



STORTINGET

# Innst. 131 L

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 22 L (2020–2021)

---

## Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)

---

Til Stortinget

### Sammendrag

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven).

Endringene i vegtrafikkloven innebærer en justering av dagens bestemmelse om adgangen til å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av ilagte sanksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen. Endringene innebærer at et kjøretøy kan holdes tilbake for å sikre betaling av bøter og overtredelsesgebyrer der sanksjonen er ilagt eieren eller den som disponerer kjøretøyet, typisk transportforetaket. I dag kan kjøretøyet bare holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren. Det foreslås også språklige og strukturelle endringer i bestemmelsen.

Endringen i vegtrafikkloven er nødvendig for å sikre at den inndrivingsmuligheten som ligger i adgangen til å holde tilbake et kjøretøy for å sikre betaling, ikke i særlig grad svekkes som følge av EU-domstolens avgjørelse i sak C-501/14 – EL-EM-2001. I denne avgjørelsen ble det slått fast at tilbakehold av transportforetakets kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr ilagt føreren, ikke ville være proporsjonalt – og dermed ikke tillatt – med mindre eieren av kjøretøyet (transportforetaket) ble holdt ansvarlig for overtredelsesgebyret eller

boten. Adgangen til holde tilbake kjøretøy kan være avgjørende for å sikre betaling av ilagte sanksjoner, da inndriving på tvers av landegrensene kan være utfordrende. Sanksjonenes preventive effekt vil være begrenset dersom det å unnlate å betale sanksjonen ikke vil få noen følger.

Lovendringen åpner for at kjøretøyet kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt eieren eller den som disponerer kjøretøyet, typisk transportforetaket. Lovendringen alene vil imidlertid ikke ha den nødvendige effekten for å sikre tilfredsstillende inndrivingsmuligheter. I tillegg må kjøretøyets eier faktisk holdes ansvarlig for betalingen av boten eller overtredelsesgebyret i de tilfellene det er naturlig, enten solidarisk ansvarlig med føreren eller på eget grunnlag. Vegtrafikkloven og straffeloven åpner allerede i stor grad for å holde eier/transportforetaket ansvarlig ved overtredelse av mange av vegtrafikklovgivningens bestemmelser, men det kan være behov for enkelte endringer på forskriftsnivå samt endring av praksis og rutiner for anmeldelse. Se mer om dette under punkt 3.3 og 3.5.

Det foreslås at bestemmelsene i § 38 om panterett og inndriving får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet, dette for å effektivisere inndrivingen av krav knyttet til kostnader som har oppstått som følge av tilbakeholdet.

Tilbakehold kan i dag skje inntil boten eller overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet. Dette videreføres i lovforslaget, men bestemmelsen omformuleres. Videre foreslås det en presisering av «sikkerhet for kravet» ved at det vises til tvangsfullbyrdsloven § 3-4. Denne bestemmelsen angir hva som godtas som sikkerhet i saker om tvangsfullbyrdelse: innskudd i norsk bank, med erklæring fra banken om at det ikke kan disponeres uten etter samtykke fra

namsmyndighetene, og selvskyldnergaranti fra bank eller foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter finansforetaksloven. Det er naturlig at de samme garantiene godtas i saker om tilbakeholdsrett, og at dette presiseres i loven.

Det foreslås noen mindre språklige og tekniske endringer i vegtrafikkloven §§ 36 og 36 a.

I yrkestransportloven foreslås det å innføre en tilsvarende hjemmel som i vegtrafikkloven for å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av sanksjoner ilagt for brudd på yrkestransportloven med forskrifter. Myndighetene har i dag ikke adgang til å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av sanksjoner ilagt for brudd på denne loven. Det foreslås også en hjemmel til å bruke mekaniske eller elektroniske innretninger (hjullås) for å immobilisere kjøretøy som er holdt tilbake, tatt i forvaring eller ilagt bruksforbud. Bruk av hjullås er tillatt etter vegtrafikkloven i dag. Formålet er å effektivisere inndrivingen av overtredelsesgebyr og sanksjoner ilagt for brudd på yrkestransportregelverket. Innføring av tilsvarende tilbakeholdsrett i yrkestransportloven som etter vegtrafikkloven er også et anbefalt tiltak i Rapport om kabotasje på veg i Norge (kabotasjerapporten) fra 2014.

