

MOTTATT

3 AUG 2010



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Arne Valdemar Nielsen - 22073289

Vår referanse:  
2010/098910-007

Deres referanse:  
10/51- LBH

Vår dato:  
02.08.2010

### Høring - Forslag til ny forskrift om gebyr for overtredelse av yrkestransportlova og forslag til endringer i yrkestransportforskriften

Vegdirektoratet viser til Samferdselsdepartementets brev datert 6. mai 2010.

#### 1. Merknader knyttet til forslag til ny forskrift om gebyr og tilleggsgebyr i yrkestransportlova § 38:

Generelle merknader og merknader til forslaget § 4:

Tilbakemeldinger fra våre underinstanser i forhold til forslaget om å innføre gebyr på kr. 2500,- er positive. Vegdirektoratet er i utgangspunktet av samme oppfatning, men vi savner en bredere gjennomgang av hvorvidt en slik sanksjon er å anse som en strafferettslig sanksjon i EMK forstand og hvilke konsekvenser Departementet tenker at det vil ha, for eksempel for saksbehandlingen. En prinsipiell vurdering av hvorvidt bruk av så vidt høye administrative gebyr som det er snakk om rammes av EMK art. 6, bør også være relevant, både ifht foretak generelt og enkeltmannsforetak spesielt.

Vi viser til at Sanksjonsutvalget i NOU 2003: 15 har uttalt at økonomiske sanksjoner med pønalt formål i all hovedsak er å betrakte som straffesiktelse i henhold til EMK. I forlengelsen av dette minner vi også om at Departementet selv i brev datert 15. september 2008 (ref 07/26 – KAS) har uttalt at overtredelser som blir sanksjonert med bøter i størrelsesorden 2500 kroner, gjelder handlinger som er kriminalisert og der det er vektlagt fare for at handlingen kan medføre skade på andre personer.

Vi vil også reise en problemstilling forankret i hensynet til sammenlignbare handlinger. Det hadde vært ønskelig om Departementet drøftet nærmere hvorfor to isolert sett ganske like rettslige forhold; gebyr for manglende vognkort/ førerkort og for manglende løyvedokument, begge deler manglende legitimasjon/dokumentasjon for en rett, skal medføre to så vidt forskjellige regulerte reaksjoner. Vi tenker da både på de formelle regler som for eksempel klagebehandling, og gebyrets størrelse.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Uavhengig av ovennevnte problemstillinger ser vi samtidig at det er nærliggende å forsvare et høyere beløp enn det som er normalt i forhold til ordningen med trafikkgebyr, spesielt fordi pliktsubjektet i denne sammenheng er et foretak.

Til orientering er det kommet forslag fra våre underinstanser om å legge størrelsen på gebyret på linje med for utstedelse av ett løyvedokument (i henhold til opplysninger fra Sør-Trøndelag fylkeskommune skal dette ligge på kr. 3.400,-).

Til forslaget § 5:

Vegdirektoratet støtter Departementets forslag om at løyvehaver (i praksis foretaket) bør pålegges en gebyrplikt ved manglende legitimasjon. Det vil være mer effektivt og målrettet i den forstand at det er løyvehaver som har det administrative ansvaret knyttet til denne type legitimasjon.

Når det gjelder spørsmålet om fører også bør være ansvarlig for betaling av gebyret, har vi følgende kommentarer:

Yrkestransportlova § 40a sier det er tilstrekkelig at noen som har handlet på vegne av foretaket har brutt § 38 med vilje eller uaktsomt. Videre at dette gjelder selv om gebyr ikke kan pålegges noen enkelt person. Dvs tilsvarende straffansvar for foretak i straffeloven § 48a. Arbeidstakeren må i slike tilfelle dømmes på selvstendig grunnlag.

Det vil gi best preventiv effekt om både løyvehaver og sjåfør blir ansvarlig for gebyret. Enkelte transportforetak har flere kjøretøy enn antall løyvedokument. I normalsituasjoner fungerer dette på lovlig vis, fordi ikke alle kjøretøyene brukes samtidig, men ved stort press kan foretaket fristes til å benytte flere kjøretøy enn de har løyvedokumenter til. Hvis sjåføren er solidarisk ansvarlig, kan det bli flere hindringer for å gjøre slikt. Samtidig er begrunnelsen for å velge så vidt høyt gebyr, nettopp at det er et *foretak* som er ansvarlig.

