



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag om utvidelse av tilbakeholdsretten i
vegtrafikkloven § 36 b

samt

Forslag til endringer i vegtrafikkloven §§ 36, 36 a
og 37 (immobilisering av kjøretøy).

Høring om forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven).

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
11.06 2014

1. Sammendrag

Lovforslaget omhandler utvidelse av tilbakeholdsretten i vegtrafikkloven § 36 b og konkrete hjemler i vegtrafikkloven §§ 36, 36 a, 36 b og 37 for å immobilisere kjøretøy.

Dersom forslaget blir vedtatt vil det kunne medvirke til bedre etterlevelse av regelverket og – i forlengelsen av dette – bidra til større trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet mm. Forslaget vil videre sikre effektiv inndrivelse av bøter og gebyrer samtidig som det vil bidra til likebehandling av aktørene i transportnæringen uavhengig av nasjonalitet.

§ 36 b *Tilbakeholdsrett i motorvogn* gir i dag politiet tilbakeholdsrett i kjøretøy inntil ilagt straff etter vegtrafikkloven er betalt eller sikkerhet er stilt. Anvendelsen av bestemmelsen begrenses derfor til de tilfeller der bøter som er ilagt ved dom eller forelegg er vedtatt av vedkommende motorvognfører. Begrensningene i anvendelsesområdet gjør bestemmelsen mindre praktisk enn hva som er nødvendig og ønskelig og innebærer også forskjellsbehandling ved at bøkene ilagt norske og nordiske førere blir drevet effektivt inn, mens førere utenom Norden kan unnlate å gjøre opp.

§ 36 b foreslås endret slik at kjøretøy kan holdes tilbake inntil betaling eller sikkerhetsstillelse foreligger, når motorvognføreren ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Slik myndighet foreslås gitt til regionvegkontoret (Statens vegvesen) og tollvesenet i tillegg til politiet. Tilbakeholdsretten vil dermed kunne benyttes også der hvor sanksjonen ikke er vedtatt og likeledes i påvente av at sanksjonen utferdiges. Utvidelse til gebyr er bl.a. begrunnet med at gebyr kan komme opp i betydelige beløp og dekke relativt alvorlige tilfeller. Ved å legge myndigheten også til vegvesenet og tollvesenet, får man bl.a. bedre samordning og effektivisering av reaksjonene. Videre foreslås uttrykket «motorvogn» endret til «kjøretøy» slik at det gis en sikker hjemmel for å kunne holde tilbake henger til motorvogn dersom dette synes nødvendig. Også last foreslås å kunne holdes tilbake. Dersom ikke henger til motorvogn omfattes av bestemmelsen og heller ikke lasten omfattes, er det risiko for omgåelse av bestemmelsen ved at henger og/eller last hentes av annen motorvogn. Tilbakehold kan bare finne sted når det anses nødvendig for å sikre betaling.

Uttrykket «motorvognfører bosatt i utlandet» i gjeldende bestemmelse foreslås endret til «motorvognfører». Samtidig foreslås det at unntaket i andre ledd for motorvognførere hjemmehørende i Norden fjernes. Dette begrunnes først og fremst med at vegtransporten blir stadig mer internasjonal. Kontrollerende myndigheter kan i stigende grad komme opp i situasjoner der motorvognen er registrert i utlandet, mens det er uklart hvor føreren er bosatt. Tilbakeholdsretten gjøres etter dette uavhengig av motorvognførerens faste bostedsadresse.

Forslaget til endring av vegtrafikkloven § 36 b inneholder også hjemmel for bruk av mekanisk eller elektronisk innretning for sikring av tilbakeholdsretten. Bruk av denne typen sikringsmiddel (i praksis hjullås) skal bygge på det underliggende vedtaket om tilbakeholdelse og kan – om nødvendig – tas i bruk for å sikre at føreren ikke neglisjerer tilbakeholdsretten og forlater kontrollstedet før det er betalt eller stilt sikkerhet for bøter eller gebyr, samt omkostninger som kontrollmyndigheten har med ev. bruk av hjullås. Når betalingen eller sikkerhetsstillelsen foreligger, vil kjøretøyet bli frigitt ved at hjullåset fjernes

så raskt som praktisk mulig. Dette under forutsetning av at det underliggende forholdet som utløste boten eller gebyret er rettet.

Tilvarende hjemmel for bruk av mekanisk eller elektronisk innretning foreslås tatt inn i vegtrafikkloven § 36 *Forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile*, § 36 a *Gebyr for overlasting* og § 37 *Fjerning og forvaring av kjøretøy m.m.*. Behovet for å immobilisere kjøretøy etter disse bestemmelsene synes like berettiget som for § 36 b. Bruksforbud ilegges kjøretøy som utgjør en umiddelbar fare for trafiksikkerheten, ofte også for fremkommeligheten. Pålegg om hvile gis til førere som innebærer en fare for trafiksikkerheten pga. grove overtredelser av bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Gebyr for overlast skal bidra til å bevare vegkapitalen, i tillegg til å ivareta hensynet til trafiksikkerhet og miljø. De samme hensynene ligger bak forvaringsinstituttet. For alle bestemmelsene er dessuten hensynet til like konkurransevilkår viktig.