Tilbakeholdsrett for å sikre inndriving av ilagte overtredelsesgebyr eller bøter må ikke forveksles med andre lignende virkemidler kontrollmyndighetene kan ta i bruk. For eksempel har adgangen i vegtrafikkloven § 36 til å ilegge bruksforbud både andre vilkår og andre formål, bl.a. å forhindre at trafikksikre kjøretøy fortsetter ferden.

Lovforslaget har vært på høring.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 22 L (2020–2021) om endringer i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 og nr. 6, samt § 36 a og b og yrkestransportloven § 40 og § 41 a som innebærer en justering av dagens bestemmelse om adgang til å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av ilagte sanksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen. I dag kan kjøretøyet bare holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren.

Komiteen har merket seg at dersom bot eller overtredelsesgebyr ikke blir betalt på stedet, er det med

dagens lovgiving begrensede muligheter for å inndrive betalingen på tvers av landegrensene, med unntak av i de nordiske landene, hvor det finnes en overenskomst.

Komiteen merker seg videre at EU-domstolen i sak C-501/14 har konkludert med at tilbakehold av transportforetakets kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr ilagt føreren, ikke er proporsjonalt (og dermed ikke tillatt) med mindre eieren av kjøretøyet holdes ansvarlig for overtredelsesgebyret eller boten. Ordlyden i dagens bestemmelse åpner for å holde tilbake kjøretøyet for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren uavhengig av hvem som eier kjøretøyet.

Komiteen merker seg at dagens bestemmelse dermed legger til rette for en praksis i strid med proporsjonalitetsprinsippet slik det er tolket av EU-domstolen. Kontrollmyndighetene har dermed blitt instruert om å endre praksis inntil videre, slik at kjøretøy bare holdes tilbake der fører og eier er samme person, slik at tilbakehold ikke skjer i strid med EU-retten. Denne praksisendringen innebærer imidlertid at inndrivingsmulighetene i tilbakeholdsretten er betydelig svekket.

Komiteen merker seg videre at Justis- og beredskapsdepartementet og Riksadvokaten i forbindelse med behandlingen av Prop. 45 L (2014–2015) tok opp spørsmålet om hvorvidt rettsikkerheten til den som ble rammet av tilbakehold, var tilstrekkelig ivaretatt. Departementet sluttet seg da til synspunktet om at det burde vurderes nærmere hvorvidt det var behov for å stille ytterligere rettsikkerhetsgarantier, og at dette ville bli gjort på et senere tidspunkt.

Komiteen merker seg at departementet har kommet frem til at det ikke er behov for å innføre særskilte rettsikkerhetsgarantier ut over det som allerede følger av gjeldende rett, som for eksempel forvaltningsloven og tvisteloven.

Komiteen merker seg at forslaget har vært på høring, og at høringsinstansene i all hovedsak er positive til forslaget og mener endringene kan ha en preventiv effekt og sikre bedre etterlevelse av regelverket.

Komiteen merker seg videre at hørings svar fra YTE, Fellesforbundet, politiet, Skatteetaten og Statens vegvesen er svart ut av departementet med justeringer i det endelige forslaget i denne proposisjonen eller ved henvisning til annen eksisterende lovhjemmel.

Komiteen merker seg videre at i Sverige og Storbritannia kan tilsynsmyndigheten holde tilbake kjøretøy, mens det i Danmark og Finland er politiet som har en slik rett. Forslaget i denne proposisjonen gir myndighet til å beslutte tilbakehold av kjøretøy til den som har kontrollmyndighet etter yrkestransportloven § 38.

Komiteen merker seg at eier av et kjøretøy som holdes tilbake, kan bli påført utgifter som følge av at lasten kan bli forsinket, og at eier må dekke kontrollmyndighetenes mindre utgifter i forbindelse med tilbakeholdet. Konsekvensene forbundet med en forsinkelse

kan imidlertid enkelt avverges ved å betale den underliggende økonomiske sanksjonen eller ved å unngå å bryte reglene som sanksjonen er ilagt for. Tilbakeholdet gjelder bare kjøretøyet, ikke lasten.

Komiteen merker seg at tilbakeholdsretten i denne proposisjonen gjelder å sikre inndrivning av ilagte overtredelsesgebyr eller bøter og ikke må forveksles med for eksempel bruksforbud for å forhindre at trafikksikre kjøretøy fortsetter ferden.

