

# Høringsnotat

## Forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner

### 1 Bakgrunn

Stortinget fattet den 29. april 2013 vedtak om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Vedtaket er gjort etter forslag i proposisjon til Stortinget om samme tema, jf. Prop. 80 L (2012-2013) og Innst. 255 L (2012-2013) fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Vedtaket er sanksjonert av Kongen og trådte i kraft 1.1.2014.

Vegtrafikkloven § 13 tredje ledd åpner for at departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (brikke) til de norske trafikantbetalingssystemene (bompengeinnkreving) for kjøring på det offentlige vegnettet. Bestemmelsen i vegtrafikkloven åpner videre for at departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, inkludert bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes.

Formålet med å innføre en ordning med pålagt elektronisk brikke til norske trafikantbetalingssystemer er dels å effektivisere bompengeselskapenes bompengeinnkreving, dels å bidra til at bompengeinntekter kan økes som følge av at flere trafikanter gjør opp for seg. Ved at ordningen særlig vil føre til at bompengeinnkreving fra utenlandske trafikanter lettes, er det også ventet at ordningen vil bidra til å sikre like bruksvilkår for tunge kjøretøy i Norge og økt konkurranselighet for norsk og utenlandsk transportnæring. For nærmere omtale av formålet og behovet for ordningen, se Prop. 80 L (2012-2013) og Innst. 255 L (2012-2013).

Samferdselsdepartementet foreslår en egen forskrift om krav om til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner. Etter forslaget vil påbudet gjelde motorvogner over 3 500 kg som er registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet, men med unntak for enkelte bestemte kjøretøy som normalt ikke brukes på det offentlige vegnettet. Påbudet foreslås å gjelde ved all kjøring på det offentlige vegnettet i Norge. Departementet foreslår at forskriften gir bestemmelser om krav til betalingsenheten og avtale og en bestemmelse som legger ansvaret for betalingsenheten til eier, fører og leasingtaker. Videre foreslås bestemmelser om overtredelsesgebyr for overtredelse av påbudet. I forbindelse med kontroll av ordningen, foreslår departementet endring av forskrift 12.11.2013 nr. 1310 om delegering av kontrollmyndighet.

### 2 Nærmere om innholdet i forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogn

#### 2.1 Saklig virkeområde

Vegtrafikkloven ny § 13 tredje ledd åpner for å gi påbud om bruk av elektronisk betalingsenhet i kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg. I henhold til uttalelser i lovforarbeidene er forskriftsfullmakten avgrenset mot å gi påbud som pålegger bruk av elektronisk bompengebrikke i kjøretøy som benyttes til personlig bruk, se nærmere Prop. 80

L (2012-2013) kapittel 6.3. Utover dette er det uttalt som ønskelig at flest mulig kjøretøy som benyttes i næringsvirksomhet omfattes av påbudet.

Departementet foreslår at påbudet i forskriften skal gjelde motorvogner med tillatt totalvekt over 3 500 kg som er registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet. Betegnelsen kjøretøy er et vidt begrep som blant annet omfatter tilhengere, mens motorvogn er avgrenset til å omfatte kjøretøy som blir drevet fram med motor, se nærmere definisjonene i vegtrafikkloven § 2. Etter det gjeldende takstsystemet for bompenger foreligger det ikke egne takster for tilhengere, og etter departementets vurdering er det tilstrekkelig å begrense påbudet til å gjelde motorvogner. Departementet anser videre avgrensningen til motorvogner som eies/benyttes av foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, å ivareta de uttalte føringene som er gitt om ønsket omfang i lovforarbeidene.

Grensen ved 3 500 kg samsvarer med vektgrensen som benyttes i det gjeldende takst- og rabattsystemet for trafikantbetaling. Motorvognene som omfattes er nærmere angitt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-2. Dette er busser, lastebiler og trekkbiler, registrert som gruppe N2, N3, M2 og M3.

Forslaget benytter begrepet foretak. Med dette menes selskap som nevnt i lov 21. juni 1985 nr. 78 om registrering av foretak (foretaksregisterloven), inkludert selskap som er eid direkte eller indirekte av stat eller kommune. I EØS-vognkort er eier av kjøretøyet oppgitt i punkt 4, og motorvogner registrert på foretak vil i praksis omfattes av bestemmelsen. Forslaget benytter også begrepet næringsvirksomhet. Med dette menes virksomhet som drives med sikte på å oppnå økonomiske goder. Næringsvirksomhet er et begrep som blir brukt innenfor bl.a. skatte-, avgifts- og selskapslovgivningen, og departementet legger til grunn at det ikke er behov for nærmere definisjon i forskriften.

I tilfeller der motorvognen benyttes i enkeltpersonforetak, står motorvognen registrert på privatperson i vognkortet. I kontrollsammenheng vil det kunne bli et vurderingstema om motorvognen benyttes i næringsvirksomhet eller ikke. Etersom påbudet vil gjelde de ovennevnte typer motorvogner over 3 500 kg, legger departementet til grunn at dette er et spørsmål som ikke vil by på særlige problemer å avklare i praksis.

Forskriften foreslås å gjelde ved all kjøring på det offentlige vegnettet i Norge, se nærmere omtalen i punkt 2.2. Dette er et omfattende virkeområde, og departementet har vurdert om det bør gis unntak for enkelte typer kjøretøy ut fra hensynet til at det bare er motorvogner som normalt brukes på det offentlige vegnettet det er ønskelig at eierne/brukere skal utstyre med elektronisk bompengebrikke. Traktorer og motorredskaper faller etter departementets vurdering slike innenfor kategorien kjøretøy som i mindre grad benyttes på vegnettet. Det er registrert om lag 188 000 traktorer i Norge, og etter departementets vurdering er både urimelig og lite hensiktsmessig å kreve at alle slike motorvogner må ha betalingsenhet. Det samme gjelder også enkelte av forsvarets kjøretøy, slik som militære stridskjøretøy, selvdrevne artillerisystemer. Departementet foreslår unntak i forskriften for slike kjøretøy. Utover dette foreslår departementet også et unntak for kjøretøy som er tilknyttet NATO militære hovedkvarter, utenlandske NATO-styrker og styrker som er med i Partnerskap for fred, jf. NATOs statusavtale (NATO SOFA) av 19. juni 1951 og unntaket for NATO-kjøretøy som følger av takstretninglinjene. Departementet anser det på denne bakgrunn ikke som formålstjenlig å pålegge bruk av betalingsenheten i denne typen utenlandske kjøretøy.