Den nærmere praktiseringen av de av de foreslåtte bestemmelsene vil, dersom de blir vedtatt, bli nærmere regulert i instruks til kontrollmyndighetene.

2. Avgrensning

Forslaget til lovendringer avgrenses mot lov 21. juni nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova). En eventuell innføring av tilbakeholdsrett for brudd på bestemmelsene om løyve, herunder ulovlig kabotasje, utredes dermed ikke i denne omgang.

Spørsmålet om det skal innføres tilbakeholdsrett for manglende betaling av bompenger behandles heller ikke i denne høringen. Tilbakeholdsrett for manglende betaling av gebyr ilagt pga. av overtredelser av bestemmelser om bruk av elektronisk betalingsenhet i kjøretøy er likevel en del av høringen. Slik tilbakeholdsrett må sees i sammenheng med forslag til innføring av elektronisk betalingsenhet for motorvogner. Det fremgår av forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner, som forventes sendt på offentlig høring i nær fremtid, at det foreslås å innføre overtredelsesgebyr for bl.a. unnlatt bruk av påbudt, lesbar elektronisk betalingsenhet med en tilhørende gyldig avtale tilknyttet motorvognen (betalingsenhet ikke montert mv.). Forslaget til forskrift er hjemlet i vegtrafikkloven. Dette til forskjell fra selve betalingsplikten som vil være hjemlet i vegloven. Samferdselsdepartementet uttaler i høringsnotatet til forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner at departementet på sikt vil utrede og vurdere en ytterligere endring av vegtrafikkloven § 36 b som gjør det mulig å integrere ubetalte pengekrav, slik som bompenger, ved tilbakehold av kjøretøy. Departementet vil komme tilbake til dette i egen høring.

3. Bakgrunn

Statens vegvesen Vegdirektoratet fremmer på oppdrag fra Samferdselsdepartementet forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 b, *Tilbakeholdsrett i motorvogn*. Bakgrunnen er at gjeldende bestemmelses anvendelsesområde begrenses av at det, for å holde et kjøretøy tilbake, kreves at det foreligger dom eller vedtatt forelegg. Straffen må være «ilagt». Det er ikke tilstrekkelig at forelegg er utferdiget for at motorvogn skal kunne holdes tilbake til bøter og saksomkostninger er betalt. Dette innebærer bl.a. at dersom motorvognens fører nekter å akseptere straffeansvaret for en trafikkforseelse ved ikke å vedta et utferdiget forelegg på bot, kan ikke den kontrollerende myndigheten holde tilbake motorvognen inntil boten er betalt eller stilt sikkerhet for.

Bakgrunnen for departementets initiativ er bl.a. en henvendelse fra Norges lastebileierforbund (NLF) til Riksadvokaten i brev datert 16.10.2012 der de tar opp en rekke problemstillinger knyttet til politiets oppfølging av brudd på vegtrafikklovgivningen begått av utenlandske yrkessjåfører. Det påstås i brevet at det skjer forskjellsbehandling i forhold til norske yrkessjåfører bl.a. ved at grove brudd begått av utenlandske yrkessjåfører ikke blir påtalemessig behandlet i tråd med Riksadvokatens rundskriv. En sentral problemstilling i så vel NLFs henvendelse til Riksadvokaten som Riksadvokatens svarbrev datert 15.02.2013 er håndhevingen av vegtrafikkloven § 36 b. Riksadvokaten viser i sin redegjørelse bl.a. til det må anses som sikker rett at tilbakeholdsretten etter § 36 b ikke kan anvendes i de tilfeller fører av motorvogn ikke vedtar ilagt forelegg. Riksadvokaten påpeker videre at denne begrensningen i anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b gjør bestemmelsen mindre praktisk enn formentlig nødvendig er.

Tatt i betraktning den økte aktualiteten tilbakeholdsretten har fått de siste årene, dels på grunn av den stadig økende trafikk av kjøretøy med førere bosatt i utlandet på norske veier, finner departementet en slik situasjon uheldig. Det er derfor behov for å endre vegtrafikkloven § 36 b slik at det ikke lenger blir et vilkår for tilbakeholdsretten at forelegget – forenklet eller ordinært – er vedtatt.

