



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 45 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

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

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5			
2	Bakgrunnen for lovforslaget	6			
3	Høringen	7			
4	Gjeldende rett	9			
4.1	Tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven § 36 b	9		6.2.6	Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 a 26
4.2	Nærmere om sikringsmidler for å immobilisere kjøretøy	10		6.2.7	Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 37 26
5	Rettsstilstanden i andre land	12		6.2.8	Høringsinstansenes merknader ... 27
6	Forslag til lovendringer	14		6.2.9	Departementets vurdering 27
6.1	Utvidelse av tilbakeholdsretten	14		6.3	Klage over og rettslig prøving av vedtak om tilbakeholdelse og bruk av sikringsmidler 28
6.1.1	Behovet for lovendringen	14		6.3.1	Høringforslaget 28
6.1.2	Forslaget til endring av vegtrafikkloven § 36 b	15		6.3.2	Høringsinstansenes merknader ... 29
6.2	Bruk av mekanisk eller elektronisk innretning til sikring av vedtak om tilbake- holdelse, bruksforbud m.m.	23		6.3.3	Departementets vurdering 29
6.2.1	Generelt om bruk av sikringsmidler	23			
6.2.2	Særskilt om kostnader knyttet til bruk av hjullås	24		7	Økonomiske og administrative konsekvenser 31
6.2.3	Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 b	25		7.1	Private aktører
6.2.4	Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 nr. 3	25		7.1.1	Konsekvenser for transportnæringen
6.2.5	Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 nr. 9	26		7.1.2	Konsekvenser for andre private aktører
				7.2	Offentlige aktører
				7.2.1	Kontrollmyndighetene
				7.2.2	Domstolene
				8	Merknader til de enkelte bestemmelsene 33
					Forslag til lov om endringer i vegtrafikk- loven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy) 35



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 45 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. desember 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Regjeringen legger med dette frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4. om vegtrafikk (vegtrafikkloven). 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 tollve-

senet, i tillegg til politiet, gis myndighet til å benytte tilbakehold.

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

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, 36a, 36b og 37.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

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. En sentral problemstilling i denne sammenheng var håndhevingen av vegtrafikkloven § 36 b – tilbakeholdsrett i motorvogn. Riksadvokaten bemerket i sitt svar at det må anses som sikker rett at tilbakeholdsretten ikke kan brukes der fører av motorvogn ikke vedtar et utstedt forelegg, det vil si at tilbakeholdelse bare kan skje når det foreligger dom eller vedtatt forelegg. Riksadvokaten uttalte videre at denne begrensningen i anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b gjør bestemmelsen mindre praktisk enn nødvendig.

Begrensningen innebærer at der en utenlandsk fører ikke vedtar et utstedt forelegg, gir ikke vegtrafikkloven § 36 b hjemmel for å holde motorvognen tilbake inntil bøter og saksomkostninger er betalt. 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.

3 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. Frist for uttalelse var 15. august 2014. Forslaget ble sendt følgende instanser:

Departementene

Justisministeriet, Danmark
Justisministeriet, Island
Kommunikasjonsministeriet, Finland
Näringsdepartementet, Sverige
Arbets- og Näringsministeriet, Sverige

Datatilsynet
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for forvaltning og IKT
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Forbrukerombudet
Helsedirektoratet
KRIPOS
Politidirektoratet
Politi høgskolen
Regjeringsadvokatembetet
Riksadvokatembetet
Statens innkrevingsentral
Statens strålevern
Statens vegvesen, regionene
Statens vegvesen, Veg- og trafikkfaglig senter
Sysselmannen på Svalbard
Toll- og avgiftsdirektoratet
Økokrim

Vejdirektoratet, Danmark
Vägverket, Sverige
Arbetsmiljöverket, Sverige
Arbejdstilsynet, Danmark
Vinnueftirlit Ríkisins, Island

Fylkeskommunene
Finnmark fylkeskommune v/Fylkeshelsesjefen
Hedmark fylkeskommune, Fylkesplansjefen Samferdselsavdelingen

Akademikerne

Arbeidsforeningen SPEKTER
Bilimportørens Landsforening
Boreal Transport Norge
Bransjeutvalget for bilbergere (BUB)
Bring AS
Danske Busvognmænd
Den Norske Advokatforening
Den Norske Dommerforening
DSV Road Norge
Falck Redning AS
Finansnæringens hovedorganisasjon
Flom Kjetting AS
Forbrukerrådet
Forsvarets Kompetansesenter for Vognførerutdanning
Frie Bilimportørers Forening
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Automobilklub
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
LeasePlan Norge AS
LTL Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Motorførernes Avholdsforbund
Motormännens Riksförbundet, Sverige
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bonde- og småbrukarlag
Norges Bondelag
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Lennsmanns- og politilederlag
Norges Skogeierforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norges Cirkus- og Tivolieierforbund
Norges Transportarbeiderforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO
Opplysningsrådet for Veitrafikken
Politiembetsmennesenes Landsforening
Politiets fellesforbund
Posten Norge AS
Schenker AS
Trygg trafikk
Viking Redningstjeneste

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

Yrkestrafikkforbundet
YS

Direktoratet mottok uttalelse fra 30 høringsinstanser. Følgende hadde realitetsmerknader til forslaget:

Justisdepartementet

Riksadvokaten
Statens vegvesen Region midt
Statens vegvesen Region sør
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
Statens innkrevingssentral (SI)
Politidirektoratet
Toll- og avgiftsdirektoratet

Norges Taxiforbund
Landsorganisasjonen (LO)
Norges Automobilforbund (NAF)
Norsk Lastebileier-Forbund (NLF)
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Advokatforeningen
NHO Logistikk og Transport
Posten Norge AS

Følgende instanser hadde ikke merknader til forslaget:

Arbeids- og Sosialdepartementet,
Landbruks- og matdepartementet,
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet,
Helse- og omsorgsdepartementet,
Utenriksdepartementet,
Forsvarsdepartementet

Statens vegvesen Region vest
Arbeidstilsynet

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 trekkes følgende frem:

NHO Transport og Statens vegvesen Region sør fremhever behovet for instruks til kontrollmyndighetene og grundig informasjon før endringene trer i kraft, for å oppnå en ensartet praksis.

Norsk Lastebileier-Forbund (NLF) har i lengre tid ønsket strengere lovgivning og er positiv til forslagene. NLF mener imidlertid at de foreslåtte endringene ikke omfatter alle viktige forhold som påvirker konkurranseforholdene og seriositeten i bransjen.

Politidirektoratets uttalelse omfatter merknader fra Utrykningspolitiet (UP), Oslo politidistrikt (OPD) og Sysselmannen på Svalbard. *Sysselmannen på Svalbard* har ingen merknader til det materielle innholdet i forslaget, men viser til at vegtrafikkloven er gjort gjeldende på Svalbard ved forskrift 10. november 1993 nr. 1018. Det er imidlertid gjort enkelte stedlige tilpasninger i forskriften, blant annet ved at lovens § 36 b ikke er gjort gjeldende. *Sysselmannen* understreker likevel viktigheten av at henvisningene i nevnte forskrift hensyntas ved eventuelle strukturelle endringer i vegtrafikkloven. *OPD* mener at endringene vil forenkle gjennomføringen av politiets kontrollvirksomhet og myndighetenes inndrivelse av bøter, og at dette vil virke forebyggende og gi økt trafikksikkerhet. *UP* støtter de foreslåtte lovendringene, og uttaler at det er viktig at myndighetene gis mulighet til å gjennomføre kontroller, reagere på brudd og sikre at straffen fullbyrdes. Dersom straffen ikke fullbyrdes vil den miste sin preventive effekt.

Posten Norge AS uttaler at økende internasjonal trafikk, og dermed større innslag av utenlandske vogntog på norske veier, har skapt et økende behov for kontroll og synliggjort at myndighetene ikke har tilstrekkelige virkemidler for å sikre etterlevelse av regelverket.

Statens innkrevingsentral (SI) sine merknader er begrenset til innkreving. Deres erfaringer er at innkreving er vesentlig vanskeligere overfor personer bosatt utenfor Norden. En utvidelse som foreslått øker dermed muligheten for å sikre oppgjør, og unngå urimelig forskjellsbehandling av sjåfører.

4 Gjeldende rett

4.1 Tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven § 36 b

Vegtrafikkloven § 36 b har følgende ordlyd:

§ 36 b. Tilbakeholdsrett i motorvogn.

Dersom motorvognfører bosatt i utlandet blir ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen, kan motorvognen holdes tilbake av politiet til bøter og saksomkostninger er betalt eller det er stillet sikkerhet for betaling. Dette gjelder selv om saken ikke er rettskraftig avgjort.

Tilbakeholdelse skal bare finne sted når det antas nødvendig for å sikre betaling av nevnte beløp. Tilbakeholdelse skal ikke benyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island og Sverige.

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse, kan motorvognen selges. For øvrig får bestemmelsene i § 37 femte til sjuende ledd tilsvarende anvendelse.

Lovforarbeidene til bestemmelsen er knappe, jf. Ot.prp. nr. 66 (1986–87):

«Sanksjoner overfor utenlandske førere – særlig ved fartskontroller er et problem. Foreleggene blir sjelden oppgjort og med tiden avskrevet i regnskapene. Dette har ført til at enkelte distrikter helt unnlater å reagere mot andre utlendinger enn nordiske borgere, selv ved lovbrudd av vesentlig trafikksikkerhetsmessig betydning. Både polititjenestemenn og publikum reagerer mot en slik uheldig praksis.

Danmark har i dag bestemmelser om tilbakeholdsrett i kjøretøyet inntil bøter mv. er betalt eller det er stillet sikkerhet. Departementet foreslår en ny § 36 b som også for Norges vedkommende gir anledning til tilbakeholdelse når det er nødvendig for å sikre at forelegg blir betalt.»

Av paragrafens første ledd fremgår at det er et vilkår for å holde en motorvogn tilbake, at motorvognføreren blir ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen. Uttrykket «vegtrafikklov-

givningen» innebærer at tilbakeholdsretten omfatter overtredelser av bestemmelser gitt i vegtrafikkloven og tilhørende forskrifter.

Riksadvokaten har i brev av 15. februar 2013 til NLF uttalt at det må anses som sikker rett at uttrykket «ilagt straff» innebærer at det må foreligge dom eller vedtatt forelegg. Riksadvokaten viser til at det i lovforarbeidene (Ot.prp. nr. 66 1986–87 s. 6), som begrunnelse for tilbakeholdsretten, påpekes at sanksjoner overfor utenlandske førere sjelden blir oppgjort og med tiden må avskrives. Dette må etter riksadvokatens syn henvises til vedtatte forelegg eller rettskraftige, idømte bøter. Utferdigelse av forelegg er ikke ileggelse av straff, men et alternativ til å utferdige tiltalebeslutning, og er et tilbud til siktede om å gjøre opp straffeansvaret ved å betale en fastsatt bot. Det er således den siktede selv som gjennom vedtagelsen aksepterer straffeansvaret. Riksadvokaten uttaler videre at dersom lovgiver ønsket, eller skulle ønske å gi adgang til tilbakeholdelse til sikring av bot eller saksomkostninger som kan bli ilagt, kunne en lett ha valgt en annen og klar formulering.

I Universitetsforlagets kommentarutgave til vegtrafikkloven og trafikkreglene, 5. utgave s. 535 uttales det at tilbakeholdsretten gjelder når motorvognfører er «ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen». Det uttales videre at uttrykket omfatter vedtakelse av forelegg, herunder forenklet forelegg. Også bot som er vedtatt ved forenklet forelegg, er «straff» i lovens forstand. Gebyr for overlast mv. er ikke «straff» og gir ikke grunnlag for tilbakehold av motorvogn etter § 36 b. Bestemmelsen gjelder også tilfelle der motorvognføreren er dømt til bøtestraff ved dom.

Departementet legger etter dette til grunn at tilbakeholdsretten etter gjeldende bestemmelse bare gjelder der forelegg er vedtatt, eller bøter eller saksomkostninger er ilagt ved dom. I sistnevnte tilfelle er det imidlertid ikke nødvendig å avvente en rettskraftig avgjørelse, jf. vegtrafikkloven § 36 b første ledd siste punktum.

Det fremgår videre av vegtrafikkloven § 36 b første ledd at tilbakeholdsretten bare kan gjøres

gjeldende overfor motorvognfører bosatt i utlandet. I annet ledd siste punktum er det bestemt at tilbakeholdelse likevel ikke skal brukes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island eller Sverige. Unntaket er begrunnet i at det er inngått gjensidige avtaler med disse landene som gjør at ilagte bøter og saksomkostninger kan inndrives effektivt.

Tilbakeholdsretten er i dag knyttet til motorvogn. Bestemmelsen gir ikke hjemmel til å holde tilbake tilhenger til motorvogn eller last som motorvognen transporterer. Lasten i motorvogn som holdes tilbake kan derfor lovlig lastes om på annen motorvogn og fraktes videre.

Vegtrafikkloven § 36 b er en «kan-regel», det vil si at det er opp til kontrollmyndighetenes skjønn å bestemme om motorvogn skal holdes tilbake. Som det fremgår av paragrafens andre ledd er det likevel alltid et vilkår at tilbakeholdelse anses nødvendig for å sikre betaling.

I Universitetsforlagets kommentarutgave til vegtrafikkloven og trafikkreglene, 5. utgave s. 535 uttales det at uttrykket «*antas nødvendig*» i § 36 b annet ledd innebærer at tilbakeholdelsen ikke må utgjøre et uforholdsmessig inngrep. Politiet må her foreta en vurdering av lovovertrederens forhold. Vedkommende bør gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og sin evne og vilje til å betale det aktuelle beløpet. Overtredelsens art og botens størrelse er også momenter i vurderingen. Mindre overtredelser, hvor boten ilegges ved forenklet forelegg, bør vanligvis ikke føre til at tilbakeholdsrett utøves.

Departementet legger etter dette til grunn at det ikke alltid vil være adgang til å holde tilbake motorvogn inntil bøter er betalt i de tilfelle der føreren er bosatt i utlandet utenom Norden. Det må foretas en skjønnsmessig vurdering, der vedtaket om tilbakeholdelse må fremstå som forholdsmessig. Et slikt vedtak vil uansett være en avgjørelse som kontrollmyndigheten treffer som forvaltningsorgan, med tilhørende skranker for skjønnnet. Avgjørelsen vil derfor være ugyldig dersom den er vilkårlig, det er tatt utenforliggende hensyn, har funnet sted usaklig forskjellsbehandling eller vedtaket er kvalifisert urimelig.

