



## STORTINGET

# Innst. 245 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:159 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Tor André Johnsen, Per-Willy Amundsen og Kristian August Eilertsen om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy som foreslått av Statens vegvesen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 9. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy.

Komiteen merker seg at det er kommet inn to høringsinnspill. Høringsinnspillene er fra et fagforbund og en fagforening for yrkessjåfører som støtter intensjonen, men som mener at gebyret ikke er egnet til å oppnå formålet om å få redusert problemet med avrenning fra transport av oppdrettsfisk.

Komiteen merker seg at statsråden, i brev av 9. april 2026, vil understreke at departementet legger vekt på en grundig og kunnskapsbasert prosess, der både høringsinnspillene og Statens vegvesens faglige vurderinger vil inngå i helhetsvurderingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at avrenning fra transport av oppdrettsfisk kan utgjøre et trafikksikkerhetsproblem når vann eller is legger seg i vegbanen, is faller av kjøretøy i fart eller dekker til lykter på vogntogene som transporterer oppdrettsfisken. Videre kan avrenningen også være problematisk ut fra miljøvern hensyn. Eksempel-

vis har Færøyene begrunnet sitt regelverk knyttet til avrenning med at det ikke skal spres sykdommer fra oppdrettsfisk til villaks.

Disse medlemmer mener derfor at det er nødvendig med tiltak fra myndighetenes side for å få bukt med problemene knyttet til avrenning fra transport av oppdrettsfisk.

Disse medlemmer viser til høringsnotatet om innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy fra Statens vegvesen i sakens anledning:

«Statens vegvesen er av den oppfatning at det kreves investeringer i tekniske løsninger for å bidra til å løse problemet med avrenning. I vår dialog med næringen uttaler de at økonomi er ett av elementene som gjør omstillingen krevende. Et annet argument er at mengden avfall øker ved bruk av tette kasser.»

Og videre:

«Det finnes altså alternative måter å emballere fisken på, og det finnes alternativ teknologi for nedkjøling av fisken. Statens vegvesen er av den oppfatning at det er fiskenæringen og transportbransjen som må ta ansvar for hvordan de skal unngå avrenning og oppfylle lastsikringskravet. I en uttalelse fra mars 2024 fremkommer det at Mowi nå velger å innføre tette kasser for transport av laks. Statens vegvesen har de siste månedene sett en tydelig forbedring langs veg som følge av dette. Det er således klart at tette kasser medfører mindre avrenning under transporten.»

Disse medlemmer viser også til Nofima-rapporten «Reduksjon av smeltevann fra fisketransport»:

«Undersøkelser i prosjektet viser at det er store forskjeller mellom de ulike aktørene i bransjen med tanke på temperaturkontroll av fisk. Hovedutfordringen med avrenning ligger nok hos produsentene, der fisken generelt ikke blir tilfredsstillende nedkjølt. De aller fleste som deltok i studien har et temperaturmål på 1-3 °C for fisk som pakkes med is, noe som vil gi smelting av is og avrenning under lagring og transport. Det finnes flere tilgjengelige metoder for å samle opp smeltevann som produseres. Tette kasser fremstår som et alternativ som raskt kan implementeres hvis fisken er tilstrekkelig nedkjølt. Et annet alternativ er å montere oppsamlingstanker på lastebilene. Det var til dels store forskjeller hvilket fokus avrenning hadde i Irland, Island og Færøyene. Færøyene hadde det beste systemet med organisert oppsamling og mottak av avrenningsvann. Den matematiske modellen som ble utviklet, bekrefter at temperaturen på fisken har størst innvirkning på avrenningen, men at lastebilen også må gjøre sin del av jobben. Det anbefales at fisken er kaldere enn 1 °C, og at lastebilen stilles inn på -1 til 0 °C.»

Og videre:

«Dette prosjektet har vist at det er mulig for næringen å finne temperaturregimer som minimerer problemet med avrenning ved transport av fersk fisk på is. Den viktigste jobben gjøres av fiskemottaket eller slakteriet, som må sørge for at fisken er godt nedkjølt før den legges i kasser med is.»

