forskrifter om overlasting og gebysatser for overlasting. I tråd med prop 62 L er det foreslått å benytte overtredelsesgebyr i stedet for gebyr for å markere at gebyret har et pønalt formål. Videre er det gjort språklige tilpasninger i forskriften for å markere hvilke regler som knytter seg til henholdsvis tunge og lette kjøretøy. Selve reguleringen av overtredelsesgebyret vil tas inn i forskrift om gebyr for overlast (foreslått omdøpt til forskrift om overtredelsesgebyr for overlasting av kjøretøy på offentlig veg), mens gebysatsen foreslår tatt inn i forskrift om gebysatser for overlasting på offentlig veg.

Statens vegvesen bemerker at overtredelsesgebyr for overlasting både i dag og etter endringen vil ilegges den som er transportør i den aktuelle kontrollen. Definisjonen av transportør står i forskriften § 1a. I siste ledd står det imidlertid at der sjåføren opptrer som ansatt i et transportforetak er det transportforetaket som anse som transportør. Kommersiell kjøring med lette kjøretøy, f.eks. varebiler, skjer ikke alltid som del av ren transportvirksomhet. Det kan være utkjøring av blomster for en blomsterbutikk, hvor betegnelsen «transportforetak» ikke nødvendigvis er så treffende. Statens vegvesen mener generelt at det bakenforliggende foretaket bør holdes ansvarlig for eventuell overlast, uavhengig av om det er snakk om et transportforetak. Derfor foreslår vi at siste setning endres fra transportforetak til foretak.

I dagens § 1 står det at gebyrplikt etter forskriften ikke er til hinder for strafferettslige reaksjoner. Per nå representerer ikke denne bestemmelsen reell praksis. Dessuten kan bestemmelsen komme i konflikt med dobbelstrafforbudet. Setningen er dermed overflødig og foreslås tatt ut.

Videre foreslås det en frist for søknad om frafall uten klage på innen tre uker fra underretningen om overtredelsesgebyret har kommet frem i likhet med forslaget i ny overtredelsesgebyrforskrift. Det vises til begrunnelsen for dette i punkt 5.2.

Til slutt er det foreslått en grense for når overlasten bør anmeldes. I forslaget er grensen satt til 100 % overlast, altså at forholdet anmeldes ved overlasting som utgjør 100 % eller mer enn det som er tillatt etter vognkortet, og uansett når overlasten er på 1500 kg eller mer. Ved å benytte alternative terskler for anmeldelse, en prosentvis og en kvantitativ, er terskelen tilpasset både de lette og tunge kjøretøyene innfor maksimal tillatt totalvekt på 3 500 kg. Det vil si at anmeldelsesterskelen på 1 500 kg overlast vil inntreffe for kjøretøy med tillatt totalvekt ca. 1 600 kg eller mer.

7 Endringsbehov i andre forskrifter

7.1 Forskrift om forenklet forelegg

Etter forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 7 kan kjøring med motorvogn med større antall personer på noen av sitteinnretningene eller på andre plasser enn kjøretøyet er registrert for (bokstav f) og kjøring der foreskrevne kjennemerker mangler (bokstav g), bøtelegges ved forenklet forelegg.

Inneværende høring innebærer en avkriminalisering av disse overtredelsene. Derfor er det behov for å endre forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker slik at det ikke oppstår dobbeltstraff der det ilegges både overtredelsesgebyr og forenklet forelegg for samme overtredelse.

Statens vegvesen foreslår at § 1 nr. 7 bokstavene f) og g) tas ut av forskriften og at nummereringen oppdateres. Utover dette foreslås det ingen ytterligere endringer.

Politiet vil fortsatt kunne sanksjonere overtredelsene gjennom gebyrforskriften.

7.2 Forskrift om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogn over 3 500 kg

Forskrift om elektronisk brikke i motorvogner har i § 5 fjerde ledd flere henvisninger til gebyrforskriften. Paragrafene det henvises til omhandler klage og klagesaksbehandling ved overtredelsesgebyr.

Disse foreslås endret til tilsvarende paragrafer i forslaget til ny overtredelsesgebyrforskrift.

Videre er det foreslått å fjerne begrepet «regionvegkontorer» i tråd med Statens vegvesens omorganisering som trådte i kraft 1. januar 2020.

Ellers foreslås det at begrepet «tollvesenet» endres til «Tolletaten». Dette som følge av omorganiseringen i 2016 som medførte at Toll- og avgiftsetaten skiftet navn til Tolletaten, og at Toll- og avgiftsdirektoratet skiftet navn til Tolldirektoratet.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Politi og påtalemyndighet

Slik forslaget er utformet vil en avkriminalisering av enkelte overtredelser etter vegtrafikkloven for politiet medføre at de ikke lenger kan bøtelegge ved forenklet forelegg for disse. Det betyr ikke at politiet mister anledningen til å sanksjonere for disse overtredelsene, men at de kan sanksjonere ved å ilegge overtredelsesgebyr. Politiet har også i dag anledning til å ilegge overtredelsesgebyr etter den eksisterende gebyrforskriften.

Innføringen av overtredelsesgebyr for SI-overtredelsene av reglene kjøre- og hviletid vil også legge til rette for en etablering av et sanksjonssystem som følger de fire kategoriene i direktiv 2006/22, senest endret ved forordning (EU) 2016/403 vedlegg III.

En avkriminalisering av overtredelser kan, slik forslaget er lagt frem, gi en reduksjon av antall anmeldelser etter vegtrafikklovgivningen. Dette vil være et positivt tiltak for å redusere saksmengden til påtalemyndigheten. Samtidig vil de mer alvorlige sakene fortsatt anmeldes ettersom det er vurdert at disse ikke er egnet for et overtredelsesgebyr. Det vil derfor fortsatt være et behov for at påtalemyndigheten i samarbeid med Statens vegvesen har ressurser og kompetanse til å følge opp disse.

