



Innst. 170 L

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 45 L (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy)

Til Stortinget

Sammendrag

Regjeringen legger i proposisjonen frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

Formålet med forslaget er å effektivisere inndrivningen av sanksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen, og dermed bedre etterlevelsen av regelverket. Dette vil bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og likebehandling av aktørene i transportnæringen, uavhengig av nasjonalitet.

Hovedinnhold i forslaget

Det foreslås å utvide retten til å holde kjøretøy tilbake i medhold av vegtrafikkloven § 36 b, ved at vilkårene for bruk av tilbakeholdelse som sikringstiltak endres.

Det skal ikke lenger være et krav at boten som søkes sikret er vedtatt eller fastsatt ved dom, og tilbakeholdelse skal også kunne benyttes uavhengig av hvilket land føreren av kjøretøyet er bosatt i.

Det foreslås videre å åpne for bruk av tilbakehold for sikring også av gebyr for vegtrafikkovertrедelser og omkostninger knyttet til dette, samt at Statens vegvesens regionvegkontorer og tollvesenet, i tillegg til politiet, gis myndighet til å benytte tilbakehold.

Det foreslås også å etablere særlige hjemler for bruk av mekaniske eller elektroniske innretninger for

å immobilisere kjøretøy som er holdt tilbake, tatt i forvaring eller nektet brukt i medhold av vegtrafikkloven §§ 36, 36 a, 36 b og 37. Jf. eksempelvis hjullås.

Bakgrunnen for forslaget

Høsten 2012 tok Norges Lastebileier-Forbund (NLF) opp med riksadvokaten ulike problemstillinger knyttet til politiets oppfølging av brudd på vegtrafikklovgivningen. NLF uttalte blant annet at utenlandske og norske yrkessjåfører blir behandlet forskjellig ved oppfølgingen av slike overtredelser.

Det er et faktum at inndrivelsen av bøter ilagt førere bosatt utenfor Norden er langt vanskeligere enn for førere som har fast bopel i Norden. Bøtestraff fullbyrdes dermed effektivt for norske og nordiske yrkessjåfører, men ikke for andre utenlandske førere.

En slik situasjon er uheldig, særlig da en stadig økt andel transportarbeid i Norge utføres med tunge kjøretøy med førere bosatt utenfor Norden. Vegtrafikkloven § 36 b bør derfor endres slik at tilbakeholdsretten ikke forutsetter dom eller vedtatt forelegg.

Departementet fant det fornuftig å samtidig vurdere å endre bestemmelsen slik at retten til å holde tilbake kjøretøy gjøres uavhengig av førers bosted og reaksjonens art (bot, gebyr), og slik at også Statens vegvesen og tollvesenet får tilbakeholdsrett.

Departementet fant det også formålstjenlig å vurdere å etablere eksplisitte hjemler for bruk av ulike typer sikringsutstyr for å effektivisere bruken av tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 36 b, og i andre sammenhenger der det er behov for å immobilisere et kjøretøy. Bakgrunnen er erfaringer med at enkelte førere ikke retter seg etter vedtatte bruksforbud eller pålegg om hvile gitt i medhold av vegtrafikkloven. Bruk av sikringsutstyr (eksempelvis hjullås) er nyttig i slike tilfelle.

Høringen

Vegdirektoratet sendte 13. juni 2014 forslag til endringer i vegtrafikkloven § 36 b (utvidelse av tilbakeholdsretten og immobilisering av kjøretøy), og §§ 36, 36 a og 37 (immobilisering av kjøretøy) på høring.

Alle som har uttalt seg støtter forslaget langt på vei. Ingen av instansene har motforestillinger mot bruken av hjullås. Av uttalelsene som mer generelt kommenterer forslaget, kan det vises til kapittel 3 i proposisjonen.

Nærmere om forslag til lovendringer

Gjeldende rett går fram av kapittel 4 i proposisjonen, jf. vegtrafikkloven § 36.

Om utvidelse av tilbakeholdsretten

At tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 36 b bare gjelder der det foreligger dom eller vedtatt forelegg, gjør bestemmelsen mindre praktisk enn ønskelig. Kan ikke tilbakeholdsretten gjøres gjeldende også for utferdigete, men ikke vedtatte forelegg, vil det i mange tilfelle være tilnærmet umulig å drive inn bøter ilagt personer bosatt utenfor Norden. Dette vil igjen føre til urimelig forskjellsbehandling ved at bøter ilagt norske og nordiske førere effektivt inndrives, mens førere bosatt utenfor Norden kan unnlate å gjøre opp for seg.