Departementet uttaler videre at det kan være hensiktsmessig, når det først settes i gang et endringsarbeid knyttet til vegtrafikkloven § 36 b, at det også vurderes om det er behov for flere endringer i paragrafen. Det vises i denne sammenheng til følgende problemstillinger:

- Retten til å holde tilbake motorvogn gjelder i dag kun overfor «motorvognfører bosatt i utlandet» (utenom Norden). Selv om en slik avgrensning er i tråd med det opprinnelige formålet med bestemmelsen, kan det likevel stilles spørsmål ved om tilbakeholdsretten heller bør gjøres med generell, dvs. uavhengig av bosted.
- Stadig flere trafikkforseelser sanksjoneres i dag med gebyr med hjemmel i vegtrafikkloven. Det kan derfor være grunn til å vurdere om tilbakeholdsretten bør kunne gjøres gjeldende i saker der gebyr er eneste reaksjon.
- Myndigheten til å holde tilbake motorvogn med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b er i dag tillagt politiet. Det bør vurderes om tilbakeholdsretten også bør kunne utøves av Statens vegvesen og tollvesenet.
- Det kan være formålstjenlig å ta i bruk ulike typer sikringsutstyr/tvangsmidler (f.eks. rattlås og hjullås) for å sikre effektiv håndhevelse av tilbakeholdsretten etter

vegtrafikkloven § 36 b og i andre sammenhenger der det er nødvendig å immobilisere et kjøretøy. Hjemmelen for bruk av slike tvangsmidler kan med fordel klargjøres og knyttes til de reaksjoner for overtredelse av vegtrafikklovgivningen hvor slike virkemidler er hensiktsmessig og nødvendig.

4. Gjeldende rett

4.1. Innledning

Gjeldende vegtrafikklov § 36 b har følgende ordlyd:

§ 36 b. Tilbakeholdsrett i motorvogn.

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

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

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse, kan motorvognen selges.

For øvrig får bestemmelsene i § 37 femte til sjuende ledd tilsvarende anvendelse.

Lovforarbeidene til bestemmelsen er knappe, jf. Ot.prp. nr. 66 1986–87 der det uttales følgende:

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

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

I Universitetsforlagets kommentarutgave til vegtrafikkloven og trafikkreglene, 5. utgave s. 585 flg. uttales det følgende til bestemmelsen:

«Generelt

Bestemmelsen ble tilføyd i 1987. I forarbeidene (ot.prp. nr. 66) framholdt departementet at sanksjoner overfor utenlandske førere, særlig ved fartskontroller, var et problem. Det ble pekt på at foreleggene sjelden ble oppgjort og derfor måtte avskrives i regnskapene. Dette hadde ført til at politiet i enkelte distrikter helt unnlot å reagere mot andre utlendinger enn nordiske borgere, selv ved lovbrudd av vesentlig trafiksikkerhetsmessig betydning. Departementet ga uttrykk for at både polititjenestemenn og publikum reagerte mot slik praksis.

I proposisjonen ble det videre vist til at Danmark har bestemmelser om tilbakeholdsrett i kjøretøy inntil bøter mv. er betalt eller det er stilt sikkerhet (færdselsloven § 120). Den norske bestemmelsen gjelder ikke kjøretøy som ikke er motorvogn, se definisjonen av motorvogn i vtrl. § 2 annet og tredje ledd.

Første ledd

1. Etter motivene skulle lovgrunnen være behovet for å gripe inn overfor utenlandske motorvognførere i riket. Bestemmelsen er imidlertid gitt en videre rekkevidde, idet den retter seg mot motorvognførere «bosatt i utlandet». Den omfatter derfor også norske borgere som er bosatt utenfor riket. Det avgjørende er hvor føreren er hjemmehørende, ikke hvor motorvognen er registrert. Det spiller heller ingen rolle hvem som er eier av motorvognen som ble benyttet ved overtredelsen. Tilbakeholdsrett kan gjøres gjeldende også der motorvognen er lånt, leid eller stjålet.

2. Det er ikke nærmere angitt i paragrafen hvor og på hvilken måte tiltaket skal settes i verk. Bestemmelsen er generell, slik at motorvognen kan holdes tilbake på det sted (i det politidistrikt) hvor overtredelsen konstateres. Men det kan også være behov for at politiet gir varsel ved grenseovergangssteder slik at motorvognen kan holdes tilbake der.

3. I første ledd er det ikke gitt nærmere regler om hvilken sikkerhet som skal kreves. Ved behov kan nærmere forskrifter om dette gis med hjemmel i vegtrafikkloven § 43 (alternativet «utfylling» av loven). I mangel av nærmere regulering må det være klart at en bankgaranti fra norsk bank er tilstrekkelig, og det samme må gjelde deponering av et tilstrekkelig kontantbeløp. I Danmark er det pekt på at de kredittbrev som utstedes av Alliance Internationale de Tourisme, kan brukes som sikkerhet for bøter der.

4. Tilbakeholdsretten gjelder bare bøter og saksomkostninger, i motsetning til den danske bestemmelse som også gjelder erstatningsbeløp og premier for lovpliktig ansvarsforsikring. Med «bøter» menes bare bot som er formell straff, jf. straffeloven 1902 § 15, ikke ulike gebyrer som kan ilegges i medhold av vegtrafikkloven § 31 sjette til åttende ledd og § 36 a. Det er på den annen side uten betydning hvorledes boten er ilagt, dvs. om dette har skjedd ved ordinært forelegg, forenklet forelegg eller dom. Med «saksomkostninger» siktes primært til de saksomkostninger som føreren ilegges i dommen eller forelegget, jf. straffeprosessloven § 436 og 256 annet ledd, men begrepet omfatter trolig også utgifter ved oppbevaring av motorvognen.

