



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøyavdelingen

firmapost@vegvesen.no.

Oslo, 27. juli 2020

Høring om forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen - økt bruk av overtredelsesgebyr

NLF ser positivt på høringens innhold og intensjoner. Det har over lang tid vært en bekymring for oss at der det avdekkes et lovbrudd i forbindelse med en utekontroll av lastebil eller vogntog ikke har vært noen ingen garanti for at noen blir straffet. Der kontrolløren i dag normalt sett ville måtte politianmelde ser vi det gis utvidede og tydeligere rammer. Vi mener dette vil gjøre det mulig for Statens Vegvesen sine kontrollører og avgjøre forholdet på stedet. Dette er et stort steg i riktig retning.

Gebyrenes størrelse ved kjøre- og hviletidsovertredelser

Rammen for sanksjoner knyttes opp mot kategoriseringen av bruddenes alvorlighetsgrad i henhold til vedlegg III til direktiv 2006/22, senest endret ved forordning (EU) 2016/403. Der er kategoriene inndelt i 4 grader etter alvorlighet: MI - Minor Infringement, SI - Serious Infringement, VSI - Very Serious Infringement og MSI – Most Serious Infringement.

Gebyrsatsene som er foreslått dekker overtredelser i kategorien SI (mindre brudd) og brudd innenfor kategorien MI (alvorlig brudd) danner grunnlag for advarsel.

Brudd innenfor kategoriene VSI (meget alvorlig brudd) og MSI (grovt alvorlig brudd) er så betydelige at de fortsatt burde anmeldes. Vår bekymring knyttet til dette er at en kan velge graden av brudd for å dermed kunne for å «kjøre videre» i påvente av en anmeldelse og videre oppfølging.

NLF mener det bør legges opp til en gradering av gebyrene og at det gis tydelige føringer for hvordan og når det skal reageres. Slike føringer må også beskrive grenser for anmeldelse og vanlig straffeprosessuell forfølgning.

NLF foreslår:

- Det gis advarsel i kategorien MI, som foreslått.
- Gebyr for overtredelser i kategorien SI, som foreslått.
- Gebyr for overtredelser i kategorien VSI. (innenfor rammer i rundskriv nr. 3/2009
- Gebyr (VSI) og anmeldelse for grove overtredelser i kategorien MSI.

Rammer for de gebyrsatser vi foreslår vises i tabell under.



Forskrift	Overtredelse	Fører (SI)	Bedrift (SI)	Fører (VSI)	Bedrift (VSI)
Art. 6.1 Kjøretime 9 timer	Kjøretime f.o.m. over 10 timer t.o.m. 11 timer	1.000,-	2.000,-		
	Kjøretime f.o.m. over 11 timer t.o.m. 13 timer			2.000,-	4.000,-
	Kjøretime over 13 timer			4.000,-	8.000,-
Art. 6.1 Kjøretime 10 timer	Kjøretime f.o.m. over 11 timer t.o.m. 12 timer	1.000,-	2.000,-		
	Kjøretime f.o.m. over 12 timer t.o.m. 14 timer			2.000,-	4.000,-
	Kjøretime over 14 timer			4.000,-	8.000,-
Art. 6.2 Kjøretime uke 56 timer	Kjøretime f.o.m. over 60 timer t.o.m. 65 timer	2.000,-	4.000,-		
	Kjøretime over 60 timer			3.000,-	6.000,-
Art. 6.3 Kjøretime to uker 90 timer	Kjøretime f.o.m. over 100 timer t.o.m. 105 timer	2.000,-	4.000,-		
	Kjøretime f.o.m. over 105 timer			3.000,-	6.000,-
Art. 7 4,5 timer før pause	Kjøretime f.o.m. over 5 timer t.o.m. 6 timer	500,-	1.000,-		
	Kjøretime f.o.m. over 6 timer t.o.m. 9 timer			2.500,-	5.000,-
	Kjøretime f.o.m. over 9 timer			4.000,-	8.000,-
Art. 8.2 Døgnhvile 11 timer	Døgnhvile f.o.m. over 8,5 timer t.o.m. 10 timer	1.000,-	2.000,-		
	Døgnhvile f.o.m. over 6 timer t.o.m. 8,5 timer			2.500,-	5.000,-
	Døgnhvile f.o.m. mindre enn 6 timer			4.000,-	8.000,-
Art. 8.2 Døgnhvile 9 timer	Døgnhvile f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer	1.000,-	2.000,-		
	Døgnhvile f.o.m. over 4 timer t.o.m. 7 timer			2.500,-	5.000,-
	Døgnhvile f.o.m. mindre enn 4 timer			4.000,-	8.000,-