Vegtrafikkloven § 36 b første ledd fastsetter at tilbakeholdsretten gjelder bøter og saksomkostninger. Med «bøter» menes bot som er formell straff, ikke ulike gebyrer som kan ilegges i medhold av vegtrafikkloven. Med «saksomkostninger» siktes primært til de saksomkostninger som føreren ilegges i dommen eller forelegget. Imidlertid omfatter begrepet trolig også utgifter forbundet med oppbevaring av motorvognen.

Det er politiet som etter første ledd kan utøve tilbakeholdsrett i medhold av vegtrafikkloven § 36 b. Statens vegvesen og tollvesenet har ikke tilsvarende myndighet.

4.2 Nærmere om sikringsmidler for å immobilisere kjøretøy

Vegtrafikkloven § 36 om bruksforbud, § 36 a om overlast og § 36 b om tilbakeholdsrett i motorvogn gir politiet, og til dels også regionvegkontoret og tollvesenet, myndighet til å nekte førere å kjøre videre i visse situasjoner. Retten til å ilegge slike forbud gir imidlertid ikke i seg selv rett til å sikre forbudet ved hjelp av tvangsmidler som eksempelvis hjullås. Bruk av tvangs- eller sikringsmidler krever særskilt hjemmel. Vegtrafikkloven nevner ikke uttrykkelig sikringsmidler til bruk for å immobilisere et kjøretøy. Visse reaksjonstyper som indirekte kan hjemle slik bruk er imidlertid omtalt:

Tilbakeholdelse

Vegtrafikkloven § 36 b gir politiet rett til å holde tilbake motorvogn når føreren blir ilagt straff, jf. omtalen foran i punkt 4.1. En slik rett antas å gi kontrollmyndigheten adgang til å benytte hjullås. Tilbakeholdsretten må kunne sikres etterlevd, og for dette må myndighetene ha en viss frihet til å velge hensiktsmessige virkemidler. Det vil være både upraktisk og ressurskrevende fysisk å holde oppsikt med kjøretøyet. Kontrollmyndigheten må derfor kunne parkere kjøretøyet på avsperrt sted, eller ta i bruk sikringsmidler som hjullås. Bruk av hjullås påfører ikke fører/eier tilleggssulemper sammenlignet med tilbakeholdelsen som sådan, utover eventuelle utgifter.

Forvaring

Etter vegtrafikkloven § 36 nr. 6 har politiet en viss rett til å ta kjøretøy i forvaring når det er nødvendig. Denne retten benyttes ikke ofte. Når det er aktuelt med forvaring kontaktes et inntauingsfirma, som frakter kjøretøyet til en inntauingstomt.

Vegtrafikkloven § 36 a gir både politiet og regionvegkontoret rett til å ta kjøretøy i forvaring når kjøretøyet har overlast som medfører gebyrplikt. I henhold til forskrift om gebyr for overlasting, kan utenlandske kjøretøy ikke kjøre videre før gebyret er betalt eller tilfredsstillende sikkerhet er stilt.

I medhold av vegtrafikkloven § 37 kan politiet kreve fjernet, og om nødvendig selv fjerne eller ta

i forvaring kjøretøy som er plassert i strid med vegtrafikklovgivningen. Det samme gjelder der et kjøretøy er plassert slik at det hindrer trafikken eller arbeid på veg, eller når et kjøretøy er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade for eier eller bruker. Tilsvarende myndighet har Statens vegvesens regionvegkontorer, likevel avgrenset til de tilfelle der kjøretøyets plassering er til hinder for trafikken eller arbeid på veg.

Forvaring som reaksjon går minst like langt som tilbakeholdelse. Når det er adgang til å ta et kjøretøy i forvaring, må dette kunne gjøres på den måten som egner seg best i den aktuelle situasjonen. Ved utekontroll vil det eksempelvis kunne være mer hensiktsmessig å sikret tyngre kjøretøy på stedet ved hjelp av hjullås, enn å frakte det til en inntauingstomt. For eier/fører av kjøretøyet vil ikke bruk av hjullås føre til tilleggsulemper sam-

menlignet med inntauing, men derimot vesentlig lavere kostnader.

Utover de tilfelle omfattet av tilbakeholdsretten eller rett til å ta kjøretøyet i forvaring, antas kontrollmyndigheten å ha en meget begrenset rett til bruk av hjullås. Slik rett vil da bare foreligge der det er en akutt fare som må avverges av hensyn til trafikksikkerheten. En slik situasjon vil kunne oppstå der føreren av et kjøretøy som på grunn av for dårlig dekkutrustning i forhold til kjøreforholdene er ilagt bruksforbud, ikke respekterer dette og senere påtreffes ute på vegen. Et slikt kjøretøy vil utgjøre en risiko både for ulykke og for redusert fremkommelighet, og må derfor kunne stoppes effektivt. Bruk av hjullås vil i en slik situasjon kunne forsvares ut fra nødrettsbeaktninger.

5 Rettstilstanden i andre land

Oversikten over rettstilstanden i andre land er basert på en rapport av 28. februar 2014 fra Transportstyrelsen i Sverige: «Konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon» (N2013/2816/TE). Foruten en oversikt over gjeldende rett i Sverige og forslag til ny lovregulering angående «klampning» (hjullås) av kjøretøy, inneholder rapporten også en gjennomgang av rettstilstanden i andre land.

Sverige:

Kontroll langs veg foretas i Sverige kun av politiet og tollvesenet. Politiet og tollvesenet har, av trafikksikkerhetshensyn og for å sikre betaling, rett til å ilegge bruksforbud og holde tilbake kjøretøy, men det er ikke åpnet for å benytte sikringsmidler. Tilbakeholdelse forutsetter derfor at en tjenestemann overvåker kjøretøyet på stedet.

Transportstyrelsen foreslår i rapporten av 28. februar 2014, å lovfeste bruk av en rekke faktiske handlinger (sikringsmidler) for å hindre videre ferd for enkelte kjøretøy. Sikringsmidlene som foreslås er inndragning av fraktbrev, inndragning av nøkler og kjennemerker til det aktuelle kjøretøy samt bruk av klampning, som i utredningen er definert slik at et kjøretøy immobiliseres ved hjelp av en mekanisk eller elektronisk innretning. Transportstyrelsen foreslår å gi politiet og tollvesenet adgang til å beslutte å feste låseanordninger på kjøretøy for å hindre videre ferd når det i visse tilfelle er behov for å sikre betaling av forskudd på sanksjonsutgifter og bøter, når motorvognfører eller kjøretøyet utgjør en betydelig fare for trafikksikkerheten, og når videre ferd ville føre til at fortsatt regelbrudd begås.

Når politiet eller tollvesenet beslutter å bruke et sikringsmiddel på et kjøretøy som utgjør en påtagelig fare for trafikksikkerheten, skal beslutningen stå så lenge det finnes grunner for den. Det foreslås en tidsbegrensning på 24 timer, etter som eier/fører da ikke vil ha rett til å prøve sikringsvedtaket for domstolene.

Når grunnlaget for bruk av sikringsmiddel opphører, skal kjøretøy og last tilbakeleveres. Kjø-

retøy som ikke hentes skal på visse vilkår selges eller destrueres for statens regning.

Danmark:

Etter dansk rett kan politiet holde tilbake kjøretøy og hindre fortsatt ferd for kjøretøy og sjåfør. Dette gjelder sjåfører som ikke har bosted i Danmark eller annet nordisk land, og som har gjort seg skyldig i «brott/overtrædelse». Kjøretøyet holdes tilbake inntil boten er betalt eller det er stillet sikkerhet. Dersom boten ikke betales innen to måneder etter siste betalingsfrist, kan kjøretøyet selges for å sikre inndekning av boten. Det samme gjelder ved brudd på regler om godstransport. Ved brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan politiet ilegge kjøreforbud.

For å sikre betaling kan politiet ved behov ta et kjøretøy i forvaring og sette det på en sikker oppstillingsplass inntil betaling er utført. Politiet har forsøkt å hindre videre ferd ved hjelp av låseanordninger i noen tilfelle, uten fullgode resultater. Politiet benytter seg isteden av profesjonell hjelp til å fjerne lageret på kjøretøyet mellomakselkryss.

Nederland:

I Nederland er det hjemmel for å ilegge bruksforbud og bruke en mekanisk låseanordning for å innkreve bøter og avgifter. Dersom det er forsvarlig, låses kjøretøyene langs vegen. Alternativt eskorteres kjøretøyet til nærmeste oppstillingsplass før låsing. Når bøter eller avgifter er betalt opphører beslutningen om bruk av låseanordning.

Tyskland:

I tysk rett er det hjemmel for å hindre eller forby videre ferd i de tilfelle der utenlandske kjøretøy har blitt ilagt bøter eller avgifter, der slike bøter og avgifter må forskuddsbetales, eller der kjøretøyet ikke er i trafikksikker stand.

Ved manglende betaling av kjøretøyavgifter kan politiet beslutte å immobilisere kjøretøy ved hjelp av en innretning som kobles på hjulenes ven-

til og slipper ut luften i dekkene dersom de begynner å rulle. Dette innebærer at hjulene kan rulle ca. 200–500 meter før de er tomme for luft. Ved manglende forskuddsbetaling av bøter for utenlandske førere kan sikringsmidler tas i bruk for å sikre betaling på stedet.

Mekanisk låseanordning anvendes i tilfelle der forskudd på bøter eller avgifter ikke betales umiddelbart av utenlandske førere, og når et kjøretøy vurderes til ikke å være i trafikksikker stand, uavhengig av nasjonalitet. Kjøretøyets hjul låses da med en kjetting med lås.

Irland:

Politiet og andre kompetente myndigheter har anledning til å ilegge bruksforbud. Dette skjer ved for eksempel brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt brudd på miljøbestemmelser. Ved brudd på bestemmelser knyttet til trafikksikkerhet er det adgang til å ta kjøretøyet i forvaring og fjerne det aktuelle kjøretøyet. Sikringsmidler som fysisk hindrer kjøretøyets videre ferd (hjullås) brukes kun ved overtredelse av parkeringsbestemmelser.

Det foreligger et forslag til lovendring med sikte på å gi adgang til å tilbakeholde, fjerne eller ta kjøretøy i forvaring, samt til å ta i bruk sikringsmidler dersom brudd på tekniske bestemmelser oppdages ved kontroll.

Latvia:

Ileggelse av bruksforbud har hjemmel i lov. Kjøretøyet tas i forvaring ved kjøring med ulovlig høy

promille. Bøter og avgifter skal betales på stedet av motorvognfører, ellers inndras kjøretøyets og førerens dokumenter.

Det foreligger pr. i dag ikke hjemmel til å ta i bruk sikringsmidler for å hindre videre ferd, men det pågår drøftinger om en slik en hjemmel skal innføres.

Litauen:

Ileggelse av bruksforbud har hjemmel i lov. Dersom politiet avdekker alvorlige feil på fartsskriveren, kan kjøretøyet eskorteres til nærmeste tilgjengelige fartsskriververksted.

Det er ikke hjemmel for å ta i bruk sikringsmidler for å sikre betaling av bøter og avgifter ved kontroll langs veg. Fysiske sikringsmidler som hjullås tas uansett ikke i bruk.

Ungarn:

Ileggelse av bruksforbud har hjemmel i lov, og tiltaket anvendes oftest når et kjøretøys tilstand ikke oppfyller fastsatte krav. Det foreligger ikke hjemmel til å ta i bruk sikringsmidler for å sikre betaling på stedet av bøter, avgifter eller forskudd på dette.

Mekanisk låseanordning brukes kun ved overtredelse av parkeringsbestemmelser. Låseanordninger som benyttes i slike tilfelle skal være nasjonalt godkjent. Myndighetene inngår en avtale med parkeringsvirksomhetene om hvilke låseanordninger som kan tas i bruk for å hindre videre ferd for kjøretøy.

6 Forslag til lovendringer

6.1 Utvidelse av tilbakeholdsretten

6.1.1 Behovet for lovendringen

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.

Statistikk innhentet fra SI for årene 2011, 2012 og 2013 for innkrevingen av forenklet forelegg, trafikkgebyr og overlastgebyr viser at det i den aktuelle perioden årlig ble registrert ca. 118 000 forenklet forelegg (gjennomsnittstall for de tre årene). Registrerte krav rettet mot skyldner bosatt i Norden (utenom Norge) utgjorde i overkant av 2200 av disse, mens krav rettet mot skyldner bosatt utenfor Norge og Norden utgjorde ca. 2500.

Andelen uoppgjorte forenklet forelegg for førere bosatt i Norge utgjorde ca. 10 % av alle ilagte forelegg. For førere bosatt i Norden (utenom Norge) utgjorde uoppgjorte forenklet forelegg ca. 18 %, mens for førere bosatt utenfor Norden var andelen ca. 43 %. En tilsvarende oversikt over oppgjorte/ikke oppgjorte ordinære forelegg foreligger ikke.

Tallmaterialet må nyttes med det forbehold at det først og fremst viser omfanget av restanser ved utgangen av det enkelte år. Det gir likevel klare indikasjoner på at bøtestraff ilagt utenlandske førere, og da særlig førere bosatt utenfor Norden, fullbyrdes i langt mindre grad enn hva tilfellet er for førere bosatt i Norge.

Inndrivingen av gebyr med hjemmel i forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om overlastgebyr § 4, gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 a, er til sammenligning vesentlig mer effektiv enn hva tilfellet er for forenklet forelegg. Her er regelen at det skal være betalt eller stilt sikkerhet for ilagt over-

lastgebyr før utenlandsk kjøretøy får forlate kontrollstedet.

Stadig flere overtredelser av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven sanksjoneres i dag med gebyr. Slike gebyrer er ikke straff i straffelovens forstand og faller derfor utenfor anvendelsesområdet for dagens vegtrafikklov § 36 b.