5. Tilbakeholdsretten gjelder når motorvognfører er «ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen».

Uttrykket «ilagt straff» er brukt også i vtrl. § 24 a og i § 33 nr. 1. Uttrykket omfatter vedtakelse av forelegg, herunder forenklet forelegg. Også bot som er vedtatt ved forenklet forelegg, er «straff» i lovens forstand. Gebyr for parkeringsovertredelser, overlaster mv. er ikke «straff» og gir ikke grunnlag for tilbakehold av motorvogn etter § 36 b.

Bestemmelsen gjelder også tilfeller hvor motorvognføreren er dømt til bøtestraff ved dom. Hvis føreren dømmes til fengsel og bot, for eksempel for promillekjøring, jf. vegtrafikkloven § 31 annet og tredje ledd, kan motorvognen holdes tilbake til sikkerhet for boten.

Bestemmelsen i § 36 b kan også være aktuell der det idømmes fengselsstraff alene, men da som sikkerhet for saksomkostningene.

Illeggelsen av straff må gjelde overtredelse av «vegtrafikklovgivningen». Dette er ikke et presist uttrykk, men omfatter trolig overtredelser av vtrl. og av forskrifter gitt i medhold av vtrl. Det er nærliggende å forstå begrepet på samme måte som uttrykket «bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov» som er brukt i vtrl. § 31 første ledd. Uttrykket «overtredelser av vegtrafikklovgivningen» omfatter trolig ikke overtredelser av straffeloven, selv om lovbruddet har hatt direkte sammenheng med bruk av motorvogn, se f.eks. straffeloven 1902 § 239 om uaktsomt drap, § 238 om forvoldelse av betydelig legemsskade og § 351 om «uvorren kjørsel». Uttrykket omfatter trolig heller ikke overtredelse av yrkestransportloven, som er en næringslov, og ikke overtredelser av lov om motorferdsel i utmark, som regulerer ferdsel utenfor veg.

Annet ledd

Tilbakeholdelse kan bare finne sted når det «antas nødvendig» for å sikre betaling av bøter og saksomkostninger. Tilbakeholdelsen må ikke utgjøre et uforholdsmessig inngrep. Politiet må her foreta en vurdering av lovovertrederens forhold. Han eller hun bør gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og sin evne og vilje til å betale det aktuelle beløpet. Overtredelsens art og botens størrelse er også et moment i vurderingen. Mindre overtredelser, hvor boten ilegges ved forenklet forelegg, bør vanligvis ikke føre til at tilbakeholdsrett utøves.

Det kan videre være nærliggende å forstå «nødvendig» slik at det også gjelder et krav om forholdsmessighet, slik det for eksempel gjør for straffeprosessuelle tvangsmidler etter straffeprosessloven § 170a. Uansett er imidlertid politiets vedtak en avgjørelse politiet treffer som forvaltningsorgan, slik at den ulovfestede myndighetsmisbrukslæren setter skranker for politiets frie skjønn. Vedtaket vil være ugyldig dersom avgjørelsen er vilkårlig eller det er tatt utenforliggende hensyn, har skjedd usaklig forskjellsbehandling eller vedtaket er kvalifisert urimelig.»

Etter annet punktum skal tilbakehold ikke nyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island og Sverige. Mellom de nordiske land er det mindre behov for å kunne holde tilbake kjøretøy for å sikre betalingen.»

4.2. Nærmere om vilkåret ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen

Som det vil fremgå av første ledd i bestemmelsen er det et vilkår for å holde motorvogn tilbake, at motorvognføreren blir ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgivningen.

Riksadvokaten har i brev til datert 15.02.2013 til Norges lastebileierforbund, jf. også uttalelsene i kommentarutgaven til vegtrafikkloven, uttalt at det må anses som sikker rett at uttrykket «ilagt straff» innebærer at det må foreligge dom eller et vedtatt forelegg. Det vises i denne sammenheng til at lovforarbeidene (Ot.prp. nr. 66 1986–87 side 6) er knappe, men at det der – som begrunnelse for å ha tilbakeholdsrett – vises til at sanksjoner overfor

utenlandske førere sjelden blir oppgjort og med tiden avskrives i regnskapene. Dette må – slik Riksadvokaten vurderer det – henvises til vedtatte forelegg eller rettskraftige, idømte bøter. Utferdigelse av forelegg er ikke ileggelse av straff, men et alternativ til å utferdige tiltalebeslutning, og er et tilbud til siktede om å gjøre opp straffeansvaret ved å betale en fastsatt bot. Det er således siktede selv som gjennom vedtagelsen aksepterer straffeansvaret. Riksadvokaten uttaler videre at dersom lovgiver ønsket, eller skulle ønske å gi adgang til tilbakeholdelse av bot eller saksomkostninger som kan bli ilagt, kunne en med letthet valgt en annen og klar formulering.

