



Statens vegvesen

Høringsnotat del 1 – Forslag til endring
av vegtrafikkloven § 23 slik at transportforetak får
et tilleggsansvar for at kjøretøy er forsvarlig og
forskriftsmessig lastet

Vegdirektoratet
10. mars 2022

Innhold

1	Notatets hovedinnhold.....	4
2	Bakgrunn.....	5
2.1	Nærmere om oppdraget	5
2.2	Rapport Vei 2017/03.....	5
2.2.1	Sammendrag fra ulykkene.....	6
2.3	Sikkerhetstilråding vei nr. 2017/08T	6
2.4	Avgrensning mot transportforetak.....	6
2.4.1	Nærmere om avsender	7
3	Gjeldende regelverk.....	8
3.1	Vegtrafikkloven § 23 – Førers ansvar for kjøretøyets stand	8
3.1.1	Nærmere om første ledd første punktum	8
3.1.2	Nærmere om første ledd annet punktum.....	8
3.1.3	Fører	8
3.1.4	Kjøretøy	8
3.1.5	Forsvarlig lastet	9
3.1.6	Forskriftsmessig stand	9
3.1.7	«Sørge for» at kjøretøyet er forsvarlig lastet	9
3.1.8	Nærmere om annet ledd.....	9
3.2	Forskrift om bruk av kjøretøy	10
3.3	Vegtrafikkloven § 31 – alminnelige straffebestemmelser	10
3.3.1	Vtrl. § 36 – kort om bruksforbud.....	10
3.4	Straffeloven §§ 27 og 28.....	11
3.5	Yrkessjåførforskriften – kurs i sikring av last	11
3.6	European best practice Guidelines on cargo securing for road Transport	11
3.7	Arbeidsgivers ansvar for sikkerhet – arbeidsmiljøloven § 3-2	12
3.8	Yrkestransport og løyver	12
4	Statens vegvesen sin kontroll av lastsikring	13
4.1	Trafikkontroll	13

4.1.1	Hovedpunkter i en kontroll.....	13
4.1.2	Vurdering av mangler ved lastsikring og sanksjoner.....	14
5	Rettstilstanden i andre land	15
5.1	Sverige	15
5.2	Danmark	15
5.3	Finland.....	15
6	Nærmere om forslag til endringer i vtrl. § 23	16
6.1	Forslag til endring av vtrl. § 23.....	16
6.2	Nærmere om nytt tredje ledd første punktum.....	17
6.2.1	Transportforetak.....	17
6.2.2	Transportforetakets tilleggsansvar ved lastsikringen	17
6.3	Nærmere om nytt tredje ledd annet punktum	18
7	Straff og overtredelsesgebyr	19
7.1	Foretaksstraff etter straffeloven §§ 27 og 28.....	19
7.1.1	Vilkår for å anvende bestemmelsene om foretaksstraff.....	19
7.1.2	Foretaket «kan» straffes	19
7.1.3	Nærmere om skyldkravet i bestemmelsene om foretaksansvar	20
7.1.4	Ansvar for anonyme og kumulative feil.....	20
7.1.5	Vurdering av behov for særbestemmelse i vegtrafikkloven om foretaksstraff..	20
7.2	Overtredelsesgebyr	21
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	21
8.1	Saksbehandling i SVV	21
8.2	Bransje	22
9	Oppsummering.....	22

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 23

1 Notatets hovedinnhold

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet legger Vegdirektoratet med dette frem forslag til endret ordlyd i § 23 i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Forslaget er inntatt ved et nytt tredje ledd i bestemmelsen;

§ 23. Ansvar for kjøretøyets stand m.m.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

NYTT TREDJE LEDD:

Transportforetaket skal sette fører i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter.

Forslaget pålegger transportforetak et tilleggsansvar ved at de skal sette fører i stand til å oppfylle gjeldende krav til lastsikring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (forskrift om bruk av kjøretøy) kap. 3. Transportforetaket som har påtatt seg transportoppdraget skal dermed påse og legge til rette for at føreren kan gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte. Med dette tydeliggjøres at transportforetak også har et ansvar for å følge opp lastsikringskravene, i tillegg til det ansvaret føreren er ilagt etter § 23 første ledd.

Per i dag er det føreren som bærer hovedansvaret for at kjøretøyet er "forsvarlig og forskriftsmessig lastet". Dette vil fortsatt gjelde da det er føreren som utfører transporten og som har best forutsetninger og oppfordring til å sørge for at alt er i orden. Med nytt forslag vil likevel transportforetak gis en klar tilskyndelse til å aktivt bidra ved førers lastsikring, noe som vil være til trygghet for fører og som vil bidra til mer trafikksikre transporter.

Mer detaljerte krav til transportforetaket vil reguleres i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3. Nytt tredje ledd annet punkt gir hjemmel for å stille slike nærmere regler i forskrift ovenfor transportforetakene. Forslag til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy, herunder nærmere plikter til dokumentasjon (punkt 2.3), vil redegjøres for i eget forskriftsarbeid.

Nedenfor følger en gjennomgang av vegtrafikkloven § 23 og øvrig aktuelt regelverk på området, gjeldende regelverk i andre land, foretaksstraff og overtredelsesgebyr, straffehjemmelen i vegtrafikkloven og vurdering av overtredelsesgebyr. Den konkrete vurderingen knyttet til lovforslaget følger i punkt 6.

2 Bakgrunn

2.1 Nærmere om oppdraget

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet den 17. oktober 2017 ble Statens vegvesen anmodet om å følge opp Statens havarikommisjon for transport (nå SHK, tidligere forkortet SHT) sin «sikkerhetstilråding vei nr. 2017/09T» (heretter omtalt tilrådingen).

Tilrådingen fra SHK lyder slik:

«Gjennom undersøkelsen av ulykken på Fv 770 ved Nakling og på E18 ved Tvedestrand er det avdekket mangler ved plassering og sikring av last. Med den utviklingen som har vært innenfor transportnæringen de siste årene er det etter SHTs oppfatning ikke mulig for føreren alene å kunne oppfylle de kravene som er satt til han i forbindelse med plassering og sikring av last. Ofte må det benyttes spesialutstyr både i forbindelse med transporten og sikring av godset, som transportør eller avsender må skaffe til veie. Beregninger må også gjennomføres ved transport av flere typer gods for å kunne sikre dette forskriftsmessig. SHT mener at transportør og avsender må få et medansvar for at lasten er forsvarlig og forskriftsmessig sikret.

SHT tilrår med dette at Statens vegvesen foreslår å endre Vegtrafikkloven § 23, slik at både transportør og evt. avsender får et medansvar for at lasten på kjøretøy er tilstrekkelig sikret, i tillegg til det ansvaret føreren allerede er pålagt gjennom bestemmelsen.»

2.2 Rapport Vei 2017/03

Tilrådingen fra Statens havarikommisjon er inntatt og nærmere beskrevet i SHK sin rapport «Rapport Vei 2017/03», avgitt i september 2017. Rapporten er gitt med utgangspunkt i undersøkelser gjort etter to trafikkulykker med transport av stående betongelementer.