De gjeldende takstretningslinjene åpner i dag for at det kan gis unntak for betaling av bompenger for enkelte kjøretøy. Dette gjelder bl.a. kollektivtransport i konsesjonert rute, uniformerte utrykningskjøretøy og kjøretøy som benyttes til arbeid på bomvegen. Departementet anser det som formålstjenlig at kjøretøy med fritaksordninger har brikke med avtale som kan kobles opp mot fritaksordningen. Det foreslås derfor ikke unntak for slike kjøretøy.

## **2.2 Stedlig virkeområde**

Vegtrafikkloven § 13 tredje ledd åpner for at påbudet kan gjøres gjeldende for kjøring på det offentlige vegnettet i Norge. I forarbeidene er det uttalt som ønskelig med et mest mulig vidtgående virkeområde, uten at det begrenses til bare å gjelde de deler av vegnettet der det foretas bompengeneinnkreving.

Departementet foreslår at påbudet skal gjelde ved all kjøring på det offentlige vegnettet i Norge. Offentlig veg er nærmere definert i vegloven § 1 og omfatter riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Hovedgrunnen til at det ikke foreslås et påbud som bare skal gjelde ved faktisk bruk av det bompengefinansierte vegnettet er knyttet til kontrollordningen det legges opp til for brikkepåbudet, se nærmere omtalen i punkt 2.5. Med et brikkepåbud som gjelder all kjøring på det offentlige vegnettet, kan kontrollmyndighetene planlegge og gjennomføre kontrollene som en integrert del av den øvrige kontrollen av tunge kjøretøy. Dette åpner for en effektiv bruk av tilgjengelige ressurser til kontroll, noe som i praksis vil føre til at kontrollmyndighetene i større grad kan prioritere kontroll av påbudet enn dersom påbudet kun gjaldt ved faktisk bruk av det bompengefinansierte vegnettet. Departementet anser dette av stor betydning for at påbudet skal oppnå størst mulig etterlevelse av trafikantene.

Departementet har vurdert om et landsomfattende påbud vil falle urimelig ut i enkelte deler av landet der det er lang avstand mellom bompengeprojektene. Det eksisterer imidlertid i dag bompengefinansierte vegstrekninger i de aller fleste av landets fylker. Departementet legger til grunn at de aller fleste av motorvognene som benyttes i næringsvirksomhet vil passere betalingssnitt for bompengeneinnkreving jevnlig. Departementet legger også vekt på at det ikke vil påløpe eiere og brukere av kjøretøyene det gjelder noen store kostnader eller andre store belastninger. Ved inngåelse av avtale om elektronisk betalingsenhet må det i dag betales et depositum for brikken på om lag 200 kr og brikken må monteres i kjøretøyet. Eier av motorvogn som aldri passerer et betalingssnitt vil ellers ikke ha noen kostnader som følge av påbudet. Etter departementets vurdering vil også informasjon om et absolutt krav til elektronisk betalingsenhet være lettere å kommunisere enn et begrenset påbud, og det vil være lettere å forholde seg til for trafikantene som er omfattet. Det er på denne bakgrunn ikke foreslått unntak for bruk av vegnettet i noen deler av landet.

Når det gjelder Svalbard og Jan Mayen, gjelder i utgangspunktet vegtrafikkloven, jf. loven § 1. Bestemmelser om lovens virkeområde er også gitt i forskriftene av 10. november 1993 nr. 18 og 19 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard og Jan Mayen. Det er ikke offentlig vegnett på Svalbard og Jan Mayen, og slik påbudet etter utkastet § 1 er utformet vil forskriften ikke gjelde på disse stedene. Departementet legger til grunn at det er allment kjent av trafikantene det gjelder og anser det ikke som nødvendig å presisere dette i et eget unntak i forskriften.

### **2.3 Kravet til betalingsenhet**

Forskriftsutkastet inneholder i § 2 et forslag til nærmere definisjon av hva som menes med betalingsenhet og bestemmelser om krav til gyldighet og tilknytning mellom brikken/avtalen og motorvognen. Ordet betalingsenhet foreslås definert som en godkjent innretning i norske trafikantbetalingssystemer, som avleses når motorvognen passerer en bomstasjon eller et annet betalingsnett på veg. Betalingsenheten skal være knyttet til den enkelte motorvogn gjennom avtale med kunden. Det er mulig å ha flere kjøretøy knyttet til én avtale.

Bestemmelsene etter forslaget § 2 skal i størst mulig grad sikre at motorvognene som omfattes av påbudet er utstyrt med korrekt, operativ betalingsenhet med gyldig avtale.

I henhold til forslaget oppstilles det et krav om at betalingsenheten som benyttes skal være godkjent for bruk i hele Norge og være tilknyttet norsk eller utenlandsk utsteder av betalingsenhet ved avtale. Avtalen vil regulere nærmere generelle betingelser om bl.a. avtaleforholdet, som avtaleperiode, oppsigelse og endring av avtalen, brukers ansvar for betalingsenheten, betaling av depositum og betalingsvilkår.

I bompengesystemet er AutoPASS-brikker og brikker som omfattes av EasyGo-samarbeidet godkjent for bruk i Norge etter forskriften. Eiere av kjøretøy og trafikanter som omfattes av påbudet etter forskriften som allerede har slik avtale og betalingsenhet, vil ikke måtte gå til anskaffelse av ny avtale/brikke etter forslaget. Flere av de norske bompengeselskapene benytter imidlertid i dag også såkalte lokale avtaler som bare er gyldig som betalingsmiddel i ett bompengeselskap. Slike avtaler vil ikke tilfredsstillere kravet etter forskriftsutkastet. Dette innebærer at eiere/trafikanter med lokale avtaler må utvide avtalen de har til å gjelde i hele landet for at brikken skal tilfredsstillere kravet etter forskriften.

Av hensyn til at brikken skal kunne avleses ved passering av betalingsnettene på vegnettet, foreslår departementet i § 4 en bestemmelse som angir nærmere hvordan betalingsenheten skal være montert for å tilfredsstillere kravet til betalingsenhet. En monteringsinstruks følger med alle betalingsenheter, og montering i samsvar med denne vil også gjøre betalingsenheten lett tilgjengelig for kontroll av påbudet. Departementet viser ellers til at monteringen av betalingsenheten ikke må gå på bekostning av førerens utsyn, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 1-3.