Statens vegvesen har, sammen med politiet, hatt myndighet til å utstede vegtrafikkgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen siden høsten 1993, jf. forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (gebyrforskriften). Innføringen av gebyrordningen ble den gang begrunnet med et ønske om å avkriminalisere overtredelser av vegtrafikklovgivningen som var av formell art, som ikke satte trafikksikkerheten direkte i fare og som gjerne hadde karakter av å være masseovertredelser. Samordning av sanksjonsmønsteret mellom politiet og Statens vegvesen i utekontrollen, sammen med en mer effektiv utnyttelse av vegvesenets ressurser og kompetanse, var også en del av begrunnelsen. Behovet for en mer effektiv kontrollordning for å øke bruken av påbudt verneutstyr ble særlig fremhevet.

Innføringen av ordningen med trafikkgebyr der Statens vegvesens kontrollpersonell ble tildelt samme kompetanse som politiet, bygget på en klar forutsetning om at overtredelsene som skulle sanksjoneres ved hjelp av gebyr skulle være enkle å konstatere både med hensyn til objektiv overtredelse og subjektiv skyld. Gebyrene retter seg derfor i hovedsak mot enkelt konstaterbare overtredelser av tekniske bestemmelser, men ordningen rommer også bruksmessige forhold (for eksempel unnlatt bruk av påbudt verneutstyr og manglende mønsterdybde i dekk).

Statistikk fra SI viser at det årlig utstedes ca. 53000 gebyrer med hjemmel i gebyrforskriften (gjennomsnittstall for perioden 2011–2013). Dette omfatter både lette og tunge kjøretøy, og Statens vegvesen ilegger ca. 50 prosent av gebyrene. Gebyr for manglende medbringning av kjetting og mønsterdybde under lovlig minimum, som først og fremst retter seg mot tunge kjøretøy, utgjør ca.

5 prosent av de ilagte gebyrene. Kontrollaktiviteten overfor tunge kjøretøy er imidlertid økt vesentlig siste år, og det må dermed også påregnes en betydelig økning i antallet ilagte gebyrer.

Overtredelsene som sanksjoneres med gebyr er normalt mindre alvorlige enn de som sanksjoneres med straff. Et slikt skille i reaksjonsform gjenspeiler imidlertid ikke alltid en forskjell i risikoen ved de ulike overtredelsene. Kjøring med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum, jf. gebyrforskriften § 1 f), som sanksjoneres med et gebyr på kr. 750,- pr dekk, vil etter forholdene kunne fremstå som meget graverende og utgjøre en betydelig trafikksikkerhetsrisiko. Gebyr som ilegges en fører av et vogntog med flere slitte dekk kan også i noen tilfelle bli like stort som en ordinær bot.

Hensynet til effektiv inndrivelse av gebyr, og det at tilbakeholdsretten vil bidra til at førere innretter seg lojalt etter de tekniske og bruksmessige reglene som gjelder i Norge, tilsier at virkeområdet for vegtrafikkloven § 36 b bør utvides til å omfatte også gebyr ilagt med hjemmel i vegtrafikklovgivningen. Det at flere overtredelser av vegtrafikklovgivningen som i dag sanksjoneres med bøter, i fremtiden kan bli avkriminalisert og gjort til gebyrbelagte overtredelser, jf. NOU 2003:15 *Fra bot til bedring*, forsterker behovet for en slik utvidelse av vegtrafikkloven § 36 b.

Skal utstedte gebyr gi rett til tilbakeholdelse, bør det også vurderes om regionvegkontoret og tollvesenet, som også utsteder trafikkgebyr, skal ha myndighet til å holde tilbake kjøretøy med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b. Gode grunner taler for at nevnte organer får en slik myndighet, i alle fall i de tilfelle det er nødvendig å holde tilbake kjøretøy for å sikre at ilagte gebyr betales. En slik tilbakeholdsrett bør da også omfatte de tilfelle der regionvegkontoret eller tollvesenet, ved kontroll langs veg, anmelder overtredelse av vegtrafikklovgivningen som vil eller kan føre til at det utferdiges forelegg.

Praksis i dag ved regionvegkontorenes anmeldelser av utenlandske førere (utenom Norden) er at aktuelt politidistrikt kontaktes. Anmeldelse skrives og oversendes slik at politiet kan ta stilling til om det er rettslig grunnlag for straffesanksjon. Blir forelegg utstedt, skal politiet i prinsippet møte opp på kontrollstedet for om nødvendig å holde tilbake kjøretøyet inntil boten er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Politiet har imidlertid ikke alltid mannskap som kan sendes til kontrollstedet. I slike tilfelle oversendes derfor forelegget til vegvesenets kontrollpersonell som meddeler dette,

samt eventuelt vedtak om tilbakeholdelse av kjøretøyet inntil forelegget er betalt.

Gis regionvegkontoret en selvstendig rett til å holde tilbake kjøretøy inntil forelegget blir betalt eller stilt garanti for, vil det kunne bidra til en betydelig effektivisering av tilbakeholdsretten. Uten en slik myndighet for regionvegkontoret, vil det være fare for at utenlandske førere unndrar seg betaling.

Spørsmålet om å gi også tollvesenet samme myndighet som politiet har i dag etter vegtrafikkloven § 36 b, må sees i sammenheng med nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 13, som gir departementet myndighet til å fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet. Bakgrunnen for denne lovendringen var behovet for å effektivisere bompengeneinnkrevingen, som har vist seg å være spesielt utfordrende når det gjelder utenlandske kjøretøy.

Et forslag til slik forskrift har vært på høring. Kontrollmyndigheten for ordningen er lagt til politiet, regionvegkontor og tollvesenet, og disse har også myndighet til å ilegge gebyr for unnlatt bruk av elektronisk betalingsenhet. Dette gir behov for at også tollvesenet skal gis tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven § 36 b.

6.1.2 Forslaget til endring av vegtrafikkloven § 36 b

6.1.2.1 Generelt om forslaget

I høringsbrevet ble det foreslått at § 36 b gis følgende ordlyd:

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 holde tilbake aktuelle kjøretøy inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Om nødvendig kan også lasten holdes tilbake.

Tilbakeholdelse skal bare finne sted 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, kan aktuelle kjøretøy og last selges. For øvrig får bestemmelsene i § 37 sjette til åttende ledd tilsvarende anvendelse.

Endringene i forhold til gjeldende ordlyd er følgende:

- uttrykket «motorvognfører bosatt i utlandet» er erstattet med «motorvognfører»
- uttrykket «ilagt straff» er erstattet med «ilegges, eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr»
- uttrykket «politiet» er erstattet med «politiet, regionvegkontoret og tollvesenet»
- uttrykket «motorvognen» er erstattet med uttrykket «aktuelle kjøretøy»
- uttrykket «saksomkostninger» er erstattet med uttrykket «omkostninger»
- dagens første ledd annet punktum (om at tilbakeholdsrett kan utøves selv om saken ikke er rettskraftig avgjort) er erstattet med nytt annet punktum som hjemler tilbakehold i last
- gjeldende annet ledd annet punktum (om at tilbakeholdsrett ikke skal utøves overfor førere bosatt i Norden) erstattes med nytt annet punktum som hjemler bruk av utstyr til sikring av tilbakeholdsretten.

6.1.2.2 Om uttrykket «motorvognfører»

6.1.2.2.1 Høringforslaget

Tilbakeholdsretten i medhold av § 36 b første ledd er etter dagens ordlyd begrenset til motorvognfører bosatt i utlandet. Av annet ledd siste punktum fremgår det at tilbakeholdelse ikke skal benyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island eller Sverige.

Internasjonaliseringen av vegtransport fører imidlertid til at kontrollmyndighetene kan komme i situasjoner der det er uklart hvor føreren av en motorvogn registrert i utlandet er bosatt. I slike situasjoner kan det være hensiktsmessig å ha tilbakeholdsretten i behold for å sikre at motorvognen ikke tas ut av landet før betaling av ilagt sanksjon har skjedd, eller sikkerhet er stilt for sanksjonen.

I høringsbrevet ble det derfor foreslått at uttrykket «motorvognfører bosatt i utlandet» i § 36 b første ledd ble erstattet med «motorvognfører», og at spesialregelen for Norden i andre ledd siste setning ble fjernet. Tilbakeholdsretten gjøres med dette i prinsippet uavhengig av førerens faste bostedsadresse, og vil dermed også omfatte nordmenn bosatt i Norge.

Det ble foreslått at den nærmere reguleringen av bruken av tilbakeholdsretten overfor personer bosatt i Norden (og i andre land som Norge har inngått eller inngår avtaler om inndriving av betalingskrav med) skulle skje gjennom instruks til kontrollmyndighetene.

6.1.2.2.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt mener at «motorvogn» i overskriften til § 36 b bør endres til «kjøretøy».

Norges Taxiforbund er kritisk til at tilbakeholdsretten gjøres uavhengig av nasjonalitet, da det nødvendige virkeområdet er betydelig snovere enn i forslaget. Noe av begrunnelsen for endringsforslaget er å sikre mer effektiv adgang til å forfølge brudd på vegtrafikkloven begått av utenlandske førere. Behovet gjør seg ikke gjeldende for førere bosatt i Norge, Norden eller øvrige land hvor det er inngått avtaler om inndrivelse av betaling og sanksjonering. Det er ikke tilfredsstillende å innta dette i instruks da rettsregler skal være lett tilgjengelige, tydelige og lett anvendelige både for de som omfattes av loven og de som skal anvende den. Rettsregelen må derfor fremgå direkte av lovteksten.

Riksadvokaten viser til at dagens regelverk gjør det utfordrende å inndrive krav mot førere bosatt utenfor Norden. I forslaget gjøres tilbakeholdsretten i prinsippet tilsynelatende uavhengig av førerens bosted, mens det vil følge av instruks at anvendelsesområdet er motorvognfører bosatt utenfor Norden. Konsekvensen er en lovbestemmelse med en misvisende ordlyd, da det ikke vil være sammenfall mellom lovteksten og den underliggende realiteten, noe som vil kunne skape problemer ved håndhevelsen. Riksadvokaten foreslår derfor at dagens ordlyd beholdes. Riksadvokaten uttaler videre at dersom det er ønske om i større grad å kunne bruke tilbakeholdsretten i tvilstilfelle bør dette fremgå av lovteksten, og at en mulig formulering kan være: «Tilbakeholdelse skal ikke benyttes overfor førere som kan dokumentere å være bosatt i riket eller i Danmark, Finland, Island og Sverige».

6.1.2.2.3 Departementets vurdering

Det fremgår av ovenstående at enkelte av høringsinstansene er skeptiske til at gjeldende vegtrafikkloven § 36 b endres slik at tilbakeholdsretten også kan gjøres gjeldende for førere bosatt i Norge og førere bosatt i Danmark, Finland, Island og Sverige.

Disse høringsinstansene viser blant annet til at hovedbegrunnelsen for tilbakeholdsretten etter § 36 b er hensynet til effektiv inndriving av bøter. Når statistikken viser at inndrivingen av forenklet forelegg og gebyr fungerer effektivt i de tilfelle skyldner er bosatt i Norge eller i Norden for øvrig, synes det ikke hensett til formålet med bestem-

melsen å være behov for å gjøre tilbakeholdsretten uavhengig av førers faste bosted.

Departementet viser til at hovedbegrunnelsen for forslaget om å gjøre tilbakeholdsretten uavhengig av førers faste bosted, er utfordringer knyttet til internasjonalisering av vegtransport.

Departementet har spesielt merket seg riksadvokatens merknad om at den foreslåtte nye ordlyden i vegtrafikkloven § 36 b vil være misvisende, under henvisning til omtale i høringsnotatet om at tilbakeholdsretten uansett ikke skal gjøres gjeldende overfor førere bosatt i Norden.

Departementet vil bemerke at uttalelsen som riksadvokaten viser til var ment å gi uttrykk for hva som er gjeldende rett, og ikke hva som bør være regelen. Flere formuleringer i høringsnotatet viser at tilbakeholdsretten etter bestemmelsen er ment å kunne brukes overfor personer bosatt i Norden. Det uttales eksempelvis på side 26 i høringsnotatet at «Om tilbakeholdsretten likevel ikke skal gjøres gjeldende for motorvognfører der det er åpenbart at vedkommende er fast bosatt i Norden, lar seg etter vår vurdering best regulere gjennom nærmere instruks til kontrollmyndighetene.»

Utgangspunktet for forslaget har uansett vært at spørsmålet om hvorvidt tilbakeholdsretten skal brukes vil avhenge av en sammensatt og konkret vurdering i det enkelte tilfellet, og der hensynet til hvor effektivt bøter lar seg inndrive fra det aktuelle bostedslandet vil være ett av flere momenter, jf. vilkåret om at tilbakeholdelse skal være nødvendig. Kontrollmyndigheten vil måtte foreta en vurdering av overtredersens forhold, og vedkommende vil gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og sin evne og vilje til å betale det aktuelle beløpet. Andre relevante momenter ved vurderingen vil være overtredelsens art og boten størrelse.

Departementet mener at den nærmere beskrivelsen av momentene som skal inngå i vurderingen av om tilbakeholdsretten skal gjøres gjeldende, og hvordan disse momentene skal vektas mot hverandre, mest hensiktsmessig gis gjennom intern instruks til kontrollmyndighetene. En slik instruks vil også tjene til å gi rammer for det konkrete skjønnet som skal foretas. Instruksen vil på denne måten bidra til at skjønnsutøvelsen ikke blir vilkårlig, hindre at det tas utenforliggende hensyn eller at det skjer usaklig forskjellsbehandling, samt redusere risikoen for urimelige vedtak.

Foreliggende statistikk viser at det er flere krav som ikke gjøres opp av nordmenn enn av førere bosatt utenfor Norge. Det er andelen skyld-

ner som ikke gjør opp for seg, som er høyere for personer bosatt utenfor Norden. Behovet for å effektivisere inndrivningen av bøter er således ikke begrenset til sistnevnte personer. Departementet vil også peke på at det ikke foreligger nordiske avtaler om inndrivning av gebyr. Eksisterende avtaler gjelder kun forelegg.

Departementet mener også at en tilbakeholdsrett som ikke tar hensyn til bopel, og som derfor også kan ramme førere bosatt i riket og Norden for øvrig, er best i samsvar med EØS-avtalens forbud mot diskriminering på grunnlag av nasjonalitet.