Den første trafikkulykken fant sted 30. november 2014 og skjedde på Fv 770 i Nærøy i Nord-Trøndelag. Vogntoget (trekkbil med semitrailer) som transporterte to betongelementer (til sammen ca. 28 tonn) fra Overhalla til Rørvik, veltet da lasten forskjøv seg på grunn av svikt i A-krakkene. Før Avsender av farlig gods skal bare levere til transport forsendelser som er i samsvar med kravene i ADR/RID eren av vogntoget omkom.

Den andre ulykken fant sted 14. desember 2014 på E18 ved Tvedestrand. Vogntoget (trekkbil med semitrailer) som transporterte betongelementer (ca. 22 tonn) fra Marnardal til Jessheim, mistet elementene da forstramming av kjettingene, i kombinasjon med den merbelastningen som ble påført kjettingene ved kjøring gjennom ulykkeskurven, ble så store at en eller flere av kjettingene/kjettingstrammerne ble overbelastet og røk. Føreren av vogntoget kom fra ulykken uten skader.

2.2.1 Sammendrag fra ulykkene

Det fremgår av sammendraget i rapporten at undersøkelsen fra ulykkene avdekket at begge transportfirmaene hadde mangelfulle rutiner og prosedyrer for hvordan lasten skulle sikres. Det var også mangelfull opplæring av førerne innenfor dette området i begge firmaene. I tillegg benyttet Overhalla Transport AS, som transporterte betongelementene fra Overhalla til Rørvik, A-krakker som ikke var dimensjonert for den belastningen de ble utsatt for.

Det følger videre av sammendraget at SP Sveriges Tekniska forskningsinstitut har gjort vurdering av lastsikringen på begge vogntogene. De konkluderer med at lastsikringen ikke tilfredstilte aktuelle forskriftskrav. Beregninger SP har utført viser at strukturen i A-krakkene som ble benyttet ved transporten fra Overhalla til Rørvik ikke var tilstrekkelig dimensjonert for de sidekreftene disse ble utsatt for. Sveisearbeidet på A-krakkene var heller ikke utført på en fagmessig måte.

Det fremheves videre at det i 2005 skjedde to tilsvarende ulykker i forbindelse med transport av betongelementer på Rv 44 i Rogaland. I rapporten som ble avgitt etter disse ulykkene ble det gitt flere tilrådninger for å bedre sikkerheten i forbindelse med denne type transport. Tre av disse tilrådingene omhandlet de samme forholdene som ble avdekket i ulykkene omtalt ovenfor.

2.3 Sikkerhetstilråding vei nr. 2017/08T

SHK sin «Rapport Vei 2017/03» omtalt ovenfor inneholder flere tilrådninger. Det er avklart med Samferdselsdepartementet at tilrådingen i dette oppdraget må sees i sammenheng med oppdraget om å følge opp «sikkerhetstilråding vei nr. 2017/08T».

Tilråding 2017/08T anbefaler at Statens vegvesen i forskrift om bruk av kjøretøy setter krav til *«at transportør/avsender skal framskaffe dokumentasjon/beregninger eller spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.»*

Det nærmere kravet til dokumentasjon/beregninger mv. foreslås inntatt ved endringer i forskrift om bruk av kjøretøy. Oppfølging av sikkerhetstilråding vei nr. 2017/08T» og forskriftsforslaget vil sendes på intern høring i Statens vegvesen høsten 2021.

2.4 Avgrensning mot transportforetak

Tilrådingen angir konkret et medansvar for «transportør» og «evt. avsender». Det er ikke gitt noen begrunnelse for hvorfor disse aktørene spesielt er nevnt eller hva som ligger i disse begrepene.

Fra et behov for transport oppstår, til tjenesten er levert, involveres ofte mange ledd. Dette er for eksempel produsent, vareeier, avsender, varebestiller, oppdragsgiver, speditør, godsmegler, transportør, transportforetak, sjåfør/fører mv. Det kan med andre ord være mange ledd mellom opprinnelig bestiller og sjåføren som faktisk leverer tjenesten. Ansvarskjeden i transporten kan dermed være komplisert og noen ledd vil kunne inneha flere roller.

Statens vegvesen anser «transportforetakene» for å være det leddet i transportkjeden som er nærmest sjåføren, og som i størst grad vil kunne påvirke at lasten sikres på en forsvarlig, riktig og trygg måte. Transportforetaket er den part som har påtatt seg transportoppdraget og som skal følge transporten hele veien. Har de ikke kunnskap om lastsikring har de heller ikke forutsetninger for å påta seg oppdraget.

Statens vegvesen mener at intensjonen bak tilrådingen fra Statens havarikommisjon best vil ivaretas ved å innta et tilleggsansvar bare for «transportforetaket», i tillegg til det ansvaret føreren allerede har etter vegtrafikkloven (heretter vtrl.) § 23 første ledd.

Statens vegvesen er klar over at andre aktører også besitter kunnskap innen lastsikring, spesielt produsent og avsender. Forslaget vil gi transportforetak en ytterligere grunn til å opparbeide seg/skaffe seg/kjøpe kompetanse fra disse innen lastsikring og plassering av mange typer gods tilsvarende betongelement. Det gjelder også transport av maskiner og utstyr med høyt eller ukjent tyngdepunkt. Kompetansen for beregning statisk og ikke minst dynamisk ligger på sivilingeniør nivå. God informasjonsutveksling og samhandling mellom aktørene involvert i oppdraget er derfor nødvendig.

Til sammenligning ligger også hovedansvaret for lastsikring i Sverige og Danmark, jf. punkt 5, på transportforetaket. Det kan også nevnes at det er mer utfordrende å bevise og følgelig håndheve et ansvar jo flere ledd man kommer bak i transportkjeden. Dette er likevel alene ikke et argument mot å pålegge de et ansvar.

Ved at vi avgrenser oppdraget mot transportforetaket vil dette igjen avgrense mot profesjonelle parter, herunder kommersiell godstransport. Se nærmere om transportforetak i punkt 6.2.1.

2.4.1 Nærmere om avsender

Når det gjelder "avsender" vil dette kunne omfatte enhver som har bestilt en transport eller som på annen måte har tatt initiativet til transporten av det aktuelle godset. Avsender er kort forklart den som avgir godset til transport.

I ADR/RID bestemmelsene om landtransport av farlig gods (ADR/RID 2021) punkt 1.2.1 (kap. 1.2) er "avsender" definert som «den virksomheten som sender godset, enten på egne vegne eller på vegne av en tredjepart. Dersom transporten utføres i henhold til en transportkontrakt, er avsenderen den som er avsender i henhold til denne kontrakten.»

Lastsikring er en oppgave som pågår under hele transporten, også etter at kjøretøyet har forlatt lastestedet. Den vil kunne foregå gjennom flere oppdrag og i noen tilfeller med flere laste- og lossesteder. Statens vegvesen ser det vanskelig å ansvarliggjøre avsender for at transporten skjer i strid med lastsikringskravene, da selve sikringen av lasten ofte vil ligge utenfor avsenders kontroll.