### **2.4 Ansvar**

Departementet foreslår i § 3 en ansvarsbestemmelse som sikrer at kravet om betalingsbrikke så langt som mulig er ivaretatt ved all kjøring på det offentlige vegnettet. Forslaget legger hovedansvaret på eieren, men med et solidarisk ansvar for føreren dersom denne er en annen enn eieren. Departementet foreslår også en egen bestemmelse om ansvar for leasede motorvogner, med leasingtaker som ansvarlig i stedet for eier. Ved leasing er det vanligvis leasingtaker som bærer brukskostnadene knyttet til motorvognen, og etter departementets vurdering er leasingtaker nærmest til å bære ansvaret for montering og faktisk bruk av betalingsenheten.

Forslaget innebærer at både eier/leasingtaker og fører av motorvognene som er omfattet av påbudet kan ilegges overtredelsesgebyr for manglende eller feil betalingsenhet under kontroll av påbudet, se nærmere punkt 2.5 og 2.6.

Sammen med bestemmelsene i forslaget §§ 1, 2 og 4, innebærer ansvaret etter forskriften at eier/fører/leasingtaker er ansvarlig for å inngå avtale med et bompengeselskap om elektronisk betalingsenhet og montere betalingsenheten i motorvognen innen motorvognen benyttes på det offentlige vegnettet. Som nevnt kan avtale om elektronisk betalingsenhet i dag inngås med et bompengeselskap som er knyttet til AutoPASS- eller EasyGo-samarbeidet. Norsk betalingsenhet (AutoPASS-brikke) og avtale kan bestilles via [www.autopass.no](http://www.autopass.no), eller eventuelt ved å ta kontakt med et av bompengeselskapene på annen måte. Avtale kan også inngås ved å benytte skjema på utvalgte servicestasjoner. Dersom et av de norske bompengeselskapene benyttes, må det betales et depositum på 200 kr ved avtaleinngåelsen. Eiere og brukere av motorvogner som allerede har avtale med et bompengeselskap, og har utstyrt motorvognen med brikke som kan benyttes på hele det bompengefinansierte vegnettet i Norge, trenger ikke å foreta seg noe.

For at utenlandske trafikanter på reise til Norge skal ha tilgang til betalingsenhet, planlegger Vegdirektoratet et system med distribusjon av brikker på de viktigste grenseovergangene, se nærmere omtalen i punkt 3.1.2. Det vurderes i forbindelse med dette arbeidet en ordning med distribusjon av betalingsenheter koblet mot kredittkort.

Vegdirektoratet legger opp til å gå ut med nærmere informasjon i forkant av at ordningen settes i kraft, slik at alle berørte norske og utenlandske trafikanter får kunnskap om hvordan de inngår avtale, skaffer gyldig betalingsenhet, mv.

## **2.5 Kontroll**

I samsvar med vurderingene i Prop. 80 L (2012-2013) kapittel 8, legger departementet opp til en integrering av ordningen i dagens kontroll av tunge kjøretøy. Statens vegvesen og politiet har myndighet til å kreve stans av kjøretøy og utføre kontroll etter vegtrafikkloven § 10 første ledd. Etter bestemmelsen plikter føreren under slike kontroller å vise fram dokumenter og etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Departementet legger til grunn at bestemmelsen hjemler kontroll av kravet til bruk av elektronisk betalingsenhet etter den gjeldende forskriften og gir de nødvendige plikter til føreren av motorvognene som omfattes av påbudet.

Som varslet i lovproposisjonen har departementet vurdert nærmere om tollvesenet bør gis myndighet til å kontrollere om påbudet etter forskriften. Tollvesenet har delegert myndighet etter vegtrafikkloven § 10 andre ledd til å foreta kontroll av krav til mønsterdybde i dekk, krav til vinterdekk og plikten til å medbringe kjettinger for motorvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg, mv. Tollvesenet har stilt seg positive til å integrere en ny oppgave med kontroll av påbudet etter forskriften i sine egne kontroller av kjøretøy som tas ut til tollkontroll. Departementet legger opp til at det blir arbeidet videre med dette og foreslår endring av forskrift 12.11.2013 nr. 1310 om delegering av kontrollmyndighet.

Kontrolloppgaven går ut på å undersøke om det er montert gyldig en elektronisk betalingsenhet i frontruten av motorvognen, om motorvognen har en gyldig avtale for riktig kjøretøyklasse og om brikken som er montert gjelder motorvognen og ikke en annen motorvogn. Det legges opp til at kontrollene skal gjennomføres ved bruk av teknisk utstyr, med en løsning som gir tilgang til relevant informasjon i bompengeselskapenes sentralsystem for kontroll av brikken og avtalens gyldighet. Videre legges det opp til at opplysninger om gjennomført kontroll og ileggelse av overtredelsesgebyr skal kunne lagres i kontrollmyndighetenes ordinære registre for utførte kontroller, slik at kontrollmyndighetene bl.a. har tilgang til opplysninger om tidligere kontroller. Dette vil bl.a. sikre at eiere/førere av

motorvogner som er ilagt overtredelsesgebyr for brudd på brikkepåbudet, ikke blir ilagt nytt gebyr før han/hun har hatt mulighet til å skaffe seg brikke. Det vil også sikre at det kan ilegges økt gebyr ved gjentakelse, se nærmere pkt. 2.6. De tekniske løsningene for kontrollen er under arbeid med sikte på at tilpasninger foretas i kontrollmyndighetenes gjeldende systemer.

I departementet pågår det et arbeid med forslag til endring av vegtrafikkloven § 36b med sikte på å utvide retten til tilbakehold i motorvogner til også å sikre gebyrer ilagt av Statens vegvesen, politiet og tollvesenet i medhold av loven. Dette er en ordning som vil omfatte gebyr ilagt etter det gjeldende forslaget. Som en videreføring av en slik ny ordning, vil departementet også på noe sikt utrede og vurdere nærmere en ytterligere endring av vegtrafikkloven § 36b som gjør det mulig å integrere sikring av ubetalte pengekrav, slik som bompenger, ved tilbakehold av kjøretøy. Departementet vil komme tilbake til disse forslagene i egne høringer.