Ved for eksempel parkeringsgebyr er det solidaransvar, men her er det utvilsomt føreren som har overtrådt bestemmelsene. Her er det dessuten fører som er ansvarlig i utgangspunktet, dvs at det er eier som er ansvarlig i tillegg. Begrunnelsen for eiers ansvar er at den som utsteder gebyret normalt ikke vet hvem som var fører av kjøretøyet. Hvis eier ikke var solidarisk ansvarlig, kunne eier ellers komme seg unna betalingsplikten ved å si at en annen var fører. I tillegg er det ikke urimelig at en bileier må ta ansvar for at han/hun låner ut bilen sin til etterrettelige personer. Tilsvarende gjelder til en viss grad for piggekk.

Mest sammenlignbart ifht å bringe med seg løyvedokumenter, er plikten til å ha med seg vognkortet. Her er bare føreren ansvarlig. I tillegg er gebyret vesentlig lavere. Vognkortet er heller ikke et dokument som forutsetter løyve på samme måte som ved yrkestransport.

Hvis man velger et solidaransvar, vil dette lett medføre et etterfølgende oppgjør mellom sjåfør og løyvehaver, dvs at sjåføren betaler på veg (selv om han/hun ikke er forpliktet til det), mens løyvehaveren egentlig er den ansvarlige. I praksis antar vi det vil være vanskeligere for sjåføren å kreve pengene tilbake av løyvehaver, enn motsatt. Reaksjoner overfor sjåføren, der denne har ansvaret, vil kunne komme gjennom arbeidsforholdet til løyvehaver.

Hvis det ikke blir solidaransvar, er vi imidlertid i tvil om verdien av Departementets argument om at forholdet kan gjøres opp på stedet. Med mindre føreren er løyvehaver, vil det da være

en annen person enn den ansvarlige som skal gjøre opp, og når overtredelsen skal være uaktsom eller forsettelig, kan dette bli noe upraktisk.

Hensett til beløpets størrelse, og begrunnelsen for størrelsen, mener vi det ikke blir riktig med et solidaransvar for sjåfør etter denne nye gebyrforskriften. Vi mener man først bør vinne erfaringer med et ansvar kun for løyvehaver. Ved behov, kan man senere innføre et solidaransvar for såfør.

Til orientering må det foretas endring av gebyrblanketten hvis Departementet ønsker å bruke denne. Et forslag er å innføre et eget felt på blanketten med løyvehavers organisasjonsnummer. Vegdirektoratet må be om tilbakemelding på hvordan Departementet ønsker at dette skal løses.

Til forslaget § 8:

Vegdirektoratet er i prinsippet enig i Departementets forslag om at klage på slike gebyr følger forvaltningslovens saksbehandlingsregler, men vi savner en nærmere redegjørelse for hvorfor det er ønskelig å fravike ordningen med klage til tingretten slik det er på andre områder knyttet til gebyr, jf. for eksempel overlast. Vi ser samtidig at det i slike saker ofte er enkelt konstaterbare tilfeller noe som kan tale for at domstolsprøving ikke er nødvendig. Vi merker oss i den sammenheng at Departementet ikke helt har lukket døren for en ny vurdering, jf. nederst på side 6 i høringsnotatet og samtidig henviser til Europarådets anbefaling om at slike myndighetsbeslutninger bør være gjenstand for overprøving ved domstolen, jf. R (91) 1.

Det er også grunn til å vurdere om det er uheldig at klage for samme forhold går til to forskjellige klageorgan, avhengig av om det er Politiet eller Statens vegvesen som ilegger gebyret.

## 2. Merknader til forslag om forskrift om endring av yrkestransportforskriften.

I forhold til forslag om forskrift om endring av yrkestransportforskriften legger Vegdirektoratet til grunn at dette springer ut av Ot.prp. nr. 60 (2008- 2009) og vi nøyer oss med å vise til høringsprosessen som ble gjennomført i den sammenheng.

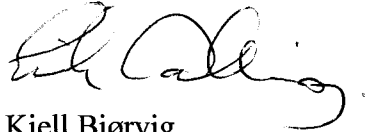
Vi forutsetter også at lov om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven 19. juni 2009 nr. 108 § 5 (2) jf. kapittel III punkt 5 trer i kraft. Det er positivt at transportenhetens totalvekt vil være avgjørende for hvorvidt det er et løyvekrav eller ikke, siden dette i stor grad også er i harmoni med reglene om for eksempel kjøre- og hviletid.

For øvrig ser vi at Departementet foreslår at totalvekten av motorvogn *eller motorvogn med tilhenger* vil være avgjørende for løyveplikt. Vi antar at det både i yrkestransportloven og i dette forslaget til endring i forskriften med tilhenger menes det som følger av definisjonen i kjøretøysforskriftens § 2-5, punkt 5 til 8 (påhengsvogn, slepevogn og semitrailer).


Utover dette har vi ingen ytterligere kommentarer eller innspill.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Med hilsen



*for*  
Kjell Bjørvig  
trafikant- og kjøretøydirektør



Bente Nygren