Departementet vil derfor fremme forslag om å gjøre tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 36 b uavhengig av førers faste bosted.

Forslaget til endring har ellers som formål å gi hjemmel for å kunne holde tilbake kjøretøy ikke bare når bøter er vedtatt eller ilagt ved dom, men også der bot eller gebyr bare er utstedt.

Departementet fremmer forslag om at regionvegkontoret og tollvesenet skal kunne holde tilbake kjøretøy i de tilfelle det antas at politiet vil utstede forelegg, i påvente av politiets vurdering og avgjørelse av om slikt forelegg skal utstedes.

Departementet ser imidlertid at det er behov for å presisere begrensningen i regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett i straffesporet, og foreslår derfor at en slik presisering tas inn i et nytt annet punktum i § 36 b første ledd med følgende ordlyd:

«I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt».

I tilfelle der det er aktuelt å beslutte tilbakeholdelse for ilagt gebyr, vil imidlertid politiet, regionvegkontoret og tollvesenet ha et selvstendig ansvar for beslutningen.

Om bruk av mekanisk eller elektronisk innretning til sikring av vedtak om tilbakeholdelse, bruksforbud m.m.

Erfaringer viser at enkelte førere ikke respekterer vedtak fattet av kontrollmyndigheten, som for eksempel bruksforbud. Det er dermed behov for å kunne sikre gjennomføring av slike vedtak på en relativt enkel måte, der myndighetene finner dette nødvendig. Hjullås fremstår som egnet for formålet, men også andre tekniske hjelpemidler, som rattlås, ventil-lås og elektronisk innretning for sporing av kjøretøy, kan være aktuelle.

Med mekanisk innretning siktes i første rekke til hjullås. Ved bruk av hjullås kan føreren beholde bilnøkkelen, og dermed ha adgang til kjøretøyet.

En hjemmel for bruk av hjullås vil primært ha betydning for Statens vegvesen ved deres kontroll av tunge kjøretøy langs veg. Tollvesenet vil, når de får tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven § 36 b, kunne bruke hjullås til sikring av ilagte gebyr for overtredelse av påbud om bruk av elektronisk betalingsenhet. Politiet har også andre virkemidler tilgjengelige etter annet regelverk.

Departementet har merket seg at ingen av høringsinstansene har innvendinger mot forslaget om bruk av mekanisk eller elektronisk innretning for å sikre gjennomføringen av et vedtak.

Bedre etterlevelse av regelverket vil ha positiv effekt på trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø, samt bidra til like konkurransevilkår. Dersom føreren lett kan unndra seg bøter, gebyrer og bruksforbud ilagt for brudd på vegtrafikklovgivningen, vil respekten for regelverket reduseres. De aller fleste etterlever de påbud som gis, og det vil derfor bare unntaksvis være behov for å anvende sikringsmidler.

Informasjon om bruk av hjullås og andre sikringsmidler vil bli gitt gjennom vegvesenets ulike informasjonstiltak, til både norske og utenlandske tungbilsjåfører. Dette vil være et nyttig supplement til informasjon som gis om skjerpet håndheving generelt. Det vil også bli utarbeidet nærmere regler og retningslinjer for kontrollmyndighetenes bruk av hjullås.

Når det gjelder dekningen av utgifter knyttet til hjullåsbruken, vil departementet understreke at det er eier og/eller fører av motorvognen som har satt seg i den situasjon at sikringsmidler må benyttes, og det er derfor rimelig at disse selv dekker kostnadene det offentlige har i tilknytning til dette.

Om klage over og rettslig prøving av vedtak om tilbakeholdelse og bruk av sikringsmidler

Tilbakeholdelse vil alltid bygge på et underliggende forhold der kontrollmyndigheten har vurdert om det foreligger et rettsstridig forhold som enten utløser utferdigelse av forelegg, eller ileggelse av gebyr hjemlet i vegtrafikklovgivningen. Forelegg som nektes vedtatt, vil kunne prøves for domstolene. Ilagt gebyr kan søkes frafalt gjennom forvaltningssporet eller påklages til tingretten.

Selv om vedtaket retter seg mot fører, må det anses som sikker rett at også eier av kjøretøyet oppfyller kravet om rettslig interesse, og dermed kan påklage vedtaket.

Forvaltningsvedtak kan uansett, og delvis også uavhengig av prøvingen i forvaltningssporet, bringes inn for domstolene etter reglene i tvisteloven (sivilrettslig søksmål).