Det legges etter dette til grunn at anvendelsen av gjeldende vegtrafikklov § 36 b begrenses til å gjelde tilfeller der forelegg er vedtatt, eller bøter eller saksomkostninger er ilagt ved dom. Det er ikke nødvendig å avvente en rettskraftig avgjørelse, jf. siste setning i første ledd.

4.3. Nærmere om begrensningene i anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b

Begrensningen i anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b gjør bestemmelsen mindre praktisk enn hva som er nødvendig. Dersom ikke tilbakeholdsretten kan gjøres gjeldende også for utferdigete, men ikke vedtatte forelegg, vil det i praksis innebære at det i mange tilfeller blir tilnærmet umulig å kreve inn bøtene gitt til personer bosatt utenfor Norden. Dette vil igjen føre til en klar forskjellsbehandling ved at bøtene ilagt norske og nordiske førere blir drevet effektivt inn mens førere bosatt utenom Norden unnlater å gjøre opp. Det vises i denne sammenheng til følgende statistikk fra Statens Innkrevingsentral for årene 2011– 2013.

Oversikt over diverse kravtyper hvor skyldner er bosatt utenfor Norge og Norden

		2 011	2 012	2 013
310 Trafikkgebyr	Ikke oppgjort	454	585	908
310 Trafikkgebyr	Oppgjort	868	943	1159
	Sum:	1322	1528	2067

		2 011	2 012	2 013
110 Forenklet fore	Ikke oppgjort	855	1058	1094
110 Forenklet fore	Oppgjort	1450	1728	1429
	Sum:	2305	2786	2523

		2 011	2 012	2 013
312 Overlastgebyr	Ikke oppgjort	1	7	11
312 Overlastgebyr	Oppgjort	287	439	585
	Sum:	288	446	596

Oversikt over diverse kravtyper hvor skyldner er bosatt i Norge:

		2 011	2 012	2 013
--	--	-------	-------	-------

310 Trafikkgebyr	Ikke oppgjort	4237	4887	5869
310 Trafikkgebyr	Oppgjort	52084	45899	37727
	Sum:	56321	50786	43596

		2 011	2 012	2 013
110 Forenklet fore	Ikke oppgjort	2199	3782	11240
110 Forenklet fore	Oppgjort	108381	113217	99135
	Sum:	110580	116999	110375

		2 011	2 012	2 013
312 Overlastgebyr	Ikke oppgjort	12	7	19
312 Overlastgebyr	Oppgjort	1698	1846	2038
	Sum:	1710	1853	2057

Oversikt over diverse kravtyper hvor skyldner er bosatt i Norden

		2 011	2 012	2 013
310 Trafikkgebyr	Ikke oppgjort	248	266	255
310 Trafikkgebyr	Oppgjort	933	948	1065
	Sum:	1181	1214	1320

		2 011	2 012	2 013
110 Forenklet fore	Ikke oppgjort	160	277	448
110 Forenklet fore	Oppgjort	2072	2403	1955
	Sum:	2232	2680	2403

		2 011	2 012	2 013
312 Overlastgebyr	Ikke oppgjort		2	3
312 Overlastgebyr	Oppgjort	168	275	311
	Sum:	168	277	314

Tilsvarende oversikt over ikke oppgjorte/oppgjorte forelegg er ikke tilgjengelig for ordinære forelegg. Statens innkrevingsentral opplyser at statistikken over ordinære forelegg inneholder mest straffesaker utenom trafikkforseelser uten at dette kan spesifiseres nærmere.

Begrensningen i anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b – sammen med erfaringene Statens Innkrevingsentral har med innkreving av forenklede forelegg utferdiget til utenlandsboende førere – peker etter vårt syn uansett klart i retning av at det er behov for å

endre bestemmelsen til også å omfatte forelegg som er utferdiget eller vil bli utferdiget. Dette i tillegg til vedtatte forelegg.

Som det fremgår av statistikken levert fra Statens Innkrevingsentral utgjorde uoppgjorte forenklede forelegg for førere bosatt i Norge ca. 10 % av de totalt ilagte foreleggene. For førere bosatt utenfor Norge og Norden var tilsvarende tall ca. 43 %, mens det for førere bosatt i Norden (utenom Norge) var ca. 18 %. Selv om tallmaterialet må nyttes med det klare forbehold at det først og fremst forteller oss om omfanget av restanser ved utgangen av det enkelte år, så gir det klare indikasjoner på at begrensningen i tilbakeholdsretten med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b til å gjelde vedtatte forelegg bidrar til forskjellsbehandling i den forstand at straffen fullbyrdes i langt mindre grad for utenlandske førere enn for norske.

Et annet spørsmål er om det også er behov for å utvide bestemmelsen til å omfatte utstedte gebyrer gitt med hjemmel i vegtrafikklovgivningen. Stadig flere overtredelser av bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven sanksjoneres i dag ved hjelp av gebyr. Illeggelse av gebyr er – selv om det har et straffemessig formål – ikke straff i straffelovens forstand og faller derfor utenfor anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 36 b.