Og videre:

«Næringen selv sitter på løsningen til dette problemet. Det aller meste er gjort hvis man kjøler fisken tilstrekkelig før den pakkes på is (under 1 °C). Samtidig er det forholdsvis begrenset hvor mye temperaturen på tralla påvirker avrenningen.»

Disse medlemmer mener, på bakgrunn av høringsnotatet fra Statens vegvesen og Nofima-rapporten, at både produsentene (fraktkjøper), transportforetaket og sjåføren må gjøre sin del av jobben dersom avrenning skal unngås. Statens vegvesen peker også på at det finnes flere ulike måter å løse problemet på, herunder bedre temperaturregulering, montering av oppsamlingstanker på bil og bruk av tette kasser. Ettersom temperaturen på fisken før den pakkes i kassen og lastes på bil, trekkes frem som en mer kritisk faktor for å redusere problemet enn temperaturen i lastebilen, kan det også stilles spørsmål ved hvem som er nærmest til å løse problemet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet deler oppfatningen om at avrenning fra fiske-transporter og lignende utgjør en betydelig risiko for medtrafikanter, og at tiltak er nødvendig for å redusere denne risikoen. Disse medlemmer støtter intensjonen om å styrke regelverket og sikre bedre etterlevelse av lastsikringsbestemmelsene. Ansvar og sanksjoner må imidlertid rettes mot avsender, eventuelt andre aktører, ikke mot den enkelte sjåfør. Disse medlemmer understreker at hensynet til trafikksikkerhet og forebygging av miljøskade er viktig, og støtter målsettingen om å redusere farlige situasjoner på norske veier.

Disse medlemmer mener imidlertid at det fremlagte forslaget bygger på en urimelig og lite treffsikker ansvars plassering. Slik forslaget er utformet, åpnes det for at både fører og transportforetak kan ilegges gebyr for avrenning fra last, uten at det tas tilstrekkelig hensyn til hvor og hvordan risikoen faktisk oppstår.

Disse medlemmer viser til at særlig innen transport av fisk og sjømat skjer emballering, pakking og ising før transportstart, og kjøretøyet plomberes. Etter plombering har verken transportør eller sjåfør faktisk eller rettslig adgang til å påvirke lasten. Risikoen for avrenning etableres dermed før transporten begynner, og ligger hos avsender eller pakkeledd – ikke hos transportleddet.

Disse medlemmer mener det er et grunnleggende prinsipp at ansvar skal plasseres der den faktiske påvirkningsmuligheten ligger. Når transportør og sjåfør ikke har kontroll over forholdet som utløser gebyret, fremstår det som urimelig og uforholdsmessig å ilegge dem sanksjoner.

Disse medlemmer viser til at det finnes alternativer som lukkede kasser som kan benyttes av lasteieier. Et annet alternativ er at bilene er utstyrt med oppsam-

lingstanker, men dette krever også at det etableres tømestasjoner hvor disse oppsamlingstankene kan tømmes.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn avvise forslaget slik det foreligger, og ber regjeringen komme tilbake med et nytt forslag hvor ansvars plasseringen reflekterer reell kontroll over lasten, herunder at også avsender- og pakkeledd vurderes omfattet av regelverket.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy for sjåfør og transportselskap som foreslått av Statens vegvesen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede krav til bruk av tett emballasje ved pakking og transport av oppdrettsfisk.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til bruk av tett emballasje ved pakking og transport av oppdrettsfisk.»

Medlemene i komiteen frå Høgre viser til at avrenning frå køyretøy kan skape farlege situasjonar i trafikken, særleg for køyretøy på to hjul. Desse medlemene meiner det er viktig at det vert gjennomført tiltak for å sikre at omfanget av avrenning vert redusert. Desse medlemene merkar seg at enkelte aktørar ser ut til å ha utvikla teknologiske løysingar som kan avgrense omfanget.

Desse medlemene meiner det er viktig at kontrollverksemda på vegane blir gjennomført på ein effektiv måte, og ser at gebyr til sjåførar og transportørar kan vere eit slikt verkemiddel. Desse medlemene merkar seg at arbeidet med forskrifta ikkje er avslutta av departementet, men at dei har signalisert eit lågare gebyr for sjåførane enn først førespegla.

