



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 22 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven
og yrkestransportloven
(tilbakeholdsrett i kjøretøy)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	5	Endringer i yrkestransportloven	21
			5.1	Gjeldende rett	21
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	5.2	Forslaget i høringen	21
2.1	Bakgrunn	7	5.3	Høringsinstansenes merknader ...	22
2.2	Høringen	8	5.4	Departementets vurderinger og forslag	23
3	Endringer i vegtrafikkloven		6	Saksbehandling og gjennomføring av tilbakehold ...	24
	§ 36 b	11		Gjeldende rett	24
3.1	Gjeldende rett	11	6.1	Forslaget i høringen	24
3.2	Rettsstilstanden i andre land	12	6.2	Høringsinstansenes merknader ...	25
3.2.1	Sverige	12	6.3	Departementets vurderinger og forslag	25
3.2.2	Danmark	12	6.4		
3.2.3	Finland	12			
3.2.4	Storbritannia	13			
3.3	Forslaget i høringen	13	7	Økonomiske og administrative konsekvenser	26
3.4	Høringsinstansenes merknader ...	14	7.1	Private aktører	26
3.5	Departementets vurderinger og forslag	15	7.2	Offentlige aktører	26
4	Øvrige endringer i vegtrafikkloven	19	8	Merknader til de enkelte bestemmelsene	27
4.1	Gjeldende rett	19			
4.2	Forslaget i høringen	19			
4.3	Høringsinstansenes merknader ...	20			
4.4	Departementets vurderinger og forslag	20			
				Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)	31



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 22 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 23. oktober 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

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

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

Endringen i vegtrafikkloven er nødvendig for å sikre at den inndrivingsmuligheten som ligger i adgangen til å holde tilbake et kjøretøy for å sikre betaling, ikke i særlig grad svekkes som følge av EU-domstolens avgjørelse i sak C-501/14 – EL-EM-2001. I denne avgjørelsen ble det slått fast at

tilbakehold av transportforetakets kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr ilagt føreren, ikke ville være proporsjonalt – og dermed ikke tillatt – med mindre eieren av kjøretøyet (transportforetaket) ble holdt ansvarlig for overtredelsesgebyret eller boten. Adgangen til holde tilbake kjøretøy kan være avgjørende for å sikre betaling av ilagte sanksjoner, da inndrivning på tvers av landegrensene kan være utfordrende. Sanksjonenes preventive effekt vil være begrenset dersom det å unnlate å betale sanksjonen ikke vil få noen følger.

Lovendringen åpner for at kjøretøyet kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt eieren eller den som disponerer kjøretøyet, typisk transportforetaket. Lovendringen alene vil imidlertid ikke ha den nødvendige effekten for å sikre tilfredsstillende inndrivingsmuligheter. I tillegg må kjøretøyets eier faktisk holdes ansvarlig for betalingen av boten eller overtredelsesgebyret i de tilfellene det er naturlig. Enten solidarisk ansvarlig med føreren eller på eget grunnlag. Vegtrafikkloven og straffeloven åpner allerede i

stor grad for å holde eier/transportforetaket ansvarlig ved overtredelse av mange av vegtrafikklovgivningens bestemmelser, men det kan være behov for enkelte endringer på forskriftsnivå samt endring av praksis og rutiner for anmeldelse. Se mer om dette under punkt 3.3 og 3.5.

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

Tilbakehold kan i dag skje inntil boten eller overtredelsesgebyret er betalt, eller det er stilt sikkerhet for kravet. Dette videreføres i lovforslaget, men bestemmelsen omformuleres. Videre foreslås det en presisering av «sikkerhet for kravet» ved at det vises til tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4. Denne bestemmelsen angir hva som godtas som sikkerhet i saker om tvangsfullbyrdelse: Innskudd i norsk bank, med erklæring fra banken om at det ikke kan disponeres uten etter samtykke fra namsmyndighetene, og selvskyldnergaranti fra bank eller foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter finansforetaksloven. Det er naturlig at de samme garantiene godtas i saker om tilbakeholdsrett og at dette presiseres i loven.

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

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

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

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Bakgrunn

Formålet med tilbakeholdsretten er å sikre effektiv håndhevelse og bedre etterlevelse av regelverket, for derigjennom å bidra til økt trafikk-sikkerhet, bedre fremkommelighet, likebehandling og rettferdig konkurranse mellom aktørene i transportbransjen. Dersom en bot eller et overtredelsesgebyr ikke blir betalt på stedet er det begrensede muligheter for å inndrive betalingen på tvers av landegrensene, med unntak av i de nordiske landene hvor det finnes en overenskomst som forenkler inndrivning av bøter. Bøter og overtredelsesgebyrer vil miste sin preventive effekt dersom det ikke finnes effektive muligheter til å sikre at sanksjonen faktisk betales.

Vegtrafikkloven § 36 b åpner i dag for at kjøretøy (både motorvogner og kjøretøy som trekkes av motorvogner) kan holdes tilbake dersom en *motorvognfører* ilegges eller antas å ville bli ilagt straff (bot) eller gebyr for overtredelse av vegtrafikklovgivningens bestemmelser, forutsatt at det er nødvendig for å sikre betaling. Kjøretøyet kan holdes tilbake inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller det er stilt sikkerhet for betalingen.

EU-domstolen har i sak C-501/14¹ konkludert med at tilbakehold av transportforetakets kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr ilagt føreren, ikke er proporsjonalt (og dermed ikke tillatt) med mindre eieren av kjøretøyet, typisk transportforetaket, holdes ansvarlig for overtredelsesgebyret eller boten. Helt konkret gjaldt denne saken en tolkning av bestemmelser i kjøre- og hviletidsforordningen, men da proporsjonalitetsprinsippet følger av flere EU-rettsakter, og er et viktig prinsipp ved myndighetsutøvelse også etter norsk rett, er det grunn til å se på avgjørelsen i et videre perspektiv. I kjøre- og hviletidsforordningen er det hjemmel for å holde foretaket ansvarlig for overtredelser av forordningens bestemmelser.

Ordlyden i dagens bestemmelse åpner for å holde tilbake kjøretøyet for å sikre betaling av sanksjoner ilagt føreren, uavhengig av hvem som eier kjøretøyet. Bestemmelsen legger dermed til rette for en praksis i strid med proporsjonalitetsprinsippet slik det er tolket av EU-domstolen. Kontrollmyndighetene ble derfor instruert om å endre praksis inntil videre, slik at et kjøretøy bare holdes tilbake der fører og eier er samme person. Dette for å sikre at det ikke skjer tilbakehold i strid med EU-retten slik den er tolket av EU-domstolen. Denne praksisendringen innebærer imidlertid at de inndrivingsmulighetene som ligger i tilbakeholdsretten er betydelig svekket.

Endringen er nødvendig for å sikre samsvar mellom den som holdes ansvarlig for betaling av den økonomiske sanksjonen og den som rammes av tilbakeholdet. Endringen vil innebære at kjøretøyet kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner som ilegges eieren av kjøretøyet, typisk transportforetaket. Den som disponerer kjøretøyet, for eksempel ved leie- eller leasingavtale, likestilles med eier i forslag til ny bestemmelse. Endringen vil bringe norsk rett i samsvar med EU-retten, samtidig som formålet med tilbakeholdsretten ivaretas. Behovet for å kunne holde tilbake et kjøretøy for å sikre betaling av sanksjoner ilagt eieren, er også trukket frem uavhengig av EU-domstolens avgjørelse, da dette er nødvendig for å sikre betaling av sanksjoner som i dag ilegges transportforetaket, for eksempel der det ilegges gebyr for manglende bombrikke.

I forbindelse med lovarbeidet vurderte Vegdirektoratet om det også ville være behov for å endre lovens bestemmelser om ansvar for å sikre at eier av kjøretøyet, typisk transportforetaket, kunne holdes ansvarlig for overtredelser i større grad enn det som gjøres i dag. I mange tilfeller vil det være foretaket som ved retningslinjer, instruksjoner, opplæring, kontroll, planlegging av ruter og som eier av kjøretøyet, er nærmest til å forhindre overtredelser av en rekke bestemmelser. Kjøre- og hviletidsregler, regler om kabotasje og kjøretøyt tekniske regler er eksempler på dette. I mange tilfeller er det videre transportforetaket som eventuelt vil være tjent med at slike regler

¹ <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=BF0916A7F6C5CC5ADE-BA733869728B42?text=&docid=184669&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=115997>

brytes. Ved brudd på slike bestemmelser er det naturlig at foretaket blir ilagt sanksjon, eventuelt blir holdt solidarisk ansvarlig for sanksjon ilagt føreren. Ved overtredelse av bestemmelser som i større grad er knyttet direkte til føreren og hvor det ikke er nærliggende at foretaket kan avverge overtredelsen og foretaket heller ikke vil være tjent med at reglene brytes, for eksempel brudd på promillebestemmelser, kan det derimot være naturlig at føreren alene holdes ansvarlig. Der føreren alene er ilagt en sanksjon, vil ikke transportfirmaets kjøretøy kunne holdes tilbake for å sikre betaling, heller ikke etter lovendringen. Vegdirektoratet konkluderte med at vegtrafikkloven og straffeloven i tilstrekkelig grad åpnet for å holde transportforetaket ansvarlig for overtredelsesgebyret eller boten i de tilfellene det ville være naturlig, og at det dermed ikke ville være behov for lovendring om ansvar. Det kan imidlertid være behov for enkelte forskriftsendringer samt praksisendringer knyttet til hvilket subjekt som skal anmeldes eller ilegges gebyr. Det er igangsatt et forskriftsarbeid om avkriminalisering av enkelte overtredelser, hvor det tas sikte på økt bruk av overtredelsesgebyr fremfor straff der dette anses hensiktsmessig. I den forbindelse vurderes det også hvilket subjekt som skal kunne ilegges de ulike sanksjonene.

Yrkestransportloven har i dag ingen hjemmel for kontrollmyndighetene til å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av ilagte bøter eller gebyrer. For å øke den preventive virkningen av sanksjoner ilagt for brudd på yrkestransportloven, foreslås det å innføre en tilsvarende hjemmel for tilbakehold av kjøretøy. Behovet er belyst i kabotasjerapporten fra 2014. Innføring av hjemmel for tilbakehold er et av punktene i Granavolden-plattformen: «*Regjeringen vil [...] Sikre mulighet til å holde tilbake kjøretøy som bryter regler for kabotasje eller som begår annen transportkriminalitet*». Kabotasjereguleringene følger av yrkestransportregelverket.

I forbindelse med en tidligere endring i vegtrafikklovens bestemmelser om tilbakeholdsrett for sikring av bøter og gebyrer, jf. Prop. 45 L (2014–2015), tok Justis- og beredskapsdepartementet og Riksadvokaten opp spørsmålet om hvorvidt rettsikkerheten til den som ble rammet av tilbakehold var tilstrekkelig ivaretatt. Departementet sluttet seg da til synspunktet om at det burde vurderes nærmere hvorvidt det var behov for å stille ytterligere rettsikkerhetsgarantier, og at dette ville bli gjort på et senere tidspunkt. På bakgrunn av disse uttalelsene ble det vurdert om det var behov for endringer, bl.a. i saksbehandlingsreglene. Depar-

tementet har kommet frem til at det ikke er behov for å innføre særskilte rettsikkerhetsgarantier ut over det som allerede følger av gjeldende rett, for eksempel forvaltningsloven og tvisteloven. Forslaget om å lovfeste forholdsmessighet som et vilkår for tilbakehold, vil imidlertid bidra til å sette rammer for skjønnsutøvelsen og legge til rette for en mer fullstendig domstolskontroll og slikt sett bidra til bedre rettsikkerhet for den enkelte. Se mer om dette under punkt 6.

På bakgrunn av dette sendte Statens vegvesen på høring forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven. Da høringen ble gjennomført før omorganiseringen av Statens vegvesen 1. januar 2020, omtales delene av organisasjonen med navn i henhold til den gamle ordningen (Vegdirektoratet og SVV Region øst, vest, nord, sør og midt). Også fylkeskommunene omtales her med de navnene som gjaldt da forslaget var på høring høsten 2019.