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

Innføringen av ordningen med trafikkgebyr der Statens vegvesens utekontrollpersonell ble tildelt samme kompetanse som politiet, bygde på den klare forutsetningen at overtredelsene som skulle sanksjoneres ved hjelp av overtredelsesgebyr skulle være enkle å konstatere både mht. objektiv overtredelse og subjektiv skyld. Gebyrene retter seg derfor i hovedsak mot enkle konstaterbare overtredelser av tekniske bestemmelser, men ordningen rommer også bruksmessige forhold (jf. vernegebyret og gebyret rettet mot manglende mønsterdybde på dekk).

Statistikk innhentet fra Statens Innkrevingsentral viser at det årlig utstedes ca. 53000 gebyrer med hjemmel i gebyrforskriften (gjennomsnittstall for perioden 2011–2013). Av de utstedte gebyrene står Statens vegvesen for ca. 50 %. Ilagte gebyr for manglende medbringning av kjetting og mønsterdybde under lovlig minimum, som i første rekke retter seg mot tunge kjøretøy, utgjør ca. 5 % av de ilagte gebyrene.

Selv om overtredelsene som sanksjoneres med trafikkgebyr kan sies å være mindre alvorlige enn de som sanksjoneres med straff, er ikke det alltid tilfelle. Kjøring med dekk med

mønsterdybde under lovlig minimum, jf. gebyrforskriften § 1 f), som sanksjoneres med et gebyr på kr. 750,- pr dekk, vil etter forholdene kunne fremstå som meget graverende og trafikkfarlig. Om en overtredelse sanksjoneres med bot eller gebyr vil derfor i noen tilfeller kunne fremstå som tilfeldig. Størrelsen på et gebyr som illegges en fører av et vogntog med flere slitte dekk kan også i noen tilfeller være like stort som størrelsen på ilagt bot.

Hensynet til effektiv inndrivelse av både bøter og gebyrer – sammen med det forhold at tilbakeholdsretten også skal ha bidra til at motorvognførere innretter seg lojalt etter de tekniske og bruksmessige reglene som gjelder her til lands for føring av motorvogn, tilsier at virkeområdet for vegtrafikkloven § 36 b bør vurderes til også å omfatte gebyrer ilagt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Det at flere overtredelser av vegtrafikklovgivningen som i dag sanksjoneres med straff i fremtiden kan bli avkriminalisert og overført til gebyrbelagt overtredelse, jf. NOU 2003:15 Fra bot til bedring, er etter vårt syn et forhold som forsterker behovet for at vegtrafikkloven § 36 b også bør omfatte utstedte gebyrer.

Dersom først utstedte gebyrer skal kunne danne grunnlag for tilbakeholdsrett, bør det videre vurderes om myndigheten til å holde tilbake kjøretøy med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b skal utvides til også å gjelde regionvegkontoret og tollvesenet. Slik vi vurderer det, er det gode grunner for at Statens vegvesen og tollvesenet gis slik myndighet. I alle fall gjelder dette i de tilfeller det ut fra en nødvendighetsvurdering er behov for å holde tilbake kjøretøy for å sikre at gebyr betales. Det er imidlertid et spørsmål om ikke myndigheten også bør innbefatte de tilfeller der kontrollmyndighetene – ved kontroll langs veg – anmelder overtredelser av vegtrafikklovgivningen som vil eller kan føre til at det utferdiges forelegg.

Antall anmeldelser av førere av tunge kjøretøy utferdiget av utekontrollenhetene i Statens vegvesen var i 2013 ca. 4100. Samlestatistikken gir ikke mulighet til å fordele anmeldelsene på norske, nordiske og førere utenom Norden. For nærmere detaljering kontrollomfang, fordeling på kontrolltemaer mv. vises det til vedlagte Årsrapport tungtransportkontroller 2013. Tilsvarende opplysninger foreligger ikke for tollvesenet.

Statens vegvesen produserer også egen statistikk for kontroll med vinterutrustning. Det vises her til vedlagte statistikk for perioden 01.10.2013 til 30.04.2014. Kontrollene og reaksjonene på utførte kontroller er her fordelt på norske, nordiske, Øst-Europa og resten av Europa. Som det vil fremgå her er kjøretøy hjemmehørende i Øst-Europa og resten av Europa – relativt sett – overrepresentert både hva gjelder utstedte gebyrer, bruksforbud (kjøreforbud) og anmeldelser.

Dersom man sammenligner de to vedlagte statistikkene, vil man se at andelen kontrollerte kjøretøy som f.eks. gis bruksforbud er langt høyere i tungtransportkontrollene hele året sett under ett, enn tilfellet er for kontroll av motorvogns og tilhengers vinterutrustning (24 % mot 4 %). Samme mønster vil man finne for øvrige reaksjoner. Det tilsynelatende misforholdet forklares med at i kontroll med vinterutrustning stoppes alle tunge kjøretøy som passerer bemannede kontrollplasser. I den øvrige tungtransportkontrollen er kontrollvirksomheten målrettet, noe som igjen resulterer i at det i større grad gjennomføres kontroll av kjøretøy som det etter kontrollmyndighetens skjønn er særlig grunn til å kontrollere. Det vises i

denne forbindelse også til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, der det i § 4 er en bestemmelse om fritak for teknisk kontroll av tunge kjøretøy som kan fremlegge attest eller rapport om gjennomført teknisk kontroll de tre siste måneder.