3 Gjeldende regelverk

3.1 Vegtrafikkloven § 23 – Førers ansvar for kjøretøyets stand

§ 23. Ansvar for kjøretøyets stand m.m.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

Føreren skal etter vtrl. § 23 forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. I realiteten innebærer dette et forbud mot å bruke et kjøretøy som ikke er forsvarlig og forskriftsmessig lastet slik bestemmelsen krever.

Vtrl. § 23 må ses i sammenheng med vtrl. § 13, som også har regler om ansvaret for kjøretøyets tekniske stand. Ansvaret for kjøretøyets last må ses i sammenheng med forskrift om bruk av kjøretøy – kap. 3 – om kravene til plassering, sikring og merking av last (gods) mv.

3.1.1 Nærmere om første ledd første punktum

Bestemmelsen første ledd første punktum gjelder førerens plikter før kjøringen begynner. Første ledd annet punktum omhandler førerens plikter under bruken av kjøretøyet. I begge tilfellene knytter bestemmelsen seg til kjøretøyets tekniske stand og til lastingen av kjøretøyet. Førerens plikter med hensyn til teknisk stand og last er mest omfattende før kjøringen begynner. Føreren skal da forvise seg om at kjøretøyet både er forsvarlig og forskriftsmessig lastet.

3.1.2 Nærmere om første ledd annet punktum

Under kjøringen (bruken) krever loven bare at føreren sørger for at kjøretøyet er i forsvarlig stand og er forsvarlig lastet. Oppstår et avvik underveis i kjøringen gjelder ikke kravet i første punktum om «forsvarlig og forskriftsmessig lastet», men kravet i annet punktum om «forsvarlig lastet».

3.1.3 Fører

Det er føreren som er pålagt plikter etter vtrl. § 23 første ledd. Uttrykket «fører» omfatter enhver bruker av kjøretøyet, enten man er eier, låntaker eller leier. Også andre personer som uberettiget har fått rådigheten over kjøretøyet, har ansvar for at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand.

3.1.4 Kjøretøy

Pliktene etter § 23 knytter seg til alle typer kjøretøy. Kjøretøy er definert i vtrl. § 2 annet ledd, jf. tredje ledd. Kjøretøy er definert som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner». Det er særskilt nevnt i lovens forarbeider at bestemmelsen inkluderer både «hovedkjøretøy» og eventuell tilhenger.

3.1.5 Forsvarlig lastet

Med last må forstås ikke bare ting (gods), men også dyr, men neppe personer.

At kjøretøyet skal være forsvarlig lastet, innebærer i første rekke at kjøretøyet må være lastet slik at lasten ikke medfører fare eller skade for andre trafikanter, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2. Lasten må ikke stikke ut fra kjøretøyet slik at det medfører fare, og den må være sikret slik at den ikke kan falle av, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 om utstikkende gods, merking m.v. Det var bestemt i den tidligere kjøretøyforskriften av 1969 § 141 nr. 4 første ledd at lasten skulle være fastgjort dersom det var nødvendig: «Festingen skal være slik at lasten ikke kan medføre fare for person, volde skade på eiendom, slepe på veggen, falle av kjøretøyet eller framkalle unødig støy.» Se nå forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 3. Dette er egentlig bare presiseringer av bestemmelsen i vtrl. § 23.

I kravet til forsvarlig lasting ligger det også at lasten ikke må være slik at føreren av kjøretøyet blir hindret i å manøvrere kjøretøyet på forsvarlig måte, eller at førerens utsyn bakover gjennom speil blir tildekket, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 1. Verken påbudt lys eller kjennemerke må være tildekket. Vekten skal være mest mulig jevnt fordelt.

3.1.6 Forskriftsmessig stand

Størst problemer i praksis volder det at kjøretøyet ikke bare skal være forsvarlig lastet, men også forskriftsmessig lastet. Kravet til forsvarlighet og forskriftsmessighet lar seg for øvrig ikke holde klart ut fra hverandre.

Hvilke forskrifter som gjelder for lasting av kjøretøy, finner man først og fremst i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3 og kjøretøyforskriftens kap. 45 om lastsikringsutstyr.

3.1.7 «Sørge for» at kjøretøyet er forsvarlig lastet

Når det kreves at føreren skal «sørge for» at kjøretøyet er forsvarlig lastet, innebærer dette at det stilles strenge krav til førerens undersøkelsesplikt og plikt til eventuelt å utbedre feil og mangler. Det må stilles omtrent de samme krav som etter § 23 første ledd første punktum når det gjelder å «forvise seg». Bestemmelsen innebærer i realiteten et forbud mot å fortsette kjøringen med et kjøretøy som ikke er forsvarlig lastet.

Det kan ikke stilles for strenge krav. Det kan selvsagt ikke forlanges at føreren til stadighet skal gå ut av kjøretøyet under bruken for å kontrollere. Særlig ved ytre begivenheter eller når føreren merker spesielle forhold ved kjøretøyet, vil føreren ha fått foranledning til å undersøke kjøretøyet nærmere. I slike situasjoner må føreren foreta nærmere undersøkelser og eventuelle utbedringer for å oppfylle de plikter som § 23 første ledd annet punktum pålegger vedkommende.

3.1.8 Nærmere om annet ledd

Annet ledd legger plikter på «eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det». Bestemmelsen supplerer dermed reglene i første ledd som utelukkende retter seg mot «føreren» av kjøretøyet. Av hensyn til trafikksikkerheten er det behov for å supplere ansvaret for at kjøretøyet er i forsvarlig stand på denne måten.

Fører av kjøretøyet har jo ikke alltid mulighet til å kontrollere tekniske forhold ved kjøretøyet som f.eks. skyldes dårlig vedlikehold¹.

3.2 Forskrift om bruk av kjøretøy

Forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3, §§ 3-2 og 3-3, hjemler kravene til hvordan gods skal være plassert og sikret.

Bestemmelsene gir detaljerte regler bla. om hvordan vekten på godset skal fordeles på kjøretøyets hjul, hvordan gods skal sikres slik at godset ikke faller av kjøretøyet eller sleper på veien, beregninger som må gjøres ift. hvilke krefter godset skal tåle og om lastsikringsutstyr med tilhørende standarder.

3.3 Vegtrafikkloven § 31 – alminnelige straffebestemmelser

Ved overtredelse av vtrl. § 23, herunder de nærmere kravene til plassering og sikring av gods i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3, kan fører straffes etter vtrl. § 31;

Etter vtrl. § 31 første ledd første punktum kan «den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven straffes». Det samme gjelder overtredelse av enkeltvedtak gitt i medhold av vegtrafikkloven eller brudd på forbud etter §§ 35 og 36, jf. annet punktum. Statens vegvesen sin trafikkontroll og håndheving ovenfor fører og bruksforbud omtales nærmere nedenfor.