Fører eller eier av en tilbakeholdt motorvogn vil også kunne få prøvd vedtaket om tilbakeholdelse rettslig gjennom ordningen med midlertidig forføyning, jf. tvisteloven kapittel 34.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Justis- og beredskapsdepartementets og Riksadvokatens uttalelser om at det kan være behov for å utrede ytterligere rettssikkerhetsgarantier, og vil snarest igangsette et utredningsarbeid for å følge opp merknadene fra Riksadvokaten og Justis- og beredskapsdepartementet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Private aktører

Utvidelse av tilbakeholdsretten i § 36 b vil medføre at flere førere nektes å kjøre videre etter brudd på vegtrafikklovgivningen. For enkelte aktører vil dermed tilbakehold av tilhenger gi større konsekvens enn tiltaket har i dag.

De foreslåtte endringene skal gjennom allmenn- og individualpreventiv effekt bidra til å sikre bedre etterlevelse av regelverket. Dette skal bidra til økt trafikksikkerhet og likere konkurranse i transportnæringen.

Det vil være praktiske og administrative utfordringer for offentlige kontrollaktører knyttet til økt bruk av tilbakeholdelse og hjullås, herunder til rask og effektiv fjerning. Det kan være hensiktsmessig å inngå avtaler med private bergingsselskaper om slike oppdrag.

Offentlige aktører

Forslaget til lovendringer skal sikre effektiv inn-driving av utferdigede forelegg, gebyr og omkostnin-

ger, samt bidra til at vedtatte bruksforbud og pålegg om hvile etterleveres.

Det legges til grunn at kontrollinstansenes kostnader forbundet med gjennomføring og bruk av de foreslåtte endringene dekkes innen de til enhver tid gjeldende økonomiske rammer til Statens vegvesen, politiet og tollvesenet.

En utvidet tilbakeholdsrett vil trolig medføre at antallet vedtak om tilbakeholdelse øker noe. Dette kan føre til flere klager, og flere saker for domstolene. Likevel forventes ikke antallet saker å øke vesentlig, da forholdsmessighetskravet vil begrense antallet vedtak som blir fattet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Kjell Ivar Larsen og Kari Raustein, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til forslag om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven), paragraf 36 b, der det foreslås å utvide retten til å holde tilbake kjøretøy ved at vilkårene for bruk av tilbakeholdelse som sikringstiltak endres.

Komiteen sier seg enig i at det ikke lenger skal være et krav til at boten som søkes sikret, er vedtatt eller fastsatt ved dom, og at tilbakeholdelse skal kunne benyttes uavhengig av hvilket land føreren av kjøretøyet er bosatt i.

Komiteen mener det er riktig å åpne for bruk av tilbakehold for sikring av gebyr ved vegtrafikk-overtredelser og omkostninger i forbindelse med dette. Komiteen vil også understreke behovet for at Statens vegvesens regionvegkontorer og tollvesenet gis myndighet til å benytte denne form for tilbakeholdelse.

Videre slutter komiteen seg til at det nå etableres særlige hjemler for bruk av mekaniske eller elektroniske innredninger for å immobilisere kjøretøy som er holdt tilbake, tatt i forvaring eller nektet bruk i medhold av vegtrafikkloven paragraf 36, 36 a, 36 b og 37.

Komiteen vil særlig peke på at ovennevnte tiltak vil bidra til økt trafikksikkerhet og likere konkurranse i transportnæringen.

Komiteen vil understreke viktigheten ved at informasjon om bruk av hjullås og andre sikrings-

midler blir gitt gjennom Statens vegvesens ulike informasjonstiltak, både til norske og utenlandske tungbilsjåførere.

Komiteen vil særlig trekke frem at utgifter knyttet til bruk av hjullåsbruken skal bæres av eier og/eller fører av motorvognen, som har satt seg selv i den situasjonen som gjør at sikringsmidler må benyttes.

Yrkestransportlova og tilbakeholdelsesrett

Komiteen viser til vedlagte svarbrev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 3. februar 2015, på spørsmål fra komiteen. Spørsmålene gjelder hvorvidt tilsvarende hjemmel for bruk av tilbakeholdelsesrett i kjøretøy mv. skal tas inn i yrkestransportlova, og om det vil være aktuelt å gi Statens vegvesen myndighet til å benytte tilbakeholdelsesrett for sikring av krav, også ved brudd på kabotasje.

