



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring i forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlastning  
(endringer i ansvaret for gebyret som følge av direktiv 2015/719/EU)

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
24. januar 2017

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Gjeldende rett .....	4
2.1	Generelt.....	4
2.2	Overskridelse av tillatte vektor.....	4
2.3	Særlig om vegfraktloven .....	6
3	Rettsstilstanden i andre land.....	6
3.1	Innledning .....	6
3.2	Sverige.....	7
3.3	Danmark.....	7
3.4	Finland .....	8
3.5	Storbritannia.....	8
3.6	Oppsummering.....	9
4	Forslag til endringer i overlastgebyrforskriften.....	10
4.1	Behovet for endringen .....	10
4.2	Nærmere om forslagene .....	11
4.2.1	Forslag til endringer i § 1 første ledd.....	11
4.2.2	Forslag til ny § 1a – Transportør.....	11
4.2.3	Forslag til endring i gjeldende § 4 – Ileggelse og betaling av gebyr .....	12
4.2.4	Forslag til ny § 4a – Erklæring om vekt ved transport av containere.....	15
4.2.5	Særlig om praktisk håndheving av avsenderansvaret .....	17
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	20
5.1	Private aktører .....	20
5.2	Offentlige aktører .....	20

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring i forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting (heretter overlastgebyrforskriften). Etter forslaget endres hovedregelen om at det er eieren av kjøretøyet som ilegges overlastgebyr, til at det er transportøren som i utgangspunktet skal ilegges gebyr. I tillegg foreslås at gebyr under visse vilkår kan ilegges avsenderen ved transport av containere.

Endringsforslagene kommer på bakgrunn av EØS-komiteens beslutning om å innlemme i EØS-avtalen direktiv (EU) 2015/719. Direktivet gjør endringer i gjeldende direktiv (EF) 96/53 som fastsetter største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (heretter henholdsvis endringsdirektivet og vekt- og dimensjonsdirektivet).

Overlastgebyrforskriften er gitt med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (heretter vegtrafikkloven) § 36a. Endring av denne hjemmelsbestemmelsen som følge av de nye kravene fra endringsdirektivet har nylig vært på høring og skal fremmes for Stortinget våren 2017. For forskriftsendringene som presenteres i denne høringen må det derfor tas forbehold om at Stortinget vedtar endringene i vegtrafikkloven § 36a.

Årsaken til at vegtrafikkloven § 36a og overlastgebyrforskriften må endres, er at endringsdirektivet stiller krav til medlemslandene om å ha regler om ansvar for transportør og avsender av containere<sup>1</sup> for overlasting. I tillegg stilles det krav om å ha regler om dokumentasjonsplikt for avsender av container. Dagens norske regelverk sier at det kun er eieren av kjøretøyet som skal betale et eventuelt gebyr for overlasting.

Endringsdirektivet har for øvrig også utløst behov for endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften). Disse endringene vil være gjenstand for egen høring. Inneværende høring gjelder kun direktivets krav om ansvarliggjøring av avsender og transportør for overlasting av containere og dokumentasjonsplikten.

I høring om endring av vegtrafikkloven § 36a har Vegdirektoratet også foreslått at det gjøres mulig å gi gebyr ved overtredelser av dimensjonsbestemmelsene, herunder lengde, høyde og bredde. Dersom dette blir vedtatt av Stortinget, vil den nærmere reguleringen av et slikt gebyr bli gjenstand for en egen høring.

---

<sup>1</sup> Bestemmelsen angår containere og vekselflak («swap body»). I denne høringen vil begrepet «containere» benyttes som samlebetegnelse.

## 2 Gjeldende rett

### 2.1 Generelt

Regelverket om største tillatte vektor og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg i Norge fremgår av bruksforskriften kapittel 5, samt veglister for riks-, fylkes-, og kommunale veger. Vekt- og dimensjonsdirektivet setter rammer for dette regelverket, ved at vi i Norge ikke kan ha regler om bruk av kjøretøy som gjør at kjøretøy som oppfyller vekt- og dimensjonsdirektivet ikke tillates brukt i Norge.

Med endringsdirektivet innføres det for første gang bestemmelser med krav til kontrollmetoder, kontrollrapportering, sanksjoner og ansvar ved overlasting (mer om dette i punkt 4.1 nedenfor). Før endringsdirektivet hadde ikke vekt- og dimensjonsdirektivet bestemmelser om håndhevingen av dets regler. Det var opp til den enkelte medlemsstat å finne hensiktsmessige kontrollmetoder, sanksjoner og så videre.

Kontroll av vektor og dimensjoner skjer med hjemmel i vegtrafikkloven § 10, lovens hovedbestemmelse om trafikk kontroll langs veg. Bestemmelsen gir kontrollpersonell fra regionvegkontoret og politiet en generell hjemmel til å stoppe kjøretøy for kontroll. Dessuten pålegges fører av kjøretøy å stoppe for slik kontroll, vise frem dokumenter som er påbudt å ha med under kjøringen og følge påbud gitt med hjemmel i loven. Bruksforskriften § 1–8 pålegger føreren ytterligere plikter i forbindelse med trafikk kontroll, som blant annet plikten til å kjøre til anvist veie- eller kontrollplass og plikten til å lesse av konstatert overlast.

### 2.2 Overskridelse av tillatte vektor

Det følger av dagens vegtrafikklov § 36a at Kongen kan gi forskrift om gebyr overfor eier av et kjøretøy som har vært brukt til vesentlig overtredelse av bestemmelser om tillatt aksel- eller boggilast eller totalvekt. Som nevnt innledningsvis er denne bestemmelsen foreslått endret slik at gebyrhjemmelen åpner for at også transportør eller avsender kan bli ansvarlige for betaling av gebyret.

Overlastgebyrforskriften angir nærmere når gebyrplikten inntreffer, betaling av gebyr, veiing, klage og så videre.

Overlastgebyrforskriften skiller mellom aksellastgebyr og totalvektgebyr. Begrunnelsen for dette skillet er at reglene har ulike hensyn. Formålet bak bestemmelsene om tillatt aksellast er å bidra til å ivareta vegkroppen og kjøretøyet, mens formålet med bestemmelsene om tillatt totalvekt skal både bidra til å ivareta kjøretøyet og beskytte bruer fra å bli utsatt for last som de ikke tåler.

Ved kontroll kan det vise seg at et kjøretøy både har overskredet tillatt aksellast og tillatt totalvekt. I slike tilfeller følger det av overlastgebyrforskriften § 2 tredje ledd at det høyeste gebyret av de to skal ilegges.