I tillegg til kontroll på veg, er det åpnet for at bompengeselskapene kan foreta kontroll av at brikken tilhører rett kjøretøy og vektklasse ved passering av betalingsnett og legge tilleggsavgift ved feil eller manglende betaling av bompenger, jf. forskrift 30. april 2004 nr. 678 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. Dette er et kontrollsystem som har potensial for økt utnyttelse ved siden av kontrollen på veg, noe departementet også vil vurdere i videre arbeid på bompengeområdet.

## **2.6 Overtredelsesgebyr**

Vegtrafikkloven § 31, jf. § 31a, gir hjemmel for at overtredelser av bestemmelser gitt i vegtrafikkloven eller bestemmelser gitt i medhold av loven kan sanksjoneres med gebyr. I henhold til vegtrafikkloven § 31 åttende ledd kan nærmere bestemmelser fastsettes av Kongen, jf. § 31a sjette ledd. Nærmere bestemmelser om gebyr for overtredelse av vegtrafikkloven er gitt i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (gebyrforskriften) og enkelte andre forskrifter.

I Prop. 80 L (2012-2013) vurderte departementet det som nødvendig med et sanksjonssystem for overtredelse av påbudet om elektronisk betalingsenhet, og departementet signaliserte at det ville komme tilbake med et slikt forslag i forskriften. Departementet anser det som sannsynlig at trafikanter som er omfattet av påbudet ikke vil rette seg etter kravet om betalingsenhet dersom ikke ordningen åpner for kontroll og ileggelse av sanksjoner. Dette vil kunne føre til at ordningen ikke oppnår formålet. Departementet er av den oppfatning at også høringsinstansene som uttalte seg om spørsmålet under den offentlige høringen av lovforslaget var enig i at det er behov for en gebyrordning og at overtredelsesgebyret må ha en størrelse som gjør at det ikke lønner seg å unnlate bruk av brikke, se nærmere omtalen i Prop. 80 L (2012-2013) kapittel 8.3. Departementet opprettholder vurderingen om at det er nødvendig med en gebyrordning for overtredelse av påbudet.

Administrative overtredelsesgebyrer har vanligvis et pønalt formål, dvs. å påføre den ansvarlige et onde som en reaksjon fra samfunnet mot overtredelsen, se nærmere NOU 2003: 15 Fra bot til bedring kapittel 4. Samtidig må hensikten med å ha et gebyr for overtredelse være at man oppnår at de som er omfattet av påbudet retter seg etter dette i stedet for å akseptere risikoen for å bli ilagt overtredelsesgebyr (den individualpreventive effekten av gebyrordningen). Et sanksjonssystem som baserer seg på administrativ ileggelse av overtredelsesgebyr følger som hovedregel ikke straffespolet.

Når det gjelder størrelsen på overtredelsesgebyret, er det etter departementets vurdering en viktig målsetning at gebyret virker preventivt, slik at flest mulig av trafikantene som omfattes av påbudet innretter seg etter det. Fastsettelsen av størrelsen på gebyret må ses i sammenheng med kontrollsystemet det legges opp til og hvor ofte de som påbudet retter seg mot kan regne med å bli kontrollert. Det må etter departementets vurdering også tas i betraktning at påbudet hovedsakelig vil rette seg mot næringsdrivende som benytter tunge kjøretøy i sin virksomhet og ikke privatpersoner.

Departementet har ved forslaget til overtredelsesgebyr for overtredelse av påbudet tatt i betraktning nivået på øvrige sanksjoner/gebyrer etter gjeldende forskrifter til vegtrafikkloven. Dette er gebyrforskriften, forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr, forskrift 7. mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting og forskrift 18. desember 1987 nr. 1101 om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg.

Gebyrene etter gebyrforskriften retter seg mot unnløstelse av bruk av bilbelte, unnløstelse av å ha med seg førerkort og vognkort under kjøringen, overtredelser av krav til tekniske utstyr og tilbehør i kjøretøy, slik som kjøring uten hastighetsmåler eller varseltrekant eller med mangelfullt signalhorn, kjøring med ulovlige dekk og kjettinger, mv. Nivået ligger på 500 kr per overtredelse, bortsett fra unnløstelse av å ha med yrkessjåførbevis under kjøring, som ilegges med 750 kr, og unnløstelse av å bruke verneutstyr (hjelme, bilbelte) under kjøringen, som ilegges med 1 500 kr. Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr gir hjemmel for å ilegge gebyr på 500 kr ved stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven § 3, trafikkreglene, skiltforskriften og visse andre bestemmelser. Ved siden av dette gir forskriften også hjemmel for illeggelse av tilleggsavgift på 300 kr for feil plassering av kjøretøy, oversittelse av parkeringstiden, mv. Forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr gir hjemmel for et tilleggsgebyr på kr 750 for kjøring uten gyldig oblat, mv. Gebyrene etter forskrift om gebyr for overlasting og forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg er knyttet til vekten på overlasten og differensiert fra 100-750 kr per 100 kg overvekt. Antallet utstedte krav på overlastgebyr har de seneste årene ligget på ca. 2000 krav per år. Gjennomsnittlig overlastgebyr per krav ligger i praksis på litt under 4 000 kroner.

Etter departementets vurdering er ikke formålet med overtredelsesgebyret etter det gjeldende forskriftsutkastet direkte sammenlignbart med gebyrene etter de nevnte forskriftene. Gebyrene etter gebyrforskriften og forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr har i noe ulik grad som formål å ivareta hensynet til trafiksikkerhet, og de retter seg så vel mot privatpersoner som næringsdrivende. Gebyret etter forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr retter seg mot alle trafikantgrupper og har et miljøformål. Gebyrene etter forskrift om overlasting retter seg hovedsakelig mot transportnæringen og er begrunnet både i trafiksikkerhet og andre samfunnsmessige hensyn, som konkurransehelikhet.

Etter departementets vurdering må det ved fastsettelsen av nivå tas hensyn til hva som er formålet med overtredelsesgebyret. Dette innebærer at overtredelsesgebyret må være på et nivå der formålet med gebyret har en effekt, dvs. at det virker individualpreventivt. Videre må det tas hensyn til den konkurransemessige siden av formålet med påbudet ved at overtredere kan tenkes å oppnå en konkurransefordel knyttet til en eventuell unnløstelse å tegne avtale og utstyre motorvognen med betalingsenhet, og således enklere kan unndra seg bompenger. Etter departementets vurdering er gebyrnivået innenfor rammen av de

eksisterende forskriftene etter vegtrafikkloven for lavt for den gjeldende ordningen og må vurderes ut fra et bredere grunnlag.