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

6.1.2.3 Om uttrykket «ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr»

6.1.2.3.1 Høringsforslaget

Forslaget til endring har 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.

Meddelelse av forelegg foretas på kontrollstedet enten av politiet selv, eller av kontrollpersonell fra regionvegkontoret eller tollvesenet. Det siste vil være aktuelt i de tilfelle der regionvegkontoret eller tollvesenet under en kontroll anmelder motorvognfører for brudd på vegtrafikklovgivningen, og oversender anmeldelsen elektronisk til politidistriktet for straffeprosessuell oppfølging. Kommer politiet til at det skal utferdiges forelegg, vil dette oversendes til regionvegkontorets eller tollvesenets kontrollpersonell som vil meddele forelegget på stedet. I de tilfelle der føreren vedtar forelegget, vil dette bli returnert elektronisk til politiet i underskrevet stand.

Formuleringen «antas å ville bli ilagt» vil også fange opp de tilfelle der kontrollpersonell har anmeldt brudd på vegtrafikklovgivningen, og venter på politiets avgjørelse på om det skal utferdiges forelegg. Det vil erfaringsmessig kunne gå noe tid fra anmeldelsen er oversendt, til forelegg er utferdiget og sendt kontrollstedet for meddelelse til føreren. Dersom det ikke skulle være adgang til å holde kjøretøy tilbake i denne tidsperioden, risikerer at motorvognføreren forlater kontrollstedet og slik unndrar seg betaling.

Det legges til grunn at tilbakeholdsrett i påvente av eventuell utferdigelse av forelegg bare kan benyttes der det er åpenbart at de objektive vilkårene for å konstatere brudd på vegtrafikklov-

givningen er oppfylt. En forutsetning er også at tilbakeholdelse anses som åpenbart nødvendig for å sikre betaling. En slik tilbakeholdsrett bør uansett være tidsbegrenset. Dersom avgjørelsen av om forelegg skal utferdiges ikke kan meddeles føreren senest når den aktuelle kontrollen avsluttes og personellet forlater kontrollstedet, bør kjøretøy som er holdt tilbake frigis. En slik frigivelse vil imidlertid forutsette at det ikke er ilagt bruksforbud med hjemmel i andre bestemmelser i vegtrafikklovgivningen, som fortsatt består fordi det underliggende forholdet som utløste bruksforbudet ikke er rettet.

Vilkårene for bruk av den foreslåtte hjemmelen for å holde tilbake kjøretøy i påvente av at forelegg utstedes, forutsettes regulert nærmere gjennom instruks.

Forslaget om å utvide tilbakeholdsretten til også å gjelde gebyr gitt med hjemmel i vegtrafikklovgivningen, er nærmere redegjort for i punkt 6.1.1. Bruk av tilbakeholdsrett for å sikre betaling av gebyr antas kun å være aktuelt rent unntaksvis. Tilbakeholdelse vil bare skje når det anses påkrevet for å sikre betaling, og vil måtte fremstå som forholdsmessig sett i forhold til overtredelsen.

Trafikkgebyr ilegges som hovedregel på stedet. Formuleringen «eller antas å ville bli ilagt» vil gi hjemmel for tilbakeholdelse der kontrollmyndigheten har behov for å drøfte med politiet om det, i stedet for å ilegge gebyr, skal skrives anmeldelse for oppfølging i straffesporet. Gebyrforskriften § 4 viser spesifikt til at overtredelser som i utgangspunktet sanksjoneres med gebyr skal følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølging dersom overtredelsen fremstår som særlig gravevende eller særlig trafikkarlig. En tilsvarende bestemmelse er inntatt i forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner.

Dersom kompetansen til å holde tilbake kjøretøy utvides som foreslått til også å gjelde for gebyr utstedt av regionvegkontoret eller tollvesenet, vil det bli gitt nærmere instruks for kontrollmyndighetenes praktisering av bestemmelsen.

6.1.2.3.2 Høringsinstansenes merknader

Riksadvokaten støtter forslaget om å utvide virkeområdet for tilbakeholdsretten etter § 36 b til også å omfatte straff som antas å ville bli ilagt, under henvisning til behovet for reelle sanksjonsmuligheter og hensynet til allmennprevensjon. *Riksadvokaten* peker på at formuleringen «antas å ville bli ilagt» er den samme som er anvendt i straffeprosessloven § 217.

NHO Logistikk og Transport slutter seg på visse vilkår til forslaget om tilbakeholdsrett for ilagte, ikke aksepterte straffebøter, men uttrykker en viss skepsis til å utvide tilbakeholdsrettens anvendelsesområde til gebyr ilagt av andre organer enn politiet. Foreningen kan likevel slutte seg til forslaget om at utekontrollen ved regionvegkontorene også gis slik fullmakt, forutsatt at det utarbeides klare retningslinjer for hvilke forseelser tilbakehold kan brukes overfor, og at tilbakeholdsretten reserveres for mer alvorlige overtredelser.

SI tiltrer forslaget om utvidelse av tilbakeholdsretten slik at det ikke lenger er et vilkår for tilbakehold at forelegget er vedtatt, og viser i den forbindelse til at det erfaringsmessig er vesentlig vanskeligere å drive inn krav mot personer bosatt utenfor Norden enn de bosatt i Norden. *SI* er også enig i at det er behov for å utvide bestemmelsen til å omfatte gebyr av hensyn til effektiv inndrivelse. Utvidelsen kan også bidra til å sikre at førere innretter seg lojalt etter regelverket.

Advokatforeningen uttaler at uttrykket «antas» i forslaget til endret § 36 b synes å gi anvisning på en skjønnsmessig vurdering av om straff eller gebyr vil komme til å bli ilagt, uten at det er gitt en nærmere veiledning for hvor sikre holdepunkter som må foreligge for at tilbakeholdsrett skal kunne utøves. *Advokatforeningen* bemerker at det er viktig at bestemmelsens anvendelsesområde fremstår som klar av hensyn til både kontrollører og sjåfører, og foreslår derfor at ordlyden i § 36 b endres til «må antas å ville bli ilagt straff eller gebyr», da dette vil gi et sterkere signal om at det kreves noe mer enn rene antakelser om at de objektive vilkårene i vegtrafikkloven er oppfylt.

6.1.2.3.3 Departementets vurdering

Departementet registrerer at ingen av høringsinstansene som har uttalt seg direkte til forslaget, har innsigelser mot den foreslåtte endringen. Det uttales tvert imot at den vil bidra til at ordningen med tilbakehold virker bedre etter sin hensikt, og vil styrke ordningens allmennpreventive funksjon.

Departementet har merket seg *Advokatforeningens* forslag om at ordlyden i (ny) § 36 b endres til «... må antas å ville bli ilagt straff.», men vil påpeke at ordlyden i høringsforslaget er lik den anvendt i straffeprosessloven § 217. Formuleringen gir i alle tilfelle anvisning på at det skal mer til enn rene antakelser om at det vil bli ilagt straff for at tilbakeholdelse skal kunne være aktuelt der fører ikke aksepterer forelegget.

Departementet opprettholder derfor på dette punktet forslaget om endring i vegtrafikkloven § 36 b slik dette ble sendt på høring.

6.1.2.4 Om uttrykket «kan politiet, regionvegkontoret og tollvesenet»

6.1.2.4.1 Høringsforslaget

Begrunnelsen for forslaget om å gi også regionvegkontoret og tollvesenet myndighet til å holde tilbake kjøretøy dersom øvrige vilkår i bestemmelsen er oppfylt, er tredelt:

- En stor del av foreleggene som utstedes for overtredelse av vegtrafikklovgivningen er basert på anmeldelser levert av regionvegkontoret i forbindelse med kontroller langs veg. Gis ikke regionvegkontorets kontrollpersonell myndighet til å holde tilbake kjøretøy til utferdiget forelegg er betalt eller stilt sikkerhet for, vil dette vesentlig svekke effektiviteten av tilbakehold som virkemiddel.
- Det er foreslått at tilbakeholdsretten etter § 36 b også skal kunne gjøres gjeldende i tilfelle der det er utferdiget gebyr for overtagelse av vegtrafikklovgivningen. Både politiet og regionvegkontoret har myndighet til å utferdige slike gebyr. Selve vedtaket om å holde tilbake kjøretøy der dette anses nødvendig, vil med endringen som foreslås her kunne treffes av regionvegkontoret på selvstendig grunnlag.
- Forskrift om bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner innebærer at tollvesenet, sammen med politiet og regionvegkontoret, får myndighet til å kontrollere etterlevelsen og ilegge overtredelsesgebyr ved unnlatt overholdelse av kravet om bruk av elektronisk betalingsenhet. Det er derfor behov for at også tollvesenet gis myndighet til å holde tilbake kjøretøy til ilagt gebyr er betalt eller stilt sikkerhet for.

6.1.2.4.2 Høringsinstansenes merknader

SI støtter forslaget om at også regionvegkontoret og tollvesenet gis myndighet til å holde tilbake kjøretøy, og mener det er mer effektivt at den som utfører kontrollen har mulighet til å ilegge et gebyr enn at kontrollerende myndighet skal være avhengig av politiets deltakelse. På denne måten sikres at førere oppfyller sin plikt, selv om politiet mangler ressurser.

UP påpeker at hver enkelt kontrolletat på selvstendig grunnlag må få myndighet til å beslutte tilbakehold. Dersom vegvesenet eller tollvesenet

anmelder en fører og beslutter tilbakehold i påvente av politiets avgjørelse i saken, bør politiet, dersom de antar at det vil bli ilagt straff, kunne beslutte fortsatt tilbakehold til saken er ferdig etterforsket og det er tatt en påtaleavgjørelse, selv om kontrollen i mellomtiden er avsluttet. I så fall vil imidlertid politiet ha ansvaret for opphevingen av den forlengede tilbakeholdelsen.

Spekter støtter at også tollvesenet gis anledning til å ta i bruk de nye virkemidlene i sine grensekontroller, selv om forslaget til utvidelse av myndigheten til også å gjelde tollvesenet ikke i særlig grad er begrunnet eller utredet.

NHO Transport og Logistikk mener begrunnelsen for å gi tollvesenet fullmakt til tilbakeholdelse for brudd på vegtrafikkloven er for lite gjennomtenkt og begrunnelsen for begrenset, og fraråder derfor at tollvesenet gis slik fullmakt.

Riksadvokaten uttrykker stor skepsis til at tollvesenet gis tilbakeholdsrett slik det er foreslått i høringsnotatet. Slik riksadvokaten bedømmer det, inneholder høringsnotatet knapt noen begrunnelse for forslaget.

Toll- og avgiftsdirektoratet er positiv til at tollmyndighetene gis tilbakeholdsrett inntil betaling eller sikkerhetsstillelse er i orden, og viser i den sammenheng til at deres tilstedeværelse på grensen egner seg meget godt til håndheving av konkrete tiltak som fysisk tilbakehold av kjøretøy. Det opplyses at tolletatens oppgaver er under utredning, og at det er besluttet at etatens grensekontroll skal styrkes.

6.1.2.4.3 Departementets vurdering

Som det fremgår av høringsuttalelsene, er flere instanser skeptiske til at hjemmelen til å holde tilbake kjøretøy utvides til å omfatte tollvesenet. Hovedinnvendingen er at spørsmålet er mangelfullt utredet og knapt nok begrunnet.

Departementet er enig i at spørsmålet ikke har fått så bred og grundig omtale i høringsnotatet som ønskelig, men vil likevel bemerke følgende:

Tollvesenet har allerede i dag myndighet til å gjennomføre kontroll med tunge kjøretøys hjulustrustning. Tollvesenet har også myndighet til å forby bruken av tunge kjøretøy dersom det i kontroll avdekkes alvorlige feil med hjulustrustningen. Det vises her til forskrift 12. november 2013 nr. 1310 om delegering av kontrollmyndighet og myndighet til å gi påbud vedrørende visse regler i vegtrafikkloven med forskrifter. Tollvesenets kontroll med hjulustrustning innebærer at de i enkelte tilfelle – i tillegg til å forby bruken av kjøretøy til

feil og mangler er rettet – anmelder forholdet for strafferettslig forfølgning. Dette innebærer at tollvesenet, på lik linje med regionvegkontoret, kan ha behov for å holde kjøretøy tilbake i påvente av politiets vurdering av om det skal utstedes forelegg og treffes beslutning om videre tilbakehold.

Tollvesenet er videre, i forskrift om krav til elektronisk betalingsenhet i motorvogn som ble fastsatt ved kongelig resolusjon 10. oktober 2014, gitt myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende montering av obligatorisk betalingsenhet. En rett for tollvesenet til å holde tilbake kjøretøy inntil overtredelsesgebyr er betalt eller stilt sikkerhet for vil kunne bidra til effektiv inndrivning av slike gebyr.

Selv om spørsmålet om å gi tollvesenet tilbakeholdsrett i kjøretøy etter vegtrafikkloven § 36 b nok kunne vært bedre utredet, mener departementet at redegjørelsen og begrunnelsen for forslaget gitt i høringsnotatet, sett i sammenheng med den myndighet som tollvesenet alt har i dag, gir et tilstrekkelig grunnlag til å ta et standpunkt i saken. D e p a r t e m e n t e t har i tillegg merket seg at Toll- og avgiftsdirektoratet er positiv til forslaget.

Høringsinstansene har ikke vært like skeptiske til at hjemmelen til å holde tilbake kjøretøy vegtrafikkloven § 36 b utvides til å omfatte regionvegkontoret. D e p a r t e m e n t e t har likevel merket seg at riksadvokaten har stilt seg tvilende til om det er et praktisk behov for å gi regionvegkontoret og tollvesenet tilbakeholdsrett i straffesporet. Det er kun tale om en midlertidig beslutning i påvente av politiets avgjørelse av om forelegg skal utferdiges. Riksadvokaten anbefaler at politiets eventuelle uttalelse om behovet tillegges vekt.

Politiet ikke har uttalt seg direkte om dette behovet, men har heller ikke gitt uttrykk for motforestillinger. Det politiet har bemerket, er at dersom regionvegkontoret etter anmeldelse beslutter midlertidig tilbakeholdelse i påvente av politiets avgjørelse, vil politiet likevel kunne beslutte fortsatt tilbakeholdelse til saken er ferdig etterforsket og det er tatt en påtaleavgjørelse, selv om kontrollen i mellomtiden er avsluttet.