Myndighet til å utføre vekt kontroll følger av overlastgebyrforskriften § 5. I første ledd fastsettes at både politiet og regionvegkontoret kan foreta vekt kontroll. I annet ledd fremgår

imidlertid at det er regionvegkontoret som har myndighet til å ilegge gebyr for overlasting. Når politiet avdekker overlasting, oversendes vektrapport til regionvegkontoret som utsteder gebyr.

Størrelsen på gebyret ved overlasting beregnes ut fra hvor stor overlasten er, og satsene følger av forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg (heretter gebyrsatsforskriften). Gebyrsatsene gjennomgikk nylig en omfattende oppjustering, hvor nivået for gebyret gikk fra å følge prisnivået i 1988 til nivået i 2014<sup>2</sup>. I tillegg ble det innført et grunngebyr som skal ilegges ved all overlasting ut over frimarginene, samt en regel om jevnlig oppjustering av satsene til gjeldende prisnivå hvert femte år.

Hvis man er uenig i at vilkårene for gebyrleggelsen er til stede, kan man klage. Tingretten er klageinstans for vedtak om ileggelse av gebyr, jf. overlastergebyrforskriften § 7. Det er imidlertid regionvegkontoret som skal motta klagen, og som skal ta stilling til om klagen skal oversendes tingretten for endelig avgjørelse, jf. § 8, eller om gebyret skal frafalles, jf. § 9.

Når det avdekkes at kjøretøyet har gebyrpliktig overlast i en kontroll utført av regionvegkontoret, registreres dette i Statens vegvesens elektroniske kontrollsystem, VaDIS. Dersom man samtykker i å motta kontrolldokumentene elektronisk, vil dette skje ved at sjåføren mottar en SMS, med påloggingsinformasjon til en side på Statens vegvesens hjemmesider. Logger man seg inn på siden får man også tilgang til kontrolldokumentene. Statens Innkrevingsentral blir samtidig orientert om gebyrleggelsen, og forestår innkrevingen av gebyret for norske kjøretøy. Alternativt, dersom det ikke samtykkes til å motta dokumentene elektronisk, skrives dokumentene ut på papir. I løpet av 2017 vil digital postkasse være en mulighet.

Dersom føreren nekter å etterkomme påbud om å kjøre til anvist veiested, kan politiet eller regionvegkontoret ilegge bruksforbud og inndra kjennemerker med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav e) jf. nr. 3.

Politiet har i tillegg adgang til å ilegge bruksforbud overfor kjøretøy som bryter med bestemmelsene om vektor og dimensjoner i vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav b). Bruksforbud kan etter bestemmelsen bare gis når hensynet til trafikksikkerhet tilsier det, og det kan høyst ha en varighet på ett år.

Statens vegvesens instruks for trafikk kontroll (heretter trafikk kontrollinstruksen) angir retningslinjer for gjennomføring av kontroll i regi av Statens vegvesen. Blant annet gir den retningslinjer for når det skal gis pålegg om omlasting eller avlasting, samt når føreren skal anmeldes.

Med hjemmel i vegtrafikkloven § 36a annet ledd er det adgang til å holde tilbake kjøretøy som har gebyrpliktig overlast inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. For utenlandske kjøretøy skal overlastergebyret være betalt eller garantert for

---

<sup>2</sup> Endringsforskrift 26. august 2016 nr. 1001, i kraft 1. september 2016

av godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet jf. overlastgebyrforskriften § 4 andre ledd.

Selv om vi har en forskrift om gebyr ved overlasting, stenger ikke regelverket for at føreren og/eller foretaket kan anmeldes for forholdet. Praksis i dag er imidlertid at regionvegkontoret ikke anmelder for overlasting. Anmeldelse forekommer bare dersom føreren nekter å etterkomme påbud eller bryter med bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav e). I hvilken grad politiet anmelder for overlasting fremfor, eller i tillegg til, å sende vektrapport til Statens vegvesen for gebyrileggelse, er Vegdirektoratet ikke kjent med.

## 2.3 Særlig om vegfraktloven

Lov av 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler (heretter vegfraktloven) regulerer avtaler om transport av gods med kjøretøy på veg mot vederlag og gjelder innenriks og internasjonal transport jf. lovens § 1. Loven regulerer det privatrettslige forholdet mellom de ulike aktørene som deltar i transporten, og fastsetter ansvar for mislighold, herunder forsinkelser, skade osv.

Etter vegfraktloven § 8 skal transportavtalen ved internasjonal transport bekreftes ved fraktbrev. Ved innenriks befordring kan dette unnlates dersom avsender og transportør er enige om dette, det medfører særlig ulempe eller er uvanlig ved den typen transport som utføres. Der det utferdiges fraktbrev, er det visse krav til fraktbrevets innhold, blant annet skal godsets bruttovekt angis, eventuelt skal godsets mengde angis på annen måte jf. § 9 bokstav f). Avsenderen er pålagt et objektivt ansvar overfor transportøren for kostnader og skade han blir pålagt i tilfelle fraktbrevet har ufullstendige eller uriktige opplysninger jf. § 11.

Loven regulerer imidlertid kun det privatrettslige avtaleforholdet mellom avsender og transportør. Ved et eventuelt overlastgebyr, er det opp den den gebyrlagte (eieren) å søke regress hos transportøren, som igjen må søkte regress hos avsenderen for gebyr som følge av at vekten av godset som er angitt i fraktbrevet er feil.

## 3 Rettstilstanden i andre land

### 3.1 Innledning

Redegjørelsen for rettstilstanden i Sverige, Danmark og Finland er hovedsakelig basert på det som ble skrevet under høring om endring av vegtrafikkloven § 36a. Det har ikke lyktes Vegdirektoratet å få noe mer informasjon om hvordan disse landene ser for seg å implementere endringsdirektivets bestemmelser om transportør- og avsenderansvaret. Informasjonen om gebyrordningen i Storbritannia er basert på offentlig tilgjengelig informasjon på [www.gov.uk](http://www.gov.uk).

## 3.2 Sverige

I likhet med i Norge, er det i Sverige slik at eieren av kjøretøyet er ansvarlig i tilfelle overtredelse av bestemmelser om totalvekt og aksellast jf. trafikforordningen<sup>3</sup> kapittel 14, § 11. Der hvor kjøretøyet leies av noen som har myndighet til å bestemme hvem som skal være føreren, kan ansvaret for overlasting gå over på leieren.

I forbindelse med høring om endring av vegtrafikkloven § 36a, fikk vi informasjon fra den svenske Trafikstyrelsen om at Trafikforordningen mest sannsynlig måtte endres på grunn av endringsdirektivet, da ansvar for overtredelse av vektbestemmelsene i Sverige påligger eieren av kjøretøyet.