Ved fastsettelsen av gebyrnivå er det etter departementets vurdering relevant å vurdere hvor høye kostnader de ulike næringsdrivende har i bompengekostnader innenfor en gitt periode. I følge opplysninger fra Vegdirektoratet er gjennomsnittlig bompengebelastning for transportnæring antatt å ligge på om lag 7 000 kr per måned og 70 000 kr per år på hovedstrekningene i Norge. Dersom andre relevante transportstrekninger tas med i beregningen, synker den gjennomsnittlige bompengebelastningen per måned til om lag 4 000 kr, mens belastningen per år er om lag 50 000 kr. Dersom man tar hensyn til nye bompengeprojekter som er planlagt gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023, må det forventes at andelen av vegprosjekter med bompengefinansiering fortsatt vil være høy framover. I følge informasjon fra organisasjoner for transportnæringen, er bompengebelastningen for foretak med flere enn 30 tunge kjøretøy har bompengekostnader estimert til om lag 50 000 – 100 000 kr per kjøretøy per år. Dette bekrefter langt på veg Vegdirektoratets beregninger.

Når det gjelder den utenlandske transportnæringen, har denne næringen bompengekostnader i forbindelse med kjøring på hovedvegnettet inn og ut av landet og under kabotasjeoppdrag. Eksempelvis er bompengebelastningen for kjøretøy over 3 500 kg på strekningen Svinesund – Oslo om lag 250 kr i perioden 2014 – 2017, strekningen Ørje – Kristiansand om lag 500 kr, Svinesund – Trondheim 500 kr, Oslo – Bergen om lag 200 kr, Oslo – Ålesund om lag 700 kr<sup>1</sup> og strekningen Trondheim – Kirkenes om lag 850 kr. Etter gjeldende kabotasje-regler kan utenlandsk næringstransport med fellesskapstillatelse ta inntil tre oppdrag per innreise til Norge med en varighet på totalt syv dager. Departementet legger til grunn at utenlandsk næringstransport kan ha bompengekostnader fra 500 kr og oppover per innreise til Norge. På linje med norske motorvogner som omfattes av forslaget, vil det her kunne være variasjoner. Det må likevel kunne antas at utenlandsk transportnæring som jevnlig har transport- og kabotasjeoppdrag i Norge vil ha bompengekostnader tilnærmet kostnadene som norsk transportnæring har.

Ved fastsettelsen av størrelsen på overtredelsesgebyret må det tas høyde for at det foreslåtte påbudet også omfatter motorvogner som ikke blir brukt i transportnæring. Dette innebærer sannsynligvis at bompengekostnadene til de ulike næringsdrivende vil variere både på tvers av de forskjellige typene næringsvirksomheter og mellom den enkelte bedrift ut fra hvilken del av landet de driver sin virksomhet. Påbudet retter seg imidlertid mot næringsdrivende som benytter busser, lastebiler og trekkbiler i sin virksomhet. Departementet legger til grunn andre næringsvirksomheter kan ha noe lavere månedlige bompengekostnader enn transportnæringen.

Departementet har vurdert om det finnes andre sammenlignbare områder i lovgivningen med lignende formål der brudd på påbud rettet mot næringsdrivende er sanksjonert med faste gebyrsatser. Vi kan ikke se at det eksisterer overtredelsesgebyrer som er direkte sammenlignbare. Vi nevner likevel at for sniking på kollektivtransport i Oslo kan det ilegges gebyr på 750 eller 900 kr, avhengig av om gebyret betales på stedet. Gebyrene tilsvarer 25 til 30 ganger prisen av en enkeltbillett for voksne i sone 1 og er 1,1 – 1,4 ganger prisen av et månedsabonnement innenfor denne kategorien. Disse gebyrene ilegges alle brukergrupper,

---

<sup>1</sup> Det er lagt opp til at strekningen Oslo – Ålesund vil ha en økning i bompengekostnader fra 203 kr i desember 2013 til 920 kr i 2017.



og må i hovedsak antas å rette seg mot privatpersoner. En gebyrordning som etter departementets vurdering gir et bedre sammenligningsgrunnlag er gebyrene for urettmessig bruk av avgiftsfri biodiesel og merket mineralolje etter forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter § 3-11-8. I denne ordningen er gebyrene differensiert etter motorvognens tillatte totalvekt med gebyr fra 40 000 for motorvogner over 3 500 kg og opp til 100 000 kr for motorvogner over 20 000 kg. Det er åpnet for dobbelt gebyr ved gjentakelse. Forskriften åpner imidlertid også for at gebyret kan nedsettes forholdsmessig dersom det kan dokumenteres at det ikke har vært benyttet urettmessig avgiftsfri biodiesel eller merket mineralolje på kjøretøyet i en toårsperiode fra oppdagelsestidspunktet. Det er også åpnet for at kravet kan frafalles helt i enkelttilfeller.

Etter departementets vurdering må overtredelsesgebyrnivået i den gjeldende ordningen ses i forhold til hva det er som påbys, kostnaden det påfører bompengeselskapet og de øvrige trafikantene at næringsdrivende ikke retter seg etter påbudet og kostnadene ordningen påfører offentlige myndigheter knyttet til arbeid med kontroll og ileggelse av sanksjoner, jf. beregningene i pkt. 3.1. Departementet har også tatt i betraktning at en overtredelse av påbudet i de fleste tilfeller vil være objektivt konstaterbart og ha karakter av å være en masseovertredelse som er relativt enkelt å kontrollere, på linje med kontroll yrkessjåførbevis eller førerkort. Dersom overtredelsesgebyret skal ha en effekt, må det imidlertid vurderes om kontrollomfanget bør trappes opp, noe som vil påføre kontrollmyndighetene økte kostnader. Gebyrnivået må likevel ikke være uforholdsmessig og gå ut over hva en næringsdrivende oppfatter som rimelig ut fra hvilken rettsnorm som faktisk er overtrådt. Som nevnt under punkt 2.5 anser departementet det som hensiktsmessig at eksisterende kontrollordning benyttes. Målet med ordningen er å redusere kostnader til administrasjon, og departementet går inn for en ordning med en fast sats som kan ilegges på objektive kriterier. Departementet går av denne grunn ikke inn for en ordning der overtredelsesgebyrets størrelse kan nedsettes skjønnsmessig, slik systemet etter særavgiftsforskriften § 3-11-8 åpner for.