Desse medlemene merkar seg at bøtesatsane for trafikklovbrot har auka mykje dei siste åra. Desse medlemene meiner satsane i nokre tilfelle kan verke for høge, eller uforholdsmessige. Det vert difor fremja eit forslag om å gjennomgå bøtesatsane, med mål om eit meir rettferdig nivå.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa, seinast ved framlegginga av statsbudsjettet for 2027, gjennomgå nivået for bøtesatsar

for brot på vegtrafikkloven og tilhøyrande forskrifter, med mål om meir rettferdige og forholdsmessige satsar.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stanse innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy for sjåfør og transportselskap som foreslått av Statens vegvesen.

### Forslag fra Arbeiderpartiet:

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede krav til bruk av tett emballasje ved pakking og transport av oppdrettsfisk.

### Forslag fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen stille krav til bruk av tett emballasje ved pakking og transport av oppdrettsfisk.

### Forslag fra Høyre:

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringa, seinast ved framlegginga av statsbudsjettet for 2027, gjennomgå nivået for bøtesatsar for brot på vegtrafikkloven og tilhøyrande forskrifter, med mål om meir rettferdige og forholdsmessige satsar.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:159 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Tor André Johnsen, Per-Willy Amundsen og Kristian August Eilertsen om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mai 2026

**Bård Hoksrud**

leder

**Tom Einar Karlsen**

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1246-

9. april 2026

## **Svar på dokument 8:159 S (2025-2026) om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy**

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 19. mars 2026 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:159 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Tor André Johnsen, Per-Willy Amundsen og Kristian August Eilertsen om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy. I representantforslaget fremmes følgende forslag:

*«Stortinget ber regjeringen stanse innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy som foreslått av Statens vegvesen.»*

Forslaget om å innføre overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy har bakgrunn i økende omfang av fisketransporter der smeltevann fra fiskekasser renner ut på vegen og skaper trafikkfarlige veiforhold. Slik avrenning kan gjøre veibanen glatt og innebærer en særlig risiko for førere av tohjulede kjøretøy som kommer bak et vogntog med lekkasje. I høringsnotatet viser Statens vegvesen til at et vogntog med for eksempel laks kan frakte om lag 900 kasser, hver med 3–5 kilo våt is i tillegg til fisken. Uten løsninger for oppsamling vil smeltevannet renne ut, noe som tilsvarer mellom 1 800 og 3 600 liter væske per transport. Statens vegvesen opplyser at det årlig ilegges rundt 1 000 bruksforbud som følge av slik avrenning. Dette understreker behovet for virkemidler som i større grad sikrer etterlevelse av regelverket og forebygger farlige situasjoner på veien. Formålet med forslaget er å bidra til å sikre effektiv håndheving og styrke trafikksikkerheten.

Overtredelsesgebyr for ulovlig avrenning er foreslått for både fører og transportforetak. Dette bygger på at de har selvstendige plikter for å sikre forsvarlig last og som skal bidra til trygg ferdsel på veiene. Dette innebærer blant annet at kjøretøyet ikke skal lekke væske eller

annet materiale under transport. Høringsforslaget bygger derfor på den ansvars plasseringen som allerede gjelder i dag. Tilsvarende todelt ansvars plassering følger også for brudd på kjøre- og hviletidsreglene etter gebyrforskriften, der både fører og foretak kan ilegges overtredelsesgebyr ved brudd på regelverket.

Statens vegvesen har i arbeidet med høringsforslaget vurdert om overtredelsesgebyr også kunne rettes mot virksomheter som pakker fisken. Denne modellen ble imidlertid ikke foreslått. Bakgrunnen er at en slik regulering vil kreve både endringer i vegtrafikkloven og ha praktiske utfordringer blant annet knyttet til å sikre effektiv kontroll og håndheving overfor produksjonsleddet.