Straffetrusselen i vtrl. § 31 første ledd gjelder «den som forsettlig eller uaktsomt» overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Etter ordlyden kan «den som» både være en enkeltperson/privatperson, men det kan også være juridiske personer, slik som et foretak. Det beror på en tolkning av den enkelte handlingsnormen som er brutt hvorvidt det er et foretak eller en enkeltperson som er ansvarlig. Ansvar for lastsikring i vtrl. § 23 retter seg konkret mot fører. Dette er likevel ikke til hinder for å straffe foretak etter bestemmelsene om foretaksstraff i straffeloven §§ 27 og 28. Dette omtales nærmere i kap. 7.

Åttende ledd bestemmer at «etter nærmere regler gitt av Kongen kan det ilegges gebyr i stedet for straff også ved overtredelse av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov».

3.3.1 Vtrl. § 36 – kort om bruksforbud

Bruksforbud er et administrativt vedtak til disposisjon for utekontrollmyndighetene for å avverge situasjoner der hensynet til trafikksikkerheten og fremkommeligheten tilsier slik reaksjon. Tiltaket er en forvaltningsrettslig reaksjon underlagt forvaltningsrettens krav til form og innhold.

¹ Lovkommentarer til vegtrafikkloven; Juridika

3.4 Straffeloven §§ 27 og 28

Lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) gir egne bestemmelser om foretaksstraff, hhv. i §§ 27 og 28. Bestemmelsene gir hjemmel for å ilegge foretaksstraff for brudd på kravene til lastsikring. Bestemmelsene vil omtales nærmere i punkt 7.

3.5 Yrkessjåførforskriften – kurs i sikring av last

Forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) § 46 annet ledd bestemmer at føreren etter bokstav d) skal delta på kurs i sikring av last etter forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve § 27–2 (troff). Troff. § 27–2 regulerer obligatorisk opplæring i sikring av last for elever som skal erverve førerett i klassene C1 og C. Kurset godskrives i sin helhet i grunnutdanning av yrkessjåfører, og gjelder også for last lastet på tilhenger og/eller semitrailer.

På kurset skal elevene få kjennskap til krav som stilles til sikring av last og til sikringsutstyret og de skal kunne beregne og velge riktig sikringsutstyr. De skal også utføre forsvarlig sikring av ulike typer last.

Regelverket for lastsikring er relativt komplisert. Det er ikke forventet på kurset at elevene har de matematiske kunnskapene som kreves for å beregne f.eks. lastens vekt i Newton, friksjonskoeffisient mv.

Begreper som friksjon, bevegelsesenergi og sentrifugalkraft, skal illustreres enkelt, ikke beregnes. Det er viktig at elevene forstår at last må sikres forsvarlig, og at de lærer å gjøre dette. I fagmiljøet er en også opptatt av at lasten skal sikres på den mest rasjonelle måten. Dette er ikke noe mål på kurset. Om elever overdimensjonerer sikringstiltakene, er det ikke noe poeng å ta av stropper igjen, hvis sikringen for øvrig er gjort riktig. Kurset legges opp med mye praksis. Alle elevene skal selv utføre forsvarlig sikring av ulike typer last.

I etterutdanningen av yrkessjåfører, hvert femte år, tar utdanningen utgangspunkt i den enkelte sjåfør sitt arbeid. Sikring av last i etterutdanningen er basert på grunnutdanningen regulert i troff. § 27–2, og har en varighet på minst tre timer.

3.6 European best practice Guidelines on cargo securing for road Transport

EUs generaldirektorat for Mobilitet og Transport har utarbeidet retningslinjer som skal gi grunnleggende praktiske råd og veiledning til alle personer, som er involvert i sikring av gods på kjøretøy, inkludert transport- og shippingvirksomheter. Retningslinjene er basert på den europeiske standarden EN 12195–1, som er implementert i norsk regelverk gjennom forskrift om bruk av kjøretøy § 3–3.

Retningslinjene søker å gi generelle retningslinjer for riktig sikring av last i de situasjoner som kan oppstå ved normale trafikkforhold. Retningslinjene er også et hjelpemiddel for kontrollmyndighetene, som utfører kontroll i overensstemmelse med direktiv 2014/47/EU

og for domstolenes avgjørelser. Sikring av betongelementer og bruk av A-bukker er kort omtalt i kapittel 8.1.²

3.7 Arbeidsgivers ansvar for sikkerhet – arbeidsmiljøloven § 3-2

Transportforetak har plikter også etter lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv (aml). Arbeidsgivere har etter aml. § 3-2 – *særskilte forholdsregler for å ivareta sikkerheten* – et hovedansvar for at sikkerheten på arbeidsplassen blir ivaretatt.

Arbeidsgiveren har blant annet ansvaret for hvordan risikobetont arbeid skal utføres. Arbeidsgiver må i den forbindelse ha gitt klare direktiver og forvissnet seg om at arbeidstakeren har forstått og utfører disse riktig. Arbeidsgiveren må således føre kontroll med at arbeidstakeren følger direktivene. Det er meget viktig for disiplinen i sikkerhetsspørsmål at arbeidsgiveren setter sin autoritet bak direktivene, og følger opp brudd på instruksene³.

3.8 Yrkestransport og løyve

For å kunne drive yrkestransport med motorvogn og med fartøy i rute må man ha løyve. Regelverket om løyver er regulert i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven). Et løyve gir rett til å drive transport mot vederlag.

Et vilkår for løyve er at transportvirksomheten har god vandel etter lovens § 5, jf. § 4. Nærmere informasjon om kravet til vandel følger av forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 6. Brudd på vandelskravet kan danne grunnlag for tilbakekall av løyve. Etter yrkestransportforskriften § 6 anses innehaver av et løyve for å ha brutt kravet til god vandel dersom virksomheten er «fradømt retten til å drive næringsvirksomhet», eller er «ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige området».

De nærmere kravene til god vandel er fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009 art. 6. Lastsikringskravene er per nå ikke listet opp i artikkelen som en «alvorlig lovovertrødelse», i motsetning til brudd på kravene f.eks. til farlig gods og kjøre- og hviletid.

Forslag til nytt tredje ledd i § 23 er en bestemmelse om tilleggsansvar for transportforetak. En overtrødelse av denne bestemmelsen vil ikke i seg selv være et grunnlag for å trekke tilbake et løyve pga. brudd på vandelskravet. Yrkestransportlovgivningen vil dermed ikke omtales i det videre.

² [Cargo securing and abnormal loads | Mobilitet og Transport \(europa.eu\)](#)

³ Lovkommentarer arbeidsmiljøloven; Juridika

4 Statens vegvesen sin kontroll av lastsikring

4.1 Trafikkontroll

Statens vegvesen og politiet har kontrollmyndighet til å gjennomføre trafikkontroller etter vegtrafikkloven §§ 10 og 19, og har dermed myndighet til å kontrollere sikring av last langs vei. Kontroll av lastsikring gjennomføres i hovedsak som et ledd i Statens vegvesen og politiets øvrige trafikkontrollvirksomhet. Slike kontroller kan også gjennomføres som egne temakontroller, der man kun kontrollerer lastsikringen.