8.2 Statens vegvesen

Formålet med regelendringene er å styrke politiet og SVV kontroll og tilsynsfunksjon ved et fleksibelt og effektivt sanksjonssystem som skal stimulere til overholdelse av vegtrafikkloven. Overtredelsesgebyr er et effektivt sanksjonsmiddel med en allmenn- og individualpreventiv funksjon. Utilstrekkelig håndhevelse kan føre til konkurransevriddinger i næringen. Det er derfor viktig å sikre at regelverket etterleves, og allmennpreventive hensyn tilsier at overtredelser møtes med effektive sanksjonsmidler.

Statens vegvesen utfører i dag kontroll av flertallet av overtredelsene det foreslås å innføre overtredelsesgebyr for, med unntak av overskridelse av 12-dagersregelen, jfr. tabell 4. I dag gis det en advarsel eller forholdet anmeldes. En ikke ubetydelig del av Statens vegvesens tid og ressurser går med til å skrive anmeldelser. Forslaget om økt bruk av overtredelsesgebyr vil frigjøre ressurser hos både Statens vegvesen og påtaleapparatet.

En anmeldelse er en alvorlig reaksjon og bør være forbeholdt de mer alvorlige overtredelsene. Avkriminalisering av de overtredelsene vi anser som mindre alvorlige, vil gi et mer helhetlig og rettferdig sanksjonssystem.

Kontroll av kjøre- og hviletid i foretak vil på sin side kunne kreve noe mer ressurser etter det nye forslaget. Den nye forskriften legger opp til at både fører og foretak skal ilegges overtredelsesgebyr ved kontroll langs veg og i foretak. Det betyr at det ved foretaks kontroll må gjøres en kontroll av om avdekkede overtredelser tidligere har blitt sanksjonert langs veg, og tilsvarende ved kontroll langs veg. Men i en foretaks kontroll vil dette være mer omfattende enn kontroll langs veg fordi kontrollperioden er større og omfatter alle førere i foretaket. Samtidig vurderer Statens vegvesen at dette vil ha en god allmennpreventiv effekt fordi det reageres ved alle overtredelser når de avdekkes.

En endring av forskriften vil medføre at kontrollørene i Statens vegvesen vil ha behov for opplæring, og Trafikkkontrollinstruksen i Statens vegvesen må endres og revideres.

Økt bruk av overtredelsesgebyr kan også føre til en økning i antall klager. Det er tingretten som er klageinstans, men saken forberedes og sendes inn av Statens vegvesen der de har ilagt overtredelsesgebyret. Det bør derfor settes av noe økte ressurser til klagesaksbehandlingen.

8.3 Domstol

En nedgang i anmeldelser tilsier at det kan bli en nedgang i saker som vil bli behandlet i tingretten. Nedgangen vil imidlertid være begrenset siden noen av overtredelsene som avkriminaliseres, i dag avgjøres ved forenklet forelegg eller bot som vedtas.

Ettersom tingretten er klageinstans ved illeggelse av overtredelsesgebyr kan det føre til en økning av disse sakene. Statens vegvesens bemerker imidlertid at vi planlegger en gjennomgang og vurdering av dagens klageordning ved overtredelsesgebyr. Økningen i saksomfang i tingretten som følge av denne høringen vil bli vurdert i dette arbeidet.

8.4 Statens innkrevingsentral

Forslaget vil medføre at et større antall saker oversendes til Statens innkrevingsentral for videre oppfølging der. Det kan gi en økning i arbeidsmengde og ressursbehov.

Økonomiske konsekvenser vil være avhengig av hvordan man innretter det nye gebyrsystemet.

8.5 Konsekvenser for den kontrollerte og samfunnet

Økt bruk av overtredelsesgebyr kan gi mer effektive kontroller langs veg. For den som blir kontrollert vil en kontroll og en reaksjon ved eventuelle brudd alltid oppleves som en belastning. Det er derfor viktig at kontroller som gjennomføres har et formål som legitimerer at det samtidig påfører den som blir kontrollert en negativ konsekvens.

Statens vegvesen og politiet gjennomfører det kontroller for å bedre trafikksikkerheten. God trygghet på vegen er viktig for alle som ferdes der, og vil kunne rettferdiggjøre den ulempen det medfører for den som blir kontrollert. En reaksjon gis kun ved en overtredelse av reglene. For å oppnå en god allmennpreventiv effekt er det viktig at reaksjonen oppleves å være i samsvar med overtredelsen. Statens vegvesen har vurdert at det nye forslaget i større grad gir et samsvar mellom overtredelsen og reaksjonen slik at det kan bidra til en større etterlevelse av reglene. Ved at det ilegges overtredelsesgebyr på stedet kan den kontrollerte gjøre opp for seg med en gang, og saken avsluttes umiddelbart etter kontrollen. At reaksjonen gis umiddelbart etter at overtredelsen avdekkes bidrar også til å øke den preventive effekten fremfor en anmeldelse som avgjøres på et senere tidspunkt.

For samfunnet vil økt bruk av overtredelsesgebyr gi et tydelig signal om at forvaltningen er i stand til å sanksjoneres hensiktsmessig på denne typen overtredelse. En effektiv håndheving, ved at det ilegges en reaksjon på overtredelsen med en gang den avdekkes, kan gi en økt allmennpreventiv effekt. En økt allmennpreventiv effekt vil kunne gi bedre etterlevelse av regelverket på vegtrafikkområdet og bidra til en bedre trafikksikkerhet.