

MOTTATT

29 JUL 2010



Transportbedriftenes  
Landsforening

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

28.juli 2010

## **HØRING – FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM GEBYR FOR OVERTREDELSE AV YRKESTRANSPORTLOVEN OG FORSKRIFT TIL ENDRINGER I YRKES-TRANSPORTFORSKRIFTEN.**

Transportbedriftenes Landsforening viser til mottatt høring fra Samferdselsdepartementet datert 06.05.2010, referanse 10/519-LBH vedrørende høring om forslag til ny forskrift om gebyr for overtredelse av yrkestransportloven og forslag til endringer i yrkestransportforskriften med høringsfrist 02.august 2010.

Angjeldende sak er et forhold TL har vært opptatt av i flere år, jfr. bla Samferdselsdepartementet brev av 13.04.2007, vårt møte med departementet 30.04.2007 samt vårt høringssvar av 08.06.2007 om samme sak. Med referanse til departementets ovennevnte høringsbrev og kapittelinnledning er TLs høringsvar som følger:

### **3.1 Innledning**

TL er tilfreds med at det nå fremmes forslag om å legge overtredelsesgebyr ved manglende originalt løyvedokument i kjøretøyer. Gebyr er en mer legitim og samsvarende sanksjonsform enn dagens urimelige og regide strafferegime som etter Yrkestransportlovens § 29 innebærer tilbakekall av løyvet, bruksforbud etter § 40 eller straff etter § 41.

Overtredelsesgebyr fremstår som rimelig og i overensstemmelse med allmenn rettsoppfatning i tilfeller der små/mindre brudd på regelverket inntreffer. Vi er således av samme oppfatning som Samferdselsdepartementet at å legge gebyr for ikke å ha med originalt løyvedokument i kjøretøyer, er et tilbud om å gjøre opp for seg på kontrollstedet for ett enkelt konstaterbart forhold, og uten at forholdet registreres i bøtere registeret og/eller strafferegisteret.

I TLs brev av 08.06.2007 til Samferdselsdepartementet viste vi til at myndighetsbestemte retningslinjer innebar at når det ved løyvepliktig transport ble fremvist kopi av løyvedokument istedenfor originalt løyvedokument, skulle det ilegges bruksforbud i en måned og anmeldelse foretas. Videre fremgikk det at kjennemerke og vognkort kunne inndras umiddelbart og at motorvognen kunne tas i forvaring.

Da som nå mener vi at det er et vesentlig mer alvorlig rettstridig forhold å fremvise et forfalsket løyvedokument enn å fremvise kopi av originalt løyvedokument eller manglende løyvedokument, internasjonal transporttillatelse, kjøreseddel eller leasingavtale, og at angjeldende retningslinjer er en riktig sanksjonsform i forhold til at kjøring utføres uten av løyvetillatelse foreligger, og/eller at løyve er forfalsket.

Men når det eksempelvis er tale om forglemmelse ved ikke å ha løyvedokumentet med i kjøretøyet eller når foretak/ sjåfør har med seg kopi av løyvedokumentet, er hittil gjeldende sanksjonsform å anse som svært urimelig.

### **2.3 Forslag til endring i § 28**

TL er enig i departementets forslag til presisering om at drosjetaksameter skal være utstyrt med godkjent taksameter samt kommunikasjonsutstyr eller annet spesialutstyr. Over lang tid er det blitt avdekket alvorlige og ulovlige uregelmessigheter i deler av drosjenæringen hvori også flere forhold har endt med strenge rettskraftige domsavsigelser. Det er således positivt at også Samferdselsdepartementet bidrar til å rydde opp i den ukultur som har rådet, og fortsatt synes å råde i deler av næringen.