Kontroll av sikring av last gjennomføres som en visuell kontroll hvor det vurderes om det er benyttet hensiktsmessige og tilstrekkelige metoder for å sikre lasten. Eventuell dokumentasjon på lastsikring, som for eksempel lastsikrings sertifikater, kan legges til grunn i vurderingen, der det er utstedt. Kontrolløren kan i tillegg til visuell kontroll utføre ytterligere beregning av lastsikringen når det er nødvendig.

Statens vegvesen sitt kontrollpersonell er pålagt å gjennomføre opplæring⁴ fastsatt av Vegdirektoratet, før de kan gjennomføre selvstendige kontroller av sikring av last.

4.1.1 Hovedpunkter i en kontroll

Hovedpunkter i kontroll av lastsikring er:

- Det skal kontrolleres om kjøretøyet er egnet for transporten (riktig/egnet kjøretøy til å utføre transporten av lasten) og om lasten er hensiktsmessig plassert på kjøretøyet.
- Det skal kontrolleres om tilstand og styrke til lastbærer, inkludert gulv, vegger, karmen, dører, presenninger, støtter og låseinnretninger der dette benyttes til sikring av last, er tilstrekkelig.
- Det skal kontrolleres om det er benyttet hensiktsmessig surremateriell og om dette er benyttet på en forsvarlig måte, samt om tilstand og styrke til surrematerialet er tilstrekkelig.
- Det skal kontrolleres om innfestingspunkter som er benyttet har tilstrekkelig styrke, om det er tilstrekkelig antall innfestingspunkter og om plasseringen til innfestingspunktene er hensiktsmessig.
- Når det benyttes containere eller vekselflak (utskiftbar lastbærer) som lastbærer, skal innfesting og låsing av disse til kjøretøyet kontrolleres.

Hvis kontrolløren kommer fram til at sikringen av lasten ikke er tilstrekkelig skal kontrolløren redegjøre ovenfor sjåføren for hvorfor sikringen er for dårlig og eventuelt komme med råd/anbefaling til hvordan lasten kan sikres godt nok i henhold til kravene, se også under punkt 4.1.2.

⁴ Statens vegvesen sitt Trafikant- og kjøretøystudium

4.1.2 Vurdering av mangler ved lastsikring og sanksjoner

Mangler ved lastsikring som oppdages i kontroll deles inn i tre kategorier³ avhengig av alvorlighetsgrad;

- Mindre mangler: foreligger når det er et mindre avvik ved lastsikringen, og det kan være hensiktsmessig at det i kontrollen kun gis råd om sikkerheten. Utover at det kan gis videre råd om sikkerhet gis det ingen sanksjoner ved mindre mangler.
- Vesentlige mangler: foreligger når lasten ikke er tilstrekkelig sikret og det kan være en mulighet for at lasten eller deler av den forskyves betydelig eller velter. Vesentlige mangler sanksjoneres med bruksforbud inntil forholdet er utbedret eller til lasten er lastet av, etter vtrl. § 36 nr. 1 c), jf. forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-2, 3-3. I vedtaket om bruksforbud skal forholdet/manglene beskrives og dokumenteres.
- Farlige mangler: foreligger dersom trafikksikkerheten settes i fare ved at lasten eller deler av den kan falle av, velter eller forskyves, på en slik måte at det utgjør en fare for personer, eiendom eller miljø. Ved farlige mangler skal det normalt reageres med anmeldelse, jf. vtrl. § 31, i tillegg til bruksforbud. I vedtaket og anmeldelsen skal forholdet/manglene beskrives og dokumenteres⁵. Det er alltid fører som anmeldes av kontrollmyndigheten til politiet.

4.1.2.1 Politiets oppfølging av anmeldelsen

Statens vegvesen gjennomførte 26449 brukskontroller av lastsikring på tunge kjøretøy i 2020. I 6156 av tilfellene ble det gitt skriftlig mangel/rapport, i 6015 av tilfellene ble det ilagt bruksforbud og i 114 tilfeller ble fører anmeldt⁶.

Anmeldelsene fra Statens vegvesen følges opp av politiet og påtalemyndigheten. Etter forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker av 29. juni 1990 nr. 492 (forskrift om forelegg i vegtrafikksaker) kan politiet gi forenklet forelegg(bot) ved visse overtredelser av vegtrafikkloven. Statens vegvesen har ikke myndighet til å gi forenklet forelegg, det kan kun ilegges av politiet. Rundskriv nr. 3/2009 fra Riksadvokaten angir de standardisert bøtesatsene for brudd på vtrl. § 23.

Utilstrekkelig sikret last*	Vtrl. § 31, jf. § 23	Forelegg	Påstand (hovedforhandling)
Motorvogn med tillatt totalvekt ikke over 3,5 tonn	-"-	6 000,-	7 000,-
Motorvogn med tillatt totalvekt over 3,5 tonn	-"-	9 000,-	10 000,-

* Bøtene bør settes høyere hvis lasten har falt av.

⁵ Hentet fra Statens vegvesen sin utekontrollinstruks

⁶ Statistikk hentet fra VADIS2; et dataverktøy spesielt utviklet for bruk ved utekontroll og for merkantil behandling av kontroll saker

Dersom overtredelsen har skjedd på vegne av et foretak bør det, i henhold til rundskrivet, også vurderes om det også skal reageres med foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 27 og 28.

5 Rettstilstanden i andre land

5.1 Sverige

I svensk rett er reglene om krav til lastsikring fastsatt i Trafikförordningen kapittel 3 §§ 78–83. Mer spesifikke krav til lastsikring og kontroll av lastsikring finnes i forskrift TSFS 2017:25.

Den svenske forskriften har ifølge § 3 ett sett med regler (“allmänna krav”, jf. §§ 7 – 10) som gjelder for alle kjøretøy, og ett eget sett (“krav för nyttofordon”, jf. §§ 11 –16) som bare gjelder for “[t]ung lastbil”, “[t]ung buss”, “[h]jultraktor T5 med konstruksionshastighet över 40 km/tim”, og “[s]läpvagn som överstiger 3,5 ton och som dras av sådana fordon”. Ansvar for at disse reglene overholdes, ligger likevel alltid på fører. Det er alltid sjåføren som har det strafferettslige ansvaret for lastsikring av kjøretøy, uansett om det er snakk om privat transport eller transport i næring, jf. Trafikförordningen (SFS 1998:1276) kapittel 14 § 3. Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet, og overtredelser straffes med bøter.

5.2 Danmark

De danske reglene om lastsikring følger av Færdselsloven § 82, som slår fast følgende:

“Gode skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Det må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af på vejbanen, forårsage forstyrrende støvdannelse eller lignende ulempe, vanskeliggøre færdslen eller volde unødigt støj”

Reglene er generelle, og skiller ikke mellom privat og næringsmessig transport av gods. I likhet med Sverige er det i Danmark sjåføren alene som har ansvaret for å overholde reglene om lastsikring, jf. Færdselsloven § 118.