Sverige har imidlertid enda ikke tatt fatt på arbeidet med å endre regelverket, da de avventer kommisjonens vedtakelse av såkalte gjennomføringsrettsakter som varsles i endringsdirektivet.

## 3.3 Danmark

I dansk rett er det dimensionsbekendtgørelsen (bekendtgørelse: tilsvarende som norsk forskrift) som angir de nærmere bestemmelsene om tillatt aksellast og totalvekt for kjøretøy, inkludert sanksjoneringen av overtredelser. Dimensionsbekendtgørelsen er gitt med hjemmel i færdselsloven § 85 og sanksjonene er gitt med hjemmel i blant annet § 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 transportoppgøret. Dansk rett har også hjemmel til å pålegge eieren av kjøretøyet objektivt ansvar for førerens overtredelser.

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

I Danmark er det politiet som har ansvaret for kontroll av kjøretøy langs veg, og overtredelse av bestemmelser om vekter og dimensjoner er belagt med bøtestraff. Av den grunn vil de danske bestemmelsene om strafferettslig medvirkning i utgangspunktet 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

---

<sup>3</sup> Trafikförordning (1998:1276)

handlingene foretatt i utlandet, bare vil komme på tale dersom handlingene er overtredelse av dansk lovgivning som har ekstraterritoriell gyldighet.

I tilknytning til avsenderansvaret, omfatter dansk straffelov også tilfeller hvor et ulovlig forhold etableres i et annet land (for eksempel utsending av overlastet container), opprettholdes i Danmark, mens gjerningsmannen (avsenderen av containeren) befinner seg i et annet land. I disse tilfellene vil det ulovlige forholdet i sin helhet anses som begått i Danmark, således at gjerningspersonen (avsenderen av containeren) i et annet land kan straffeforfølges for hele forholdet. Dette forutsetter at det er snakk om overtredelse av bestemmelser med ekstraterritoriell gyldighet.

### 3.4 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 har opplyst Vegdirektoratet om at selve vegtransporten reguleres gjennom vegtransportkontraksloven og CMR-avtaler. I disse avtalene er det relativt detaljert beskrevet hvilket ansvar som skal legges til grunn for de ulike avtalepartene under transporten av godset. I disse kontraktene vil det også være beskrevet hvordan ansvaret er fordelt mellom de ulike kontrahentene. Det siktes nok her hovedsakelig til privatrettslig erstatningsbetingende forhold knyttet til skade på lasten osv., og ikke ansvar for bot eller gebyr ved brudd med vektbestemmelser. Det kan imidlertid tenkes at disse kontraktene regulerer mulighetene for å stille regresskrav for eventuelle gebyrer/bøter til avsender eller andre som kan tenkes å være ansvarlige for overlasten.

Særskilt referanse til direktivet har ikke blitt utarbeidet i Finland, men direktivet trer i kraft ved endring av de ovenfor nevnte lovene.

### 3.5 Storbritannia

Kontroll av tunge kjøretøy gjennomføres i Storbritannia av «Driver and Vehicle Standards Agency» (DVSA)<sup>4</sup>. DVSA er et utøvende organ underlagt departementet for transport og kan på mange måter sammenlignes med Statens vegvesen.

Dersom DVSA påtreffer et kjøretøy som er overlastet gir kontrolløren et såkalt «fixed penalty notice». Dette er et fast gebyr som i likhet med overlastgebyret i Norge, er proporsjonalt med overlastens størrelse.

---

<sup>4</sup> Vehicle and Operator Services Agency (VOSA) hadde denne rollen frem til de ble avløst av DVSA i april 2014



For 5 % overlasting (eller over 1 tonn overlasting, dersom dette utgjør mindre enn 5 %) til og med 30 % overlasting av den tillatte vekten, er det føreren som blir ilagt gebyr. Dersom overlasten er større enn dette, iverksettes det grundigere undersøkelser, noe som inkluderer å undersøke nærmere om årsaken til overskridelsen kan finnes i forhold hos transportforetaket. Viser det seg at overlastingen utelukkende skyldes transportvirksomheten, blir virksomheten rapportert til løyvemyndigheten i Storbritannia («Traffic Commissioner»).

Siden det er føreren som ilegges gebyret, er det også føreren som er ansvarlig for betalingen. Føreren har 28 dager på seg til å betale beløpet eller til å be om at gebyret tas inn for retten. Dersom denne fristen overskrides, øker beløpet med 50 % og blir registrert som en bot («court fine»).

Et vedtak om gebyr ledsages alltid av et vedtak om bruksforbud («Prohibition Notice»), som trer i kraft umiddelbart og som varer inntil overlasten er fjernet. Kontrolløren kan også beordre at kjøretøyet blir kjørt til et passende sted for omlasting eller avlasting.<sup>5</sup>

### 3.6 Oppsummering

Av redegjørelsen ser vi at både Sverige og Finland, i likhet med Norge, holder eieren ansvarlig for overlasting av kjøretøyet. Begge land har likevel bestemmelser om at gebyret kan tilfalle eier/leaser eller transportoppdragsgiver. Når det gjelder regler om ansvar for avsender må det antas at det blir behov for regelendringer i Sverige og Finland.

Det er vanskelig å sammenligne Norge med Danmark og Sverige siden det i disse landene er politiet som står for kontrollen, mens det i Norge er Statens vegvesen ved regionvegkontorene som i all hovedsak kontrollerer og sanksjonerer overlasting.

Vurderingen i Danmark om at det alminnelige medvirkningsansvaret i strafferetten er tilstrekkelig til å oppfylle endringsdirektivets krav, kan teoretisk sett sies å gjelde også for Norge, siden regelverket vårt ikke forhindrer muligheten for straffeansvar ved overlasting. Imidlertid anmelder regionvegkontoret aldri overlasting, og når politiet avdekker overlasting, sendes det som hovedregel vektrapport til Statens vegvesen for gebyrileggelse. Siden rollefordelingen i Norge avviker betraktelig fra den danske, er det derfor nødvendig med endring av gebyrbestemmelsene for at endringsdirektivets bestemmelser om ansvar skal få reell virkning.

Det er verdt å bemerke at gjeldende rett i Storbritannia er relativt streng overfor føreren, ved at det er føreren som er hovedansvarlig for gebyr ved overlasting. Foretaket (antakelig det foretaket føreren er ansatt hos) kan bli gjenstand for videre undersøkelser, men dette skjer bare dersom overlasten er av et visst omfang. Det fremgår heller ingen regler som muliggjør ansvar for avsenderen av containere for overlasting.