D e p a r t e m e n t e t fremmer etter dette 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.

D e p a r t e m e n t e t ser imidlertid at det er behov for å presisere begrensningen i regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett i straffe-

sporet, 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.

6.1.2.5 Om uttrykket «aktuelle kjøretøy»

6.1.2.5.1 Høringsforslaget

Forslaget er begrunnet i at det i dag ikke er anledning til å holde tilbake vogntog som sådan der dette kan være aktuelt, men bare motorvognen. Ved å nytte uttrykket «aktuelle kjøretøy» i stedet for «motorvognen» utvides tilbakeholdsretten til å gjelde enten for motorvognen som sådan, henger til motorvogn og kombinasjonen trekkvogn og henger til trekkvogn.

6.1.2.5.2 Høringsinstansenes merknader

Landsorganisasjonen i Norge peker spesielt på at kontrollmyndigheten bør ha de nødvendige verktøy for å sikre effektiv inndrivelse av bøter og gebyr og støtter derfor forslaget om at tilbakeholdsretten også kan gjøres gjeldende for henger til motorvogn.

Riksadvokaten uttaler at forslaget om å utvide tilbakeholdsretten til også å gjelde henger til motorvogn er velbegrunnet, men at man bør vurdere å erstatte uttrykket «aktuelle kjøretøy» slik dette er foreslått i høringsbrevet til «motorvogn og tilhenger».

6.1.2.5.3 Departementets vurdering

Kjøretøy er i kjøretøyforskriften definert som innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Tilhenger er tilsvarende definert som kjøretøy som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og som trekkes av motorvogn. Definisjonen av tilhenger dekker imidlertid ikke tilhengerredskap (for eksempel hjulgående lift). D e p a r t e m e n t e t mener at tilbakeholds-

retten – om nødvendig – også bør kunne gjøres gjeldende for tilhengerredskap.

Departementet foreslår derfor at forslaget justeres til «*motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn*». Departementet foreslår i tillegg at bestemmelsens overskrift endres til «§ 36 b Tilbakeholdsrett i motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn».

6.1.2.6 Om uttrykket «omkostninger»

6.1.2.6.1 Høringsforslaget

Det knytter seg usikkerhet til den rettslige rekkevidden av uttrykket «saksomkostninger» slik dette er nyttet i gjeldende § 36 b første ledd. Bestemmelsen bør etter departementets syn, blant annet for å sikre forutberegnelighet for førere av kjøretøy som rammes av tilbakeholdsretten, endres slik at det framgår at tilbakeholdsretten gjelder inntil «omkostninger» er betalt eller sikkerhet stilt. Forslaget er begrunnet med at det i forbindelse med tilbakeholdelsen vil kunne påløpe andre kostnader enn rene saksomkostninger som fører ilegges i dom eller forelegg, jf. straffeprosessloven § 436 og § 256 andre ledd. Ved å bruke uttrykket «omkostninger» vil det kunne kreves at også andre relevante kostnader dekkes. Formuleringen vil også kunne omfatte utgifter til immobilisering av kjøretøy.

6.1.2.6.2 Departementets vurdering

Departementet merker seg at ingen av høringsinstansene har innvendinger mot dette lovendringsforslag. *Riksadvokaten* uttaler tvert imot at presiseringen av at tilbakeholdsretten også skal sikre omkostninger er klargjørende. Departementet opprettholder derfor forslaget.

6.1.2.7 Om setningen «Om nødvendig kan også lasten holdes tilbake»

6.1.2.7.1 Høringsforslaget

Hensynet til at tilbakeholdsretten skal være effektiv og virke preventivt, taler for at det i særlige tilfelle kan være behov for å holde tilbake ikke bare aktuelle kjøretøy, men også lasten som disse frakter.

Dersom det ikke i slike tilfelle gis anledning til å tilbakeholde lasten, vil dette kunne svekke oppfordringen til betaling eller sikkerhetsstillelse som tilbakeholdsretten skal medvirke til. Det viktigste både for avsender og mottaker av last er

normalt at lasten kommer frem rettidig, og ikke nødvendigvis hvordan den kommer frem. Dersom ikke også lasten i visse tilfelle kan holdes tilbake, vil kontrollmyndigheten risikere at det foretas omlasting på kontrollstedet, mens kjøretøy som er holdt tilbake blir stående på stedet i lengre tid. Særlig vil dette gjelde dersom det aktuelle kjøretøyet i seg selv har lav verdi.

Det å holde tilbake last vil være mer inngripende enn å holde tilbake selve kjøretøyet. Tilbakeholdsretten vil derfor bare kunne nyttes dersom det fremstår som åpenbart nødvendig for å sikre betaling eller sikkerhetsstillelse.

6.1.2.7.2 Høringsinstansenes merknader

LO mener at det er avgjørende at kontrollmyndighetene har nødvendig verktøy for å sikre en effektiv inndrivelse av bøter og gebyr, og mulighet for å hindre omlasting av kjøretøy som har fått bruksforbud. Spesielt gir tilbakeholdelse av henger/semitrailer og last et tydelig signal til transportkjøpere om å sikre at transporten blir utført på lovlig vis.

Statens vegvesen Region midt foreslår også at det tas inn hjemmel for å holde tilbake last der det er gitt bruksforbud med hjemmel i § 36 nr. 3 og kjøretøy holdes tilbake til omkostninger er betalt.

Spekter uttaler at det å kunne holde tilbake kjøretøy og endog også last, er et svært inngripende tiltak. Det fremstår derfor som fornuftig at lovforslaget trekker relativt snevre rammer for tilbakeholdsretten og bruk av sikring ved hjelp av hjullås, til der dette anses nødvendig.

NHO Transport og Logistikk mener det vil være direkte galt, og i strid med annen lovgivning, å innføre tilbakeholdsrett for tilhenger/tralle/slep og last fordi denne eies/disponeres av tredjepart som stort sett ikke har ansvar for transportørens brudd på vegtrafikkloven, eller innflytelse eller mulighet til å kontrollere at bestemmelsene overholdes. Etter deres syn er trekkvogner generelt av så stor verdi at eier vil fremskaffe de nødvendige midlene til dekning av gebyr eller bøter. Last har som regel så stor verdi og er så viktig for mottaker, at det kan skapes kritiske situasjoner om den holdes tilbake. Det bør derfor være mulig å hente lasten med annen bil/henger. Kostnadene ved slik henting er så store, at dette i seg selv vil ha en forebyggende effekt i forretningsforholdet mellom transportør og disponent av lasten.

Riksadvokaten er også – etter en forholdsmedsighetsvurdering – skeptisk til å la tilbakeholdsretten gjøres gjeldende også for lasten. Det vises til at forslaget i høringsnotatet er begrunnet med

at det «i særlige tilfeller» kan være behov for en slik utvidet tilbakeholdsrett uten at kravet til slike særlige tilfelle fremgår av den foreslåtte lovteksten. I høringsnotatet nøyer en seg med å vise til den samme forholdsmessighetsvurderingen som gjelder for tilbakeholdsrett i kjøretøyet – kravet om nødvendighet – noe som vil gjøre forslaget vanskelig å praktisere. Riksadvokaten mener at alternativet er å innføre en hovedregel om at tilbakehold generelt gjøres gjeldende både i kjøretøy og last. Dette er ikke foreslått og ville også være svært vidtgående.

6.1.2.7.3 Departementets vurdering

Departementet registrerer at flere av høringsinstansene fraråder å utvide tilbakeholdsretten til også å gjelde last som medbringes i motorvogn og tilhenger.

Departementet er enig i merknadene om at tilbakeholdelse av last, som i de fleste tilfelle eies eller disponeres av andre enn fører og hvor eier eller disponent bare i begrenset grad har innflytelse på føreres eventuelle overtredelser, er et meget inngripende vedtak. Det kan i den forbindelse vises til at det i høringsnotatet er gitt uttrykk for at tilbakehold i last uansett bare vil være aktuelt i særlige tilfelle. Det er imidlertid riktig, som påpekt av riksadvokaten, at denne begrensningen ikke er tatt inn i lovteksten, og at det i høringsnotatet gis uttrykk for at dette kan dekkes av forholdsmessighetsvurderingen som ligger i nødvendighetsvilkåret

Departementet er også enig i at bestemmelsen – uten at den nyanseres og presiseres – kan bli vanskelig å praktisere.

Departementet har etter en samlet vurdering funnet det riktig å ta ut dette endringsforslaget i denne omgang.

6.1.2.8 Nærmere om uttrykket «om nødvendig»

6.1.2.8.1 Høringsforslaget

Av vegtrafikkloven § 36 b annet ledd første punktum fremgår det at tilbakeholdelse bare skal finne sted når det er nødvendig for å sikre betaling. Bestemmelsen er foreslått videreført. Tilsvarende følger det av forslaget til nytt annet ledd annet punktum om at mekanisk låseanordning eller elektronisk innretning om nødvendig kan brukes for å sikre tilbakeholdsretten.

Forslaget om at tilbakeholdelse må være nødvendig, er en videreføring av gjeldende rett. Departementet er av den oppfatning at det fortsatt bør være et vilkår om at bruk av tilbakeholdelse

skal underkastes en forholdsmessighetsvurdering.

Uttrykket «nødvendig» er nyttet for å synliggjøre at tilbakeholdelsen ikke må utgjøre et uforholdsmessig inngrep. Inngrepene må fremstå som forholdsmessige, hvilket vil si at det skal være et rimelig forhold mellom type overtredelse, herunder hvor alvorlig overtredelse det er tale om, og konsekvensene av et vedtak om tilbakeholdelse.

Formuleringen i forslaget er et uttrykk for prinsippet om forholdsmessighet eller proporsjonalitet, slik dette kan utledes av norsk strafferett og forvaltningsrett, og av EU/EØS-retten. I EU/EØS-retten er proporsjonalitetsprinsippet en skranke for tiltak som gjør inngrep i EØS-avtalens fire friheter.

Hvorvidt tilbakeholdelse og bruk av hjullås er «nødvendig» i det aktuelle tilfellet, vil bero på en konkret skjønnsvurdering.

Det legges til grunn at tilbakeholdelse bare skal nyttes unntaksvis dersom det er tale om mindre overtredelser. Tilbakeholdsretten bør primært reserveres for mer alvorlige overtredelser der det utstedes ordinært forelegg. Tilbakeholdsretten vil likevel slik forslaget til endret lovtekst foreligger, også kunne gjøres gjeldende til sikring av forenklet forelegg og utstedt gebyr. Overtredelsens art (hvor trafikkfarlig overtredelsen fremstår som), og størrelsen på forelegget eller gebyret, vil være relevante skjønnstemaer.

Det vil også måtte foretas en konkret vurdering der overtrederen gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og evne til å betale det utstedte forelegget eller gebyret. Resultatet av et vedtak om tilbakeholdelse vil også være et relevant moment ved vurderingen – et vedtak om tilbakeholdelse kan bli uforholdsmessig inngripende. Hensynet til effektiv inn drivelse av utstedt forelegg eller gebyr må derfor veies opp mot konsekvensene av tilbakeholdelse for den aktuelle transporten, for eksempel knyttet til den aktuelle lasttypen (hensynet til verdiforringelse mv.).

Hvordan prinsippet om forholdsmessighet skal kunne ivaretas i saker som gjelder tilbakeholdsrett forutsettes nærmere regulert i instruks til kontrollmyndighetene.

6.1.2.8.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør understreker at vilkåret om at tilbakehold skal være «nødvendig» må klarlegges nærmere i instruks til kontrollmyndighetene.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) viser til at det i høringsnotatet uttales at det er opp til kontrollmyndighetens skjønn å vurdere om tilbakeholdelse og bruk av hjullås er nødvendig i det aktuelle tilfellet. JD mener at dersom det med «forvaltningsskjønn» menes at nødvendighetsvurderingen er unntatt domstolskontroll utover de skranker som følger av myndighetsmisbrukslæren, så bør det vurderes nærmere om påstanden er holdbar. JD antyder videre at et uttrykkelig krav om forholdsmessighet i lovteksten kunne bedre på det forhold at det, flere steder i høringsnotatet, er formuleringer som trekker i retning av en bestemt forståelse av innholdet i lovforslaget som ikke som ikke reflekteres så godt i selve lovforslaget. Dette eksemplifiseres med at det i høringsnotatet blant annet uttales at «Tilbakeholdsretten i last vil derfor etter vårt syn bare kunne nyttes dersom det fremstår åpenbart nødvendig å sikre betaling eller sikkerhetsstillelse».

Riksadvokaten er enig i at det oppstilles krav om at tilbakeholdelse bare skal finne sted når det antas nødvendig.

6.1.2.8.3 Departementets vurdering

Departementet har merket seg JD sitt syn om at kravet til forholdsmessighet ikke reflekteres sterkt nok i forslaget til lovtekst, og at et uttrykkelig krav om forholdsmessighet i lovteksten vil kunne bedre på det.

Det fremgår av høringsnotatet, jf. også det som er uttalt i kapittel 4 Gjeldende rett, at uttrykket «om nødvendig» som vilkår for å utøve tilbakeholdsrett nettopp gir anvisning på en forholdsmessighetsvurdering. Tilbakeholdelse må ikke utgjøre et uforholdsmessig inngrep. Det er samme sted gjort rede for hva som vil være de relevante skjønnstemaene når kontrollmyndighetene skal ta stilling til om tilbakeholdelse er nødvendig. Forslaget viderefører gjeldende rett. Skjønnnet som denne forholdsmessighetsvurderingen innebærer er et rettsanvendelsesskjønn underlagt domstolskontroll, og må selvsagt ligge innenfor de skranker som følger av myndighetsmisbrukslæren. Forholdsmessighetsprinsippet, som er et grunnleggende forvaltningsrettslig prinsipp, innebærer også at det skal sees hen til vedtakets konsekvenser og at det ikke skal tas i bruk strengere virkemidler enn nødvendig.

Departementet ser etter dette ikke behov for å presisere kravet til forholdsmessighet utover det som allerede følger av vilkåret «om nødvendig».

6.1.2.9 Andre endringer etter høringen

For bedre å skille mellom myndighetenes rettslige kompetanse (tilbakeholdsrett) og hjemmel for fysisk maktbruk, finner Departementet det hensiktsmessig å ta inn formuleringen «treffe avgjørelse om å» i tilknytning til uttrykket «holde tilbake» i vegtrafikkloven § 36 b første ledd første punktum.