2.2 Høringen

Vegdirektoratet sendte forslaget på høring 21. juni 2019 med frist 1. september 2019. Forslaget ble gjort offentlig tilgjengelig på www.vegvesen.no og ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og sosialdepartementet
 Barne- og likestillingsdepartementet
 Finansdepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet
 Kulturdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Nærings- og fiskeridepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Utenriksdepartementet

Akershus fylkeskommune
 Alta kommune
 Aust-Agder fylkeskommune
 Bardu kommune
 Buskerud fylkeskommune
 Drammen kommune
 Finnmark fylkeskommune
 Hedmark fylkeskommune
 Hordaland fylkeskommune
 Karasjok kommune
 Kautokeino kommune

Kristiansand kommune	AS Fartskriver
Lebesby kommune	ASKO
Lillehammer kommune	AS Transportprodukter
Lyngen kommune	Autobransjens Leverandørforening
Møre og Romsdal fylkeskommune	Autodata AS
Nordland fylkeskommune	Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Nordreisa kommune	Bamble Mekaniske Industri
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Bardu sjåførscole
Oppland fylkeskommune	Bekkelund & Knutsen AS
Porsanger kommune	Bilimportørenes Landsforening
Porsgrunn kommune	Bilservice Konsult AS
Rogaland fylkeskommune	Bussbygg AS
Saltdal kommune	DB Schenker Norge
Skien kommune	DSV Road Norge
Snåsa kommune	Ekeri Norge AS
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Enjac AS
Stavanger kommune	Falck Redning AS
Stor-Elvdal kommune	Forlaget Last og Buss A/S
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Frie Bilimportørers Forening
Sør-Varanger kommune	Grunnskolen trafikk- og mopedfaglige forum
Tana kommune	Vestfold
Telemark fylkeskommune	HBK Verdal
Troms fylkeskommune	H.C Petersen Norge AS
Tromsø kommune	HE-Plan AS
Trondheim kommune	Hiab AS
Vest-Agder fylkeskommune	Hillevåg Mek Verksted AS
Vestfold fylkeskommune	Karmsund Sveis og Påbygg AS
Vinje kommune	KNAS AS
Østfold fylkeskommune	Kombimatic
	Kommunenes Sentralforbund
Datatilsynet	Kongelig Norsk Automobilklub
Direktoratet for Arbeidstilsynet	Lafinto AS
Direktoratet for forvaltning og IKT	Landsorganisasjonen i Norge
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Larsnes Auto
Forsvarsstaben	Lastebileiernes Forening
Helsedirektoratet	LeasePlan Norge AS
Klima- og forurensningsdirektoratet	Loyd's Industri A/S
Konkurransetilsynet	MAN Truck & Buss Norge AS
KRIPOS	Maskinentreprenørenes Forbund
Kystverket	Maskingrossistenes Forening
Miljødirektoratet	Mesta Konsern AS
Nasjonale kommunikasjonsmyndighet	Moflaten Smie og Verksted AS
Politidirektoratet	MoRek AS
Regelrådet	Møllergruppen
Regjeringsadvokatembetet	NAF Trafikksenter AS
Sivilombudsmannen	Nettbuss AS
Statens innkrevingssentral	NHO Logistikk- og Transport
Statens vegvesen – regionene	NHO Mat og Drikke
Tolldirektoratet	NHO Transport
Utlendingsdirektoratet	Nobina Norge AS
Utdanningsdirektoratet	Nor Slep AS
	Nor-Ka AS
American Car Club of Norway	Nord Karmøy Sveis AS
Arbeidsgiverforeningen SPEKTER	Nord-kran AS
ARKA Rogaland AS	Norges Automobil-forbund

Norges Bilbransjeforbund	Yrkestrafikkforbundet
Norges Bondelag	YS
Norges Caravanbransjeforbund	
Norges Lastebileier-Forbund	Arbejdstilsynet
Norgesbuss AS	Arbets- og næringsministeriet
Norsk Bonde- og Småbrukarlag	Arbetsmiljøverket
Norsk Industri	Danske Busvognmænd
Norsk Tjenestemannslag	Näringsdepartementet
Norsk Trafikkmedisinsk Forening	STRO
Norsk Transportarbeiderforbund	Transportministeriet Danmark
NTM Trailer & Tipp AS	Færdselsstyrelsen Danmark
Næringslivets Hovedorganisasjon	Transportstyrelsen Sverige
Nårko Norge AS	
Opplysningsrådet for Veitrafikken	Det ble mottatt 21 høringssvar. Av de mottatte innspillene hadde følgende ingen merknader:
Oslo Handelsstands Forening	
Posten Norge-konsernet	
Rambøll Norge AS	Forsvarsdepartementet
Robol AS	Helse- og omsorgsdepartementet
Rognskog Bil	Klima- og miljødepartementet
Rolands Lastebilpåbygg AS	Landbruks- og matdepartementet
Romerike buss og trailerskole	Utenriksdepartementet
Rosendal Maskin	
Ruter AS	Statens vegvesen Region vest
Scania Norge	Statens vegvesen Region øst
Sjekkpunkt Norge AS	Statens vegvesen Region sør
Skab Norge AS	Østfold fylkeskommune
Skare & Nes AS	
Skandinavisk Trafikksenter AS	ATL – Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
SOTIN	KNA Kongelig Norsk Automobilklub
Straumen Bil AS	Finlands Arbets- og næringsministerium
T N Vangs Mek Verksted AS	
Thermo King Norge AS	Følgende har avgitt uttalelse med merknader:
Tide Buss AS	
Trafikkforum AS	Justis- og beredskapsdepartementet
TrailerBygg AS	
Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening	Politidirektoratet
Transport og Bilfagenes Opplæringskontor Tobo	Skattedirektoratet
Transportbransjens opplæringskontor i Møre og Romsdal v/Jon Brødremo	Statens vegvesen Region midt
Transportøkonomisk institutt	Statens vegvesen Region nord
Truck & Trailer Industry AS	Statens vegvesen v/Krimseksjonen
Trygg Trafikk	
Unibuss	Fellesforbundet
VBK Karosseri Horten AS	Norges Lastebileier-Forbund
Viking Redningstjeneste	Yrkestrafikkforbundet
Vognteknikk AS	
Wikis	Høringsinstansene er i all hovedsak positive til forslaget og mener endringene kan ha en preventiv effekt og sikre bedre etterlevelse av regelverket.
Wilco AS	

3 Endringer i vegtrafikkloven § 36 b

3.1 Gjeldende rett

Det følger av vegtrafikkloven § 36 b at kontrollmyndighetene kan holde tilbake motorvogn eller kjøretøy som trekkes av motorvogn for å sikre betaling av bøter eller gebyrer som er ilagt føreren av motorvognen for brudd på vegtrafikkloven med forskrifter. Kjøretøyet kan bare holdes tilbake der det er nødvendig for å sikre betaling, og bare frem til sanksjonen er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet.

Med gebyr i denne bestemmelsen menes overtredelsesgebyr som regnes som en administrativ sanksjon slik begrepet er definert i forvaltningsloven.

Vegtrafikkloven § 36 b har i dag følgende ordlyd:

§ 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, Statens vegvesen 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 Statens vegvesens 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.

Retten til å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av bøter ble innført i 1987, og skulle opprinnelig sikre betaling av bøter når føreren var bosatt i

utlandet. I 2015 ble bestemmelsen utvidet til også å gjelde sikring av gebyr for overtredelser, samtidig som adgangen til å benytte tilbakeholdsrett ble utvidet til å gjelde tilfeller hvor motorvognfører antas å ville bli ilagt bot eller gebyr. Videre ble bestemmelsen endret slik at tilbakehold kunne benyttes uavhengig av førerens opprinnelsesland. Kompetansen til å treffe beslutning om tilbakehold ble tildelt Statens vegvesen og tollvesenet i tillegg til politiet. Det ble innført hjemmel til å bruke elektronisk eller mekanisk innretning (hjullås) for å sikre tilbakeholdsretten. Ordlyden åpner for å bruke andre metoder for sikring enn dagens hjullås. Hjullåsen skal fysisk hindre at kjøretøyet flyttes. Føreren beholder bilnøkkelen og har adgang til kjøretøyet. Hjullåsen kan låses med kodelås slik at andre tjenestemenn kan låse opp.

Formålet med tilbakeholdsretten er å sikre effektiv håndhevelse og bedre etterlevelse av regelverket, for derigjennom å bidra til økt trafikk-sikkerhet, bedre fremkommelighet, likebehandling og rettferdig konkurranse mellom aktørene i transportbransjen.

Tilbakehold av kjøretøy er et viktig tiltak for å sikre betaling i tilfeller der det ikke er andre inndrivingsmuligheter. Uten en reell mulighet til å sikre at den ilagte sanksjonen betales, vil sanksjonens preventive effekt være begrenset.

Tilbakehold etter bestemmelsen kan bare benyttes for å sikre betaling av bot eller gebyr ilagt føreren av motorvognen for overtredelse av vegtrafikkloven, og gjelder inntil boten eller gebyret og eventuelle omkostninger er betalt, eller det er stilt sikkerhet for kravet.

Tilbakeholdet må være nødvendig for å sikre betaling av boten eller gebyret. Nødvendighetskravet er et skjønnsmessig vilkår, hvor det må vurderes om det er sannsynlig at den skyldige vil unndra seg betaling og om det finnes andre muligheter til å sikre betaling. Det vil oftere vurderes som nødvendig å holde tilbake kjøretøyet for å sikre betaling av en bot eller et gebyr når skyldneren er bosatt utenfor Norge eller Norden. Dette har sammenheng med at mulighetene for å tvangsinn drive bøter og gebyrer fra skyldnere bosatt i utlandet er begrenset. Når det gjelder

bøter finnes det en nordisk overenskomst som forenkler inndriving i de nordiske landene.

Hjemmelen for tilbakehold i vegtrafikkloven § 36 b er en såkalt «kan»-regel. Der vilkårene er oppfylt er det opp til kontrollmyndighetene å vurdere om motorvognen skal holdes tilbake i det enkelte tilfellet. Ved vurderingen legges det vekt på om tilbakeholdet i det enkelte tilfellet er forholdsmessig. Boten eller gebyret bør være av en viss størrelse og den aktuelle overtredelsen bør være av en viss alvorlighet for at tiltaket skal benyttes. Dette må ses i sammenheng med det økonomiske tapet på skyldnerens hånd.

Kjøretøy som ikke blir hentet når det er holdt tilbake, kan på visse vilkår selges. I tillegg til boten eller gebyret, kan det ved oppbevaringen av kjøretøyet påløpe andre typer utgifter som lagringsomkostninger, utgifter ved bruk av hjullås mv.

Etter vegtrafikkloven § 36 (om bruksforbud) nr. 6 kan kjøretøy selges tre måneder etter utløpet av forbudstiden. Etter § 36 b tredje ledd kan det derimot selges to måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt gebyr. Vegtrafikkloven § 37 inneholder regler om varsling av et eventuelt salg, håndtering av vrak, hvem som har risikoen for kjøretøyet ved forvaring, bruk av hjullås og hvem som skal betale utgiftene knyttet til fjerningen eller forvaringen. I henhold til sjettede ledd er det reglene i lov 29. mai 1953 om rett for handverkarar o.a. til å selja ting som ikkje vert henta (lov om rett til å selge uhenta ting) som regulerer et eventuelt salg. Det er veldig få eksempler på at kjøretøy som har blitt holdt tilbake har blitt solgt av det offentlige.

Vegtrafikkloven § 38 gir regler om panterrett og inndriving. Det følger av bestemmelsen at forfalt overtredelsesgebyr etter vegtrafikkloven er sikret ved panterrett i vedkommende kjøretøy. Det samme gjelder idømte eller ilagte bøter etter vegtrafikklovgivningen, der fører og eier er samme person. I andre ledd slås det fast at gebyr etter § 31 er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige og hos den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, med mindre dette da var fravendt denne ved et lovbrudd. Gebyr etter § 36 a er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som på tiden for overlasting var eier eller registrert som eier av kjøretøyet.

3.2 Rettstilstanden i andre land

3.2.1 Sverige

Bestemmelser om ulike tiltak for å sikre etterlevelsen av en beslutning, herunder tiltak som

skal sørge for at kjøretøy ikke får fortsette ferden finnes i «Lag (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd». Myndigheten ligger til politiet og tollvesenet.

En fører eller et foretak kan ilegges en «sanksjonsavgift» (overtredelsesgebyr), ved brudd på enkelte bestemmelser. Avhengig av hvor den som er ilagt sanksjonen er hjemmehørende, kan det besluttes at det skal betales et forskudd, og dersom dette ikke betales umiddelbart, kan det besluttes at kjøretøyet ikke får fortsette ferden. For å sikre at beslutningen etterkommes, kan det tas beslag i nøkler, kjennemerker eller fraktdokumenter, eller det kan brukes hjullås.