Etter en totalvurdering foreslår departementet at påbudet kan sanksjoneres med et overtredelsesgebyr på 8 000 kr per overtredelse. Departementet vurderer ordningen med dobbelt gebyr for gjentatt urettmessig bruk av avgiftsfri biodiesel og merket mineralolje som hensiktsmessig og foreslår en likartet bestemmelse i forskriftens § 5 annet ledd.

Departementet foreslår en ordning der overtredelsesgebyret kan ilegges eieren, føreren eller leasingtaker etter ansvaret i § 3. I tilfeller der eieren og føreren ikke er den samme, foreligger det et solidaransvar. Det foreslåtte ansvarsgrunnlaget er et objektivt ansvar, dvs. uten krav om utvist skyld. En overtredelse av påbudet vil være objektivt konstaterbar og relativt enkelt å kontrollere, på linje med kontroll av yrkessjåførbevis eller førerkort. Foreslått gebyrmyndighet er politiet, tollvesenet og Statens vegvesen, se nærmere omtalen i punkt 2.5. Forslaget innebærer at det er opp til myndighetenes skjønn hvorvidt det skal ilegges sanksjon etter at det er konstatert at vilkårene er til stede (opportunitetsprinsippet). Det er etter forslaget opp til kontrollmyndigheten å velge om overtredelsesgebyret utstedes til eier eller fører. Etter forslaget kan gebyr ilegges på stedet, eller det kan ilegges i etterkant.

Ut fra et rettsanvendelsesperspektiv er det i utgangspunktet ønskelig å samle overtredelsesgebyrene etter vegtrafikkloven én felles forskrift, se også nærmere sanksjonsutvalgets uttalelse i NOU 2003: 15 kapittel 19.5.1. Det foreligger ikke i dag en slik felles forskrift der gebyrene etter vegtrafikkloven er samlet. Den nevnte gebyrforskriften samler riktignok flere brudd på vegtrafikklovgivningen i én forskrift, men disse sanksjonene har etter departementets vurdering andre formål enn formålet her. Departementet foreslår at

overtredelsesgebyret for brudd på kravet til å utstyre motorvognen med den elektroniske betalingsenheten hjemles i samme forskrift som selve påbudet. Departementet foreslår en sanksjonsbestemmelse som både gir hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr ved unnlatt bruk av lesbar elektronisk betalingsenhet med tilhørende gyldig avtale tilknyttet motorvognen og bruk av betalingsenhet med avtale tilknyttet feil takstgruppe.

Ileggelse av overtredelsesgebyrer etter vegtrafikkloven følger et innarbeidet system med bl.a. bestemmelser om forhøyelse av gebyret, inndriving, egne saksbehandlingsregler og klagebehandling, mv, se nærmere gebyrforskriften §§ 3 og 5 til 9 og forskrift om gebyr for overlasting § 4, 7, 8, 10 og 11. Departementet foreslår at bestemmelsene etter gebyrforskriften §§ 3 og 5 til 9 skal gjelde så langt det passer ved ileggelse av overtredelsesgebyr etter forskriftsutkastet. Dette innebærer bl.a. at bestemmelser som sier at gebyret tilfaller staten, det kan ilegges på stedet og økes med femti prosent der det ikke er betalt innen tre uker, og at bestemmelser om klage og frafall av gebyr gjøres gjeldende.

I henhold til vegtrafikkloven § 31 første ledd er overtredelse av bestemmelser gitt i loven og i forskrift til loven straffbare. Unnlattelse av å betale bompenger er ikke en handling som kan ilegges straff etter vegloven, men det kan i enkelttilfeller tenkes at handlinger på dette området kan være omfattet av straffebud etter straffeloven. Etter departementets vurdering bør overtredelse av plikten til å ha elektronisk betalingsenhet etter forskriftsutkastet som hovedregel sanksjoneres administrativt, dvs. at straffesporet som hovedregel ikke bør følges. Dersom overtredelse av brudd på plikten til å bruke brikke fremstår som særlig graverende, som for eksempel ved gjentatte brudd på pliktene etter forskriften, bør det etter departementets vurdering likevel være åpnet for at overtredelser av forskriften kan straffeforfølges. Departementet foreslår derfor en særskilt bestemmelse om at overtredelsesgebyr ikke skal ilegges dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning. Det vises for øvrig til at en lignende bestemmelse gjelder etter gebyrforskriften § 4.

Etter den gjeldende bestemmelsen i vegtrafikkloven § 36b første ledd, kan ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen lede til at motorvogn til fører bosatt i utlandet kan holdes tilbake av politiet inntil bøter og saksomkostninger er betalt eller det er stilt sikkerhet for betaling. Det fremgår av § 36 b annet ledd at tilbakeholdsretten bare skal finne sted når det antas å være nødvendig for å sikre betaling for nevnte beløp. Det fremgår videre av bestemmelsens tredje ledd at dersom beløpet ikke er betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse, kan motorvognen selges. Departementet viser ellers til omtalen i punkt 2.5 og arbeidet som pågår med forslag til endring av vegtrafikkloven § 36b.

### **3 Konsekvenser av forslaget**

#### **3.1 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Departementet viser til omtalen av økonomiske og administrative konsekvenser i Prop. 80 L (2012-2013) punkt 9. Den følgende omtalen utdyper redegjørelsen i lovproposisjonen.

##### **3.1.1 Økte bompengainntekter**

Påbudet antas å føre til økte bompengainntekter som følge av at bompengeselskapenes tap på fordringer og tap som avskrives som uidentifiserte krav blir redusert. Økningen i

bompengainntektene er etter dagens system med stor bruk av etterskuddsvis betaling i stor grad avhengig av at ordningen etterleveres og at brukerne gjør opp for seg. I departementet pågår det en gjennomgang av betalingsløsningene for bompenger. Departementet legger vekt på at betalingsløsningene som benyttes sikrer inntjeningen av bompenger på best mulig måte slik at andelen uoppgjorte bompengekrav og tap på fordringer kan holdes så lav som mulig. I forbindelse med ordningen vil det bl.a. bli vurdert om det kan etableres egne betalingsløsninger for avtaler om elektronisk betalingsenhet som inngås på grenseovergangene der dette kan begrunnes særskilt, se også omtalen i punkt 3.5.