Forskrift	Overtredelse	Fører (SI)	Bedrift (SI)	Fører (VSI)	Bedrift (VSI)
Art. 8.2 Døgnhvile 3+9 timer	Døgnhvile 3 timer + f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer	1.000,-	2.000,-		
Art. 8.5 Døgnhvile 9 timer fler-bemannning.	Døgnhvile f.o.m. over 7 timer t.o.m. 8 timer.	1.000,-	2.000,-		
	Døgnhvile f.o.m. over 4 timer t.o.m. 7 timer			2.500,-	5.000,-
	Døgnhvile f.o.m. mindre enn 4 timer			4.000,-	8.000,-
Art. 8.6 Ukehvile 24 timer	Ukehvile f.o.m. over 20 timer t.o.m. 22 timer.	2.000,-	4.000,-		
Art. 8.6 Ukehvile 45 timer	Ukehvile f.o.m. over 36 timer t.o.m. 42 timer.	2.000,-	4.000,-		
Art. 8.6 6 påfølgende døgn (144 timer)	Gebyr f.o.m. over 147 timer t.o.m. 156 timer	2.000,-	4.000,-		
Feil bruk av sjåførkort		1.000,-	2.000,-		

Innkreving av gebyr

Det er av avgjørende for en effektiv håndhevelse, muligheten som er gitt til å holde tilbake motorvogn og kjøretøy dersom fører og bedrift ilegges gebyr for å forhindre unndragelse av sanksjon eller straff etter overtredelsen. For norskregistrerte foretak vil gjeldende rutiner for inndrivelse av gebyr være tilfredsstillende. Når det gjelder kjøretøy registrert i andre land har det vært eksempler på at inndrivelsen av gebyrer kan være krevende. NLF mener det må gis tydelige retningslinjer til våre kontrollører for å sikre unndragelse av sanksjon eller straff etter overtredelsen.

Hvem skal ilegges gebyret

I høringsnotatet henvises det til 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.»

Utfra dette konkluderer en med at «Det vil si at både fører og foretak kan ilegges hvert sitt overtredelsesgebyr.» Vi vil påpeke det innholdet i neste avsnittet som i like stor grad slår fast «Medlemsstatene kan ta hensyn til alle eventuelle bevis for at transportforetaket ikke med rimelighet kan holdes ansvarlig for den overtredelsen som er begått.» Å ilegge foretaket overtredelsesgebyr for forselsler der det beviselig ikke er i foretakets interesse at bruddet har oppstått vil være urimelig. Det må ligge en vurdering bak årsaken til og hvem som har gevinst av bruddet. Å ilegge bedriften et overtredelsesgebyr der sjåføren ikke har satt kortet i riktig spalte, er et eksempel.

Medvirkningsplikt

NLF mener det også i enkelte tilfeller bør gis en reaksjon til transportkjøper ved brudd på kjøre- og hviletiden. § 3 i Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport slår fast at avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at bestemmelsene i forskriften følges. I tilfeller der brudd på bestemmelsene blir avdekket, og disse beviselig ikke har fulgt opp sitt medvirkningsansvar, kan de dermed bli straffet. Vi mener det er naturlig at de gis samme ansvar når det gjelder brudd på kjøre- og hviletidsreglene, da det i mange tilfeller er transportkjøper/oppdragsgiver som legger rammene for gjennomføring av oppdragene. De har også et økonomisk incentiv til å «se gjennom fingrene» på regelbrudd, da systematiske brudd på kan gi dem store besparelser. Vi mener derfor man bør se nærmere på hvordan solidaransvaret også omfatter denne delen av transportkjeden.

Overskredet totalvekt t.o.m. 3 500 kg

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.

NLF stiller seg undrende på grensen satt for innslag med 30 %. For kjøretøy over 3.500 kg varierer innslaget fra 7% til 15%. Et kjøretøy med en tillatt totalvekt på under 3.500 kg vil trolig få endret sine kjøreegenskaper betydelig med en overlast på 30%, noe som vil kunne påvirke trafikksikkerheten negativt.

NLF mener gebyrene bør gis etter same modell som for kjøretøy over 3.500 kg

Gebyr beregnes ved overskredet tillatt totalvekt, med mer enn 15 %

Av de første 350 kg Kr. 45 pr 10 kg

og av det overskytende Kr. 70 pr 10 kg

Når gebyrpliktig overlast er konstatert ved veiing, betales i tillegg et gebyr på kr 2000,-

Andre overtredelser av vegtrafikkloven

NLF er positive til prinsippet med solidaritetsansvar som gjøres gjeldende for overtredelser knyttet til utløpt førerrett, utløpt YSK med mer enn 3 måneder, kjøring for foretak som ikke er påført lærekontrakt og bruk av kjøretøy uten påsatt kjennemerke. I disse tilfellene ilegges gebyret fører, og bileier har et solidaritetsansvar. Det er uklart hvordan dette er tenkt i praksis. Ved overtredelser av kjøre- og hviletids bestemmelsene fordeles ansvaret mellom sjåfør og bileier tydelig, det samme bør prinsippet med solidaritetsansvar gjøre.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund

Geir A. Mo
Adm. direktør

Jone Klingsheim
Bedriftsrådgiver