I tillegg til at et kjøretøy kan holdes tilbake for å sikre betaling av «sanksjonsavgift» kan myndighetene også bruke tilbakehold for å hindre fortsatt overtredelse av yrkestrafikklovgivningen, hindre trafikk med trafikkfarlige sjåfører og hindre trafikk med trafikkfarlige kjøretøy.

Når det gjelder bøter, har Sverige gode muligheter for å inndrive slike på tvers av landegrensene både i Norden og i EU, jf. lag (1963:193) om samarbeide med Danmark, Finland, Island og Norge angående verkställighet av straff m.m. og lag (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen. Det er derfor ikke ansett behov for tilsvarende bestemmelser om tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bøter.

Det er ikke gjort endringer for å kunne holde transportforetaket ansvarlig for førerens overtredelser. En slik løsning ble vurdert, men løsningen ble i stedet at en beslutning om å hindre fortsatt ferd måtte opphøre om en annen enn den som ble ilagt sanksjonen kan overta og fortsette ferden (altså om foretaket sender en annen fører).

3.2.2 Danmark

Etter dansk rett kan politiet holde tilbake et «motor-kjøretøy» som utfører godstransport i strid med loven og forskrifter gitt i medhold av denne samt EU-regelverk, jf. godskørselsloven § 16. Tilbakehold kan skje inntil de rettsstridige forholdene er rettet. Tilsvarende hjemmel finnes i buskørselsloven § 17 a. Tilbakehold etter begge lovene kan også skje blant annet hvis det er nødvendig for å sikre et krav om betaling av bøter eller saksomkostninger, og gjelder inntil beløpet er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet.

3.2.3 Finland

I forbindelse med arbeidet med Prop. 45 L (2014–2015) (endring i bestemmelsen om tilbakeholds-

rett) ble det innhentet informasjon fra Trafikksikkerhetsverket om tilbakeholdsrett i Finland. De informerte den gang om at det er politiet som har ansvaret for straff og sanksjoner samt tolkningen av disse. De opplyste videre at reaksjonsmidlene for brudd på yrkestrafikkreglene hovedsakelig er begrenset til bøter. I visse tilfeller kan myndighetene gi påbud om at kjøretøyet må snu ved landegrensen. Avhengig av sakens alvorlighetsgrad kan saken også komme for retten, der følgen enten kan være «oskyldighetsbeslut» eller straff i form av bøter, fengsel og i visse tilfeller erstatning. Det å sikre betaling av bøter for eksempel ved bruk av hjullås eller rattlås er det ingen praksis eller regler for i Finland.

3.2.4 Storbritannia

Tilbakehold av kjøretøy og bruk av hjullås er regulert i «Road Safety Act 2006 schedule 4», som åpner for at kontrollmyndighetene under visse vilkår kan holde tilbake kjøretøy og bruke hjullås. Myndigheten til å gi nærmere regler om dette er lagt til Secretary of State.

Det kan ilegges bruksforbud for diverse regelverksbrudd, blant annet ved overtredelse av kjøre- og hviletidsregler, eller der plikten til å betale en sanksjon er brutt. Bruksforbudet kan sikres med hjullås (fix an immobilisation device to the vehicle).

3.3 Forslaget i høringen

I høringsnotatet ble følgende ordlyd foreslått i vegtrafikkloven § 36 b:

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

Politiet, Statens vegvesen og Tolletaten kan treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn dersom eieren ilegges eller antas å ville bli ilagt bot eller overtredelsesgebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Likestilt med eier er den som har disposisjonsrett over motorvognen eller kjøretøyet ved lån-, leie-, eller leasingavtale.

Tilbakehold kan bare besluttes når det er nødvendig for å sikre betaling av bot, overtredelsesgebyr og eventuelle omkostninger knyttet til gjennomføringen av tilbakeholdet. Ved vurderingen skal det blant annet tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig.

Tilbakeholdet skal opphøre når betaling er gjennomført eller det er stilt sikkerhet for kravet.

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

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

Tilbakeholdte kjøretøy kan selges etter reglene i § 37 femte til åttende ledd dersom beløpet ikke er betalt innen tre måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt gebyr. Bestemmelsene i § 38 får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet.

I første ledd ble det foreslått at myndighetene skal kunne treffe avgjørelse om tilbakehold dersom eieren av kjøretøyet (motorvognen eller kjøretøy som trekkes av motorvogn) ilegges eller antas å ville bli ilagt bot eller overtredelsesgebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Dagens bestemmelse åpner derimot for å holde tilbake kjøretøyet for å sikre sanksjoner som er ilagt eller antas å ville bli ilagt *førem*. Endringen skulle blant annet sikre at tilbakeholdsretten skjer i tråd med EU-domstolens avgjørelse i C-501/14, jf. punkt 2.1, og at muligheten til å inndrive sanksjoner ikke skulle svekkes i særlig grad som følge av denne avgjørelsen.

Begrepet «gebyr» ble foreslått endret til «overtredelsesgebyr» for å synliggjøre at det er snakk om sanksjoner som regnes som overtredelsesgebyr etter forvaltningsloven. Tilbakeholdet skal sikre betaling av gebyrer som ilegges av et forvaltningsorgan for en begått overtredelse av lov eller forskrift, og som må regnes som straff etter EMK, jf. forvaltningsloven §§ 43 og 44. Dette er en språklig endring uten realitetsvirkninger.

Det ble foreslått å videreføre gjeldende rett om at et kjøretøy bare kan holdes tilbake der det er nødvendig for å sikre betaling. Det vil si at kjøretøy bare kan holdes tilbake der det er grunn til å tro at pengekravet ikke vil bli innfridd dersom kjøretøyet får kjøre videre før det er betalt eller stilt sikkerhet for kravet.

I andre ledd andre punktum ble det foreslått å lovfeste at det ved vurderingen skal tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig. En slik forholdsmessighetsvurdering er lagt til grunn også ved praktiseringen av tilbakehold etter dagens bestemmelse. Hensynet til effektiv inndrivelse av pengekravet må veies opp mot konsekvensene av at den aktuelle transporten holdes tilbake. Selv om tilbake-

holdsretten gjelder selve kjøretøyet og ikke lasten, må det også tas hensyn til lasten ved forholdsmessighetsvurderingen. Dersom verdien av lasten vil kunne forringes ved forsinkelser eller dersom det er levende dyr om bord, vil et tilbakehold kunne ramme uforholdsmessig hardt dersom overtredelsen er av mindre alvorlig art og sanksjonen som skal sikres er på et lite beløp. I de aller fleste tilfeller er det betalingsautomater og mulighet til å betale på stedet.

Begrunnelsen for å lovfeste forholdsmessighetsprinsippet var at dette ville sette tydeligere rammer for forvaltningens skjønnsutøvelse og legge til rette for en mer fullstendig domstolskontroll.

I høringsnotatet ble det foreslått å videreføre gjeldende rett om at et tilbakehold skal opphøre når sanksjonen er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet. Etter dagens bestemmelse følger dette av ordlyden om at tilbakeholdet skal gjelde «inntil» bot, gebyr eller omkostninger er betalt eller stilt sikkerhet for. Det ble foreslått at regelen skulle tas inn i et eget fjerde ledd, og omformuleres noe.

Det foreslått å videreføre gjeldende rett om at tilbakehold besluttet av Statens vegvesen og Toll-etaten ved anmeldelse er tidsmessig begrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller en eventuell bot er meddelt. Når politiet/påtalemyndigheten skal ta stilling til om det skal ilegges en bot, er det også påtalemyndigheten/politiet som overtar ansvaret for beslutningen om tilbakeholdet skal fortsette. Statens vegvesen eller Tolletaten kan effektivt et eventuelt fortsatt tilbakehold, eller politiet kan forestå tilbakeholdet selv. Forslag til ny ordlyd reflekterer ansvarsfordelingen bedre.

I høringsnotatet ble det foreslått å videreføre gjeldende rett om bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. I praksis vil det si hjullås, men ordlyden er teknologinøytral og åpner for å bruke andre innretninger for formålet.

Det ble foreslått å videreføre hjemmelen til å selge tilbakeholdte kjøretøy. For å sikre at alle påløpte kostnader knyttet til tilbakehold kan innføres effektivt, ble det i tillegg foreslått at vegtrafikklovens § 38 om panterett og tvangsgrunnlag skulle gis tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet. En henvisning til vegtrafikkloven § 38 skulle bidra til å sikre at kontrollmyndighetene faktisk får dekket kravet de har ifm. kostnader knyttet til tilbakeholdet. Overtredelsesgebyrer og bøter kan allerede innføres etter reglene i denne bestemmelsen. Ved endringen vil også kravet knyttet til betaling av omkostningene ved tilbakeholdet, sikres bedre.

Hele kravet, inkludert omkostninger knyttet til tilbakeholdet, vil kunne sikres ved legalpant i vedkommende kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 38 første ledd. For det andre vil en henvisning til vegtrafikkloven § 38 sikre at hele kravet er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige, jf. § 38 andre ledd.

For øvrig ble det foreslått å forlenge fristen for betaling før kjøretøyet kan selges, fra to til tre måneder. Denne fristen harmonerer bedre med andre salgshjemler i vegtrafikkloven, jf. § 36 nr. 6 og § 37 femte ledd. Det ble foreslått noen språklige forenklinger, ved at det henvises til reglene om salg i vegtrafikkloven § 37 femte til åttende ledd, i stedet for at deler av ordlyden i § 37 gjentas i § 36 b før henvisningen.

Det ble også foreslått språklige endringer i hele bestemmelsen for å gjøre den mer oversiktlig. Det ble foreslått å endre begrepet «tollvesenet» i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 til «Toll-etaten» i tråd med dagens begrepsbruk.

3.4 Høringsinstansenes merknader

Politidirektoratet er positive til endringsforslagene i vegtrafikkloven og yrkestransportloven. Etter deres oppfatning vil endringene bidra til ytterligere styrking av tilbakehold som effektivt middel i håndheving av trafikale forhold. Endringene vil muliggjøre at politiet kan være tett på ved utførelse av sine oppgaver med å sikre forsvarlig og lovlig ferdsel i trafikken. De har ingen innvendinger mot at vilkåret «fører» endres til «eier» for å bringe bestemmelsen i tråd med EU-retten. *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)* bemerker at endringene kan ha en preventiv effekt og bidra til bedre etterlevelse av regelverket. *Skattedirektoratet* mener endringene bedre ivaretar de hensyn og formål som i sin tid begrunnet bestemmelsen. De mener for øvrig at det er hensiktsmessig at tilbakeholdsretten også er knyttet til den som har disposisjonsrett over motorvognen.

Statens vegvesen Region nord støtter forslaget og mener at det er fornuftig at eier og den som har disposisjonsrett over kjøretøyet blir stilt til ansvar. Regionen mener videre at det viktigste er å kunne holde tilbake kjøretøy som er en fare for andre i trafikken.

Statens vegvesen v/Krimseksjonen mener blant annet at det er viktig at kjøretøyeier/den som disponerer kjøretøyet sanksjoneres i større grad enn i dag. Videre at det bør følges opp med praksisendringer i form av endringer i instruks som forteller hvilke aktører som skal følges opp for over-

tredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelser. Krimeseksjonen mener også at det bør vurderes å si noe mer konkret om hva som må til for å bruke foretaksstraff og at det bør arbeides for å få felles innkrevingsavtaler på tvers av landegrensene. Av hensyn til sjåførene ønsker også *Yrkestrafikkforbundet (YTF)* en klarere definisjon av hvem som rent praktisk skal gjøre opp for de utestående gebyrene. De opplever at i for mange tilfeller blir sjåføren nødt til å dekke utgifter som burde vært dekket av arbeidsgiver, men også at arbeidsgiver dekker utgiften og deretter krever beløpet tilbakebetalt av sjåføren.

YTF advarer mot at selv om det er positivt at sjåføren ikke nektes tilgang til kjøretøyet, kan dette medføre uheldige, og i ytterste fall ulovlige, konsekvenser for sjåføren. De viser til tilfeller der arbeidsgiver ikke dekker kostnader til overnatting og skaffer til veie minimumsdiett og hvor dette igjen medfører at sjåføren avholder lovpålagt ukehvil i kjøretøyet. Dette gjelder særlig sjåfører ansatt i utenlandske selskaper.

Politidirektoratet viser til at Utrykningspolitiet har tolket EU-domstolens avgjørelse i sak C-501/14 slik at disposisjonsrett ved leie- eller leasingavtale ikke nødvendigvis kan sidestilles med å være eier av kjøretøyet. Av den grunn anmoder de om en vurdering av om lovteksten bør presisere at et eventuelt tilbakehold for å sikre betaling av en bot eller gebyr ilagt leie-/leasingtaker må være forholdsmessig overfor registrert eier.