---

<sup>5</sup> DVSA opererer med en guide for faste gebyrer som er publisert her: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/226566/Guide\\_to\\_Graduated\\_Fixed\\_Penalties\\_\\_\\_Financial\\_Deposits.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/226566/Guide_to_Graduated_Fixed_Penalties___Financial_Deposits.pdf)

## 4 Forslag til endringer i overlastgebyrforskriften

### 4.1 Behovet for endringen

Som nevnt har behovet for å endre overlastgebyrforskriften først og fremst oppstått fordi vi i henhold EØS-avtalen er forpliktet til å gjennomføre endringsdirektivet i norsk rett. Den konkrete endringen direktivet gjør, er å innsette en ny artikkel 10 f i vekt- og dimensjonsdirektivet som oppstiller nye plikter overfor medlemslandene. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

#### 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.<sup>6</sup>

De nødvendige endringene i vegtrafikkloven § 36a var på høring sommeren/høsten 2016. Denne bestemmelsen er en fullmaktsbestemmelse som gir hjemmel til å gi forskrifter om gebyr for overlasting. For at direktivet skal bli fullstendig gjennomført, må overlastgebyrforskriften endres tilsvarende. For øvrig må innværende endringsforslag tas med et forbehold om at Stortinget vedtar forslag om endring av vegtrafikkloven § 36a som ble sendt på nevnte høring.

Bakgrunnen for innføringen av den nye bestemmelsen i direktivet var blant annet at tall fra EU viste at opp mot en tredel av de kjøretøyene som kontrolleres er overlastet. Dette medfører stor slitasje på veien, og bringer trafikksikkerheten i fare. Videre så man at ansvaret for denne overlastingen ikke var rettferdig fordelt. Særlig når det gjelder transport av containere, har sjåføren oftest ikke anledning til å påvirke vekten. I flere land var likevel reaksjoner mot overlasting rettet mot sjåføren (jf. for eksempel omtalen av Storbritannia i punkt 3.5 over). Mye av lovgivningen i Europa mangler altså mulighet til å legge ansvaret for overlasting over på de som er nærmest til å påvirke vekten på lasten.<sup>7</sup>

Ved å stille krav til medlemslandene om å ha bestemmelser om ansvar for avsender og/eller transportør ved overlasting av containere, ønsker endringsdirektivet å flytte ansvaret over på den eller de aktørene som presumtvt er nærmest til å bære ansvaret for overlasten. I noen tilfeller er dette avsenderen eller transportøren, og ikke eieren eller sjåføren. Bestemmelsene

---

<sup>6</sup> Norsk uoffisiell oversettelse

<sup>7</sup> Commission Staff Working Document, Impact Assessment accompanying the document "Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic" SWD(2013) 108 final, s. xiv

har dessuten til hensikt å hindre konkurransevridning, øke trafiksikkerheten og sikre ensartet anvendelse av de felleseuropeiske begrensningene i tillatte vekter og dimensjoner.

Endringsdirektivets innføring av artikkel 10 f, medfører altså at medlemslandene blir forpliktet til å ha regler om sanksjoner ved overlasting overfor aktører som har hatt en rolle før kontrollen gjennomføres. Dette skaper flere praktiske utfordringer, noe som ble belyst av flere høringsinstanser ved høring om endring av vegtrafikkloven § 36a. I punkt 4.2 nedenfor beskrives Vegdirektoratets løsningsforslag, hvor vi forsøker å imøtekomme disse utfordringene på best mulig måte.

I forslag til endringer i overlastgebyrforskriften foreslås det også at transportøren som hovedregel skal ilegges gebyr. Dette er ikke et direkte krav fra direktivet, men er ønsket for å tilpasse regelverket dagens situasjon, jf. punkt 4.2.3.

## 4.2 Nærmere om forslagene

### 4.2.1 Forslag til endringer i § 1 første ledd

Vegdirektoratet foreslår at § 1 første ledd endres slik at ordlyden blir følgende:

*For kjøretøy med tillatt totalvekt over 3.500 kg som på offentlig veg har vært brukt til overtredelse av bestemmelser om last av aksel/akselkombinasjon eller totalvekt, skal det betales gebyr til statskassen etter reglene i § 2. Hvem som ilegges gebyr reguleres i § 4.*

Siden vi foreslår en ny hovedregel om at det er transportøren som skal ilegges overlastgebyr og at avsenderen i noen tilfeller kan ilegges gebyr, foreslår vi at § 1 første ledd endres slik at bestemmelsen er nøytral med hensyn til hvem som skal kunne ilegges gebyret, jf. ordlyden «skal det betales gebyr». For at det skal være klart hvor man finner regler om ansvar, foreslår vi inntatt en siste setning i bestemmelsen som beskriver hvor dette reguleres.

Endringen må sies å være av redaksjonell art som en følge av at § 4 foreslås endret til å regulere både betaling og illeggelse av gebyr.

### 4.2.2 Forslag til ny § 1a – Transportør

Vegdirektoratet foreslår inntatt en ny § 1a som definerer transportør. I dette høringsnotatet ønsker vi å presentere to alternative forslag til ordlyd, og inviterer høringsinstansene til å komme med innspill. Alternativ 1:

#### ***§ 1a. Definisjonen av transportør***

*Med transportør menes i denne forskriften en fysisk eller juridisk person som benytter kjøretøyet som dets eier, eller har rett til å benytte kjøretøyet av dets eier, og som gjennomfører transporten enten det skjer i henhold til kontrakt eller ikke.*

Alternativ 2:

#### ***§ 1a. Definisjonen av transportør***

*Med transportør menes i denne forskriften en fysisk eller juridisk person som utfører transporten, enten det skjer i henhold til kontrakt eller ikke.*

Vegdirektoratet anser det nødvendig med en egen bestemmelse som definerer hvem som skal regnes som transportør, særlig fordi hovedregelen etter forslaget er at transportøren skal ilegges overlastgebyr fremfor eieren slik det er i dag.

Den første definisjonen er en kombinasjon av definisjonene av transportør i direktiv (EU) 2014/47 om teknisk kontroll langs veg artikkel 3 punkt 18) og ADR-bestemmelsene punkt 1.2.1<sup>8</sup>.

Den andre definisjonen er enklere utformet enn den første, og har en videre språklig form.

Hensikten med begge de alternative definisjonene er at de skal omfatte både leasingtaker/leier av kjøretøy, transportforetak som benytter kjøretøy de selv eier og førere som transporterer gods til privat bruk med kjøretøy de enten selv eier eller har lånt.

En transportør er altså den personen eller det selskapet som i kontrolløyeblikket har råderetten over motorvogn og tilhenger i kraft av å eie, leie, låne eller lease, uavhengig av om kjøretøyene i kontrolløyeblikket blir brukt i privat eller næringsmessig aktivitet.