Praksis i dag ved anmeldelser av utenlandske førere (utenom Norden) er at jourhavende jurist i vedkommende politidistrikt kontaktes. Anmeldelse klargjøres og oversendes slik at jourhavende kan ta stilling til om det er rettslig grunnlag for straffesanksjon. Dersom det utstedes forelegg skal i prinsippet politiet møte opp på kontrollstedet for – om nødvendig – å sikre tilbakeholdsrett inntil bøter er betalt eller sikkerhet stilt. I mange tilfeller vil det imidlertid være slik at politiet ikke har mannskap tilgjengelig til å prioritere oppmøte på kontrollstedet for å meddele forelegg og sikre tilbakeholdsrett. I noen tilfeller oversender derfor jourhavende jurist utferdiget forelegg til vegvesenets kontrollpersonell som igjen meddeler forelegget og evt. vedtak om tilbakehold av kjøretøyet inntil forelegg er betalt. Vegvesenets personell sørger i disse tilfelle for at evt. vedtatt forelegg blir oversendt jourhavende jurist. All kommunikasjon foregår i slike tilfeller elektronisk.

Slik vi vurderer det, vil det å gi regionvegkontoret myndighet til å holde tilbake motorvogn til gebyr eller forelegg utstedt på grunnlag av anmeldelse fra utekontrollenhetene blir betalt eller stilt sikkerhet for, kunne bidra til en betydelig effektivisering av tilbakeholdsinstuttet. Uten en slik myndighet til regionvegkontoret, er det fare for at en stor andel av utenlandske førere vil kunne unndra seg betaling. Spesielt vil dette gjelde førere av tunge kjøretøy hvor regionvegkontoret gjennomfører hoveddelen av kontrollene langs veg. Det skal i denne sammenheng nevnes at regionvegkontoret allerede på flere – om enn avgrensede – områder har tilbakeholdsrett inntil betalingsforpliktelser er oppgjort. Det vises i denne sammenheng til bl.a. omtalen under av ordningen med tilbakeholdsrett inntil ilagt gebyr for overlast er gjort opp, jf. også statistikken fra Statens Innkrevingssentral presentert foran som gir klare indikasjoner på at tilbakeholdsretten er effektivt instrument for inndriving av overlastgebyr.

Spørsmålet om å gi tollvesenet – på lik linje med regionvegkontorene samme myndighet som politiet har i dag etter § 36 b – må sees i sammenheng med nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 13 der det heter:

Departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet tilknyttet gyldig avtale for kjøring på offentlig veg. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes.

Bestemmelsen er nærmere omtalt i Prop 80 L (2012–2013) *Endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy)*. Det fremgår her at bestemmelsen er utformet for å gi hjemmel for fastsetting av nærmere forskrifter om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg som kjører på offentlig veg i Norge skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet samt fastsette nærmere bestemmelser om ordningen. Bakgrunnen for lovendringen er behovet for å effektivisere innkrevingen av bompenger. Det vises i denne sammenheng til at innkrevingen av trafikantbetaling fra utenlandske kjøretøy er spesielt krevende for bompengeselskapene. Enkelte utenlandske tungtransportører unnlater i dag å betale bompenger og kan derfor operere med lavere driftskostnader enn norsk transport. Dette fører igjen til en uheldig konkurransevridding mellom norsk og utenlandsk

næringsvirksomhet. Departementet uttaler i proposisjonen at det er behov for kontroll med om kravet til at kjøretøy skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet, etterleves. Kontrollomfanget bør være så høyt og effektivt som mulig slik at målet om at alle eiere/førere av kjøretøy som blir omfattet følger påbudet. Videre må overtredelser av påbudet kunne sanksjoneres. Sanksjonene må ha en størrelse som gjør at det ikke lønner seg å unnlate bruk av påbudt brikke. Departementet uttaler videre at de vil komme tilbake til spørsmålene om kontrollordningen – herunder om også tollvesenet bør gis myndighet til å kontrollere og sanksjonere overtredelser av påbudet om brikke – i forbindelse med den offentlige høringen av forskrift til ny § 13 tredje ledd.

Forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner er under forberedelse i departementet og vil bli sendt på offentlig høring i nær fremtid. Det foreslås her at kontrollmyndighetene skal være politiet, regionvegkontoret og tollvesenet. Det foreslås videre at overtredelser av kravet om at kjøretøy skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet skal sanksjoneres med overtredelsesgebyr. Hjemmelen for illeggelse av slikt gebyr vil være vegtrafikkloven § 31, jf. § 31 a, som gir regler om at overtredelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven kan sanksjoneres med gebyr.