Overtredelse straffes med bøter, men kan etter § 118 stk. 7 straffes med fengsel inntil ett år og seks måneder dersom vedkommende *“forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet kjøretøy på særligt hensynsløs måte”*, jf. § 126 stk. 1 nr. 4.

5.3 Finland

I Finland er det føreren som generelt har straffansvaret ved overtredelse av bestemmelsene om lastsikring, jf. Vägtrafiklag § 168. Imidlertid er det i motsetning til i Sverige og Danmark gitt en særbestemmelse i § 114 for kommersielle transportere (som imidlertid ikke gjelder transport av farlig gods, som er regulert i en egen lov, 719/1994). Bestemmelsen lister opp et “tilleggsansvar” for transportør og de som hjelper til med lasting og sikring.

Finland er det eneste av de nordiske landene som har beskrevet et slikt tilleggsansvar i sin vegtrafikklov.

Etter § 114 er også transportøren og de som har utført lastingen av kjøretøyet pålagt et ansvar i tillegg til og/eller sammen med føreren.

- Etter bestemmelsens annet ledd har føreren før transporten starter et ansvar for å forsikre seg om at kjøretøyet er lastet i henhold til gjeldende regler, med mindre lasteområdet er forseglet, eller dersom lossing av lasten eller en tilsvarende årsak medfører urimelig ulempe og forsinkelse av transportoppdraget. Føreren har også et ansvar for å sørge for at lasten holder seg på plass og sikret i løpet av transporten, i henhold til kravene i loven.
- Bestemmelsens tredje ledd pålegger ansvar også til de som har vært ansvarlige for å plassere og sikre lasten i kjøretøyet, med mindre feilen har sin årsak i feil eller mangler i opplysninger fra transportøren, jf. fjerde ledd, og det videre er snakk om feil eller mangler som vedkommende ikke med rimelighet kunne ha oppdaget. Ansvaret gjelder imidlertid ikke de som har deltatt i lastingen utelukkende som medhjelpere.
- Fjerde ledd slår fast at transportøren har ansvar for å gi korrekte og tilstrekkelige opplysninger om kjøretøyet til de som laster godset. Avsenderen av godset og transportens oppdragsgiver har ansvar for at de som laster godset har tilstrekkelig og korrekt informasjon om godset som skal transporteres, og i tillegg at transportøren får overlevert en deklarasjon med informasjon om vekten for hver kontainer eller vekselflak som transporteres.
- I femte ledd er transportøren gitt ansvaret for at det benyttes et egnet kjøretøy for transporten, og at kjøretøyet er utstyrt med sedvanlig utstyr for å feste lasten. Dersom tilhengeren eller lasterommet har blitt lastet på forhånd, ligger ansvaret imidlertid hos den som før lastingen har tatt tilhengeren eller lasterommet i bruk eller avtalt bruken. I bestemmelsen er det videre slått fast at transportøren skal sørge for at tilsynsmyndighetene har tilgang til opplysningene i deklarasjonen som gir informasjon om vekten på kontaineren eller vekselflaket.

6 Nærmere om forslag til endringer i vtrl. § 23

6.1 Forslag til endring av vtrl. § 23

§ 23. Ansvar for kjøretøyets stand m.m.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvisse seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

NYTT TREDJE LEDD:

Transportforetaket skal sette fører i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter.

6.2 Nærmere om nytt tredje ledd første punktum

Statens vegvesen pålegger transportforetaket å sette fører i stand til å kunne oppfylle gjeldende krav til lastsikring i forskrift om bruk av kjøretøys kap. 3. Transportforetaket som har påtatt seg transportoppdraget skal med dette aktivt påse og legge til rette for at føreren kan gjennomføre transporten på en forsvarlig og forskriftsmessig måte. Å etablere et slikt tilleggsansvar vil tydeliggjøre at transportforetak også har et ansvar for å følge opp lastsikringskravene.

6.2.1 Transportforetak

Tilrådingen fra SHK angir konkret et medansvar for «transportør».

Transportørbegrepet er definert på ulike måter i flere regelverk på vegtrafikkområdet. I forskrift om landtransport av farlig gods § 2, jf. ADR/RID bestemmelsene kap.

1.2, er «transportør» definert som *«den virksomheten som utfører transportoperasjonen enten det skjer i henhold til kontrakt eller ikke».*

I forskrift om gebyr for overlast § 1a er «transportør» definert *«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. Der sjåføren opptrer som ansatt i et transportforetak, er det transportforetaket som anses som transportør.»*

Etter definisjonen av transportør i overlastgebyrforskriften, vil en fører som er en fysisk person kunne omfattes av transportørbegrepet. Det som er sentralt i dette oppdraget er at man ønsker å ilegge transportforetak som juridisk person et tilleggsansvar for lastsikringen. Statens vegvesen mener derfor at begrepet “transportør”, slik det er definert ovenfor, synes å favne over et videre virkeområde enn ønskelig, og vi finner det derfor mer treffende å benytte “transportforetak” som begrep.

Transportforetak i forslaget til nytt tredje ledd skal forstås som det foretaket, som har disposisjonsrett over kjøretøyet og som har påtatt seg å utføre transporten enten det skjer i henhold til kontrakt eller ikke. Disposisjonsrett omfatter for eksempel at man eier kjøretøy, disponerer kjøretøy gjennom leie- eller leasingavtale eller har lånt kjøretøy.

Angående enkeltpersonforetak vil dette kunne bestå av én person, eieren av foretaket eller ha flere ansatte. I de tilfellene der foretaket og fører er samme person, vil et ansvar for lastsikringen da ligge hos føreren. Det vil da ikke være nødvendig å sanksjonere mot foretaket.

6.2.2 Transportforetakets tilleggsansvar ved lastsikringen

Tilrådingen angir et «medansvar» for transportør og evt. avsender. Det er ikke nærmere definert i tilrådingen hva som ligger i dette. Det foreligger ingen juridisk definisjon av medansvar og det er dermed ikke et juridisk klarlagt begrep. Statens vegvesen forstår likevel

begrepet slik at det legges et tilleggsansvar på transportforetaket, i tillegg til førers hovedansvar, for å sikre at fører sikrer lasten riktig. Vi har derfor funnet det mest tydelig og treffende å anvende «tilleggsansvar» som begrep i dette oppdraget.

Med nytt tredje ledd foreslås en generell plikt ovenfor transportforetak ved at de må «sette fører i stand til» å oppfylle sine plikter ved sikring av last. Med dette skal det tydeliggjøres at transportforetaket har en plikt i tillegg til fører for å følge opp at lastsikringskravene oppfylles. Dette skal gi et klart signal til transportforetakene og bransjen for øvrig om at fører ikke lenger skal bære ansvaret for lastsikringen alene, men at transportforetaket skal bidra til at fører er i stand til å oppfylle kravene til lastsikringen. Transportforetaket bør derfor være bevisst sin rolle og bistå fører til å oppfylle lastsikringen, herunder ved gode sikkerhetsrutiner og veiledninger ved sikring av last før og under transport, samt sørge for at fører har korrekt tilgjengelig sikringsutstyr. Det vil bidra til at fører har de beste forutsetninger for å kunne utføre korrekt lastsikring.