## 4.2.3 Forslag til endring i gjeldende § 4 – Ileggelse og betaling av gebyr

### 4.2.3.1 Forslag til ordlyd

Vegdirektoratet foreslår at § 4 endres slik at ordlyden blir følgende:

#### **§ 4. Ileggelse og betaling av gebyr**

*Overlastgebyr ilegges transportøren.*

*Gebyr kan ilegges avsenderen av containeren ved transport av containere der vekten overstiger det som er angitt i erklæringen etter § 4a og containeren er plombert eller på annen måte har vært låst under hele transporten. Dette gebyret skal beregnes ut fra avviket mellom containerens angitte og aktuelle vekt. Transportøren er solidarisk ansvarlig for gebyret.*

Overlastgebyr skal betales innen 3 uker fra det tidspunkt da underretning om illeggelsen er sendt til *den gebyrlagte*. Oversittes fristen, kan gebyret innkreves i samsvar med vegtrafikkloven § 38.

For utenlandsk kjøretøy skal overlastgebyret være betalt eller garantert for av en godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet. jfr. § 5.

Tittelen i bestemmelsen foreslås endret til «Betaling og illeggelse av gebyr», slik at den reflekterer at bestemmelsen både regulerer hvem som er ilegges gebyret og reglene for betaling av det.

Det foreslås også tatt inn to nye ledd i bestemmelsen, hvor første ledd presenterer hovedregelen om hvem som skal ilegges gebyr for overlasting og andre ledd gjennomfører endringsdirektivets krav om å ha regler om ansvar for avsender ved overlasting av container.

---

<sup>8</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/47/EU av 3. april 2014 om teknisk kontroll langs veg av nyttekjøretøy som sirkulerer i EU og som opphever direktiv 2000/30/EF og forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods

Någjeldende første og andre ledd blir nytt tredje og fjerde ledd. Ordlyden i de to bestemmelsene foreslås ikke endret, bortsett fra at bestemmelsen om fristen for betaling av gebyret er justert fra «eieren av kjøretøyet» til «den gebyrlagte». Dette som en følge av at det ikke lenger er eieren som skal ilegges gebyret, men at gebyret kan ilegges både transportør og avsender.

#### *4.2.3.2 Hovedregel om at transportør skal ilegges overlastgebyr*

Etter forslaget er det altså transportøren som i utgangspunktet skal ilegges gebyr for overlasting. Bestemmelsen må ses i sammenheng med forslag til ny § 1a om hvem som regnes som transportør.

I dag er det vanlig med leasing eller leie av kjøretøy. Den registrerte eieren av kjøretøyet er leasingselskapet eller utleier, som har en avtale med leasingtaker eller leietaker om at vedkommende har full rådighet over kjøretøyet over en viss periode. I henhold til dagens system om at det er eieren som ilegges gebyr, er det leasingselskapet eller utleier (kjøretøyets eier) som ilegges gebyret til tross for at selskapet ikke har noe med transporten og overlasten å gjøre. I slike tilfeller må det eventuelt søkes regress hos transportør for å få kompensert gebyret.

Vegdirektoratet mener at det er på tide å tilpasse regelverket slik at gebyret retter seg mot den aktøren som har påtatt seg oppdraget, altså transportøren, som også er den som normalt har størst påvirkningsmulighet på lasten.

Når det gjelder containertransport, hvor transportøren ofte ikke har påvirkningsmulighet på tyngden på containeren, medfører dette at transportøren får en egeninteresse i å sikre seg mot gebyr som skyldes feil hos avsenderen, ved at transportøren krever tilstrekkelig og relevant dokumentasjon ved mottak av container jf. forslag til ny § 4a og omtalen nedenfor i punkt 4.2.4.

#### *4.2.3.3 Vilklårene for avsenderansvaret*

Bakgrunnen for innføringen av avsenderansvaret er, som nevnt i punkt 4.1, endringsdirektivets krav om at medlemsstatene må ha bestemmelser om et slikt ansvar ved containertransport. Ansvarsmodellen fremstår som litt kunstig, da den innfører regler om plikter og sanksjoner overfor en aktør som ikke er på kontrollstedet når kjøretøyet blir kontrollert. Like fullt, vi er forpliktet av EØS-avtalen til å implementere EØS-relevante regler som fastsettes av EU.

Vegdirektoratet har funnet det utfordrende å etablere en ansvarsmodell som i størst mulig grad gir en rettferdig fordeling av ansvar ved illeggelse av gebyr, særlig fordi det er snakk om å illegge reaksjoner overfor en aktør som ikke befinner seg på kontrollstedet. Det er derfor viktig å fastlegge hvilke forutsetninger som må foreligge for at ansvaret skal kunne inntre.

For det første må avsenderansvaret avgrensnes til å gjelde containere som er plombert eller som har vært låst under hele transporten. Uten et slikt krav, kan det ikke bevises at innholdet, og dermed også vekten, i containeren har vært det samme under hele

transporten. Avsenderen vil som en følge av dette mest sannsynlig ikke godta et eventuelt gebyrkrav.

For det andre må det være et vilkår for at avsenderansvaret kan inntre at vekterklæring som angitt i forslag til ny § 4a faktisk foreligger. Dersom transportøren har mottatt en container med en vekterklæring som enten er mangelfull eller mangler helt, vil det være nærmest umulig for kontrollmyndigheten å etterprøve påstand fra transportøren om at overlasten skyldes feil hos avsenderen.

For det tredje må avsenderansvaret avgrenses til å bare gjelde dersom containeren veier mer enn det avsenderen har angitt i vekterklæringen. Dersom avsenderen har oppfylt sin plikt til å dokumentere hva containeren veier, og denne vekten stemmer eller er lavere, må han gå fri. Selv om tillatte aksellaster kan overskrides på grunn av feilfordeling av lasten i containeren, vil det være urimelig om avsenderen skal bli ansvarlig for at kjøretøyet ikke har tilstrekkelig aksellastkapasitet til å transportere containeren innenfor tillatte aksellaster. Vegdirektoratet har forståelse for at feilfordeling av lasten i containere er en utfordring for bransjen, men kan ikke se at det i disse tilfellene er en reell mulighet til å ilegge avsenderen gebyr. I tilfelle måtte vi ha stilt krav til at avsenderen plikter å laste/pakke containeren slik at den blir jevnt fordelt. Det er allerede en utfordring å stille krav til dokumentasjon med tilhørende sanksjonering av et ledd i transporten som ikke befinner seg på kontrollstedet. Slike feil som beror på avsenderen, må eventuelt reguleres gjennom kontrakt.