Departementet har i tillegg funnet det nødvendig å legge til formuleringen «eller endelig fastsatt gebyr» i vegtrafikkloven § 36 b tredje ledd første punktum. I sin nåværende form knytter bestemmelsen salgsretten ved manglende betaling av bot, gebyr og omkostninger til når det foreligger «rettskraftig avgjørelse». Rettskraft forbindes imidlertid normalt med domsavsigelser, og ettersom tilbakeholdsretten også kan utøves til sikring av administrativt fastsatte gebyr, må bestemmelsen endres slik at også disse tilfelle blir omfattet. Uttrykket «endelig» henviser blant annet til situasjonen der klageinstansen, i tilfelle der gebyret har vært påklaget, fastholder gebyret med endelig virkning.

6.2 Bruk av mekanisk eller elektronisk innretning til sikring av vedtak om tilbakeholdelse, bruksforbud m.m.

6.2.1 Generelt om bruk av sikringsmidler

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, ventillås og elektronisk innretning for sporing av kjøretøy, kan være aktuelle.

Flere bestemmelser i vegtrafikkloven gir kontrollmyndigheter hjemmel til å nekte videre bruk av kjøretøy: § 36 (om forbud mot bruk av kjøretøy), 36 a (om gebyr for overlasting), 36 b (om tilbakeholdsrett i motorvogn) og 37 (om fjerning og forvaring av kjøretøy). I høringsnotatet foreslås inntatt en uttrykkelig hjemmel for bruk av sikringsmidler (mekanisk eller elektronisk innretning) i tilknytning til hver av disse bestemmelsene. Problemstillingene knyttet til bruken av sikringsmidler vil variere for hver av bestemmelsene. En del forhold er likevel felles.

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

Kontrolløren trenger dessuten ikke å gå inn i kjøretøyet. En hjullås er enkel i bruk, og kan låses med kodelås slik at også andre tjenestemenn kan låse den opp. Rattlås vil også kunne være hensiktsmessig å anvende, da føreren også her vil ha adgang til kjøretøyet. En ulempe er at kontrolløren må inn i kjøretøyet for å sette på låsen.

Elektronisk innretning er i første rekke tatt med i forslaget for å sikre hjemmel for bruk av nye sikringsmidler som utvikles. Det kan være sikringstiltak som gjør det mulig for fører å kjøre til nærmeste bank eller overnattingssted. I det følgende brukes «hjullås» som en felles betegnelse for alle sikringsmidler.

Før beslutning om bruk av hjullås tas, må kontrolløren gjennom samtale med fører (eventuelt eier) avklare hvordan føreren vil forholde seg til forbudet, og hvordan og når det ulovlige forholdet vil bli rettet. I tillegg vil kontrolløren måtte se hen til eventuelle tidligere erfaringer med den aktuelle føreren og kjøretøyet eier, og overtredelsens alvorlighet.

Bruk av hjullås kan bare skje når det anses nødvendig for å sikre etterlevelsen av et påbud. Nødvendighetsvilkåret, som legger opp til en forholdsmessighetsvurdering, er nærmere kommentert over.

Tjenestemenn som utfører kontroll langs veg har gjennomgått grundig opplæring, og ved vedtagelse av lovendringene vil interne instruksjoner bli oppdatert slik at de omfatter hjullåsbruk.

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.

Kontrollmyndigheten har ikke ansvar for kjøretøyet som er påsatt hjullås, utover å påse at det er betryggende plassert på et forsvarlig sted. Kjøretøyet står for eierens regning og risiko, på samme måte som kjøretøy med bruksforbud for øvrig. Et kjøretøy påsatt hjullås vil ikke kunne flyttes ved brann, noe det vil måtte tas hensyn til ved vurderingen av hvilke sikringsmidler som skal anvendes. Der det er behov for å hindre at kjøretøy som frakter farlig gods (ADR-kjøretøy) kjører videre, vil derfor rattlås kunne være et mer aktuelt alternativ ettersom kjøretøyet da om nødvendig vil kunne flyttes en kort avstand.

Kontrollmyndighetene har heller ikke ansvar for føreren. Det er vedkommendes arbeidsgiver som er ansvarlig, på samme måte som ved bruks-

forbud. Hjullåsen hindrer ikke at føreren får tilgang til kjøretøyet, herunder til sine eiendeler og for å ha et oppholdssted. Bruk av hjullås eller tilsvarende innretninger er derfor mindre inngripende enn inndragning av nøklene til kjøretøyet.

Retten til bruk av hjullås faller bort når det underliggende forbudet faller bort. Ved bruksforbud er ikke hjullåsen til hinder for at eier kan flytte kjøretøyet, for eksempel ved hjelp av en kranbil til et verksted. En forutsetning for at hjullås benyttes, er at myndighetene har et apparat som sørger for rask opplåsing når dette er berettiget. Unødvendige forsinkelser vil kunne medføre erstatningsansvar. Dette forholdet må kontrollmyndighetene innrette seg etter når de vurderer om hjullås skal benyttes, herunder eksempelvis ved å bruke hjullås som lukkes med kodehengelås, slik at flere kan låse den opp. Det kan også være aktuelt at private bilredningsfirmaer tilbyr hjullåstjenester, for eksempel i forbindelse med at de vinterstid har flyttet fastkjørte tunge kjøretøy.

Dersom slike bergingsfirmaer vil tilby hjullåstjenester, vil de bare kunne utføre oppdrag etter bestilling fra politiet, tollvesenet eller regionvegkontor, som da vil ha ansvaret for at omfanget av sikringsmiddelbruken holdes på samme nivå som myndighetens bruk ellers.

Om forholdene ikke blir utbedret, og kjøretøyet blir stående på kontrollplassen over tid, vil reglene om fjerning og salg av kjøretøy i vegtrafikkloven § 37 komme til anvendelse.

6.2.2 Særskilt om kostnader knyttet til bruk av hjullås

Bruk av hjullås vil medføre kostnader som må dekkes av eier/fører av kjøretøyet sikret med hjullås eller av kontrollmyndighetene.

Dersom eier eller fører skal betale, vil disse kostnadene kunne medføre en tilleggsulempe utover de som det underliggende vedtaket innebærer. Hvorvidt det blir en slik tilleggsulempe, er avhengig av hvilket vedtak bruken av hjullås bygger på. Et vedtak om forvaring vil normalt medføre at eier/fører må betale kostnaden ved fjerning og oppbevaring før kjøretøyet leveres tilbake. Dersom kontrollmyndigheten i stedet velger å bruke hjullås, som er et rimeligere alternativ, medfører dette ingen tilleggsulempe, og det vil derfor være naturlig at eier/fører må dekke kostnadene forbundet med bruk av hjullås. Vedtak om tilbakeholdelse, bruksforbud og påbud om hvile innebærer imidlertid som hovedregel ikke at eier/fører må betale for fjerning/forvaring, og et krav om dekning av kostnader ved bruk av hjullås

vil derfor påføre eier/fører en tilleggsulempe i slike tilfelle.

Det er vanskelig å anslå størrelsen på slike kostnader. Statens vegvesen vil kjøpe inn en del hjullåser og selv betjene disse. Politiet og tollvesenet har tjenestekjøretøy som er mindre i størrelse, og politiet opererer utenom egne kontrollplasser. De vil derfor i større grad ha behov for å kjøpe slike tjenester. Private firmaer, for eksempel bilbergingsfirmaer, antas å kunne tilby slike tjenester om disse blir etterspurt. Også vegvesenet vil kunne ha behov for å kjøpe slike tjenester da kontrollplasser med slikt utstyr sjelden er døgnbemannet, og det kan være nødvendig å benytte hjullås også utenfor faste kontrollplasser. Det vil være ressurskrevende om vegvesenet alltid skal betjene hjullåser selv. Det vil i alle tilfelle alltid påløpe kostnader ved bruk av slike sikringsmidler.

Med de strenge kravene som stilles til det underliggende vedtaket og til vedtaket om bruk av hjullås, mener departementet at det er lite betenkkelig å kreve at eier/fører skal dekke utgiftene, slik som ved fjerning og forvaring av kjøretøy etter vegtrafikkloven § 37. I motsetning til prinsippene som ligger bak lovens § 37, kan det likevel hevdes at når hjullås brukes for å sikre viktige samfunnsinteresser, bør utgiftene dekkes av kontrollmyndighetene.

Hvordan hjullås skal benyttes, herunder hvilke sikkerhetshensyn som må tas, forutsettes nærmere regulert i instruks til kontrollmyndighetene.

6.2.3 Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 b

Det ble i høringsnotatet foreslått tatt inn et nytt annet punktum i vegtrafikkloven § 36 b annet ledd med slik ordlyd:

«Tilbakeholdsretten kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning».

Bruk av hjullås vil sikre at forelegg eller gebyr blir betalt, noe som på sikt vil kunne ha betydelige individual- og allmennpreventive virkninger. Når forelegg eller gebyr må betales før kjøretøyet fysisk frigis, vil føreren og andre førere i større grad respektere og etterleve vegtrafikklovgivningens bestemmelser, hvis formål er å ivareta trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljøhensyn. At reglene effektivt kan håndheves overfor alle, vil bidra til like konkurransevilkår og hindre sosial dumping.

Ettersom bruken av hjullås bygger på det underliggende vedtaket om tilbakeholdelse, må kjøretøyet frigis når forelegget eller gebyret og eventuelle omkostninger er betalt.

6.2.4 Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 nr. 3

I høringsnotatet ble det foreslått tatt inn nytt annet og tredje punktum i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 med slik ordlyd:

«Bruksforbudet kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Det aktuelle kjøretøyet kan holdes tilbake inn- til omkostningene er betalt.»

Statens vegvesen har gjentatte ganger erfart at vogntog som er ilagt bruksforbud, bryter bruksforbudet og kjører seg fast i neste bakke. Det kommer også vogntog med ferge vinterstid med så dårlig hjulutrustning at kjøretøyet åpenbart ikke har mulighet for å komme frem til bestemmelsesstedet. Fastkjørte vogntog gir store trafikk-avviklingsproblemer, med forsinkelser og andre utfordringer både for vanlig trafikk, utrykningskjøretøy og bergingsbil, og må derfor stoppes før de kjøres fast. Tilsvarende gjelder for kjøretøy i dårlig teknisk stand eller der lasten ikke er forsvarlig sikret. Slike forhold innebærer brudd på vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c og d. I enkelte tilfelle kan det da være nødvendig å sikre bruksforbudet med hjullås.

Å hindre bruk av trafikkfarlige kjøretøy i trafikken vil i tillegg til å ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet, også ivareta hensyn knyttet til miljø og like konkurransevilkår.

Statistikk fra Statens vegvesens tungtransportkontroller viser at det er ilagt vesentlig flere bruksforbud i sesongen 2013 enn sesongen før, selv om antall kontroller da hadde gått ned. I 2012 ble det utført 73409 tungtransportkontroller og ilagt 12501 bruksforbud. I 2013 var antall kontroller 69824 og det var 16646 bruksforbud. Kontrollaktiviteten har etter dette økt betydelig og erfaringene tilsier at behovet for å ilegge bruksforbud vil være stort også fremover.

Tunge kjøretøy med generelt mangelfull teknisk tilstand eller med mangelfull dekkutrustning utgjør en trafikksikkerhetsrisiko. Det er også fastkjørte tunge kjøretøy som bidrar mest til fremkommelighetsproblemer. Hjullås vil i første rekke være aktuelt å bruke på slike kjøretøy, men vil også kunne benyttes på lette kjøretøy dersom det er nødvendig.

6.2.5 Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 nr. 9

Det ble i høringsnotatet foreslått inntatt et nytt annet punktum i vegtrafikkloven § 36 nr. 9 med slik ordlyd:

«Pålegg om hvile kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning»

Regionvegkontoret og politiet kan pålegge en fører nødvendig hvile dersom vedkommende har brutt kjøre- og hviletidsreglene. Disse reglene, som er internasjonale, skal ivareta trafikksikkerhetshensyn, samt bidra til like konkurransevilkår og HMS (helse, miljø og sikkerhet) for sjåføren.

Det skjer jevnlig ulykker der førerens manglende oppmerksomhet har vært en avgjørende eller medvirkende faktor. Hensett til det skadepotensialet et vogntog har, er det svært viktig å sikre etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene. Departementet har derfor foreslått at det om nødvendig kan benyttes hjullås e.l. for å sikre at påbud om hvile overholdes.

Bruk av hjullås i disse tilfelle bør primært forbeholdes grove brudd på ukehvilbestemmelsene, da det er slike brudd som gir størst belastning for en fører. Små brudd på pauser og døgnvil bør ikke utløse bruk av hjullås.

Det må her tas hensyn til at transportfirmaet vil kunne skaffe en annen fører, slik at hjullåsen må kunne låses opp før føreren som ble stoppet er ferdig med sin hvile.

6.2.6 Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 36 a

I høringsnotatet ble det foreslått tatt inn et nytt annet punktum i vegtrafikkloven § 36 a annet ledd med slik ordlyd:

«Forvaring og bruksforbudet kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning».

Det ble videre foreslått å ta inn i samme ledd et nytt fjerde punktum med følgende ordlyd:

«Det aktuelle kjøretøyet kan holdes tilbake inn-til omkostningene er betalt».

Overlastgebyr bygger på erstatningsprinsippet: overlast ødelegger vegene og skadevolder må derfor betale erstatning for de skadene kjøretøyet gjør. Det er eieren av kjøretøyet som er ansvarlig

for betaling av overlastgebyr, som i de alvorligste tilfelle kan komme opp i kr. 100.000. Overlast kan også føre til at kjøretøyet blir trafikkfarlig og forurenser mer.

Kjøring med overlast kan gi store kostnadsbesparelser for eieren av kjøretøyet. Også her vil derfor hensynet til like konkurransevilkår være en viktig begrunnelse for kontroll og sikring av etterlevelse av både det generelle regelverket og de begrensninger som gjelder for det enkelte kjøretøy og den enkelte vegstrekning.