Dersom foretaket unnlater å sette fører i stand til å følge opp kravene til lastsikring, vil fører fortsatt ha ansvar for at lasten er forskriftsmessig og forsvarlig lastet etter første ledd. Forslaget til nytt tredje ledd skal ikke frita eller innskrenke førers hovedansvar.

Med dette forslaget vil transportforetaket som fører er ansatt i og utfører oppdrag på vegne av, kunne ansvarliggjøres for at de ikke har lagt til rette for at fører har kunnet sikre lasten tilstrekkelig. Brudd på dette vil medføre at transportforetaket kan anmeldes og straffes etter vtrl. § 31. Håndheving av dette ansvaret må følges opp nærmere av kontrollmyndighetene gjennom Statens vegvesen sin interne trafikkkontrollinstruks.

Det pågår et parallelt regelverksarbeid som skal etablere regulering av dokumentasjonskrav ovenfor transportforetak i forskrift om bruk av kjøretøy. Dokumentasjonskravet skal sørge for at foretaket har dokumentasjon eller beregninger/spesielle veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering og sikring av gods, som har store vekter og dimensjoner, i de tilfellene der slik dokumentasjon ikke er tilgjengelig for fører.

6.3 Nærmere om nytt tredje ledd annet punktum

Bestemmelsens nytt tredje ledd annet punktum oppstiller en vid hjemmel for at departementet i forskrift kan gi nærmere regler om transportforetakets plikter. Den vil blant annet gi hjemmel til nytt dokumentasjonskrav i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3., som det vil redegjøres for i etterfølgende forskriftsarbeid.

Bestemmelsen er foreslått vid og vil innebære at man på et senere tidspunkt kan vurdere andre plikter ovenfor transportforetak, som vil gi en økt trafiksikkerhetsgevinst på lastsikringsområdet. Dette kan eksempelvis være å forskriftsfeste krav om opplæring, sikkerhetsprosedyrer, internkontroll mv.

7 Straff og overtredelsesgebyr

7.1 Foretaksstraff etter straffeloven §§ 27 og 28

Statens vegvesen har sett nærmere på hvilket ansvar som påligger transportforetak allerede i dag i tillegg til førerens ansvar etter vtrl. § 23 første ledd, som er beskrevet ovenfor i punkt 3.1. Vi har også foretatt en vurdering av om det er et behov for å regelfeste et eget straffansvar for transportforetak i vtrl. § 23.

Straffeloven fikk i 1991 egne bestemmelser som gir en generell hjemmel for å ilegge foretaksstraff, og som fastsetter nærmere vilkår for å ilegge foretaksstraff. Tidligere §§ 48 a og 48 b, er videreført i dagens lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff («straffeloven») §§ 27 og 28. Straffeloven § 27 bestemmer at når et straffebed er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Straffen for foretaket kan være bot, fradømmelse av rett til å drive virksomhet og/eller inndragning.

7.1.1 Vilkår for å anvende bestemmelsene om foretaksstraff

Det oppstilles tre objektive grunnvilkår for foretaksstraff:

- Foretaket må være ansvarssubjekt
- Gjerningsbeskrivelsen i et straffebed må være «overtrådt av noen»
- Overtredelsen må være gjort «på vegne av foretaket» jf. straffeloven § 27.

Straffansvaret vil for det første være avhengig av at det er et «foretak» etter legaldefinisjonen i bestemmelsen annet ledd, nærmere beskrevet som «selskap, samvirkeforetak, forening eller annen sammenslutning, enkeltpersonforetak, stiftelse, bo eller offentlig virksomhet.» Videre må et straffebed være «overtrådt av noen». Begrepet «overtrådt» taler for at de objektive vilkårene for straff må være oppfylt. Det betyr at den straffbare handlingen må dekke gjerningsinnholdet i handlingsbestemmelsen i vtrl. § 23 første ledd.

I vegtrafikkloven fremgår handlingsbestemmelsene og straffebed i ulike bestemmelser slik som ofte er tilfelle i særlovgivningen. I vtrl. § 23 er fører ilagt en plikt til å forvise seg om at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsfestet lastet. Dette er handlingsnormen som må være overtrådt. Overtredelse av bestemmelsen rammes av straffebedet i vtrl. § 31. Bestemmelsen pålegger et straffansvar for den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser som er gitt i – eller i medhold av vegtrafikkloven. Det siste vilkåret for at foretaket kan straffes for forholdet etter § 27, er at overtredelsen må være gjort på vegne av foretaket. Vilkaeret innebærer at det foreligger et krav til tilknytning mellom føreren som har overtrådt handlingsbestemmelsen og foretaket. Dette vil ofte være tilfelle ved at føreren er tilknyttet foretaket i kraft av sin stilling som arbeidstaker.

7.1.2 Foretaket «kan» straffes

Det følger av ordlyden i straffeloven § 27: «Når et straffebed er oppfylt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes». Dette innebærer at påtalemyndighetene og domstolene er gitt en skjønsmessig adgang til å avgjøre om foretaksstraff skal anvendes eller ikke. I vurderingen om foretaket skal straffes, skal

momentene i straffeloven § 28 første ledd bokstavene a til h vurderes. Momentene vil også få betydning i påtalemyndighetenes og domstolenes vurdering av straffeutmålingen.

7.1.3 Nærmere om skyldkravet i bestemmelsene om foretaksansvar

Det følger av straffeloven § 27 at når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Det fremgår av ordlyden et objektivt ansvar for foretak, altså et straffansvar som gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld eller skylddevne. Det har imidlertid vært usikkert om et objektivt straffansvar vil la seg forene med skyldprinsippet i strafferetten.

Lovbestemmelsene om foretaksstraff må tolkes i samsvar med EMK. Dette er fordi EMK er gjennomført og gitt forrang gjennom menneskerettsloven. Den 15. april 2021 avsa Høyesterett en enstemmig dom i HR-2021-797-A hvor den behandlet spørsmålet om det objektive ansvaret er forenlig med straffebegrepet i EMK artikkel 6 nr. 2 og artikkel 7 slik det nå er fastlagt i EMDs storkammerdom 28. juni 2018 G.I.E.M. S.r.l. med flere mot Italia – EMDN-2006-1828. Høyesterett kom til at konsekvensen av EMDs avgjørelse er at § 27 ikke kan praktiseres i samsvar med ordlyden og forutsetningen i forarbeidene om objektivt ansvar. Dette vil medføre at man står igjen med et skyldkrav i reglene om foretaksstraff som er forsett eller uaktsomhet.