Det har vært vurdert om ansvaret skal avgrenses til å kun gjelde ISO- eller CEN-containerer. Disse containerne er mest kjent og hyppig brukt i transport i dag. Vegdirektoratet har imidlertid kommet til at dette er en unødvendig begrensning av begrepet all den tid vi stiller krav til plombering/avlåsning. I praksis vil nok avsenderansvaret bli aktuelt ved transport av ISO- og CEN-containerer. Det stilles detaljerte krav både til dimensjoner, lasteevne, merking av egenvekt mv. til disse containerne, noe som er en forutsetning for at avsenderen skal kunne angi hvor tung containeren er med last.

#### *4.2.3.4 Solidarisk ansvar*

Det er viktig for Vegdirektoratet å ha gode regler som hindrer overlasting, da overlasting fører til slitasje på veg og truer trafiksikkerheten. Vi foreslår derfor at transportøren er solidarisk ansvarlig for gebyr ilagt avsenderen. Ansvaret vil da være «subsidiært solidarisk» i form av at gebyret først skal søkes innkrevd hos avsenderen, og hvis avsenderen av ulike grunner ikke er interessert i å betale, kan gebyret kreves av transportøren. Dette for å sikre at eventuelle gebyr faktisk blir betalt.

Å være solidarisk ansvarlig kan fremstå som urimelig og urettferdig for transportøren, da han kan komme til å være økonomisk ansvarlig for gebyr han muligens ikke er skyld i. Vegdirektoratet tenker imidlertid at dette kan søkes løst i de privatrettslige avtaler mellom avsenderen og transportøren. Med etablering av en ordning hvor avsenderen kan holdes ansvarlig for overlasting, vil et eventuelt regresskrav mot avsenderen ha større tyngde.

En sentral del av begrunnelsen for dette forslaget er at tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 36a annet ledd og overlastgebyrforskriften § 4 annet ledd, bare gjelder

kjøretøyet, ikke lasten. Når det er snakk om gebyr eller andel av et gebyr ilagt avsenderen av containeren, er det jo nettopp lasten som er problemet og ikke kjøretøyet. Uten at transportøren er solidarisk ansvarlig for gebyret, har kontrollmyndigheten ikke noe sikringsmiddel for betaling av gebyr/andel av gebyr ilagt avsenderen av containeren.

Til dette kommer at EU-domstolen nylig har avsagt en dom angående tilbakehold i kjøretøy for innkreving av bot eller gebyr hvor eieren av kjøretøyet ikke holdes ansvarlig for overtredelsen som foranlediget boten eller gebyret.<sup>9</sup> EU-domstolen uttaler at det ikke er forenlig med proporsjonalitetsprinsippet å holde tilbake kjøretøy når eieren av kjøretøyet ikke også er ansvarlig for sanksjonen tilbakeholdet skal sikre (for eksempel gebyr). Det samme vil gjelde dersom det bare er avsenderen som holdes ansvarlig for gebyret. Da vil det ikke være proporsjonalt å holde tilbake kjøretøyet inntil gebyret er betalt, ergo må transportøren sendes videre.

Med solidarisk ansvar vil hjemmelen til å holde tilbake kjøretøyet for å sikre betaling av gebyret ilagt avsenderen, oppfylle kravene EU-domstolen stiller i denne avgjørelsen.

#### 4.2.4 Forslag til ny § 4a – Erklæring om vekt ved transport av containere

Vegdirektoratet foreslår inntatt en ny § 4a med følgende ordlyd:

***§ 4a. Erklæring om vekt ved transport av containere***

*Avsenderen av en container skal utstede en erklæring til transportøren som tydelig angir følgende:*

- a) Avsenderens navn, adresse og signatur*
- b) Containerens vekt inkludert last*

*Erklæringen skal følge containeren og kan fremgå av fraktbrev eller annen dokumentasjon som følger transporten. Elektronisk versjon av erklæringen, utformet på en måte som er likeverdig med papirdokumentasjon, godtas.*

Bestemmelsen følger av at endringsdirektivet krever at medlemsstatene må ha bestemmelser om avsenderens plikt til å angi vekten på containeren i et transportdokument, og transportørens plikt til å gi tilgang til denne dokumentasjonen ved en kontroll.

Oppfyllelse av kravene i forslag til ny § 4a er helt nødvendig for at det skal være mulig for norske kontrollmyndigheter å ilegge avsenderen et overlastgebyr i tråd med forslag til endringer i § 4, jf. også punkt 4.2.3.3. Dersom dokumentasjonen mangler eller er mangelfull, har ikke kontrollmyndighetene mulighet til å verifisere at avsenderen har oppgitt feil vekt e.l., og transportøren bør derfor være ansvarlig for et eventuelt gebyr.

Hvem som er avsenderen i en transportoperasjon, kan være uklart. Ved containertransport kan innholdet i containeren bestå av flere ulike forsendelser fra flere ulike «reelle» avsendere. Da er det urimelig, og umulig, å skulle knytte noe ansvar for vekten av

---

<sup>9</sup> Se sak C-501/14

containeren over på de ulike «reelle» avsenderne. I slike tilfeller er det mest naturlige å anse avsenderen som den som sist gjorde containeren klar for transporten.

Det har vært vurdert om det i forskriften skulle inntas en egen bestemmelse som definerer hvem som er avsender, med en ordlyd i retning av at avsender er den som er angitt som avsender på vekterklæringen, med en presiserende setning om at den som sist pakket containeren før transporten skal angis som avsender på vekterklæringen. Endringsdirektivets egen definisjon av avsender peker i denne retningen. Den norske uoffisielle oversettelsen av definisjonen av avsender i endringsdirektivet, lyder som følger:

«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»

Som det fremgår av denne definisjonen er avsenderbegrepet knyttet til den som er angitt som avsender på transportdokumentet, eventuelt den som det er inngått transportavtale med. Denne definisjonen er etter vår vurdering tilstrekkelig ivaretatt i forslag til ny § 4a om vekterklæring. Det synes også lite hensiktsmessig å avgrense avsenderbegrepet generelt i forskriften, når avsenderbegrepet i overlasttilfellene kun har betydning for transport av containere.

Det følger for øvrig av ordlyden i forslag til ny § 4a at det er avsenderen av *containeren* som skal utstede erklæring om vekt. Denne ordlyden utelukker eventuelle andre avsendere av godset inni selve containeren. Vegdirektoratet antar at siden hovedregelen er at transportøren er ansvarlig for overlastgebyr, er det i transportørens interesse at riktig avsender påføres vekterklæringen før videre transport.

Det stilles ikke strengere krav til dokumentasjonen enn at den skriftlig angir avsenderens navn, adresse, signatur og vekt på containeren. Det er denne informasjonen som er nødvendig for at det skal være mulig for kontrollmyndigheten å rette gebyrkrav mot avsenderen.