### **3.2 Merknader til de enkelte bestemmelser**

#### **§ 2 Legitimasjoner**

TL er enig i at illeggelse av gebyr må være forbeholdt de tilfeller hvor kontrollmyndighetene på en effektiv og enkel måte kan avgjøre om et forhold er i orden. Hva gjelder løyvedokumenter kan kontrollmyndighetene representert ved Statens vegvesen og politiet, koble seg opp til det sentrale løyveregisteret for å se om transportøren innehar løyve. Dette slik at hvis lovlig løyve foreligger, er det kun den manglende dokumentasjonen/legitimasjonen som det ilegges gebyr for.

Kjøreseddel som dokumenterer at sjåføren lovlig kan befordre passasjerer og gods i løyvepliktig transport er også et viktig dokument på linje med førerkort, vognkort, bevis for grunn- og etterutdanning og løyvedokument. TL mener derfor det er nødvendig å prioritere å få på plass et nasjonalt kjøreseddelregister.

Vi kan imidlertid ikke umiddelbart se sammenhengen med at fravær/forglemmelse av kjøreseddel ikke kan medføre utstedelsesgebyr/forenklet forelegg ene og alene fordi man ikke har et sentralt kjøreseddelregister på plass slik det argumenteres for i departementets høringsbrev.

Etter TLs skjønn bør det å eventuelt ikke kunne framvise kjøreseddel i seg selv være grunn god nok til å illegge gebyr slik det blant annet gjøres når man har glemt og ikke kan fremvise førerkort og vognkort, jfr forskrift av 17.09.1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Det bør også prioriteres å få på plass et kontrollregime og register som ivaretar kontrollhensynet og eventuelle sanksjoner i forhold til leie eller leasing av kjøretøyer. Vi oppfatter høringsbrevet slik at det her er forhold som krever nærmere utredninger.

#### **§ 4 Gebyr**

Samferdselsdepartementet foreslår et utstedelsesgebyr på kr. 2500,- for foretak ved mangel på fremvisning av løyvedokument. Dette begrunnes med at løyveinnehaver er pliktsubjekt, at foretaket er en profesjonell aktør og at det da kan forsvares at gebyret er noe høyere enn i de tilfeller der sjåføren alene er ansvarlig for å medbringe lovpålagte dokumenter. Departementet ber høringsinstansene særlig vurdere størrelsen på gebyret.

TL er ikke enig i departementets forslag og resonnement om foretaksansvar, og støtter derfor heller ikke et utstedelsesgebyr på kr. 2500,- til foretak.

#### **§ 5 Ansvar for betaling av gebyr og tilleggsgebyr**

Departementet foreslår at løyvehaver, det vil si alt fra enkeltmannsforetak til store selskaper, er ansvarlig for at gebyr ved manglende løyvedokument blir betalt. Begrunnelsen er foruten at det er foretaket og ikke sjåfør som er pliktsubjekt, at det er løyvehaver som har ansvaret for at vilkårene for å inneha løyve er oppfylt. Forslaget utdypes videre med at det er den som er ansvarlig for den løyvepliktige virksomheten som er ansvarlig for at løyvedokumentet til enhver tid er med i motorvognen. Samferdselsdepartementet ber også på dette punkt høringsinstansene særlig kommentere hvem som skal være ansvarlig for betaling av gebyr.

TL er av den oppfatning at det er sjåføren, - slik også departementet stiller seg åpen for, som må være ansvarlig for at løyvedokumentet er med i kjøretøyet. Dette på samme måte som sjåføren i henhold til vegtrafikkloven er ansvarlig for at både førerkort, vognkort, bevis for gjennomført grunn- og etterutdanning og andre nødvendige dokumenter til enhver tid finnes om bord i kjøretøyet.

Vi finner det viktig og riktig å bevisstgjøre sjåførene i deres ansvar om å medbringe alle pålagte dokumenter under kjøring. Dette på samme måte som Vegtrafikklovens § 23 stiller et ubetinget ansvar om at føreren skal forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at sjåføren plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

Forutsatt at sjåføren ilegges ansvar for også å medbringe løyvedokument, er det vår oppfatning at gebyrets størrelse bør ligge på samme nivå som når det ilegges bot for ikke å medbringe andre regelverkspålagte dokumenter.