Komiteen ser positivt på at regjeringen gjør videre vurderinger knyttet til hjemmel i yrkestransportlova, og ber om at regjeringen vurderer innskjerpende tiltak knyttet til ulovlig kabotasje. Komiteen ønsker ikke å forsinke de foreslåtte endringene i Prop. 45 L (2014–2015), og ber om at regjeringen på egnet måte kommer tilbake til Stortinget med forslag til tiltak.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven
(tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

Kapittel V overskriften skal lyde:

Kap. V. Reaksjoner ved overtredelse m.m.

§ 36 nr. 3 annet punktum, nytt tredje punktum og nytt fjerde punktum skal lyde:

Det samme gjelder i tilfelle som er nevnt i skattebetalingsloven § 14-11 første ledd, og dersom trafikkskyld ikke blir holdt i kraft, jf. bilansvarslova § 19. Bruksforbud som nevnt i første punktum kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk

innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.

§ 36 nr. 9 nytt annet og tredje punktum skal lyde:

Pålegg om hvile kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.

§ 36 a annet ledd skal lyde:

Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overlastning.

§ 36 b skal lyde:

§ 36 b. Tilbakeholdsrett i motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn

Dersom motorvognfører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, regionvegkontoret og tollvesenet treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt. I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt.

Tilbakeholdelse kan bare skje når det er nødvendig for å sikre betaling av nevnte beløp. Tilbakeholdsretten kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt gebyr, kan tilbakeholdte kjøretøy selges. Bestemmelsene i § 37 sjetten til åttende ledd får tilsvarende anvendelse.

§ 37 åttende ledd nytt annet og tredje punktum skal lyde:

Forvaring kan om nødvendig sikres ved hjelp av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil om-

kostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.

II
Loven gjelder fra den tid kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 17. februar 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Janne Sjelmo Nordås

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 3. februar 2015****Prop. 45 L (2014-2015) Endringer i vegtrafikkloven - Svar på spørsmål**

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 26. januar 2015, med spørsmål knyttet til Prop. 45 L (2014-2015) Endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy). Spørsmålene gjelder hvorvidt tilsvarende hjemmel for tilbakeholdsrett i kjøretøy mv. skal tas inn i yrkestransportloven, og om det vil være aktuelt å gi Statens vegvesen myndighet til å benytte tilbakeholdsrett for sikring av krav, også ved brudd på kabotasje.

I henhold til lov 21. juni 2003 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) § 10 (3) må en transportør i utgangspunktet ha forretningssted i Norge dersom han skal frakte gods eller personer mot vederlag mellom steder i Norge, om ikke annet følger av internasjonale avtaler. Norge har ved endring i forskrift av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportforskriften) implementert forordningene (EU) nr. 1072/2009 og 1073/2009 som tillater kabotasje etter visse regler, med virkning fra 1. januar 2015. Implementeringen av forordningene var langt på vei en videreføring av tidligere rettstilstand mht. kabotasje.

Kontrollmyndigheter etter yrkestransportloven er politiet og Statens vegvesen. Etter yrkestransport-

loven § 40 kan kontrollmyndighetene forby bruk av kjøretøy som blir benyttet til transport uten gyldig løyve, herunder ulovlig kabotasje. I tillegg kan kontrollmyndighetene kreve omlastning, inndra kjennermerke og vognkort, samt ta kjøretøyet i forvaring. Brudd på yrkestransportloven kan straffes med bøter, jf. yrkestransportloven § 41.

Jeg viser til at en departementsoppnevnt arbeidsgruppe våren 2014 leverte en rapport om kabotasje på veg i Norge. I rapporten anbefalte arbeidsgruppen bl.a. å innføre regler om tilbakeholdsrett i kjøretøy for brudd på reglene i yrkestransportloven, inkludert kabotasje, fram til bøter og saksomkostninger er betalt eller til det er stilt sikkerhet for betaling.

På det tidspunkt rapporten om kabotasje ble lagt frem var arbeidet med endring av vegtrafikkloven kommet langt. Det var ikke ønskelig å forsinke fremdriften i dette arbeidet i påvente av de vurderingene som nå gjøres om endring i yrkestransportloven.

Som et ledd i vurderingen av hvorvidt det bør innføres en hjemmel i yrkestransportloven som tilsvarende hjemmelen som er foreslått i Prop. 15 L, har departementet innhentet en vurdering fra Vegdirektoratet i saken. Saken reiser enkelte problemstillinger som avviker fra de vurderingene som er gjort i forbindelse med endringene i vegtrafikkloven. Saken er derfor fortsatt under vurdering.