Bestemmelsen slik den er utformet, kan medføre at transportøren blir fristet til å fremskaffe uekte vekterklæringer for å slippe unna eventuelt gebyr. Vegdirektoratets vurdering er at denne problemstillingen i utgangspunktet ikke har så stor praktisk betydning, da man enkelt vil kunne avdekke en slik feil når avsenderen kontaktes for illeggelse av gebyr. I alle tilfelle vil det virke preventivt at en slik handling kan etterforskes som dokumentfalsk jf. straffeloven § 361.

Som det fremgår av forslaget, er det tilstrekkelig at informasjonen fremgår av fraktbrev eller annen relevant dokumentasjon som følger transporten. Et fraktbrev regulerer i utgangspunktet bare forholdet mellom avsender og transportør, og hvis informasjonen fremstår i et slikt fraktbrev, kan det stilles spørsmål om avsenderen egentlig har «erklært» vekten med tanke på eventuelt ansvar for overlasten dersom vekten ikke stemmer. Vegdirektoratet antar at dette kun gir forskriften en ytterligere dimensjon ved at i tilfeller hvor avsenderen nekter å utstede vekterklæring, kan han likevel gjøres ansvarlig gjennom de opplysningene han har gitt i fraktbrevet dersom de opplysningene sammenfaller med kravet i forslag til ny § 4a.



Vi ber likevel høringsinstansene spesielt om tilbakemelding på om dette fremstår som en fornuftig løsning, eller om det også bør stilles krav om at avsenderen aktivt erklærer vekten når han overlater containeren til transportøren.

Containerbegrepet kan også etter omstendighetene være noe uklart. I vanlig norsk dagligtale er «container» en samlebetegnelse på flere typer lastbærere. I vid forstand er en container en lasteenhet med standardiserte mål som ved ulike metoder kan løftes av og på et transportmiddel og i noen tilfeller transporteres av flere ulike transportmidler. Containerens fordel er at den kan lastes før og losses etter transport. Transportørens rolle ved transport av containere består ofte kun i mottak av containeren, selve transporteringsprosessen av containeren og avlevering av containeren. Containere er ofte forseglet eller plombert for å sikre at lasten i containeren forblir den samme for hele transportoppdraget.

Vi har vurdert om containerbegrepet i forskriften skal defineres i en egen bestemmelse, med en ordlyd i retning av at med container menes en forseglet flyttbar lasteenhet som oppfyller den til enhver tid gjeldende ISO- eller CEN-standard, i tråd med betraktningene i punkt 4.2.3.3.

Vi har imidlertid kommet til at det er tilstrekkelig for at avsenderansvaret skal komme til anvendelse, at containeren er avlåst, og at det foreligger vekterklæring fra avsenderen. Vi antar at de nødvendige avgrensningene på dette området vil skje i praksis. Det synes også u hensiktsmessig å avgrense containerbegrepet generelt for forskriften når begrepet omfatter mye mer enn ISO- og CEN-containere.

Som nevnt i punkt 4.2.3.3, er det en forutsetning for at avsenderansvaret skal kunne inntre, at containeren er plombert eller avlåst. Dersom den ikke er det, er det høyst sannsynlig at en avsender ikke vil godta et eventuelt gebyr, fordi han ikke kan vite om containeren har blitt omlastet underveis. Selv om bransjen nok selv vil sørge for denne begrensningen ved at avsenderen antakeligvis ikke utarbeider og signerer en vekterklæring hvis ikke også containeren blir plombert eller avlåst, er det hensiktsmessig at det står klart i forskriften. Dette avskjærer i alle fall eventuelle anklager mot avsenderen fra fører når containeren ikke er låst.

#### 4.2.5 Særlig om praktisk håndheving av avsenderansvaret

Vegdirektoratet er oppmerksom på at det å ilegge gebyr overfor avsenderen av containere, vil by på enkelte praktiske utfordringer i kontrollsituasjonen. Dette ble også påpekt av både Politidirektoratet, Region øst og Region nord under høring om endring av vegtrafikkloven § 36a.

Politidirektoratet nevnte særlig at overlaster kan skyldes feilfordeling av lasten inni containeren. Som nevnt i punkt 4.2.3.3, er dette forhold som blir svært vanskelig for kontrollmyndigheten å kontrollere og sanksjonere. Et alternativ hadde vært å etablere krav til stuings sertifikat for avsendere/pakkere av containere slik som kreves etter ADR-bestemmelsene, men det har ikke vært anledning for Vegdirektoratet til å se på dette i denne omgang.

Region øst pekte særlig på at det vil medføre ytterligere ressursbruk for kontrollørene å håndheve avsenderansvaret, og at det vil være vanskelig å fordele ansvaret mellom de ulike partene som tar del i transporten. De etterlyser større krav til fraktpapirer enn det er i dag. Region nord understreket at det må foreligge klare og detaljerte retningslinjer for håndhevingen av avsenderansvaret, slik at det ikke oppstår tvil om dette under kontrollen.

Vegdirektoratet deler de bekymringene høringsinstansene har belyst og har forsøkt å imøtekomme dem i vårt forslag til løsning i disse endringsforslagene.

Det følger av bruksforskriften § 1–8 at når det konstateres overlast, er føreren forpliktet til å lesse av overlasten, altså bringe forholdet i orden før videre kjøring. Når det er snakk om plomberte eller avlåste containere, vil dette i praksis kunne bety at man må sette fra seg containeren, og eventuelt skaffe til veie et annet kjøretøy. Eventuelt kan føreren velge å bryte plomberingen/avlåsningen for å lesse av eller omlaste innholdet i containeren. Dersom føreren ikke overholder pålegget om å bringe forholdet i orden, risikerer han å bli anmeldt.

Når det er konstatert overlast, er det nødvendig å komme frem til om og i tilfelle i hvor stor grad, overlasten har sin årsak i at containeren er tyngre enn angitt i vekterklæringen. På den måten vil man kunne komme frem til hvem som skal betale gebyret, eventuelt fordelingen av det. Det er da nødvendig å komme frem til hvor mye containeren veier. Dette er utfordrende siden det ikke vil være mulig å løfte den av kjøretøyet.

Den mest naturlige fremgangsmåten Vegdirektoratet ser for seg, er å ta utgangspunkt i kjøretøyet/vogntogets aktuelle totalvekt, og trekke fra bilens egenvekt som fremgår av vognkortet. Denne metoden for veiing vil selvfølgelig måtte defineres klart i trafikkkontrollinstruksen.

Vegdirektoratets forslag til løsning er forsøkt illustrert i eksemplene nedenfor.