Komiteen merker seg videre at proposisjonen også foreslår noen mindre språklige og tekniske endringer i loven, og at det foreslås en hjemmel for å bruke mekaniske og elektroniske innretninger (hullås) for å immobilisere kjøretøy som er holdt tilbake.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Senterpartiets merknad og forslag om å redusere antall kabotasjeoppdrag fra tre til to. Disse medlemmer er enige i at omfanget av kabotasje bør reduseres, og viser til at nye EU-regler for veitrafikk (mobilitetspakke) ble vedtatt i juli 2020 i EU. De nye reglene innebærer blant annet at:

- Sjåfører skal vende hjem hver 4. uke, og kjøretøyet skal vende hjem hver 8. uke.
- Virksomhetene skal betale for sjåførens innkvartering når sjåføren skal gjennomføre en ukehvil utenfor kjøretøyet.
- Reglene for postkasseselskaper strammes inn.
- Dagens kabotasje-regler strammes inn ved at det innføres en karanteneperiode på 4 dager for utenlandske kjøretøy som brukes i kabotasjekjøring.
- Myndighetenes håndhevingsmuligheter blir utvidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ber regjeringen forberede og fremme forslag om innlemmelse av disse nye, innskjerpede reglene i norsk lov så snart som mulig, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er tilhengere av at norske og utenlandske transportører skal konkurrere på like vilkår. Slik er det ikke i dag. Disse medlemmer mener at det må tas tak for å stoppe denne utviklingen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeoppdrag fra tre til to.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at reglene for kabotasje er del av et europeisk regelverk. Flertallet viser videre til prosessen med å implementere EUs mobilitetspakke i Norge. Mobilitetspakken ble vedtatt i EU i juli 2020, og når regelverkendringene er tatt inn i EØS-avtalen, vil regjeringen snarest starte arbeidet med implementeringen i norsk regelverk. Det er naturlig at Stortinget kommer tilbake til disse spørsmålene i forbindelse med denne behandlingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har etterlyst de endringene som foreslås, i flere år og ønsker forslagene som fremmes, velkommen. Nå kan myndighetene i langt større grad få hjemmel til å stanse og holde tilbake kjøretøyer som bryter norsk lovverk for eksempel ved brudd på kabotasje-regelverket og annet.

Disse medlemmer vil likevel peke på de åpne hullene i lovverket som ikke blir dekket opp med denne proposisjonens forslag. Spesielt gjelder dette tiltak rundt transportørens ansvar og påseplikten. I den forbindelse henvises det til Stortingets anmodningsvedtak 626 og 627 (2019–2020), som også regjeringen er klar over, men som ikke konkret er fulgt opp her.

Disse medlemmer vil dessuten understreke at tilbakeholdsretten kan benyttes for sikring av gebyr for unnlatt eller feil bruk av bombrikke, men ikke for manglende innbetaling av bompenger, som er hjemlet i vegloven. Dette er en stor svakhet, siden det har vist seg svært vanskelig å inndrive bompengegjeld, spesielt fra utenlandske transportselskaper.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en hjemmel som gjør at bestemmelser i lov om allmenngjøring, som informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere, blir innført i vegtrafikkloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utestående gebyrer og annet mislighold, herunder blant annet brudd på allmenngjøringsbestemmelser, inntas som en del av systemet for risikoklassifisering i transportbransjen, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senter-

partiet og Sosialistisk Venstreparti, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede en hjemmel som gjør at bestemmelser i lov om allmenngjøring, som informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere, blir inntatt i vegtrafikkloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utestående gebyrer og annet mislighold, herunder blant annet brudd på allmenngjøringsbestemmelser, inntas som en del av systemet for risikoklassifisering i transportbransjen, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

### Forslag fra Senterpartiet:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen redusere antall mulige kabotasjeoppdrag fra tre til to.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding A fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding B fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til proposisjonen og til sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende vedtak:

A.

#### vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)

I

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

§ 36 nr. 3 første punktum skal lyde:

3. Når bruken av en motorvogn, eller tilhenger til motorvogn, blir forbudt etter nr. 1, 2 eller 5, kan politiet, Statens vegvesen og *Tolletaten* inndra kjennermerker og vognkort dersom kjøretøyet er registrert.

§ 36 nr. 6 skal lyde:

6. I tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4 kan politiet ta kjøretøyet i forvaring når det finner det nødvendig. Blir det ikke hentet innen tre måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges *etter reglene i § 37 femte til åttende ledd*.