Skattedirektoratet mener at lovens vilkår om nødvendighet og krav til forholdsmessighet klarer at det ikke skal tas i bruk strengere virkemidler enn nødvendig.

Justis- og beredskapsdepartementet kommenterer i sin uttalelse at det bør reguleres hvilken sikkerhet som skal aksepteres og viser til at et alternativ kan være å vise til tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4. Dette innspillet gjelder både vegtrafikkloven § 36 a andre ledd, § 36 b og forslag til ny yrkestransportlov § 41 a tredje ledd.

Skattedirektoratet er enige i at tilbakeholdet skal opphøre når betaling er gjennomført eller det er stilt sikkerhet for kravet og mener det er positivt at dette reguleres eksplisitt i loven.

Statens vegvesen Region midt skriver at i enkelte tilfeller må låste kjøretøy forlates på kontrollplasser etter endt arbeidstid og at kjøretøy ikke låses opp straks forholdet som begrunnet låsing er opphørt. De påpeker at det å låse opp et kjøretøy kan medføre store økonomiske konsekvenser for produksjonen til utekontrollen og at man derfor bør se på alternative løsninger for opplåsing av hjullås. De foreslår for eksempel å vurdere en kodelås hvor

fører kan motta en SMS med kode for å frigi kjøretøyet selv. De mener alternativt at det også bør vurderes en forskriftstekst som beskriver at frigivning av kjøretøyet ikke umiddelbart vil finne sted når forholdet opphører. De mener videre at det vil være nødvendig med retningslinjer for bruk av hjullås for å sikre at likebehandling av saker. *Region midt* mener det er behov for å avklare/presisere hjemmel for salg av tilbakeholdte kjøretøy i de tilfeller dette er eid av en tredjepart.

Region midt kommenterer videre at det bør utredes økonomiske kostnader i forbindelse med opplåsing av hjullås. Kostnadene kan differensieres ut fra dagtid, kveld, natt, helg, helligdager og ut fra antall km ut til kjøretøyet fra oppdragsgivers lokasjon. Dette for å belyse kostnadene. Eventuelt kan dette benyttes hvis den som pålegges hjullås må dekke de økonomiske utgiftene.

Yrkestrafikkforbundet er positive til bruk av hjullås ved manglende realisering av utestående gebyrer. De viser til at en slik ordning ble praktisert frem til 2017, men at ordningen ble suspendert av Samferdselsdepartementet som følge av avgjørelsen i EU-domstolen.

3.5 Departementets vurderinger og forslag

Departementet har merket seg at høringsinstansene i all hovedsak er positive til de foreslåtte endringene.

Til merknaden fra Statens vegvesen Region nord, vil departementet presisere at det ikke er foreslått nye bestemmelser om å stille foretaket til ansvar, bare en endring som medfører at der foretaket med hjemmel i andre bestemmelser er holdt ansvarlig, vil kjøretøyet kunne holdes tilbake der det er nødvendig for å sikre betaling. Departementet er enige i at det er grunn til å se på mulighetene for holde foretaket ansvarlig i større grad enn i dag, jf. punkt 2.1, 3.1 og 3.3. SVV vil vurdere endringer i forskrifter og i rutiner for anmeldelse. Regionen mener videre at det viktigste er å kunne holde tilbake kjøretøy som er en fare for andre i trafikken. Departementet er enig i dette, og viser til at adgangen til å nedlegge slikt bruksforbud følger av vegtrafikkloven § 36, hvor det fremgår at politiet og Statens vegvesen kan forby videre kjøring i enkelte tilfeller, for eksempel der videre kjøring vil være svært trafikkfarlig. Det er ikke foreslått endringer i denne bestemmelsen.

YTF er i utgangspunktet positive til at kjøretøyet ikke låses og at fører dermed har tilgang til

kjøretøyet, men er bekymret for at dette også kan ha uheldige konsekvenser. De peker på at ikke alle arbeidsgivere dekker førerens nødvendige utgifter til kost og losji, og at det kan forekomme at føreren gjennomfører lovpålagt ukehvil i kjøretøyet. D e p a r t e m e n t e t er enig i at det ikke er heldig at slike tilfeller kan oppstå, men mener at det å låse kjøretøyet vil være et inngripende tiltak, med usikker effekt på utfordringer knyttet til arbeidsforholdene hos sjåfører ansatt i utenlandske firmaer. Ulovlige forhold bør søkes avdekket gjennom tilsyn og kontroll. Ifølge opplysninger fra Vegdirektoratet er det videre bare unntaksvis at det er behov for å holde kjøretøyet tilbake over natten, selv om dette kan forekomme.

Både YTF, Statens vegvesen Region nord og Statens vegvesen v/Krimseksjonen hadde merknader knyttet til hvem som skal være ansvarlig for betaling av sanksjonen.

I mange tilfeller er det transportforetaket som, gjennom rutiner, instruksjoner, opplæring av sjåfører og planleggingen av transportoppdrag, vil være nærmest til å forhindre overtredelser. Dette kan for eksempel gjelde kjøre- og hviletidsreglene, regler om vekt og dimensjoner, tekniske krav til kjøretøyet og kabotasjeregler. Det vil videre gjerne være foretaket som eventuelt vil ha en økonomisk interesse i at slike regler brytes. I mange tilfeller kan det dermed være naturlig at foretaket holdes ansvarlig for bot eller overtredelsesgebyr ilagt for slike regelverksbrudd, enten alene eller i tillegg til føreren. Under arbeidet med lovforslaget ble det vurdert om det var behov for endringer i loven for å sikre at transportvirksomheten holdes ansvarlig i de tilfellene det ville være naturlig.

Det ble konkludert med at det ikke ville være behov for endringer i loven, da vegtrafikkloven og straffeloven gir tilstrekkelig hjemmel for dette. Straffeloven §§ 27 og 28 gir hjemmel til å ilegge foretak straff for overtredelser en sjåfør har begått når han/hun har handlet på vegne av foretaket, selv om ingen enkeltpersoner har utvist skyld. Skyld hos enkeltpersoner vil imidlertid være et av flere momenter som inngår i den konkrete helhetsvurderingen, jf. straffeloven § 28. Straffens preventive virkning, lovbruddets grovhet, om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget lovbruddet, samt om foretaket vil kunne oppnå fordel ved lovbruddet er blant øvrige momenter som skal tillegges vekt ved vurderingen.

Ansvar for foretaket kan videre være aktuelt ved brudd på vegtrafikkloven § 17 andre ledd om

eiers plikt til å forvise seg om at den som bruker kjøretøyet fyller vilkårene for å føre den, eller ved overtredelse av bestemmelsene om kjøre- og hviletid, jf. vegtrafikkloven § 21 andre ledd, forskrift om kjøre- og hviletid og forordning 561/2006 om kjøre- og hviletid art. 10 nr. 3. Ifølge vegtrafikkloven § 31 kan den som overtrer vegtrafikkloven straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, og straffeloven § 15 gir hjemmel for å straffe den som medvirker til overtredelsen. For å sikre at foretaket faktisk holdes ansvarlig i de tilfellene det er naturlig, kan det imidlertid være behov for endringer i forskrifter og nye retningslinjer for å sikre at foretaket anmeldes der vilkårene for dette er oppfylt.

Vegtrafikkloven § 31 siste ledd gir hjemmel for å fastsette at et lovbrudd skal sanksjoneres med gebyr (overtredelsesgebyr) i stedet for straff. Noen overtredelsesgebyrer ilegges eieren av kjøretøyet også i dag, for eksempel gebyr for manglende bruk av bombrikke. Det er startet et arbeid med å vurdere avkriminalisering av flere overtredelser av vegtrafikkloven i tilfeller hvor overtredelsesgebyr vil være en mer hensiktsmessig reaksjon enn straff. I den forbindelse vurderes også ansvar for foretakene. Det følger av forvaltningsloven § 46 første ledd at når det er fastsatt i lov at det kan ilegges administrativ sanksjon overfor et foretak, kan sanksjon ilegges selv om ingen enkeltperson har utvist skyld.

Denne proposisjonen inneholder derfor ikke forslag til lovendringer knyttet til ansvarssubjektet, og gir ingen bestemmelser om hvem som skal være ansvarlig for betaling av den enkelte bot eller overtredelsesgebyr. Det kan imidlertid som nevnt være behov for endringer i praksis og i forskrifter.

Politidirektoratet viser til at Utrykningspolitiet har tolket EU-dommen C-501/14 slik at disposisjonsrett ved leie eller leasingavtale ikke nødvendigvis kan sidestilles med å være eier av kjøretøyet. Av den grunn anmoder de om en vurdering av om lovteksten bør presisere at et eventuelt tilbakehold for å sikre betaling av en bot eller gebyr ilagt leie-/leasingtaker (transportforetaket) må være forholdsmessig overfor registrert eier (for eksempel leasingselskapet).

D e p a r t e m e n t e t viser til at ordlyden i høringsnotatet om at «*ved vurderingen skal det blant annet tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig*» er vidt formulert, og ikke avgrenset mot tredjepersoner. Hensynet til et eventuelt leasingselskap som registrerte eier vil dermed kunne være relevant ved vurderingen. Et tilbakehold vil imidlertid ikke nødvendigvis ramme eieren av kjøretøyet i de til-

fellene dette er et leasingselskap. Sannsynligvis vil transportforetaket være forpliktet til å betale den avtalte leien av kjøretøyet uavhengig av om transporten blir noe forsinket, og det er i mange tilfeller nærliggende å anse dette som et privatrettslig forhold mellom avtalepartene. Den som leier ut kjøretøy er nærmest til å bære risikoen for at den som leier/leaser eller lignende ikke overholder sin del av avtalen.

Etter departementets vurdering stenger ikke EU-domstolens avgjørelse for at slik disposisjonsrett kan likestilles med eier i tilbakeholdstilfellene. Avgjørelsen i EU-domstolen bygger på antakelsen om at et tilbakehold ikke har preventiv virkning når det rammer en som ikke er ansvarlig for å betale sanksjonen for overtredelsen. En lån-, leasing- eller leietaker har gjennom avtalen med registrert eier en slik rådighet og økonomisk interesse i kjøretøyet at et tilbakehold av kjøretøyet til sikring av bot eller overtredelsesgebyr ilagt disse aktørene er preventivt og effektivt overfor dem, samtidig som det sjelden vil være disproporsjonalt overfor registrert eier. En ordning der kjøretøyet bare kan holdes tilbake der transportforetaket eier egne kjøretøy, men ikke der transportforetaket leaser kjøretøyet, vil kunne gi utilsiktede fordeler til foretak som leaser kjøretøyene de benytter. Tilbakeholdsretten vil videre ha redusert effekt som insentiv for å betale sanksjonen for foretak som ikke eier kjøretøyene, og dermed mindre preventiv effekt mot lovbrudd. Departementet mener derfor at den som disponerer kjøretøyet ved lån-, leie- eller leasingavtale kan sidestilles med eier i denne bestemmelsen. Ordlyden forkortes noe sammenlignet med høringsforslaget, ved at de ulike formene for disposisjonsrett ikke følger eksplisitt av lovteksten.

Også i dag legges det til grunn en forholdsmessighetsvurdering før det avgjøres om kjøretøyet skal holdes tilbake. Denne vurderingen knyttes i dag til vilkåret om nødvendighet, men nødvendighet og forholdsmessighet er ikke nødvendigvis to sider av samme sak. Et tilbakehold kan være nødvendig for å sikre betaling, men dersom tilbakeholdet vil føre til svært store tap sett i forhold til sanksjonens størrelse og overtredelsens alvorlighetsgrad, vil ikke dette tiltaket være forholdsmessig. Ordlyden omskrives noe fra høringsnotatets forslag til lovtekst for å synliggjøre at det i realiteten er snakk om to ulike og kumulative vilkår: «Tilbakehold kan bare besluttes når det er nødvendig for å sikre betaling av bot, overtredelsesgebyr og eventuelle omkostninger knyttet til gjennomføringen av tilbakeholdet og når slikt tilbakehold er forholdsmessig. Ved vurderingen skal

det tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig».