#### Eksempel 1:

Vekterklæring container: 10 000kg

Egenvekt kjøretøy ifølge vognkort: 7000kg

Tillatt totalvekt: 19 000kg

Aktuell totalvekt: 21 000kg

Overlast=2000kg

Avsenderens andel i overlasten = avviket mellom vekterklæring og containerens faktiske vekt:  $21\ 000\text{kg} - 7000\text{kg} = 14\ 000\text{kg} - 10\ 000\text{kg} = \mathbf{4000\text{kg}}$

I dette tilfellet er avsenderen ansvarlig for hele overlastgebyret, fordi containerens faktiske tyngde utgjør hele årsaken til at kjøretøyet er overlastet. Selv om containeren er 4000 tyngre enn avsenderen har oppgitt, skal han kun betale for 2000kg, siden det er denne overlasten som gir grunnlag for å gi gebyr.

### Eksempel 2:

Vekterklæring: containeren veier 16 000kg  
Egenvekt kjøretøy ifølge vognkort: 10 000kg  
Tillatt totalvekt: 26 000kg  
Aktuell totalvekt: 30 000kg  
Overlast=4000kg

Avsenderens andel i overlasten=avviket mellom vekterklæring og containerens vekt:  
 $30\ 000\text{kg}-10\ 000\text{kg}=20\ 000\text{kg}-16\ 000\text{kg}=\mathbf{4\ 000\text{kg}}$

Også i dette tilfellet blir avsenderen fullt ut ansvarlig for overlastgebyret fordi avviket mellom erklæringen og containerens vekt utgjør 4000kg, som altså er så mye kjøretøyet er overlastet.

### Eksempel 3: (deling av gebyr)

Vekterklæring container: 16 000 kg  
Egenvekt kjøretøy: 10 000 kg  
Tillatt totalvekt kjøretøy BK10 veg: 26 000 kg  
Tillatt totalvekt kjøretøy BKT8 veg: 22 000 kg  
Aktuell totalvekt kjøretøy: 28 000 kg

Avsenderens andel i overlasten=avviket mellom vekterklæring og containerens vekt:  $28\ 000-10\ 000=18\ 000\text{kg}=\mathbf{2000\ kg}$

Ved kjøring på BK 10 veg er totalvekten på kjøretøyet 2000 kg for høy og dette skyldes utelukkende at containeren er 2000 kg over det som er angitt i vekterklæringen. Avsender vil i så fall være ansvarlig for hele gebyret.

Ved kjøring på BKT8 veg (valg av vegstrekning og riktig kjøretøy er transportørens ansvar), er totalvekten på kjøretøyet 6000 kg over det tillatte. 2000 kg av dette er avsender ansvarlig for (differansen mellom vekterklæring og aktuell containervekt) og transportøren vil være ansvarlig for resterende overlast på 4000 kg som skyldes kjøringen på BKT8 veg med feil type kjøretøy.

Med bakgrunn i vekterklæringen på 16 000 kg burde transportøren ved kjøring på BKT8 veg valgt et annet kjøretøy som lovlig kunne kjørt på vegen.

Både i eksempel 1, 2 og 3, har vi forutsatt at containeren er tyngre enn avsenderen har angitt. Dersom avsenderen har angitt riktig vekt på containeren, vil selvfølgelig transportøren måtte betale hele gebyret.

Som nevnt i punkt 4.2.3.4, ser vi oss imidlertid nødt til å ha en regel om at transportøren er solidarisk ansvarlig for gebyr ilagt avsenderen i tilfelle han ikke betaler. Vi inviterer høringsinstansene til å komme med innspill, eventuelt alternative løsninger på dette punktet.

Det er viktig for Vegdirektoratet å få innspill vedørende den praktiske gjennomføringen og håndhevingen av avsenderansvar. Vi ber derfor høringsinstansene om å være spesielt

oppmerksomme på dette, og belyse og gi tilbakemeldinger på eventuelle utfordringer, alternative løsninger og innspill angående dette.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Private aktører

De foreslåtte endringene i overlastgebyrforskriften får ingen betydning for størrelsen på gebyrene som blir ilagt ved overlasting, da gebyrsatsforskriften forblir uendret. Endringen omfatter hvem som skal være ansvarlig for betaling av et eventuelt overlastgebyr. Dette vil ha en positiv økonomisk konsekvens for kjøretøyeiere som leaser eller leier ut kjøretøyene sine. Disse aktørene vil ikke lenger bli ilagt gebyr og de slipper å stille eventuelle regresskrav mot transportøren. Det vil også medføre en økonomisk gevinst for transportører av containere hvor overlasten skyldes at containeren er tyngre enn angitt i vekterklæringen.

Generelt vil det ha en positiv konsekvens for transportørene ved at de ikke lenger bli gjort ansvarlig for gebyr som skyldes at containeren er overlastet.

Forhåpentligvis vil de foreslåtte endringene medføre at avsendere i mindre grad enn i dag leverer overlastede containere til transportører. Dette vil medføre færre overlastede kjøretøy på norske veier, bedre trafiksikkerhet og bedre konkurransevilkår for transportørene.

De foreslåtte endringene kan medføre merarbeid for avsendere av containere ved at de nå må erklære vekten av containeren. Fraktbrevet kan imidlertid benyttes til å angi vekterklæring.

### 5.2 Offentlige aktører

Det må antas at ordningen med avsenderansvar vil medføre økte administrative og økonomiske kostnader for Statens vegvesen i alle fall i en innkjøringsperiode. VaDIS må tilpasses slik at man enkelt kan finne frem transportør og også legge inn informasjon om avsenderen av container ved kontroll. Kostnader knyttet til endringer i VaDIS tas innenfor de budsjetter som allerede er til disposisjon for videreutvikling av programmet.

Det vil også påløpe administrative konsekvenser for Statens vegvesen i form av etablering av nye rutiner og oppdateringer i Trafikkrollinstruksen, samt opplæring i rutiner for veiing av kjøretøy som transporterer containere. Antageligvis vil endringene også medføre at vektkontrollen av kjøretøy med containere vil kunne ta lengre tid, særlig der hvor tilbakeholdsretten skal benyttes.

Statens innkrevingsssentral, som i dag forestår innkrevingen av overlastgebyr, vil måtte tilpasse sine systemer for tilfeller hvor det er aktuelt å ilegge avsenderen gebyr, og eventuelt gjøre bruk av solidaransvaret. Vegdirektoratet er kjent med at Statens innkrevingsssentral allerede har systemer tilpasset krav med en hovedskylder, og en med solidaransvar. Vi antar derfor at eventuelt merarbeid som følge av slike tilpasninger, ikke vil være uforholdsmessig.