Vi ser at det kan være en avveining om hvorvidt det er foretak eller sjåfør som bør være ansvarlig for manglende løyvedokument. I forhold til forskrift om kjøre- og hviletid er det sjåføren som primært har ansvar for å overholde bestemmelsene. Men det fremgår også av samme forskrift (kapittel III, artikkel 10 om Transportforetakenes ansvar) at det kan sanksjoneres mot foretak dersom det avdekkes vedvarende og alvorlige brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

I så henseende kan det argumenteres for at foretak skal ha ansvar i forhold til manglende løyvedokument. Men da grove brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ofte er et resultat av systemsvikt i et foretak med derpåfølgende mangelfull etterlevelse av arbeidsmiljøloven, internkontrollforskriften og andre viktige bestemmelser som arbeidsgiver har et klart ansvar for å etterleve, samt at

vedvarende brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene er et vesentlig mer alvorlig rettsstridig forhold enn manglende løyvedokument, er det nødvendig at det også kan sanksjoneres mot foretak.

### **§ 8 Klage**

Samferdselsdepartementet foreslår at Vegdirektoratet skal være klageinstans for vedtak truffet av Statens vegvesen og at Politidirektoratet skal være klageinstans for vedtak truffet av politiet. Som departementet selv orienterer om, er dette forslag til klageordning for manglende løyvedokument annerledes enn klageordningen etter andre gebyrforskrifter på vegtrafikkområdet, for eksempel forskrift om parkering, forskrift om overlastgebyr og forskrift om andre overtredelser etter vegtrafikklovgivningen.

TL er uenig i at klageordningen for gebyr ved manglende løyvedokument foreslås å være annerledes enn klageordningen etter de andre gebyrforskriftene på vegtrafikkområdet. Vi mener det bør være mest mulig samsvarende klageordning, og er derfor av den oppfatning at forskriften overensstemmes med øvrig klageordning etter vegtrafikklovgivningen.

### **§ 9 Ikrafttredelse**

Tatt i betraktning nåværende strenge og urimelige regelverk om sanksjoner ved manglende løyvedokument, stiller TL seg positiv til at ny forskrift trer i kraft senest fra 01. oktober 2010.

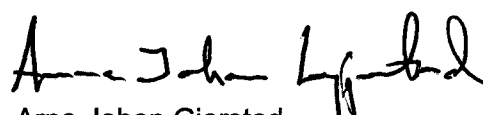
Foranledningen til TLs engasjement i saken, og for å eksemplifisere det urimelige i dagens sanksjonsregime, var blant annet forårsaket av at en av våre medlemsbedrifter for tre år tilbake fikk en buss stoppet i kontroll av Statens vegvesen på Minnesund. Bussen var på vei til Trondheim. Selskapet hadde på det tidspunktet til sammen 360 busser/løyver til persontransport i og utenfor rute, og hadde valgt å oppbevare alle de originale løyvedokumentene sentralt, med kopi i hver buss slik regelverket gir rett til hva gjelder rutebusser. Dette for å holde oversikt og god kontroll med å unngå at originale løyvedokumenter kom på avveie.

Konsekvensen av å fremvise kopi av turvognløyvet under kontrollen istedenfor originalt dokument, førte til at angjeldende buss ble avskiltet på stedet og at de nær 70 ombordværende passasjerene måtte vente i tre timer til selskapet hadde skaffet tilveie erstatningsbusser. I tillegg til avskilting ble selskapets buss ilagt bruksforbud i 30 dager. Avskiltingsvedtaket var begrunnet i at selskapet hadde benyttet falske dokumenter.

TL er nå svært tilfreds med at regelverket endres og at en ny og mer rettferdig sanksjonsordning foreslås innført.

Vennlig hilsen  
**TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING**

Jon H. Stordrange /sign/  
Adm.direktør

  
Arne Johan Gjerstad  
Fagsjef