Et kjøretøy kan bare holdes tilbake frem til sanksjonen er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet. Dette følger også implisitt av nødvendighetskravet. Det er ikke lenger nødvendig å holde tilbake kjøretøyet når betaling er skjedd. Departementet har forståelse for utfordringene som beskrives av Region midt om at det ikke nødvendigvis er tilgjengelig kontrollpersonell på stedet som kan låse opp kjøretøy straks det er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet. Lovforslaget setter ikke begrensninger for hvilke type innretninger som tas i bruk, og vegvesenet kan vurdere å ta i bruk nye og mer praktiske løsninger, for eksempel slik kodeløsning som Region midt beskriver. Når det gjelder formuleringen om at tilbakeholdet skal opphøre når det er betalt eller stilt sikkerhet for kravet, viser departementet til at det ikke er ment som en realitetsendring fra tidligere formulering om at kjøretøyet kunne holdes tilbake «*inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt*». Dagens praksis knyttet til opplåsing av kjøretøyet m.m. vil derfor videreføres. Departementet er enige i innspillet fra *Justis- og beredskapsdepartementet* om at det bør presiseres hvilke former for sikkerhetsstillelse som godtas. Det tas derfor inn en henvisning til tvangsfullbyrdsloven § 3-4 i vegtrafikkloven §§ 36 a og 36 b og yrkestransportloven § 41 a slik at det fremgår av lovteksten at sikkerhetsstillelse som godtas etter tvangsfullbyrdsloven også skal godtas ved tilbakehold etter vegtrafikkloven og yrkestransportloven.

Region midt tar opp spørsmålet om salg av tilbakeholdte kjøretøy som eies av tredjepart, for eksempel et leasingselskap eller utleier. Departementet viser i den forbindelse til at salgshjemmelen også følger av dagens bestemmelse og at det ikke er foreslått noen endringer knyttet til dette (utover at fristen for når kjøretøyet kan selges, er forlenget fra to til tre måneder). Det er ikke kjent at det har vært utfordringer knyttet til slike problemstillinger. I henhold til reglene for slikt salg skal eier varsles. Dette innebærer at der det er et leasingselskap som er eier, vil selskapet få dette varselet. Hvorvidt leasingselskapet vil ha et eventuelt krav mot transportforetaket for utgifter i forbindelse med et slikt salg, vil avhenge av privatrettslige forhold mellom disse avtalepartene. Som nevnt tidligere er det svært sjelden at kjøretøy selges av det offentlige etter slike bestemmelser i vegtrafikkloven.

Til Region midt sin merknad om at de økonomiske kostnadene i forbindelse med opplåsing av

hjullås bør utredes, viser departementet til at det i dag er slik at også omkostninger som følge av tilbakeholdet, skal dekkes av den som er ilagt sanksjonen. Hvilke kostnader som kan kreves dekket avhenger av hvilke kostnader som er knyttet til alminnelige myndighetsoppgaver, og hvilke som er ekstra kostnader, som for eksempel leie av

plass hvor kjøretøyet kan stå til sanksjonen er betalt. Retningslinjer om slik kostnadsberegning kan vurderes.

Forslaget i høringsnotatet videreføres i all hovedsak i denne proposisjonen, med enkelte mindre endringer som redegjort for over, samt enkelte språklige forenklinger.

4 Øvrige endringer i vegtrafikkloven

4.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 36 gjelder forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile.

Det følger av § 36 nr. 6 andre og tredje setning at hvis kjøretøyet ikke er hentet innen 3 måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges etter at eieren er varslet i rekommandert brev. Det står videre at reglene i § 37 femte ledd annet og tredje punktum og sjette til åttende ledd om salget gjelder tilsvarende.

Vegtrafikkloven § 36 a regulerer gebyr for overtredelser av bestemmelser om vektor og dimensjoner. Etter vegtrafikkloven § 36 a første ledd kan eier, avsender eller transportør ilegges gebyr for overtredelse av bestemmelser om vektor og dimensjoner. Det følger av tredje ledd første setning at «*Er en tilhenger brukt til overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, er eieren av motorvognen som trekker tilhengeren, ansvarlig for gebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren*».

Vegtrafikkloven § 38 gir regler om panterrett og inndrivning. Det følger av bestemmelsen at forfalt overtredelsesgebyr etter vegtrafikkloven er sikret ved panterrett i vedkommende kjøretøy. Det samme gjelder idømte eller ilagte bøter etter vegtrafikklovgivningen, der fører og eier er samme person. I andre ledd slås det fast at gebyr etter § 31 er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige og hos den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, med mindre dette da var fravendt denne ved et lovbrudd. Gebyr etter § 36 a er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som på tiden for overlasting var eier eller registrert som eier av kjøretøyet.

4.2 Forslaget i høringen

I høringen ble det foreslått å endre begrepet «tollvesenet» i vegtrafikkloven § 36 nr. 3 til «Toll-etaten», i tråd med dagens begrepsbruk. Videre ble det foreslått en forenkling av salgshjemlene i § 36 nr. 6 andre og tredje ledd: *Blir det [kjøre-*

tøyet] ikke hentet innen tre måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges etter reglene i § 37 femte til åttende ledd.

Det ble foreslått å stryke vegtrafikkloven § 36 a tredje ledd første setning, da denne bestemmelsen fremstod som misvisende og overflødig. I tillegg ble det foreslått at andre ledd første punktum endres fra «eierens regning og risiko» til «den ansvarliges regning og risiko». Etter vegtrafikkloven § 36 a første ledd kan eier, avsender eller transportør ilegges gebyr for overtredelse av bestemmelser om vektor og dimensjoner. I tredje ledd står det imidlertid at dersom «*en tilhenger er brukt til overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, er eieren av motorvognen som trekker tilhengeren, ansvarlig for gebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren*».

Bestemmelsen har sin bakgrunn i hvordan vegtrafikkloven § 36 a historisk har blitt praktisert. Frem til en lovendring i 2017 ble overlastgebyr alltid ilagt registrert eier av motorvognen, selv om dette kunne være et leasingselskap. Det var opp til den enkelte leaser å søke regress hos transportøren. Formålet med endringen i 2017 (blant annet utvidelsen av ansvarssubjektene i første ledd) var å legge til rette for at overlastgebyret ilegges transportøren, altså den som har økonomisk interesse i å bryte reglene. Dette kan være registrert eier, men ofte er det den som leaser kjøretøyet.

Ordlyden i § 36 a første ledd lest i sammenheng med tredje ledd første setning kan gi inntrykk av at den registrerte eieren av motorvognen må betale overlastgebyret der tilhengeren er brukt til overlast, selv om det i den enkelte situasjonen er den som disponerer motorvognen, altså transportøren, som skal ilegges gebyret. Dette var ikke intensjonen med endringen i 2017. Tredje ledd første setning fremstod derfor som misvisende og overflødig, og ble foreslått opphevet.

I vegtrafikkloven § 36 a andre ledd første punktum står det at politiet eller Statens vegvesen kan «*ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruken av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt*». I lys av det som er nevnt over om den tek-

niske forskjellen mellom registrert eier og den som disponerer kjøretøyet, for eksempel gjennom en leasingavtale, ble det foreslått at andre ledd første punktum endres fra «*eierens regning og risiko*» til «*den ansvarliges regning og risiko*».

Det ble også foreslått en språklig forenkling i andre ledd siste punktum om at ilagt gebyr kan påklages til tingretten etter reglene i § 31 a fjerde ledd. Endringen har ingen materiell betydning.

4.3 Høringsinstansenes merknader

Ingen av høringsinstansene hadde innspill eller innvendinger til forslaget om å endre «tollvesenet» til «Tolletaten» i § 36 nr. 3. Justis- og beredskapsdepartementets merknad om å vise til tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4 om hva som skal godtas som sikkerhet, gjaldt også vegtrafikkloven § 36 a.

Ingen av høringsinstansene hadde merknader til endringene i § 36 a.

4.4 Departementets vurderinger og forslag

Forslag til endringer vegtrafikkloven § 36 nr. 3 og nr. 6 innebærer ingen realitetsendring. Departementet viderefører forslaget.

Departementet slutter seg som nevnt til Justis- og beredskapsdepartementets synspunkter og justerer bestemmelsen slik at det kommer tydelig frem i vegtrafikkloven § 36 a at de samme formene for sikkerhet som godtas etter tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4, også godtas etter vegtrafikkloven.

Høringsnotatets øvrige endringsforslag i § 36 a videreføres.

5 Endringer i yrkestransportloven

5.1 Gjeldende rett

Etter yrkestransportloven § 40 kan det ilegges bruksforbud ved manglende påbudt løyve eller annen godkjenning etter loven. Bruksforbudet kan vare så lenge den som fører kontroll med loven mener det er nødvendig. Det vil si inntil det underliggende forholdet er utbedret, for eksempel ved fremskaffelse av løyvedokument eller inntil det løyvepliktige godset lastes av.

Når et kjøretøy er ilagt et bruksforbud kan kontrollmyndighetene ta det i forvaring når de mener det «trengst», jf. yrkestransportloven § 40 (4). På samme måte som redegjort for over om nødvendighetsvilkåret, må det vurderes om forvaring er hensiktsmessig og forholdsmessig. Forvaring vil i praksis si at et inntauingsfirma kontaktes og tar kjøretøyet med til en inntauingstomt.

Det er i dag ikke hjemmel i yrkestransportloven for å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av sanksjoner.

Oversikten i punkt 3.2 gir en generell redegjørelse av retten til å holde tilbake kjøretøy i andre land.

5.2 Forslaget i høringen

Forslag til ny § 41 a om tilbakeholdsrett i yrkestransportloven hadde følgende ordlyd:

§ 41 a. *Tilbakeholdsrett i motorvogn og køyretøy som vert trekte av motorvogn*

(1) *Den som har fullmakt til å føre kontroll etter denne lova kan avgjere å halde tilbake motorvogn og køyretøy som vert trekte av motorvogn dersom eigaren vert gjeve eller ein reknar med at eigaren vil verte gjeve bot eller lovbrotsgebyr for brot på føresegner gjevne i eller i medhald av yrkestransportlova. Likestilt med eigaren er den som har disposisjonsrett over motorvogna eller køyretøyet ved lån-, leige- eller leasingavtale.*

(2) *Tilbakehald kan berre avgjerast når det er naudsynt for å sikre betaling av bot, lovbrotsgebyr og eventuelle omkostningar knytte til gjen-*

nomføringa av tilbakehaldet. Vurderinga skal ta omsyn til storleiken på bota eller lovbrotsgebyret, typen brot og tilhøva elles.

(3) *Tilbakehaldet skal opphøyra når betalinga er gjennomført eller det er stilt sikkerheit for kravet.*

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

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

(6) *Tilbakehaldne køyretøy kan seljast etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd dersom beløpet ikkje er betalt innan tre månader etter rettskraftig avgjerd eller endeleg fastsett gebyr. Føresegnene i vegtrafikkloven § 38 gjeld tilsvarande for omkostningane knytte til gebyr.*

I «*Rapport om kabotasje på veg*»² fra 2014 punkt 6.2.2 foreslås det innført en hjemmel i yrkestransportloven for tilbakehold av kjøretøy til sikring av ilagte sanksjoner. Bakgrunnen var blant annet at det ble ansett å være behov for å sikre betaling av bøter ilagt for ulovlig kabotasjekjøring. Tilbakeholdsretten i vegtrafikkloven gjelder ved sanksjoner ilagt for overtredelse av vegtrafikkloven. Kabotasjeregulene følger av yrkestransportloven og det ble ansett som hensiktsmessig med en bestemmelse i yrkestransportloven for tilbakehold i slike tilfeller. Tilbakeholdsrett ved brudd på kabotasjeregulene er videre et punkt i Granavolden-plattformen: «*Regjeringen vil [...] Sikre mulighet til å holde tilbake kjøretøy som bryter regler for kabotasje eller som begår annen transportkriminalitet*».

I høringen ble det foreslått en hjemmel for tilbakeholdsrett og bruk av hjullås i yrkestransportloven med tilnærmet likelydende ordlyd som i

² https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/rapporter_og_planer/2014/rapporttomkabotasje26april2014_web.pdf?id=2234917

vegtrafikkloven. Omtalen av vegtrafikkloven § 36 b over gjelder derfor i hovedsak også for forståelsen av ny § 41 a i yrkestransportloven. Det ble foreslått at adgangen til å holde tilbake kjøretøy skulle gjelde både for å sikre betaling av overtredelsesgebyr og av bøter. Foreløpig er det bøtesanksjoner som er mest aktuelt ved overtredelse av yrkestransportloven, men det er planlagt å se nærmere på hvorvidt overtredelsesgebyr kan være en mer egnet reaksjon enn straff ved flere overtredelser av yrkestransportregelverket.