7.1.4 Ansvar for anonyme og kumulative feil

Likevel er straffansvaret for foretak fortsatt noe utvidet utover et forsett- eller uaktsomhetsansvar. I forarbeidene til strl. § 27 fremgår det at “det heller ikke ved anonyme eller kumulative feil skal gjelde noe slikt skyldkrav.” Det foreligger altså ikke et skyldkrav ved anonyme og kumulative feil etter straffeloven § 27. Det betyr at anonyme feil kan føre til at foretaket blir straffansvarlig, forutsatt at det bevises at den anonyme personen har handlet på vegne av foretaket. Anonyme feil vil typisk være feil der gjerningspersonen er ukjent, noe som gjør det umulig å peke ut vedkommende som gjerningsperson. Videre kan foretaket tilsvarende holdes ansvarlig for kumulative feil der det ikke er en bestemt person som har overtrådt straffebudet alene. Det vil være flere personer som sammen har oppfylt vilkårene i gjerningsbeskrivelsen. Skyldkravet for foretaksstraff etter de gjeldende bestemmelser er derfor et forsett- eller uaktsomhetsansvar med unntak for objektivt ansvar ved anonyme og kumulative feil.

7.1.5 Vurdering av behov for særbestemmelse i vegtrafikkloven om foretaksstraff

Statens vegvesen har vurdert om det foreligger et behov for å etablere en egen bestemmelse i vegtrafikkloven som gir mulighet til å straffe foretak for brudd på bestemmelsene om lastsikring. Fordelen med å etablere en egen straffebestemmelse i vegtrafikkloven vil være at mulighet for å ilegge straffansvar ovenfor «transportforetak» som behandlet ovenfor i punkt 6.2.1, kommer tydeligere frem og kan bli mer tilgjengelig for kontrollmyndighetene og til dels også påtalemyndighetene.

Ulempen med denne løsningen er man risikerer en utilsiktet innsnevring av et straffansvar som allerede eksisterer, ved å begrense straffansvaret mot «transportforetak». Det sammenliknet med det mer omfattende ansvarssubjektet i straffeloven som er «foretak». Videre vil man risikere å lage flere straffebestemmelser som vil omfatte samme forhold og skape konkurrens. Etter det Statens vegvesen kan se er man etter bestemmelsene i

straffeloven §§ 27 og 28 fullt ut i stand til å sanksjonere transportforetak med straff. Statens vegvesen vurderer at det er overflødig med en særbestemmelse om foretaksstraff i vegtrafikkloven.

7.2 Overtredelsesgebyr

Det har i Statens vegvesen vært praksis for å anmelde de fleste overtredelser av vegtrafikkloven. De siste årene er det likevel gjort et omfattende arbeid med å avkriminalisere mindre alvorlige brudd på vegtrafikklovgivningen. Dette har skjedd gjennom et gebyrprosjekt i Statens vegvesen, som trinnvis skal innføre gebyr der det er egnet, på vegtrafikkområdet og på yrkestransportområdet.

De groveste bruddene på lastsikringskravene anmeldes per i dag og straffes i hovedsak med bøter i straffespolet. Etter vtrl. § 31 åttende ledd er det hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr, i stedet for straff for regler som er gitt i medhold av loven, etter nærmere regulering i forskrift.

Vegtrafikkloven § 31a første ledd, gir videre hjemmel for at overtredelser av bestemmelser gitt i vegtrafikkloven eller bestemmelser gitt i medhold av loven, kan sanksjoneres med gebyr. Vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, jf. § 31a, gir derfor hjemmel for at overtredelser av bestemmelser i vegtrafikkloven, kan sanksjoneres med gebyr av politi og Statens vegvesen. Det innebærer at det kan vurderes å innføres overtredelsesgebyr ovenfor transportforetaket.

Forvaltningsloven kapittel XI regulerer nærmere administrative sanksjoner og herunder overtredelsesgebyr. Dersom det skal vurderes å innføres overtredelsesgebyr, herunder ovenfor transportforetak, er det angitt i forarbeidene til forvaltningslovens kapittel XI, Prop. 62 L (2015–2016) kapittel 7, at det i henhold til hvilke lovbrudd som skal sanksjoneres administrativt, følger det at i valget mellom administrativ sanksjon og straff som reaksjoner mot lovbrudd, så beror det på en konkret vurdering av fordeler og ulemper knyttet til de ulike reaksjonsformene. Herunder må det legges vekt på hvor alvorlig overtredelsen er, videre skal det tas hensyn til om overtredelsen er enkel konstaterbar og hvilken sanksjon som ivaretar effektiv håndheving.

Det vil være behov for å vurdere ileggelse av overtredelsesgebyr ovenfor transportforetak ved brudd på nye krav til dokumentasjon i forskrift om bruk av kjøretøy kap. 3, dersom dette innføres. Videre vil det i et eventuelt nærmere forskriftsarbeid i henhold til gebyr, også måtte vurderes om enkelte av de mindre alvorlige lastsikringsovertredelsene som fører har overtrådt, kan være egnet for overtredelsesgebyr.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Saksbehandling i SVV

Lovforslaget vil ikke kreve de større endringer for Statens vegvesen, annet enn

- ressurser til regelverksutvikling og oppfølging av dette
- endringer i SVV sin trafikkrollinstruks
- opplæring av kontrollører

Dersom transportforetak i fremtiden i større grad skal ilegge foretaksstraff for brudd på lastsikringskravene etter straffelovens §§ 27 og 28 vil det trolig innebære merarbeid for kontrollørene, da det i en anmeldelse vil måtte begrunnes at vilkårene for foretaksstraff foreligger. Det vil også trolig kreve noe mer belastning av påtaleapparatet, selv om mulighetsrommet for å straffe ligger i regelverket fra før.

8.2 Bransje

Forslaget innebærer en tydeliggjøring av et ansvar som på mange måter påhviler transportforetak fra før. Det vil påløpe kostnader ved utforming av dokumentasjon, iht. nye forskriftsforslag. Tryggheten dette vil få for fører vil veie opp for disse kostnadene.

9 Oppsummering

Statens vegvesen har med dette forslaget tydeliggjort et tilleggsansvar ovenfor transportforetak.

Statens vegvesen mener at forslaget vil kunne få en preventiv effekt ved at transportforetak ikke gjør bruk av transportere som åpenbart ikke oppfyller lastsikringskravene og til mer trafikksikre transportere. At andre aktører pålegges å bidra ved oppgaven vil også være en trygghet for føreren.

Statens vegvesen har tiltro til at transportforetakene med nytt forslag vil være seg mer bevisst sin rolle og aktivt påse at fører utfører korrekt sikring, til tross for at dette bør være en selvfølge. Transportforetakets ansvar kommer i tillegg til det ansvaret transportforetak er pålagt som arbeidsgiver etter arbeidsmiljøloven.

Statens vegvesen og politiet bør videre ta innover seg muligheten til å sanksjonere førerens brudd på kravene til lastsikring etter bestemmelsene om foretaksstraff i straffeloven.