Selv i de tilfeller der lasten er plombert, har både sjåføren og transportforetaket ansvar for at transporten gjennomføres uten avrenning. Statens vegvesen er heller ikke kjent med at fisketransporter alltid plomberes. Fører og transportforetak har et selvstendig ansvar for å planlegge og gjennomføre transporten på en forsvarlig og lovlig måte. Transportøren må derfor allerede før oppdraget tas, vurdere om transporten kan gjennomføres i tråd med gjeldende krav. Dette kan gjelde forhold som må være på plass før transporten starter, for eksempel krav om bruk av tette kasser. Avrenning kan imidlertid også hindres ved selve gjennomføringen av transporten, for eksempel ved å benytte egnede oppsamlingsløsninger eller ved å regulere temperatur. Det er samtidig viktig at leverandørene medvirker til at transportene kan gjennomføres lovlig og trafiksikkert.

Føreren kan heller ikke fritas fra det personlige ansvaret som følger av vegtrafikkloven, om å påse at kjøretøyet til enhver tid kan benyttes uten å medføre fare for trafiksikkerheten eller miljøet. Sjåføren har derfor et løpende ansvar for å følge opp forholdene underveis i transporten. Dette omfatter fortløpende observasjon av kjøretøyet og lasten, kontroll av temperatur og eventuelle oppsamlingsløsninger, samt å reagere dersom det oppstår tegn til avrenning eller andre risikoforhold. Ved behov skal sjåføren iverksette korrigerende tiltak og varsle transportforetaket. En yrkessjåfør av tungtransport er underlagt en skjerpet aktsomhetsnorm, både når det gjelder kjøring og korrekt lastsikring. Dette følger av det generelle profesjonsansvaret og av den høye risikoen som håndtering av tunge kjøretøy representerer.

Brudd på det ansvaret som sjåføren og transportforetaket har for å hindre avrenning kan i dag straffes etter vegtrafikklovens alminnelige straffebestemmelse. Overtredelser kan anmeldes og bøtelegges av politiet. Dette er ressurskrevende både for Statens vegvesen og politiet og gjøres derfor i begrenset utstrekning. Statens vegvesen opplyser imidlertid om eksempel fra 2025 hvor det ble ilagt bot på 10 000 kr for slik overtredelse. Det er således ikke slik at sjåføren i dag ikke risikerer økonomisk reaksjon ved avrenning.

Jeg vil videre understreke at overtredelsesgebyr kun kan ilegges for den som har opptrådt uaktsomt der det, etter en konkret vurdering, konstateres at fører eller foretak har handlet i strid med den aktsomhetsnormen som gjelder for dem.

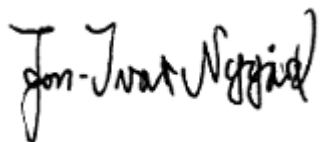
Overtredelsesgebyr er en administrativ reaksjon som kan ilegges direkte på stedet, noe som gir mer effektiv håndheving og raskere oppfølging av overtredelser. Anmeldelse vil fortsatt være aktuelt ved gjentatte eller særlig alvorlige overtredelser. En anmeldelse kan i noen tilfeller resultere i forelegg eller bot, men prosessen er langt mer ressurskrevende og forutsetter strafferettslig behandling.

Som for andre overtredelsesgebyr som ilegges av Statens vegvesen er det mulighet for at den som ilegges gebyr kan anmode Statens vegvesen om å frafalle gebyret dersom det foreligger særlige omstendigheter. Ordningen er ment å fange opp unntakstilfeller, og terskelen for å frafalle gebyret er derfor høy. Gebyret kan også klages inn for tingretten.

Statens vegvesen oversendte høringsoppsummering og tilråding til Samferdselsdepartementet før påske. Statens vegvesen har i oppsummeringen på bakgrunn av innvendinger som er kommet rundt deler av forslagene kommet til at det foreslåtte gebyrnivået på 5000 kroner til sjåfør er for høyt. De foreslår derfor en betydelig reduksjon av dette gebyret til 2000 kroner.

Jeg vil understreke at departementet legger vekt på en grundig og kunnskapsbasert prosess, der både høringsinnspillene og Statens vegvesens faglige vurderinger vil inngå i helhetsvurderingen. Jeg vil ta med meg Statens vegvesens tilråding i den avsluttende behandlingen i departementet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