Slik som ved tilbakehold etter vegtrafikkloven, gjelder også bestemmelsen i yrkestransportloven sikring av kostnader som er påløpt som følge av gjennomføringen av tilbakeholdet og andre kostnader. Det vil si lagringskostnader, utgifter med opplåsing og montering av hjullås mv. Det inkluderer også sakskostnader som kan ilegges den sanksjonerte i forbindelse med dommen eller forelegget, jf. straffeprosessloven §§ 436 og 256 annet ledd.

Myndigheten til å beslutte tilbakehold av kjøretøy foreslås lagt til den som har kontrollmyndighet etter yrkestransportloven § 38, i stedet for en angivelse av kontrollmyndigheten slik som i vegtrafikkloven § 36 b. Per i dag er det politiet og Statens vegvesen som fører kontroll etter yrkestransportloven.

Der tilbakeholdsretten skal benyttes for å sikre betaling av bøter, er det foreslått at Statens vegvesens tilbakeholdsrett skal være tidsbegrenset til politiet har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt, jf. omtalen av dette i punkt 3.3. Slik er ordningen ved tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven i dag, men ordlyden omformuleres noe. Dersom det senere blir aktuelt med overtredelsesgebyr for flere overtredelser av yrkestransportloven, vil Statens vegvesen ha et selvstendig ansvar for beslutningen.

Følgende ordlyd ble foreslått i § 40 tredje og fjerde ledd:

(3) Eit forbod etter første ledd kan sikrast ved å inndra kjennemerke og vognkort eller ved hjelp av mekanisk eller elektronisk innretning.

(4) Eit køyretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakta, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert køyretøyet ikkje henta innan tre månader etter at forbodstida har gått ut, kan det verte seld etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd.

Det ble foreslått å ta inn en særskilt hjemmel til å bruke av hjullås i yrkestransportloven § 40 tredje

ledd, sammen med de andre sikringstiltakene inn- draging av kjennemerker og vognkort. Salgs- hjemmelen i fjerde ledd ble foreslått forenklet og i samsvar med salgshjemlene i vegtrafikkloven. Et vedtak om bruk av hjullås skal sikre at det under- liggende vedtaket om bruksforbud eller forvaring etterleves og må opphøre når det underliggende forholdet er brakt i orden, for eksempel når løyve fremskaffes. Når det skal vurderes bruk av hjullås, må det på samme måte som for tilbake- holdsretten foretas en forholdsmessighetsvurde- ring. For eksempel må det vurderes om inndrag- ning av vognkort og kjennemerker etter omsten- dighetene vil være et mindre inngripende tiltak i det aktuelle tilfellet, og om denne reaksjonen er tilstrekkelig for å sikre det underliggende bruks- forbudet.

Det ble foreslått en språklig forenkling av ord- lyden i § 40 fjerde ledd i bestemmelsen om salg av tilbakeholdte kjøretøy, i likhet med tilsvarende bestemmelse i vegtrafikkloven. Denne forenk- lingen har ikke realitetsvirkninger.

5.3 Høringsinstansenes merknader

Region nord støtter forslaget. De påpeker at reglene må gjøres kjent også utenfor Statens veg- vesen.

Skatteetaten støtter forslaget om innføring av tilbakeholdsrett i yrkestransportloven og viser til at tiltak som sikrer betaling av krav i Norge er positivt fordi innkreving i utlandet har en lavere oppgjørsgrad. De viser til at ved utgangen av juli 2019 var 91% av kravene fra 2018 mot aktører i Norden betalt. Tilsvarende tall for land i Vest- Europa og Øst-Europa var hhv. 68% og 51%.

Fellesforbundet mener at de foreslåtte endringene er et signal til bransjen om å etterleve gjeldene regelverk og at det synliggjør hvem som kan stilles ansvarlig for brudd på bestemmelsene. *Yrkestrafikkforbundet (YTF)* har i sin uttalelse redegjort for utfordringer i transportbransjen, særlig knyttet til kabotasje. De opplever at det er mange useriøse aktører på markedet og en utford- rende konkurransesituasjon for seriøse aktører. YTF mener at det ikke er tilstrekkelig å ansvarlig- gjøre transportøren, men at også den som bestil- ler transporten må stilles til ansvar og viser til at transportbestiller ofte vil ha en økonomisk interesse i at fraktprisene holdes så lave som mulig. De anbefaler derfor at det innføres en hjemmel for å holde vareeier proporsjonalt ansvar- lig for mislighold knyttet til transporten. Videre viser de til at det i lov om allmenngjøring er ned-

felt informasjons- og påseplikt for oppdragsgivere og foreslår at en slik plikt også bør vurderes inn tatt i vegtrafikkloven.

Yrkestrafikkforbundet kommenterer videre at for at foretaksstraffen skal være effektiv og målrettet, bør utestående gebyrer og annet mislighold, herunder blant annet brudd på allmenngjøringsbestemmelser, inntas som en del av risikoklassifiseringssystemet. De mener også at det er behov for et bedre bilde av omfanget av internasjonal transport og kabotasjevirkosomhet i Norge. Innføring av hjullås oppleves som et skritt i riktig retning for en mer seriøs bransje.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) mener at de foreslåtte endringene kan være et viktig grep for å bidra til likere konkurransevilkår for kabotasje og internasjonale transportere. *NLF* erfarer at det fortsatt er mange transportører, særlig utenlandske, som unnlater å betale bompenger. I mangel av en løsning som sikrer innbetaling av bompenger bes det om en løsning slik som tilbakeholdsrett også for sikring av slike krav.

5.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet oppfatter at høringsinstansene i all hovedsak er positive til forslagene.

Til merknadene fra Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet vil departementet presisere at det i dette lovforslaget ikke er foreslått regler som vil innebære at transportøren holdes ansvarlig i større grad enn i dag, men at i de tilfellene foretaket rent faktisk er holdt ansvarlig for betaling av en sanksjon etter gjeldende regler, kan foretakets kjøretøy holdes tilbake for å sikre betaling av denne sanksjonen. Dagens lovbestemmelser, blant annet straffelovens bestemmelser om foretaksstraff, ble ansett tilstrekkelige til at også transportøren skal kunne ilegges sanksjon der det er naturlig. Som nevnt i punkt 3.3 og 3.5 kan det imidlertid være behov for endringer i rutiner og instruksjoner, og eventuelt også forskrifter.

Departementet har merket seg synspunktene fra YTF om også de som bestiller transporttjeneste bør holdes ansvarlig. Departementet er kjent med Stortingets anmodningsvedtak 626 og 627. Vedtak 626 lyder: «*Stortinget ber regjeringen utrede innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for transportkjøpere/transportbestillere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det objektive ansvaret må inkludere medansvaret for at lønns- og arbeidsvilkårene i sektoren er oppfylt. Utredningen må videre inneholde en vurdering av behovet for et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester etter modell av for eksempel Renholdsregisteret. Utredningen må også vurdere en avgrensning av oppdragsgivere som skal omfattes av medansvaret.*» Vedtak 627 lyder: «*Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge frem for Stortinget forslag om at Statens Vegvesen skal gis håndhevsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet.*» Disse anmodningsvedtakene kom i 2020 og var ikke en del av høringen i 2019 om lovendringene som fremmes i denne proposisjonen. Regjeringen vil følge opp disse anmodningsvedtakene og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Til merknaden fra NLF, viser departementet til at tilbakeholdsretten kan benyttes for sikring av gebyr for unnlatt eller feil bruk av bombrikke, da bombrikkeforskriften er hjemlet i vegtrafikkloven. Tilbakehold kan imidlertid ikke brukes for manglende innbetaling av bompenger. Bompengeforskriften er hjemlet i vegloven. Sikring av manglende innbetaling av bompenger var ikke omfattet av høringen av dette lovforslaget.

I likhet med endringene i vegtrafikkloven §§ 36 og 36 b, vil departementet ta inn en henvisning til tvangsfullbyrdelsesloven i yrkestransportloven § 40 a, som en presisering av hva som godtas som sikkerhet for kravet. For øvrig videreføres forslaget fra høringen i all hovedsak, med enkelte språklige endringer. Departementet viser ellers til fremstillingen i punkt 3 og Prop. 45 L.

6 Saksbehandling og gjennomføring av tilbakehold

6.1 Gjeldende rett

Et vedtak om å holde tilbake et kjøretøy er et enkeltvedtak jf. forvaltningsloven § 2. Forvaltningslovens regler om saksbehandling, klage og omgjøring, kommer til anvendelse for vedtakene.

Enkeltvedtak skal som hovedregel være skriftlige, og de skal begrunnes. Begrunnelsen skal gis samtidig med at vedtaket treffes. For vedtak om tilbakehold truffet av Statens vegvesen skjer dette først muntlig på kontrollplassen. Vedtak registreres straks etter i Statens vegvesens kontrollverktøy, kalt VaDIS (Vehicle and Driver Inspection System). Gjennom VaDIS registreres alle forhold som er relevante for kontrollen, herunder hvilket brudd på vegtrafikklovgivningen eller yrkestransportloven som har funnet sted, hvilken reaksjon som skal ilegges med videre. På bakgrunn av de dataene som blir registrert blir det utferdiget en kontrollrapport som sendes elektronisk til den kontrollerte. Dette skjer ved at vedkommende mottar en SMS med informasjon om pålogging til en «MinSide» hvor all informasjon om kontrollen ligger. Informasjonen blir også tilgjengelig på engelsk. Her blir vedkommende også informert om klagemuligheter.

6.2 Forslaget i høringen

I høringen ble det vurdert om det er behov for å innføre særskilte rettssikkerhetsgarantier ut over de som allerede følger av gjeldende rett, som forvaltningsloven, tvisteloven osv. Bakgrunnen for vurderingene var blant annet Justis- og beredskapsdepartementets og Riksadvokatens merknader i høringen av lovforslaget som ble fremmet i Prop. 45 L (2014–2015). Riksadvokaten og Justis- og beredskapsdepartementet mente det burde vurderes om det var behov for særlige regler for å styrke rettssikkerheten for de som rammes av tilbakehold. Riksadvokaten mente det var nærliggende å søke paralleller i straffeprosessloven, og da særlig § 217 om heftelse og § 208 om adgang til domstolsprøving av spørsmålet om opprettholdelse av beslag. Departementet sluttet seg

da til synspunktet om at det burde utredes om det var behov for ytterligere rettssikkerhetsgarantier, men at dette måtte gjøres senere.

Det følger av straffeprosessloven § 217 at retten på begjæring fra påtalemyndigheten kan beslutte heftelse i formuesgjenstander som tilhører siktede, med det formål å sikre betaling av bot, inndragning, saksomkostninger, erstatning eller oppreisning som han antas å ville bli ilagt. Straffeprosessutvalget foreslår i NOU 2016: 24 *Ny straffeprosesslov* at påtalemyndigheten, i stedet for retten, gis primærkompetanse til å treffe beslutningen. Beslutning om heftelse iverksettes av politiet eller namsmannen, og påtalemyndigheten gir straks melding til retten om iverksettingen. Det avholdes muntlig forhandling om hvorvidt heftelsen skal opprettholdes og i tilfelle i hvilken utstrekning, jf. straffeprosessloven § 218. I høringen av lovforslaget som ble fremmet i Prop. 45 L (2014–2015), var Justis- og beredskapsdepartementet enig i at det på grunn av unndragelsesfaren i vegtrafikksaker er hensiktsmessig at Statens vegvesen, Tolletaten og politiet har kompetanse til å fatte vedtak om tilbakehold. De fremhevet imidlertid at påtalemyndigheten kanskje burde ha en plikt til innen en viss tid å bringe spørsmålet om heftelse og tilbakeholdelse inn for retten.

Av hensyn til effektiv håndheving ble det ikke foreslått å endre reglene om beslutningskompetanse ved tilbakehold. Begrunnelsen for at beslutningskompetansen i vegtrafikkloven § 36 b ble utvidet i 2015 til å omfatte Statens vegvesen og Tolletaten i tillegg til politiet, var nettopp ønsket om en mer effektiv inndrivning. Behovet for kontrollmyndighetene til å holde tilbake et kjøretøy oppstår umiddelbart og varer, ifølge Statens vegvesen, normalt ikke i mer enn noen timer. Unntaksvis blir kjøretøyet stående lengre, men erfaring viser at kravene blir gjort opp relativt raskt. En involvering av flere etater/personell som kanskje ikke er tilgjengelig umiddelbart, vil kunne forsinke prosessen og skape unødvendig merarbeid.