Etter nærmere beregninger legger departementet til grunn at påbudet årlig kan føre til om lag 20-25 mill. kr i økte bompengainntekter for bompengeselskapene. Beregningene er foreløpige og svært usikre.

### **3.1.2 Administrative kostnader for bompengeselskapene**

Bompengeselskapene har betydelige kostnader knyttet til manuell behandling av kjøretøy som passerer betalingsnett uten gyldig betalingsenhet. Dette er kostnader som gir utslag i lønnskostnader, kostnader til oppslag i registre, mv. Som nevnt i Prop. 80 L (2012-2013) gjennomførte Riksrevisjonen i 2012 en undersøkelse av bompengeforvaltningen, jf. Dokument 3:5 (2012-2013). I rapporten legges det til grunn at økt bruk av elektronisk betalingsenhet blant brukerne er den faktoren som i størst grad påvirker effektiviteten i bompengeselskapene slik at bompengeselskapenes kostnader knyttet til identifisering av betalingspliktige kan reduseres. Det foreligger imidlertid ikke beregninger over hvor stor effekten påbudet som gjelder motorvogner over 3 500 kg vil være til at bompengeselskapene kan kutte kostnadene til innkreving av bompenger. Dette avhenger i stor grad av at brukerne retter seg etter påbudet og driften av det enkelte bompengeselskap.

I forbindelse med at påbudet trer i kraft må bompengeselskapene beregne noe økt bruk av ressurser til informasjon og kundeservice. Departementet legger til grunn at slikt arbeid vil være størst i forbindelse med at ordningen settes i kraft.

Videre vil det påløpe kostnader til produksjon og distribusjon av betalingsenheter. Ordningen vil hovedsakelig bli innrettet i gjeldende produksjons- og distribusjonssystem, noe som i utgangspunktet ikke fører til vesentlig økte kostnader. For at betalingsenhetene skal være tilgjengelige for utenlandske trafikanter som kommer til Norge, vurderer imidlertid departementet det som nødvendig at brikkene er tilgjengelige på de viktigste grenseovergangene. Arbeidet med et slikt system pågår i Vegdirektoratet i samarbeid med Toll- og avgiftsdirektoratet. Det legges i tillegg opp til en ordning hvor tollstasjonene kan bli brukt til dette formålet. Kostnadene knyttet til distribusjon på grenseovergangene, inkludert internettløsning for avtaleinngåelse, er foreløpig beregnet til om lag 5 mill. kr.

Som omtalt i Prop. 80 L (2012-2013) anser departementet ordningen å være et bidrag til at bompengeselskapene på sikt kan oppnå besparte administrative kostnader. Departementet understreker at ordningen må ses i sammenheng med øvrige effektiviseringstiltak som pågår på bompengeområdet, med sikte på en mest mulig effektiv bompengeinnkreving til lavest mulig kostnader, se nærmere omtalen i Meld. St. 26 2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 kapittel 6.4.1. I hvor stor grad man vil oppnå besparte administrative kostnader knyttet til bompengeinnkrevingen i den gjeldende bompengeforvaltningen, er avhengig av driften av det enkelte selskap. Departementet legger til grunn at bompengeselskapene vil utnytte

potensialet ordningen gir for en mer effektiv innkreving på en så god måte som mulig for en stadig mer effektiv administrasjon av bompenginnkrevningen.

### **3.1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter**

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter er først og fremst knyttet til arbeid med informasjon i forbindelse med at ordningen innføres og arbeid knyttet til kontroll med at brikkepåbudet følges.

Vegdirektoratet har utarbeidet en kommunikasjonsplan, som bl.a. har som mål at alle berørte norske og utenlandske trafikanter forstår hvordan de inngår avtale, skaffer gyldig betalingsenhet, og monterer betalingsenheten. Det er i den forbindelse blant annet planlagt informasjon på internett, produksjon og utsendelse av informasjonsmateriale til media og andre interessenter i Norge og utlandet, skilting og informasjon ved riksgrensen. Statens vegvesen har budsjettet med om lag 8 mill. kr. til denne typen kostnader.

Ordningen legger en ny kontrolloppgave til Statens vegvesen, tollvesenet og politiet. Som varslet i Prop. 80 L (2012-2013) legges det opp til at kontrollene skal foretas som en del av den ordinære kontrollen av tunge kjøretøy og at omfanget må foretas etter prioritering av tilgjengelige ressurser og behov. Departementet legger til grunn at kontrolloppgaven kan utføres uten betydelige endringer av eksisterende rutiner. I forbindelse med den nye oppgaven må kontrollmyndighetene gis opplæring i hvordan kontrollen skal gjennomføres. Ved gjennomføring av kontrolloppgaven legges opp til praktiske og tekniske endringer i kontrollmyndighetenes gjeldende systemer. Kostnadene er beregnet til om lag 100 000 kr.

Det legges opp til at kostnadene til informasjon og tekniske oppgraderinger dekkes av Statens vegvesen innenfor gjeldende budsjettammer.

Etter forslaget skal de ilagte overtredelsesgebyrene tilfalle statskassen. På gjeldende tidspunkt er det for tidlig å anslå den samlede størrelsen av denne inntekten. Innkrevningen av ilagt overtredelsesgebyr vil kunne føre til merarbeid for Statens innkrevingssentral.

## **3.2 Personvern**

Departementet viser til omtalen i Prop. 80 L (2012-2013) kapittel 10. Forslaget begrenser seg til motorvogner med totalvekt over 3 500 kg som registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet. Forslaget er etter dette avgrenset mot motorvogner som eies av privatpersoner, og påbudet faller i utgangspunktet utenfor personopplysningslovens virkeområde, jf. personopplysningsloven § 2. Påbudet omfatter imidlertid enkeltpersonforetak, og for disse foretakene vil opplysninger i bompengesystemet i praksis kunne knyttes til den fysiske personen som driver foretaket. Dette antas imidlertid å ha et lavt omfang.