Ved overlast er det behov for virkemidler både for å hindre fortsatt bruk av kjøretøyet, og for sikre betaling av ilagt overlastgebyr. Forvaring vil kunne være et effektivt tiltak for å få fører/ eier til å etterleve regelverket. Det er imidlertid ofte upraktisk å flytte kjøretøyet til en inntauingstomt, og har kjøretøyet fortsatt overlast vil en slik løsning uansett ikke være anvendelig. I de tilfelle der det er behov for å sikre etterlevelse av regelverket, utover et bruksforbud, er det derfor ønskelig med en løsning som er enklere og rimeligere enn forvaring. Bruk av hjullås vil kunne sikre betaling og hindre videre bruk uten av-/omlastning. Hjullås vil være et praktisk og nyttig alternativ både for fører, eier og kontrollmyndigheten. Departementet har derfor foreslått at det tas inn en hjemmel for bruk av hjullås i denne bestemmelsen.

Bruk av hjullås ved overlast forutsetter et underliggende vedtak om bruksforbud eller forvaring, og hjullåsen må også her låses opp når det underliggende vedtaket faller bort. Bruk av hjullås vil derfor ikke ha vesentlig praktisk betydning for den som lojalt innretter seg etter vedtak fra offentlig myndighet.

Blir det truffet vedtak om forvaring, vil ikke bruk av hjullås påføre eier ekstra kostnader, da dette vil gi lavere kostnad enn om kjøretøyet skulle fraktes til en inntauingstomt. Det bør likevel fremgå av vedtaket hvorfor hjullås er valgt. Benyttes hjullås for å tvangsgjennomføre et bruksforbud, må det gis en egen begrunnelse for bruken av hjullås.

6.2.7 Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 37

Det ble i høringsnotatet foreslått tatt inn nytt annet og tredje punktum i vegtrafikkloven § 37 åttende ledd med slik ordlyd:

«Forvaring kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Det

aktuelle kjøretøyet kan holdes tilbake inntil omkostningene er betalt».

Etter § 37 kan politiet og regionvegkontor i visse tilfelle, blant annet ved plassering til hinder for trafikken, fjerne og om nødvendig ta kjøretøy i forvaring. Samme myndighet kan gis til en kommune.

I de fleste tilfelle fraktes kjøretøyet da til en inntauingstomt, og leveres ikke ut før kostnader forbundet med fjerning og forvaring er betalt. Det er likevel i visse tilfelle, eksempelvis når forholdet gjelder tunge kjøretøy, lite praktisk å flytte kjøretøyet til en inntauingstomt. Det kan da være mer hensiktsmessig å flytte kjøretøyet til en plass i nærheten hvor det ikke hindrer annen trafikk. Normalt vil kontrollmyndigheten da ikke ha tilgang på areal med betjening eller avsperring som kan hindre fører/eier i å hente kjøretøyet før utgiftene er betalt. Departementet foreslår derfor en hjemmel for at myndighetene i slike tilfelle kan benytte hjullås.

6.2.8 Høringsinstansenes merknader

Norges Automobil-Forbund har forståelse for «inkasoeffekten» som ligger i at det gis anledning til «clamping» på lik linje med en rekke andre europeiske land. Det presiseres likevel at overtredelsen må være av en ikke ubetydelig styrke før et såpass alvorlig tiltak som «clamping» benyttes.

LO er også positive til at hjullås brukes på kjøretøy i de tilfelle der fører blir pålagt hvile etter gjeldende regler om kjøre- og hviletid.

Posten Norge AS viser til at tilbakeholdelse av kjøretøy et svært inngripende tiltak. Det er derfor fornuftig at lovforslaget trekker snevre rammer for tilbakeholdsretten og sikring ved bruk av «hjullås» til der det anses nødvendig, og at hovedregelen er at tilbakeholdelse bare kan skje inntil det foreligger sikkerhet for at eventuelle krav blir betalt.

DSB mener at regelverket på deres område ikke står i veien for at utstyr som fysisk sikrer kjøretøy mot å forlate angitt plass også kan benyttes på ADR-kjøretøy. *DSB* minner likevel om at dette må gjøres med varsomhet, og at risikoen må vurderes i det enkelte tilfellet. Videre må det vurderes om kontrollplassen er egnet for oppbevaring av farlige stoffer, og om stoffene tåler å bli oppbevart.

UP uttaler at en utvidet hjemmel for tilbakehold og bruk av hjullås vil kunne ha betydelig preventiv effekt, forutsatt at dette gjøres kjent blant utenlandske førere. *UP* ser det som viktig at kontrollmyndigheten kan innlede samarbeid med for

eksempel bergingsfirma om påsetting og frigjøring av hjullås, idet bruk av hjullås vil kunne innebære betydelige praktiske utfordringer for kontrollmyndigheten. Dersom den praktiske og økonomiske belastningen blir for stor, kan dette føre til at midlet i praksis vil bli lite brukt.

LO mener at omkostningene til bruk av hjullås skal bæres av fører/eier, som en konsekvens av at kostnadene er et direkte resultat av et lovbrudd som fører eller eier står ansvarlig for.

Politidirektoratet er av den oppfatning at utgiftene knyttet til bruk av hjullås bør dekkes av den som har satt seg i en situasjon som krever påsetting av hjullås.

Statens vegvesen Region sør anbefaler ikke avgift/gebyr til dekning av utgifter til bruk av hjullås, og fraråder bruk av private aktører til betjening av hjullås. *Region sør* mener at ordlyden i vegtrafikkloven §§ 36 nr. 3 og 36 b bør endres slik at det kommer klart frem at kjøretøy og eventuell last holdes tilbake eller tas i forvaring for eierens regning og risiko.

6.2.9 Departementets vurdering

De p a r t e m e n t e t 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 trafikksikkerhet, 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 tungbilsjåførere. 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 *de p a r t e m e n t e t* 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.

De p a r t e m e n t e t mener at *Statens vegvesen Region sør* sitt forslag om å endre ordlyden i

vegtrafikkloven §§ 36 nr. 3 og 36 b, for å klargjøre at tilbakeholdelse eller forvaring av kjøretøy skjer for eierens regning og risiko, reiser spørsmål av en slik karakter at det ikke kan gjennomføres uten å ha blitt nærmere utredet og eventuelt sendt på høring. D e p a r t e m e n t e t vil derfor ikke foreslå en slik endring i denne omgang.

D e p a r t e m e n t e t er i etterkant av høringsen blitt oppmerksom på at henvisningen i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 annet punktum til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøy og båter § 5 første ledd er uriktig. Etter at nevnte paragraf (i en tidligere versjon) ble opphevet ved vedtakelsen av skattebetalingsloven i 2005, er det sistnevnte lovs § 14-11 første ledd det skal henvises til. Vegtrafikkloven § 36 nr. 3 annet punktum må derfor endres i tråd med dette.

D e p a r t e m e n t e t er videre etter høringsen blitt oppmerksom på at forslaget til nytt annet og tredje punktum i vegtrafikkloven § 36 nr. 3, med den foreslåtte plasseringen, vil gjøre paragrafens innhold uklart. Dette skyldes at gjeldende annet punktum, som gjennom uttrykket «Det samme gjelder.» gir samme rett som etter første punktum til å inndra kjennemerker og vognkort ved manglende avgiftsbetaling og forsikringsdekning, da blir nytt siste punktum. Uttrykket vil dermed henvise til (nytt) tredje punktum, hvilket ikke har vært tilsiktet. D e p a r t e m e n t e t finner det derfor nødvendig å foreslå at endringene i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 inntas som nytt tredje og fjerde punktum, med følgende endret ordlyd:

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 omkostningene knyttet til bruken av innretningen er betalt.

D e p a r t e m e n t e t finner det videre klargjørende å innta en bestemmelse lik den i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 fjerde punktum i vegtrafikkloven §§ 36 nr. 9 (nytt tredje punktum) og 37 åttende ledd (nytt tredje punktum). Å innta en tilsvarende bestemmelse i lovens §§ 36 a annet ledd og 36 b annet ledd er derimot ikke nødvendig, ettersom kostnadene ved bruk av hjullås inngår i omkostningene som kan sikres ved henholdsvis forvaring og bruksforbud etter § 36 a annet ledd første punktum, og tilbakeholdelse etter § 36 b første ledd første punktum.

D e p a r t e m e n t e t fremmer forslaget i samsvar med høringsnotatet, med de endringene som nevnt over.

6.3 Klage over og rettslig prøving av vedtak om tilbakeholdelse og bruk av sikringsmidler

6.3.1 Høringforslaget

I høringsnotatet ble det uttalt at de foreslåtte endringene ikke påvirker reglene om utstedelse av gebyr for overlast, og heller ikke reglene om utstedelse av forelegg eller gebyr for andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Det er kun hjemlene for de forvaltningsrettslige vedtakene for å sikre betalingen av forelegget eller gebyret som utvides. Videre utvides retten til å bruke sikringsmidler ved bruksforbud for trafikkfarlige kjøretøy og pålegg om hvile.

Vedtak om tilbakeholdelse etter § 36 b kan treffes av den myndigheten som vil ilegge forelegg eller gebyr. I tillegg kan regionvegkontoret og tollvesenet treffe vedtak om tilbakeholdelse på grunnlag av forelegg fra politiet. Det er ikke et krav at forelegget eller gebyret er utstedt, men slik utstedelse må være overveiende sannsynlig.

Beslutningen om å utøve tilbakeholdsrett er et enkeltvedtak, og må følge forvaltningslovens krav til slike vedtak.

Klage på enkeltvedtak skal i utgangspunktet behandles av overordnet forvaltningsmyndighet. Det legges derfor til grunn at klager på vedtak om tilbakeholdelse av kjøretøy skal behandles i forvaltningssporet. I alle tilfelle må dette gjelde så lenge klageren aksepterer forelegget eller gebyret, og utelukkende bestrider tilbakeholdelsen. Dette vil være tilfellet dersom klageren mener at han har stilt tilfredsstillende sikkerhet, eller at tilbakeholdelse er en uforholdsmessig reaksjon sett i forhold til overtredelsen.

Dersom klageren også bestrider det underliggende forelegget/gebyret, og ønsker å få dette rettslig prøvd, kan det likevel spørres om en eventuell klage bør følge et rent forvaltningsspor. I en slik situasjon må forvaltningen i så fall behandle klagen under forutsetning av at det underliggende forelegget/gebyret opprettholdes av domstolene, eller avvente domstolens behandling. Det kan da være mer hensiktsmessig at domstolene også prøver vedtaket om tilbakeholdelse. Alternativt ville klageren, om han ikke får medhold i forvaltningssporet, måtte bringe tilbakeholdelsen inn for domstolen etter at denne allerede har behandlet forelegget/gebyret.

Som hovedregel vil eier/fører ha krav på erstatning fra forvaltningen for tap som følge av tilbakeholdelsen, dersom domstolen kommer til at forelegget/gebyret skal oppheves. Unntak fra

dette kan tenkes for eksempel dersom det skulle fremkomme nye opplysninger under domstolens behandling av forelegget/gebyret.

Bruk av hjullås ved vedtak om tilbakeholdelse etter § 36 b vil kunne følge av vedtaket om tilbakeholdelse, men begrunnelsen for at kontrollmyndighetene velger å bruke hjullås, bør likevel fremgå tydelig av vedtaket. En slik egen begrunnelse er fortrinnsvis nødvendig om hjullåsbruken påfører ekstra kostnader. Det er lite aktuelt med klage på selve bruken av hjullås, men en slik klage vil måtte følge samme spor som klagen på tilbakeholdelsen.

Det foreslås ingen endringer i retten til å treffe vedtak om forvaring eller bruksforbud ved overlast i vegtrafikkloven § 36 a, men det foreslås en konkret hjemmel for bruk av hjullås. Bruk av hjullås forutsetter vedtak om forvaring eller bruksforbud. Treffes det vedtak om forvaring, vil dette i seg selv gi rett til hjullåsbruk. Treffes det vedtak om bruksforbud, må bruk av hjullås gis selvstendig begrunnelse i samsvar med forvaltningsloven, ettersom et bruksforbud i seg selv ikke gir adgang til å bruke sikringsmidler. Klage på selve bruken av hjullås er trolig lite aktuelt, men en slik klage vil eventuelt måtte følge samme system som klagen på vedtaket om forvaring/bruksforbud.

Det foreslås heller ikke endringer i retten til å ilegge bruksforbud eller pålegg om hvile i medhold av § 36, forslaget går kun på å innføre en rett til bruk av hjullås. Vedtak om bruk av hjullås forutsetter vedtak om bruksforbud eller pålegg om hvile. Bruk av hjullås må gis en selvstendig begrunnelse i samsvar med forvaltningslovens regler, da verken bruksforbud eller pålegg om hvile i seg selv gir rett til bruk av sikringsmidler. Også her er det lite sannsynlig at det vil klages på selve bruken av hjullås. En slik klage vil imidlertid følge det ordinære forvaltningssporet slik som klage på bruksforbud og pålegg om hvile.

6.3.2 Høringsinstansenes merknader

LO uttaler at klager bør følge forvaltningssporet.

Statens Vegvesen Region midt foreslår en tosidig/differensiert klageordning. Dersom hjullås påsettes for brudd som det antas at fører vil ilegges straff eller gebyr for, må eventuell klage på vedtaket om hjullås vurderes for seg, uavhengig om straffen eller gebyret blir henlagt eller ikke fører frem.

Statens Vegvesen Region sør uttaler at det bør være et skille mellom klageordning på gebyr og forelegg, og klage på vedtaket om tilbakeholdelse,

men at dersom begge deler skal behandles i retten må nyansene klargjøres i forskriften.

UP mener at klage på tilbakeholdelse bør behandles etter forvaltningslovens regler, uavhengig av den straffeprosessuelle behandlingen av selve straffesaken.