En avgjørelse om å holde kjøretøyet tilbake er et enkeltvedtak, og forvaltningslovens regler om

klage kommer dermed til anvendelse. Den som rammes av et vedtak om å holde tilbake kjøretøyet kan også be retten om midlertidig forføyning, jf. lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) kapittel 34. Midlertidig forføyning kan være aktuelt der saksøker gjør gjeldende at vedtaket er ugyldig, jf. Prop. 45 L (2014–2015). Retten vil da kunne beslutte at iverksettelsen utsettes når det anses nødvendig for å avverge vesentlig skade eller ulempe for saksøker.³ Vedtak om tilbakehold kan også bringes inn for domstolene etter reglene i tvisteloven med påstand om at vedtaket er ugyldig. Det kan i den forbindelse søkes erstatning for økonomisk tap.

Felles for prøvingen etter forvaltningsloven og tvisteloven er at den skjer etter at tilbakeholdet er besluttet, og ofte etter at tilbakeholdet er avsluttet. De eventuelle økonomiske konsekvensene for fører og/eller eier vil dermed oftest allerede ha inntrådt. Ved en slik etterfølgende prøving vil det dermed kunne oppstå spørsmål om erstatning for tapet. Vegdirektoratet vurderte Riksadvokatens innspill om det burde innføres regler om rettslig prøving etter mønster av straffeprosessloven § 208, og/eller om kontrollmyndigheten skulle være den offensive parten for å bringe beslutningen inn for retten. Det følger av straffeprosessloven § 208 at enhver som rammes av beslaget, straks eller senere kan kreve at spørsmålet om beslaget skal opprettholdes, skal bringes inn for retten, og at den som rammes skal gjøres kjent med denne muligheten. Vegdirektoratet kom frem til at slike ordninger vil kunne medføre en ineffektivisering av tilbakeholdsinstuttet. Domstolene har ikke anledning til å ta saker utenfor kontortid, og sakene vil bli prioritert ettersom hva som anses viktigst. Som en konsekvens vil kjøretøy kunne bli stående lengre enn nødvendig.

Etter en samlet vurdering ble reglene om klage, omgjøring og adgangen til å bringe saken inn for domstolene ansett som tilstrekkelige rettsikkerhetsgarantier for de som rammes av tilbakehold. Det er lagt vekt på hensynet til effektiv kontroll og hensiktsmessig ressursbruk. Forslaget om å innta et eksplisitt forholdsmessighetskrav i vegtrafikkloven § 36 b og yrkestransportloven § 40 a vil gi tydeligere rammer for domstolenes prøvingsrett, og dertil mulighetene til å få økonomisk erstatning for urettmessige vedtak.

³ Prop. 45 L (2014–2015) punkt 6.3.3.

Det kan være behov for å revidere retningslinjene for tilbakehold, og da særlig med tanke på å presisere informasjons- og begrunnelsesplikten som følger av forvaltningsloven ved vedtak.

6.3 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region nord anbefaler at man ser på praktiske løsninger for hvordan den rammede kan gjøre opp for seg på kontrollstedet, ved eksempelvis betalingsterminaler, og uttaler videre at betalingsmuligheten også har betydning for om tilbakeholdet er forholdsmessig. De signaliserer et behov for å kunne bruke betalingsterminaler på flere områder og på mindre overtredelser enn i dag. Dette vil avlaste arbeidet i trafikkontroller.

Skattedirektoratet er enig i at en regel om rettslig prøving etter mønster av straffeprosessloven § 208 og/eller at kontrollmyndighetene skal være den offensive parten for å bringe beslutningen for retten, vil kunne medføre en ineffektivisering av tilbakeholdsinstuttet. Videre er de enige i at rettsikkerheten ivaretas gjennom muligheten for å påklage vedtak om tilbakehold og mulighet til rettslig prøving av vedtak om tilbakehold og det underliggende vedtak.

6.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet har merket seg at ingen av høringsinstansene har stilt seg kritiske til at det ikke foreslås nye saksbehandlingsregler av hensyn til rettssikkerheten. Det foreslås ikke endringer knyttet til dette, utover at forholdsmessighetskravet som tidligere er fortolket inn i bestemmelsen, nå kommer eksplisitt til uttrykk.

Region nord tar opp viktigheten av å ha tilgjengelige betalingsautomater på stedet, og at slike bør være tilgjengelig for betaling av alle økonomiske sanksjoner. Departementet er enig i at dette er viktig, og forutsetter at de aktuelle kontrollatene sørger for at det er tilstrekkelig med betalingsautomater på stedet, slik vi har fått opplyst at det i all hovedsak er i dag. Dersom det ikke er mulig å betale på stedet på grunn av forhold på myndighetenes hånd, vil det sjelden være forholdsmessig å holde tilbake kjøretøyet for å sikre betaling.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Private aktører

Endringen i vegtrafikkloven § 36 b innebærer at kjøretøyet kan holdes tilbake for å sikre betaling av sanksjoner ilagt eieren, fremfor føreren slik som i dag. Dette vil bidra til at inndrivingsmulighetene, og dermed den preventive effekten av sanksjonene, ikke svekkes som følge av EU-domstolens avgjørelse i C-501/14 – EL-EM-2001. Den som disponerer kjøretøyet, for eksempel ved leie eller leasingavtale, likestilles med eieren.

Forslaget om endringer i yrkestransportloven åpner for en ny mulighet til å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av sanksjoner for brudd på yrkestransportloven. Dette kan ha økonomiske konsekvenser for de som bryter reglene og ilegges eller antas å bli ilagt en økonomisk sanksjon for overtredelsen, dersom de ikke gjør opp på stedet eller stiller sikkerhet for kravet. Siden tilbakehold rammer eieren eller den som disponerer kjøretøyet (typisk transportforetaket), og brukes der det ilegges gebyr eller bot av en viss størrelse, vil det hovedsakelig ramme næringsaktører innenfor transportbransjen. Tilbakeholdets umiddelbare negative konsekvenser for den som rammes, vil gi en god allmenn- og individualpreventiv effekt og dermed bedre etterlevelse av regelverket. Tiltaket vil ha en preventiv effekt og positiv innvirkning på konkurransevilkårene i bransjen.

Eier av et kjøretøy som holdes tilbake kan bli påført økonomiske utgifter som følge av at lasten kan bli forsinket og at de må dekke kontrollmyndighetenes mindre utgifter i forbindelse med tilbakeholdet. Konsekvensene forbundet med en forsinkelse kan imidlertid enkelt avverges ved å betale den underliggende økonomiske sanksjonen, eller ved å unngå å bryte reglene som sanksjonen er ilagt for. Tilbakeholdet gjelder bare kjøretøyet, ikke lasten. Det er mulig å laste om og frakte godset videre. Kravet om forholdsmessighet innebærer at kjøretøyet ikke kan holdes tilbake dersom sanksjonen som skal sikres er svært liten, sammenlignet med de økonomiske konsekvensene et tilbakehold vil ha for eier eller den som disponerer kjøretøyet.

7.2 Offentlige aktører

Endringene vil sikre mer effektiv inndrivning av ilagte sanksjoner, og forhåpentligvis ha en økt preventiv effekt mot å unndra seg betaling. Tydeligere vilkår og nye retningslinjer for bruk av tilbakehold vil gjøre det enklere for kontrollmyndighetene å bruke tilbakehold der det er nødvendig. Det vil kreve noe ressurser å utforme nye retningslinjer, drive opplæring og informere om praksis, men totalt sett vil et tydelig rammeverk for praktiseringen gi effektivitetsgevinster. Informasjon om bruk av hjullås og andre sikringsmidler vil bli gitt av Statens vegvesen ved ulike informasjonstiltak, til både norske og utenlandske yrkestransportsjåfører. Det vil også bli utarbeidet nærmere regler og retningslinjer for bruk av hjullås og tilbakeholdsrett i «Truckers Guide».

Endringene vil samlet sett kunne føre til flere tilbakeholdsvedtak. En økning i antall tilbakeholdsvedtak vil kunne føre til en økning i antall klager og dermed økt ressursbruk i forbindelse med klagesaksbehandling. Kostnadene ved dette er ikke mulig å anslå konkret, og vil variere avhengig av årlig kontrollomfang. En økning i antall vedtak om tilbakeholdsrett vil også kunne føre til behov for mer ressurser til å administrere hjullåsordningen i form av saksbehandling, innkjøp av flere hjullåser og praktisk oppfølging. Reisetiden for kontrollpersonell kan bli betydelig ved fjerning av hjullås der slik er benyttet utenfor bemannende kontrollplasser/utenfor bemanningsperioden. Det kan bli aktuelt å kjøpe låsetjenester fra private aktører. Behovet for hjullåser og lignende sikringsmidler vil være ulikt mellom kontrolletatene. Erfaringer fra kontrollaktiviteter fremover vil avgjøre antallet som må kjøpes inn. Slike låser koster fra kr. 2 500.

Økt ressursbruk veies opp mot antagelsene om at strengere sanksjonsmuligheter vil ha en preventiv effekt og bidra til bedre etterlevelse av regelverket.

Lovforslaget vil potensielt lette arbeidet for Statens innkrevingssentral som ikke vil trenge å følge opp uoppgjorte saker i like stor grad.

Eventuelle økte kostnader dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til vegtrafikkloven § 36 nr. 3 og nr. 6

I bestemmelsens første setning endres begrepet «*tollvesenet*» til «*Tolletaten*», i tråd med dagens begrepsbruk. Endringen har ingen realitetsvirkninger.

Andre og tredje setning i § 36 nr. 6 omskrives for å gjøre bestemmelsen enklere tilgjengelig. Kjøretøy som er tatt i forvaring og ikke er hentet innen tre måneder etter utløpet av forbudstiden, kan selges etter reglene i vegtrafikkloven § 37 femte til åttende ledd. Presiseringen om at eieren må varsles i rekommandert brev oppheves, da den anses overflødig. Dette fremgår av § 37 som bestemmelsen viser til.

Til vegtrafikkloven § 36 a

I andre ledd slås det fast at kjøretøyet kan tas i forvaring for «*den ansvarliges*» regning og risiko. Bestemmelsen endrer dagens ordlyd hvor det står «*eiers*» regning og risiko. Den registrerte eieren av kjøretøyet kan være et leasingselskap, som ikke er ansvarlig for transportørens brudd på reglene om tillatte vekter og dimensjoner. Den som er ansvarlig for overtredelsen og sanksjonen som eventuelt ilegges, bør være den som bærer risikoen for kostnader knyttet til forvaring av kjøretøyet.

Bestemmelsen i andre ledd om at § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overtredelse av tillatte vekter og dimensjoner, forenkles med en presisering om at ilagt gebyr kan påklages til tingretten etter reglene i § 36 a fjerde ledd. Endringen innebærer ikke realitetsendringer. Det er videre gjort enkelte andre språklige og tekniske endringer i andre ledd som ikke har realitetsvirkninger.

I tredje ledd oppheves setningen «*Er en tilhenger brukt til overtredelse som medfører gebyrplikt etter første ledd, er eieren av motorvognen som trekker tilhengeren, ansvarlig for gebyret, selv om denne ikke er eier av tilhengeren § 36 a tredje ledd*». Etter vegtrafikkloven § 36 a første ledd kan eier, avsender eller transportør ilegges gebyr for overtredelse av bestemmelser om vekter og

dimensjoner. Tidligere ble overlastgebyr ilagt den registrerte eieren av motorvognen uansett om dette var et leasingselskap. Det var opp til den enkelte leaser å søke regress hos transportøren. Formålet med endringen i 2017 (blant annet utvidelsen av ansvarssubjektene i første ledd) var å legge til rette for at overlastgebyret skulle kunne ilegges transportøren direkte, altså den som har økonomisk interesse i å bryte reglene. Dette kan være registrert eier, men ofte er det den som leaser kjøretøyet. Ordlyden i § 36 a første ledd lest i sammenheng med tredje ledd første setning kan gi inntrykk av at den registrerte eieren av motorvognen må betale overlastgebyret der tilhengeren er brukt til overlast, selv om det i den enkelte situasjonen er den som disponerer motorvognen, altså transportøren, som skal ilegges gebyret. Tredje ledd første setning oppheves da den fremstår misvisende og overflødig.

Til vegtrafikkloven § 36 b

Det gjøres ingen materielle endringer knyttet til hvilken myndighet som kan beslutte å holde kjøretøyet tilbake, men «*tollvesenet*» endres til «*Tolletaten*». Formuleringen om at kontrollmyndighetene kan «*treffe avgjørelse*» om tilbakehold erstattes med at disse myndighetene kan «*holde tilbake*» kjøretøyet. Endringen forenkler ordlyden, men er ikke ment som en realitetsendring. Tilbakehold av kjøretøy vil fortsatt være en avgjørelse og et enkeltvedtak i forvaltningsrettslig forstand.