Behandlingen av personopplysninger i bompengesystemet foregår etter konsesjon fra Datatilsynet. Det legges med ordningen ikke opp til endringer av systemene for betalingsnettene. I forbindelse med kontrollen vil det imidlertid være nødvendig med behandling av personopplysninger både for å utføre en oppgave av allmenn interesse og for å utøve offentlig myndighet, jf. personopplysningsloven §§ 8 første ledd bokstav d og e. Når det gjelder registrering av opplysninger i forbindelse med kontroll av brikkepåbudet, kan det

være ønskelig å lagre opplysninger om illeggelse av overtredelsesgebyr i eksisterende kontrollsystemer. Så lenge dette kun omfatter næringsvirksomhet innebærer imidlertid ikke påbudet annen lagring av personopplysninger enn det som følger av gjeldende konsesjoner.

### 3.3 EU/EØS-regelverk

Departementet viser til redegjørelsene og vurderingene om forholdet til EØS-regelverket og internasjonale avtaler i Prop. 80 L (2012-2013) kapittel 4 og 10.2, som konkluderer med at tiltaket ikke er i strid med EØS-retten og internasjonale konvensjoner som Norge er del av, så lenge ordningen innrettes slik at den ikke forskjellsbehandler trafikanter fra det europeiske økonomiske samarbeidsområdet. Dette innebærer bl.a. at betalingsenheten må være lett tilgjengelig både for norske og utenlandske trafikanter, de samme betalingsvilkårene må gjelde for begge grupper og kontroll- og sanksjonssystemet må legges opp på en ikke-diskriminerende måte. Departementet legger vekt på at ordningen må innrettes på en ikke-diskriminerende måte for alle trafikanter, med mindre det er saklig grunn til egne ordninger.

## 4 Forslag til forskrifter

### **Forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner**

**Hjemmel:** Fastsatt ved kongelig resolusjon dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr.4 om vegtrafikk § 13, § 31 og § 31a. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

#### *§ 1 Krav til bruk av elektronisk betalingsenhet*

Motorvogner med tillatt totalvekt over 3 500 kg som er registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet, skal ved all kjøring på offentlig veg være utstyrt med elektronisk betalingsenhet.

Påbudet etter første ledd gjelder ikke traktorer og motorredskaper. Tilsvarende gjelder påbudet ikke kjøretøy som er tilknyttet NATO militære hovedkvarter, utenlandske NATO-styrker og styrker som er med i Partnerskap for fred, og påbudet gjelder heller ikke militære stridskjøretøy, selvdrevne artillerisystemer og lignende kjøretøy som er eid av forsvaret.

#### *§ 2 Krav til betalingsenhet og avtale*

Med betalingsenhet etter § 1 menes en godkjent innretning i norske trafikantbetalingssystemer, som avleses når motorvognen passerer en bomstasjon eller et annet betalingssnitt på veg. Betalingsenheten skal være godkjent for bruk i hele Norge og være tilknyttet norsk eller utenlandsk utsteder av betalingsenheten ved gyldig avtale.

Avtalen og betalingsenheten skal være knyttet til den enkelte motorvogn, og motorvognen skal være knyttet til en gyldig avtale. Norske utstedere av betalingsenheter kan fastsette generelle betingelser i avtalevilkårene om avtaleforholdet, avtaleperiode, endring av avtalen og oppsigelse og bestemmelser om brukerens ansvar knyttet til bruken av betalingsenheten, betaling av depositum for betalingsenheten og betalingsvilkår.

#### *§ 3 Ansvar*

Eier av motorvognen etter § 1 er ansvarlig for at motorvognen er utstyrt med elektronisk betalingsenhet med gyldig avtale. Dersom fører av motorvognen ikke er den samme som registrert som eier, er føreren solidarisk ansvarlig.

Ved leasing regnes leasingtaker som eieren av motorvognen.

#### § 4 Montering

Betalingsenheten skal være montert godt synlig i frontruten på motorvognen og være plassert i samsvar med monteringsinstruksen som følger med betalingsenheten.

#### § 5 Overtredelsesgebyr

Politiet, tollvesenet og Statens vegvesens regionvegkontorer kan ilegge overtredelsesgebyr på kr 8 000 for følgende overtredelser:

- a) unnlatt bruk av lesbar elektronisk betalingsenhet med en tilhørende gyldig avtale tilknyttet motorvognen
  - b) bruk av betalingsenhet med avtale tilknyttet feil takstgruppe
- Ved gjentakelse kan det ilegges dobbelt overtredelsesgebyr.

Overtredelsesgebyret kan ilegges eieren, føreren eller leasingtaker etter ansvaret i § 3. Bestemmelsene i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven §§ 3, 5, 6, 7, 8 og 9 gjelder så langt de passer. For gebyrer som ilegges av tollvesenet, utfører tollvesenet myndigheten og oppgavene lagt til politiet og Statens vegvesens regionvegkontor etter disse bestemmelsene.

Overtredelsesgebyr ilegges ikke dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller av andre særlige grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning etter vegtrafikkloven § 31 første ledd.

### **Forskrift om endring av forskrift 12.11.2013 nr. 1310 om delegering av kontrollmyndighet og myndighet til å gi påbud vedrørende visse regler i vegtrafikkloven med forskrifter.**

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 10 annet ledd.

I forskrift 12.11.2013 nr. 1310 om delegering av kontrollmyndighet og myndighet til å gi påbud vedrørende visse regler i vegtrafikkloven med forskrifter gjøres følgende endringer:

Samferdselsdepartementet delegerer med dette myndighet til Tollvesenet til å foreta kontroll av og gi påbud vedrørende kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg hva angår overholdelse av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 1-4 nr. 1 bokstav a annet ledd og nr. 2 og *overholdelse av påbud etter forskrift dd.mm.åååå om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner.*

Delegeringen begrenses til å gjelde reglene om krav til mønsterdybde i dekk, krav til vinterdekk, plikten til å medbringe kjettinger og *plikten til å utstyre motorvognen med elektronisk betalingsenhet med gyldig avtale.*

Tollvesenet delegeres også myndighet til å nedlegge bruksforbud etter lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 36 nr. 1, bokstavene c og d, ved overtredelse av bestemmelsene om krav til mønsterdybde i dekk, krav til vinterdekk og plikten til å medbringe kjettinger.

Tollvesenets vedtak etter disse delegeringene kan påklages til Vegdirektoratet.