Riksadvokaten uttaler at det bør gjelde de samme rettsikkerhetsgarantier ved utøvelse av tilbakeholdsrett for betaling av gebyrbelagte overtredelser av vegtrafikkloven som for bøter, noe som tilsier rettslig prøving av beslutningen fremfor klageordning i forvaltningssporet. Det vises til at tilbakeholdelse er et inngripende tiltak, og at det bør innføres rettsikkerhetsgarantier ved denne foreslåtte revisjonen. I den forbindelse mener Riksadvokaten at det er nærliggende å søke paralleller i straffeprosessloven, og at nærmest tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 36 b er reglene om heftelse i straffeprosessloven § 217, og reglene i straffeprosessloven § 208 om adgang til domstolsprøving av spørsmålet om opprettholdelse av beslag. Riksadvokaten foreslår en tilsvarende ordning med adgang til rettslig prøving for tilbakeholdelse, og uttaler at de bør stilles enkle formkrav til beslutningen.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) viser til at avgjørelser som gjelder bruk av særlige tvangsmidler for å få gjennomført et vedtak, regnes som enkeltvedtak. Det bør derfor vurderes nærmere hvordan forholdet til forvaltningslovens regler om enkeltvedtak bør være. JD uttaler i den forbindelse at det ved rent midlertidige avgjørelser ikke er så stort behov for særlige rettsikkerhetsgarantier. Det uttales videre at en bør vurdere om det i visse tilfelle er behov for bedre prosessuelle rettsikkerhetsgarantier ved beslutning om tilbakehold. Det vises her til at kystvaktloven inneholder betydelig bedre rettsikkerhetsgarantier enn det som gjelder etter forslaget, jf. kystvaktloven § 34, mens det i tolloven § 16-12 ikke finnes slike rettsikkerhetsgarantier. JD viser for øvrig til at det kan være tilfelle der en person søker å unngå tilbakeholdelsen. Såfremt det er ønskelig med adgang til maktbruk i slike tilfelle, bør det vurderes om det er tilstrekkelig hjemmel for nødvendig maktbruk for å tilbakeholde kjøretøyet.

6.3.3 Departementets vurdering

Flere av høringsinstansene ber om at det vurderes om det er behov for bedre prosessuelle rettsikkerhetsgarantier ved vedtak om tilbakehold.

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 ilegelse 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.

Vedtaket om tilbakeholdelse er slik JD har påpekt et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2, og kan derfor prøves i forvaltningssporet gjennom klage, jf. forvaltningsloven § 28 flg. Kommer klageinstansen til at vedtaket skal omgjøres, fordi det enten blir funnet ugyldig eller uskjønnsomt, kan kontrollmyndigheten bli erstatningsansvarlig dersom vilkårene for erstatning ellers er oppfylt.

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). Kravet vil i så fall være en fastsettelsesdom for at vedtaket er ugyldig kombinert med krav om erstatning for økonomisk tap. Retten vil i så fall prøve om vedtaket var lovlig og innfor rammene av det frie forvaltningsskjønnet.

Fører eller eier av en tilbakeholdt motorvogn vil også kunne få prøvet vedtaket om tilbakeholdelse rettslig gjennom ordningen med midlertidig forføyning, jf. tvisteloven kapittel 34. Midlertidig forføyning kan være aktuelt der saksøker gjør gjeldende at vedtaket er ugyldig, og retten vil da kunne beslutte at iverksettelsen utsettes. Midlertidig forføyning kan besluttes når det anses nødvendig for å avverge vesentlig skade eller ulempe for saksøker. Både fører og eier av kjøretøyet vil etter omstendighetene kunne begjære slik forføyning.

Departementet slutter seg likevel til JDs og Riksadvokatens uttalelser om at det kan være behov for å utrede ytterligere rettssikkerhetsgarantier. En prøvingsrett ut over de eksisterende løsningene vil, slik riksadvokaten har antydnet, kunne tas inn i vegtrafikkloven § 36 b enten som en plikt for kontrollmyndigheten til å bringe tilbakeholdelsesvedtaket inn for retten, eller som en adgang til rettslig prøving for den som vedtaket rettet seg mot.

Spørsmålet krever imidlertid nærmere utredning og egen høring. Det vil da være hensiktsmessig også å utrede om en eventuell slik ordning bør omfatte andre områder der kontrollmyndighetene rent faktisk utøver tilbakeholdelse av kjøretøy i form av bruksforbud, jf. vegtrafikkloven §§ 36 a, 36 nr. 3 og 36 nr. 9.

Et slikt utredningsarbeid og eventuelt påfølgende lovfremlegg vil imidlertid ikke kunne fullføres på kort sikt. Departementet mener at det ut fra de trafikksikkerhetsmessige og fremkommelighetsmessige utfordringer vi har erfart de siste årene er viktig nå å etablere en utvidet tilbakeholdsrett og en rett til å bruke sikringsmidler som foreslått.

Tatt i betraktning de prøvingsmulighetene som finnes i dag, og hensett til at bruken av disse til dels nye virkemidlene tross alt vil være begrenset som følge av forholdsmessighetskravet, finner departementet det forsvarlig å gjennomføre de foreslåtte endringene før eventuelle nye rettssikkerhetsgarantier er på plass.

Det fremmes derfor forslag om utvidet tilbakeholdsrett og rett til bruk av sikringsmidler i tråd med det som fremgår over. Departementet vil imidlertid snarest igangsette et utredningsarbeid for å følge opp merknadene fra riksadvokaten og JD.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Private aktører

7.1.1 Konsekvenser for transportnæringen

Utvidelse av tilbakeholdsretten i § 36 b vil medføre at flere førere nektes å kjøre videre etter brudd på vegtrafikklovgevingen. Forslaget åpner også for at politiet, tollvesenet og regionvegkontoret kan holde tilbake hele kjøretøyet, ikke bare motorvognen, inntil forelegg, gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt, hvilket er mer inngripende enn å holde tilbake bare motorvognen. Det forekommer i dag at transportører henter tilhenger og last når motorvognen (trekkvognen) holdes tilbake. I enkelte tilfelle har også trekkvogner i dårlig stand blitt stående som problemavfall på kontrollsteder etter at tilhenger og last er hentet. For enkelte aktører vil dermed tilbakehold av tilhenger gi større konsekvens enn tiltaket har i dag.

Innføring av retten til å benytte sikringstiltak som hjullås og lignende vil medføre at eier og fører må etterleve kontrollmyndighetenes vedtak om tilbakeholdelse, bruksforbud med videre. Sikring av vedtaket vil ikke påføre eier og fører ytterligere konsekvenser utover det som følger av det underliggende vedtaket, bortsett fra kostnader forbundet med bruken av hjullås eller lignende sikringstiltak.

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

7.1.2 Konsekvenser for andre private aktører

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.

7.2 Offentlige aktører

7.2.1 Kontrollmyndighetene

Forslaget til lovendringer skal sikre effektiv inn-driving av utferdige forelegg, gebyr og omkostninger, samt bidra til at vedtatte bruksforbud og pålegg om hvile etterleveres.

Utvidet tilbakeholdsrett vil trolig medføre flere vedtak, og trolig også flere klager, hvilket vil kreve økt ressursbruk fra politiet, Statens vegvesen og tollvesenet i form av økt saksbehandling. Kostnadene ved dette er det ikke nå mulig å anslå, og vil variere avhengig av årlig kontrollomfang fra den enkelte etat.

Alternativet til bruk av hjullås er fysisk overvåking av kjøretøy som er holdt tilbake etter kontroll. Sikringstiltakene som er foreslått vil utvilsomt være ressursbesparende i forhold til ressursbruken ved fysisk overvåking, og vil frigjøre personell til kontrollopp-gaven.

Det vil kreves ressurser til å administrere hjullåsordningen, i form av saksbehandling, innkjøp av hjullås og praktisk oppfølging. Reisetiden for kontrollpersonell kan bli betydelig ved fjerning av hjullås benyttet utenfor bemannede kontrollplasser/utenfor bemanningsperioden. Det kan derfor bli aktuelt å kjøpe låsetjenester fra private aktører. Kontrollmyndighetene vil uansett ha ansvaret for at ordningen fungerer forsvarlig, overfor fører og eier av kjøretøyet.

Behovet for hjullåser og lignende sikringsmidler vil være ulikt mellom kontrollstatene. Erfaringene fra kontrollaktiviteten fremover vil avgjøre antallet som må kjøpes inn. Slike låser koster fra kr. 2 500.

Det blir også nødvendig å utarbeide retningslinjer og instruksjoner for anvendelse av tilbakeholdsrett, hjullås mv. I den forbindelse vil også HMS-hensyn måtte ivaretas, både for fører og kontrollmyndigheter. Det vil også måtte utarbeides informasjon til bransjen.

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.

7.2.2 Domstolene

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.

Det er likevel mulig at flere straffereaksjoner vil bli behandlet av domstolene, om fører eller eier

i større grad blir nødt til å betale bøter som følge av lovendringen.

Bruk av hjullås vil følge vedtaket om tilbakeholdelse, og det vil nok i enkelte tilfelle klages på bruken av hjullås. Det antas likevel ikke at omfanget av slike saker for domstolene kan bli stort. Tilsvarende gjelder for bruk av hjullås i medhold av § vegtrafikkloven §§ 36, 36 a og 37.

Departementet antar i tillegg at den forventede preventive effekten av forslaget vil bidra til å begrense antallet saker til domstolsbehandling.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 36 b

Endringene i første ledd innebærer utvidelse av tilbakeholdsretten i flere henseende:

- Regionvegkontor og Tollvesenet gis tilsvarende rett som politiet til å holde tilbake kjøretøy til sikring av sanksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen. Tilbakeholdsretten vil kunne utøves av kontrollpersonell ved kontroll av kjøretøy både langs veg og ved grensepasing, og både ved og utenfor faste kontrollplasser.
- Tilbakeholdelse kan finne sted uavhengig av førers bopel og nasjonalitet.
- Tilbakeholdelse kan brukes som tiltak til sikring av inndriving av både bot og gebyr for brudd på bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Tiltaket kan videre brukes til sikring av omkostninger knyttet til utøvelse av tilbakeholdsretten og bruken av sikringsutstyr så som hjullås, samt omkostninger knyttet til eventuell straffesak.
- Tilbakeholdsretten gjelder inntil sanksjoner og eventuelle omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt.
- Tilbakeholdelse kan benyttes selv om gebyr eller forelegg på bot og eventuelt omkostninger ikke er vedtatt, og selv om dom på bot og eventuelt sakskostnadsdekning ikke er rettskraftig. Der påtalespørsmålet (etter en anmeldelse) ikke er avgjort og forelegg eventuelt utferdiget, er det likevel et vilkår for tilbakeholdsretten at det er sannsynlighetsovervekt for at forelegg vil bli utstedt. Tilbakeholdsretten for regionvegkontoret og tollvesenet vil i disse tilfelle kun gjelde inntil politiet har avgjort påtalespørsmålet og eventuelt forelegg er meddelt fører.
- Både motorvogn og tilhenger eller tilhengerredskap som trekkes av motorvognen kan holdes tilbake.

Etter annet ledd første punktum vil tilbakeholdelse bare kunne skje der det er nødvendig for å

sikre at bot, gebyr og omkostninger blir betalt. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfelle, hvor bl.a. overtrederens betalingsvilje, eventuelle avtaler om inndriving av pengekrav med overtrederens bostedsland, samt tidligere erfaringer med fører og eier av kjøretøyet med hensyn til trafikklovbrudd og betaling av ilagte sanksjoner, vil være relevante momenter. Et vedtak om tilbakeholdelse vil måtte fremstå som forholdsmessig, tatt i betraktning bl.a. overtredelsens alvorlighet og trafikkfarlighet, størrelsen på sanksjonen for overtredelsen, og konsekvensene vedtaket vil kunne få for den aktuelle transporten, eksempelvis knyttet til den aktuelle lasten.

Etter annet ledd annet punktum vil aktuelle kjøretøy kunne påsettes hjullås eller annet sikringsutstyr, dersom dette er nødvendig for å sikre at vedtak om tilbakeholdelse respekteres. Ved vurderingen av om et slikt sikringstiltak er nødvendig vil bl.a. overtrederens vilje til å respektere vedtaket om tilbakeholdelse og tidligere erfaringer med overtrederen, samt overtredelsens trafikkfarlighet være relevante momenter. Også her legger nødvendighetskriteriet opp til en forholdsmessighetsvurdering.

Kostnader knyttet til bruk av sikringsutstyr vil kunne sikres ved tilbakeholdelse i medhold av § 36 b første ledd første punktum.

Til § 36 nr. 3

Etter nytt tredje punktum vil aktuelle kjøretøy kunne påsettes hjullås, rattlås eller annet sikringsutstyr, dersom dette er nødvendig for å sikre at et bruksforbud vedtatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 1, 2 eller 5 respekteres. Også her vil vurderingen av om et slikt sikringstiltak er nødvendig måtte foretas med utgangspunkt i bl.a. overtrederens vilje til å rette seg etter vedtaket om bruksforbud, tidligere erfaringer med overtrederen, samt overtredelsens trafikkfarlighet.

Etter nytt fjerde punktum vil kjøretøyet kunne holdes tilbake inntil kostnader forbundet med bruken av sikringsutstyret er betalt.

Til § 36 nr. 9

Nytt annet punktum hjemler bruk av sikringsutstyr der det er nødvendig for å sikre overholdelse av et påbud om hvile. Nødvendighetsvurderingen vil måtte skje etter de samme prinsippene som de nevnt i tilknytning til det tilsvarende vilkåret i §§ 36 b og nr. 3.

Til § 36 a

Etter nytt annet punktum vil aktuelle kjøretøy kunne påsettes hjullås eller annet sikringsutstyr, dersom dette er nødvendig for å sikre at et vedtatt bruksforbud eller forvaring blir respektert. I vurderingen av om et slikt sikringstiltak er nødvendig vil samme momenter inngå som beskrevet i tilknytning til de andre bestemmelsene (§§ 36 b og 36) der det samme vilkåret er stilt.

Kostnader knyttet til bruk av sikringsutstyr vil kunne sikres ved forvaring eller bruksforbud i medhold av § 36 a første punktum.

Til § 37

Etter nytt åttende ledd annet punktum vil kjøretøy tatt i forvaring kunne påsettes hjullås eller annet sikringsutstyr om dette er nødvendig for å sikre at forvaringen blir respektert. Nødvendighetskravet legger opp til en vurdering tilsvarende den som må foretas når bruk av sikringsutstyr i medhold av vegtrafikkloven §§ 36, 36 a og 36 b blir vurdert.

Etter nytt tredje punktum vil kjøretøyet kunne holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av sikringsutstyr er betalt.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

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 trafiktrygd 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. § 31a 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 sjette 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 omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.

II

Loven gjelder fra den tid kongen bestemmer.