Kjøretøyet kan holdes tilbake for å sikre sanksjoner som er ilagt eller antas å ville bli ilagt *eieren* av kjøretøyet. Begrepet *fører* endres til *eier* for å sikre at den som rammes av tilbakeholdet er den samme som den som har ansvaret (helt eller delvis) for å betale sanksjonen. Endringen innebærer at tilbakeholdsretten skjer i tråd med EU-domstolens avgjørelse (C-501/14 – EL-EM-2001). Skal tilbakeholdsretten kunne benyttes, må eieren eller den som har disposisjonsrett over kjøretøyet, typisk transportforetaket, være den som er holdt ansvarlig for betaling av boten eller overtredelsesgebyret. Bestemmelsen gir ikke føringer om når

en sanksjon skal ilegges foretaket eller i hvilke tilfeller foretaket skal anmeldes for en overtredelse. Dette vil følge av andre regler. Som nevnt i punkt 3.3 kan det være behov for å gjøre endringer i forskrifter og retningslinjer for å sikre at foretaket faktisk holdes ansvarlig i de tilfellene dette er naturlig.

Begrepet «gebyr» endres til «overtredelsesgebyr» for å synliggjøre at dette gjelder sanksjoner som regnes som overtredelsesgebyr etter forvaltningslovens regler. Dette er en språklig endring uten realitetsvirkninger.

Den som har disposisjonsrett over motorvognen eller kjøretøy som trekkes av motorvogn likestilles med eier. Slik disposisjonsrett kan for eksempel følge av lån-, leie-, eller leasingavtale. Leasing av kjøretøy er svært vanlig i transportbransjen og det er gjerne leasingtaker som har ansvaret for vedlikehold, service og andre kostnader knyttet til kjøretøyet. En lån-, leasing- eller leietaker har gjennom avtalen med registrert eier en slik rådighet og økonomisk interesse i kjøretøyet at et tilbakehold av kjøretøyet til sikring av bot eller overtredelsesgebyr, vil være et effektivt virkemiddel for å sikre betaling av sanksjonen, som igjen vil ha preventiv effekt for å hindre overtredelser.

Gjeldende rett om at et kjøretøy bare kan holdes tilbake der det er nødvendig for å sikre betaling av bot, overtredelsesgebyr og omkostninger knyttet til gjennomføringen av tilbakeholdet, videreføres. Det vil si at kjøretøy bare kan holdes tilbake der det er grunn til å tro at pengekravet ikke vil bli innfridd dersom kjøretøyet får kjøre videre. Ved vurderingen må kontrollmyndighetene basere seg på den informasjonen som er tilgjengelig, og gjøre seg opp et inntrykk av blant annet overtreders betalingsvilje/-evne, tidligere erfaringer med overtrederen med hensyn til trafikklovbrudd og betaling av ilagte sanksjoner. Håndteringen av ulike situasjoner vil bli nærmere regulert i instruks og retningslinjer til kontrollpersonellet. Se også redegjørelsen i Prop. 45 L punkt 6.1.2.8 hvor det er beskrevet hva som ligger i nødvendighetskravet.

Det følger nå eksplisitt av bestemmelsen at tilbakeholdet må være forholdsmessig, og at det ved vurderingen skal tas hensyn til botens eller overtredelsesgebyrets størrelse og forholdene for øvrig. En slik forholdsmessighetsvurdering er lagt til grunn også etter dagens praksis, men en lovfesting setter tydeligere rammer for forvaltningens skjønnutøvelse og legger til rette for en mer fullstendig domstolskontroll. Det er naturlig at ikke enhver bot eller ethvert overtredelses-

gebyr kan foranledige et tilbakehold. Hensynet til effektiv inndrivelse av pengekravet skal veies opp mot konsekvensene av at den aktuelle transporten holdes tilbake. Hensynet til en tredjepart som i urimelig grad vil rammes av tilbakeholdet vil også kunne være et forhold som må tas i betraktning. Selv om tilbakeholdsretten gjelder selve kjøretøyet og ikke lasten, må det også tas hensyn til lasten ved forholdsmessighetsvurderingen. Dersom tilbakeholdet øker risikoen for verdiforringelse av lasten, om lasten er levende dyr, eller der det er snakk om persontransport hvor mange passasjerer for eksempel skal rekke videre transport, vil et tilbakehold kunne ramme uforholdsmessig hardt. Veiledning til kontrollpersonellet om denne vurderingen vil gis i instruks og retningslinjer.

Tilbakeholdet skal opphøre når betaling er gjennomført eller det er stilt sikkerhet for kravet. Dette er ikke ment som en realitetsendring fra formuleringen om at kjøretøyet kunne holdes tilbake *«inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt»*. Det tas inn i lovteksten at sikkerhetsstillelse som godtas etter tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4 også skal godtas ved tilbakehold etter vegtrafikkloven. Denne henvisningen innebærer en presisering av hva som skal godtas som sikkerhet: Innskudd i norsk bank med erklæring fra banken om innskuddet og om at det ikke kan disponeres uten etter samtykke fra vedkommende namsmyndighet, og selvskyldnergaranti fra norsk bank eller annet foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter finansforetaksloven § 2-1. Det er naturlig at vegtrafikkloven er harmonisert med tvangsfullbyrdelsesloven på dette punktet.

Statens vegvesens og Tolletatens adgang til å holde kjøretøyet tilbake ved anmeldelse er tidsmessig begrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller en eventuell bot er meddelt. Dette er en videreføring av gjeldende rett. Når politiet/påtalemyndigheten skal ta stilling til om det skal ilegges en bot, er det også påtalemyndigheten/politiet som overtar ansvaret for beslutningen om det er grunn til å fortsette tilbakeholdet inntil den eventuelle boten er betalt. Statens vegvesen eller Tolletaten kan effektivt utføre et eventuelt fortsatt tilbakehold, eller politiet kan forestå tilbakeholdet selv. Ordlyden er noe endret, uten at dette innebærer en realitetsendring.

Hjemmelen for å sikre tilbakeholdet med mekanisk eller elektronisk innretning der det er nødvendig, videreføres. I praksis er det i dag hjullås som er aktuelt, men ordlyden er teknologinøytral og åpner for å ta i bruk andre innretninger for formålet.

Adgangen til å selge tilbakeholdte kjøretøy etter reglene i § 37, videreføres. Fristen for å selge kjøretøyet utvides fra to til tre måneder fra rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt overtredelsesgebyr. Denne fristen harmonerer med andre salgshjemler i vegtrafikkloven. Språklig ble det foreslått noe forenkling, ved at det henvises til reglene om salg i vegtrafikkloven § 37 femte til åttende ledd.

Det følger av sjettede ledd at bestemmelsene i § 38 om panterett og tvangsgrunnlag for utlegg får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet. Dette er nytt ved denne lovendringen, da dagens § 38 bare gjelder selve boten eller overtredelsesgebyret, ikke de kostnadene som er knyttet til tilbakeholdet, som myndighetene har rett til å få tilbakebetalt. Endringen innebærer at hele kravet som kjøretøyets eier eller den som disponerer kjøretøyet er ansvarlig for å betale, inkludert omkostninger knyttet til tilbakeholdet, sikres ved legalpant i vedkommende kjøretøy. Videre er disse kostnadene omfattet av kravet som er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige.

I tillegg til de materielle endringene som nevnt over, ble det foreslått språklige endringer for å tydeliggjøre bestemmelsen.

Til yrkestransportloven § 40

Overskriften i § 40 endres for å gi en mer dekkende beskrivelse av hva den gjelder.

I § 40 tredje ledd gis adgang til å sikre bruksforbudet etter § 40 ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. I dag er det særlig bruk av hjullås som er aktuelt, men bestemmelsen åpner for at det benyttes andre metoder for å oppnå formålet om å hindre at kjøretøyet fortsetter ferden. Dagens adgang til å inndra kjennemerke eller vognkort videreføres, men bestemmelsen er noe omskrevet.

Første setning i § 40 fjerde ledd blir stående uendret. Andre setning og tredje omskrives noe og samles til én setning for å forenkle bestemmelsen, uten at dette innebærer realitetsendringer. Det følger nå av andre setning at dersom kjøretøyet ikke blir hentet innen tre måneder etter at forbudstiden har utløpt, kan kjøretøyet selges etter reglene i vegtrafikkloven § 37 femte til åttende ledd. Ordlyden om at eieren må være varslet i rekommandert brev tas ut av denne bestemmelsen, da dette følger av vegtrafikkloven § 37 som det vises til.

Til § 41 a

I yrkestransportloven § 41 a innføres en tilsvarende tilbakeholdsrett som etter vegtrafikkloven. Bestemmelsen åpner for at motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn, kan holdes tilbake av den som har myndighet til å føre kontroll etter yrkestransportloven. Tilbakeholdet må være nødvendig for å sikre betaling av bøter eller overtredelsesgebyrer ilagt for brudd på bestemmelser gitt i eller i medhold av yrkestransportloven. I likhet med vegtrafikkloven, åpner bestemmelsen i yrkestransportloven for at kjøretøyet kan holdes tilbake dersom eieren (eller den som disponerer kjøretøyet) er ilagt, eller antas å ville bli ilagt, bot eller overtredelsesgebyr.

Tilbakeholdet må være nødvendig for å sikre betaling, og slikt tilbakehold må være forholdsmessig. Det skal ved vurderingen tas hensyn til størrelsen på boten eller overtredelsesgebyret og forholdene for øvrig. Tilbakeholdet skal opphøre når sanksjonen er betalt eller det er stilt sikkerhet for kravet. Det presiseres i lovteksten at sikkerhet som godtas etter tvangsfullbyrdelsesloven § 3-4 også skal godtas ved tilbakehold etter yrkestransportloven. Dette innebærer at innskudd i norsk bank med erklæring fra banken om innskuddet og om at det ikke kan disponeres uten etter samtykke fra vedkommende namsmyndighet, og selvskyldnergaranti fra norsk bank eller annet foretak med rett til å drive finansieringsvirksomhet etter finansforetaksloven § 2-1, godtas som sikkerhet.

I likhet med vegtrafikkloven § 36 b, følger det av § 41 a at der tilbakeholdet skal sikre betaling av en bot, kan kjøretøyet holdes tilbake til påtalemyndigheten har avgjort om det skal gis bot. Påtalemyndighetene avgjør da om det er grunn til å fortsette tilbakeholdet.

Tilbakeholdet kan sikres med hjullås eller andre mekaniske eller elektroniske innretninger, forutsatt at slik sikring er nødvendig.

Tilbakeholdte kjøretøy kan selges etter reglene i vegtrafikkloven § 37, dersom beløpet ikke er betalt innen tre måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt gebyr. Reglene i § 38 gjelder tilsvarende for sikring av omkostninger knyttet til tilbakeholdet.

Til ikrafttredelsesbestemmelsen

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

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 og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i 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 og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)

I

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

§ 36 nr. 3 første punktum skal lyde:

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

§ 36 nr. 6 skal lyde:

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

§ 36 a andre ledd skal lyde:

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

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

§ 36 b skal lyde:

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

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

over motorvognen eller kjøretøyet som trekkes av motorvognen.

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

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

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

Tilbakeholdte kjøretøy kan selges etter reglene i § 37 femte til åttende ledd dersom beløpet ikke er betalt innen tre måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt overtredelsesgebyr. Bestemmelsene i § 38 får tilsvarende anvendelse på omkostningene knyttet til tilbakeholdet.

II

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

§ 40 paragrafoverskriften skal lyde:

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

§ 40 tredje og fjerde ledd skal lyde:

(3) *Eit forbod etter første ledd kan sikrast ved å inndra kjennemerke og vognkort eller ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*

(4) *Eit køyretøy som det er forbode å bruke, kan kontrollmakt, når ho meiner det trengst, ta i forvaring. Vert køyretøyet ikkje henta innan tre månader etter at forbodstida har gått ut, kan køyretøyet verte selt etter reglane i vegtrafikkloven § 37 femte til åttande ledd.*

Ny § 41 a skal lyde:

§ 41 a *Tilbakeholdsrett i motorvogn og kjøretøy som vert trekte av motorvogn*

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

(2) *Det kan berre tas avgjerd om tilbakehald når det er naudsynt for å sikre betaling av bot, lovbrotsgebyr og eventuelle kostnadar knytte til gjenomføringa av tilbakehaldet og når slikt tilbakehald er forholdsmessig. Ved vurderinga skal det takast omsyn til storleiken på bota eller lovbrotsgebyret, typen brot og tilhøva elles.*

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

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

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

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

III

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