§ 36 a andre ledd skal lyde:

Ved overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller Statens vegvesen ta kjøretøyet i forvaring for *den ansvarliges* regning og risiko eller forby bruken av det inntil *gebyret og eventuelle omkostninger knyttet til tilbakeholdet er betalt eller det er stilt slik sikkerhet for kravet som nevnt i tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4*. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. *Ilagt gebyr kan påklages til tingretten etter reglene i § 31 a fjerde ledd*.

§ 36 a tredje ledd første punktum oppheves. Nåværende andre og tredje punktum blir første og andre punktum.

§ 36 b skal lyde:

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

*Politiet, Statens vegvesen og Tolletaten kan holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn, dersom eieren er ilagt eller antas å ville bli ilagt bot eller overtredelsesgebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her. Likestilt med eier er den som har disposisjonsrett over motorvognen eller kjøretøyet som trekkes av motorvognen.*

*Tilbakehold kan bare besluttes når det er nødvendig for å sikre betaling av bot, overtredelsesgebyr og eventuelle omkostninger knyttet til gjennomføringen av tilbakeholdet og når slikt tilbakehold er forholdsmessig. Ved vurderingen skal det tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig. Tilbakeholdet skal opphøre når betalingen er gjennomført eller det er stilt slik sikkerhet for kravet som nevnt i tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4.*

*Der tilbakeholdet skal sikre betaling av en bot, kan kjøretøyet holdes tilbake frem til påtalemyndigheten har besluttet om det skal ilegges bot. Påtalemyndigheten avgjør da om tilbakeholdet skal fortsette.*

*Tilbakeholdet kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*

*Tilbakeholdte kjøretøy kan selges etter reglene i § 37 femte til åttende ledd dersom beløpet ikke er betalt innen*

tre måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt overtredelsesgebyr. Bestemmelsene i § 38 får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet.

## II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 40 paragrafoverskriften skal lyde:

§ 40 *Forbud mot å bruke køyretøy, inndraging av kjennemerke og forvaring*

§ 40 tredje og fjerde ledd skal lyde:

- (3) *Eit forbod etter første ledd kan sikrast ved å inndra kjennemerke og vognkort eller ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*
- (4) *Eit køyretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakta, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert køyretøyet ikkje henta innan tre månader etter at forbodstida har gått ut, kan køyretøyet verte selt etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd.*

Ny § 41 a skal lyde:

§ 41 a *Tilbakehaldsrett i motorvogn og køyretøy som vert trekt av motorvogn*

*(1) Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova, kan halde tilbake motorvogn og køyretøy som vert trekt av motorvogn, dersom eigaren har fått eller truleg vil få bot eller lovbrotsgebyr for brot på føresegner gjevne i eller i medhald av denne lova. Likestilt med eigaren er den som har disposisjonsrett over motorvogna eller køyretøyet som vert trekt av motorvogna.*

*(2) Det kan berre tas avgjerd om tilbakehald når det er naudsynt for å sikre betaling av bot, lovbrotsgebyr og eventuelle kostnadar knytte til gjennomføringa av tilbakehaldet og når slikt tilbakehald er forholdsmessig. Ved*

*vurderinga skal det takast omsyn til storleiken på bota eller lovbrotsgebyret, typen brot og tilhøva elles.*

*(3) Tilbakehaldet skal ta slutt når betalinga er gjennomført eller kravet er sikra etter reglane i tvangsfullbyrdsloven § 3-4.*

*(4) Dersom tilbakehaldet skal sikre betaling av ei bot, kan køyretøyet haldast tilbake til påtalemakta har tatt avgjerd om det skal gis bot. Påtalemakta avgjer om det er grunn til å halde fram tilbakehaldet.*

*(5) Tilbakehaldet kan, om det er naudsynt, sikrast ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*

*(6) Køyretøy som er haldne tilbake, kan seljast etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd dersom beløpet ikkje er betalt innan tre månader etter rettskraftig avgjerd eller endeleg fastsett gebyr. Føresegnene i vegtrafikkloven § 38 gjeld tilsvarende for kostnadane knytte til gebyr.*

## III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

## B.

### I

Stortinget ber regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke.

### II

Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2020

**Helge Orten**

leder

**Kirsti Leirtrø**

ordfører