Slik vi vurderer det aktualiserer forslaget om å gi tollvesenet kontroll- og sanksjonsmyndighet ved overtredelser av påbudet om bruk av elektronisk betalingsenhet spørsmålet om tollvesenet også skal gis myndighet etter vegtrafikkloven § 36 b til å holde tilbake motorvogn inntil ilagt overtredelsesgebyr er betalt eller stilt sikkerhet for. Dette på lik linje med at det bør vurderes å gi regionvegkontoret myndighet til å holde tilbake kjøretøy inntil gebyr gitt med hjemmel i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgevingen er betalt eller stilt sikkerhet for.

4.4. Nærmere om vilkåret motorvognfører bosatt i utlandet

Det fremgår av vegtrafikkloven § 36 b første ledd at tilbakeholdsretten bare kan gjøres gjeldende overfor motorvognfører bosatt i utlandet. I siste setning i andre ledd er det bestemt at tilbakeholdsretten likevel ikke skal benyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island eller Sverige. Unntaket for førere bosatt i Norden er begrunnet i at vi for disse landene har gjensidige avtaler som gjør at ilagte bøter og saksomkostninger kan inndrives effektivt. Dette bekreftes også av statistikken fra Statens Innkrevingsssentral som det er vist til foran.

Internasjonaliseringen av vegtransporten gjør imidlertid at kontrollmyndighetene kan komme i situasjoner der motorvognen er registrert i utlandet, mens det er uklart hvor motorvognføreren faktisk er bosatt. I slike situasjoner kan det være hensiktsmessig å ha tilbakeholdsretten i behold for å sikre at motorvognen ikke forsvinner ut av landet før betaling er skjedd eller sikkerhet er stilt for betaling. Det bør derfor vurderes om ikke tilbakeholdsretten bør gjøres uavhengig av føreres bosted, men likevel slik at det gjennom instruks til kontrollerende myndigheter tas hensyn til de avtaler som er gjort med øvrige nordiske land i forholdsmessighetsvurderingen.

4.5. Nærmere om vilkåret motorvogn

Tilbakeholdsretten etter gjeldende vegtrafikklov § 36 b er etter sin ordlyd knyttet til fører av motorvogn. Det er motorvogn som kan holdes tilbake inntil bøter og saksomkostninger er betalt eller sikkerhet stilt. Slik bestemmelsen er utformet kan ikke henger til vogntog holdes tilbake. En stor andel av de førerne det vil være aktuelt å benytte tilbakeholdsretten i forhold til, er førere av vogntog. I og med at henger ikke omfattes av bestemmelsen, oppstår situasjoner der motorvognen holdes tilbake, mens hengeren med last blir hentet av annen egnet motorvogn. Dette vil igjen kunne føre til at gamle og dårlige trekkbiler blir stående som problemavfall rundt om i landet og uten at det blir gjort opp for ilagte bøter og/eller gebyrer.

Slik vi vurderer det, bør det vurderes å erstatte uttrykket «motorvogn» med uttrykket «kjøretøy» slik at tilbakeholdsretten – om nødvendig – kan gjøres gjeldende for vogntoget som helhet.

Slik gjeldende § 36 b er utformet, er det ikke hjemmel for tilbakeholdsrett i lasten som motorvognen evt. medbringer. Det bør imidlertid også vurderes om ikke tilbakeholdsretten bør gjøres gjeldende også for lasten. Hensynet til at tilbakeholdsretten skal være effektiv og virke preventivt, taler for at det i særlige tilfeller kan være behov for ikke bare å la tilbakeholdsretten være begrenset til aktuelle kjøretøy, men også lasten i de aktuelle kjøretøyene. Dersom det ikke i særlige tilfeller gis anledning til å holde tilbake også lasten vil dette kunne svekke oppfordringen til betaling eller sikkerhetsstillelse som tilbakeholdsinstuttet skal medvirke til. Det viktigste for så vel avsender som mottaker av last er at lasten kommer frem rettidig, ikke nødvendigvis hvordan det kommer frem. Dersom ikke også lasten i særlige tilfeller kan holdes tilbake, risikerer kontrollmyndigheten at det foretas omlasting på kontrollstedet og kjøretøyene blir stående der i lengre tid før de fjernes. Særlig vil dette gjelde dersom det er snakk om kjøretøy som i seg selv har lav verdi.

Av hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø er det heller ikke ønskelig å ha en ordning som gjør det lønnsomt for transportfirmaene å benytte gamle og verdiløse kjøretøy.

4.6. Nærmere om vilkåret om at tilbakeholdelse bare skal finne sted når det antas nødvendig

Gjeldende vegtrafikklov § 36 b er en «kan-regel». Det er opp til kontrollmyndighetenes skjønn å bestemme om motorvogn skal holdes tilbake til bøter og saksomkostninger er betalt eller stilt sikkerhet for. Som det vil fremgå av andre ledd i bestemmelsen er det imidlertid alltid et vilkår at tilbakeholdelse anses nødvendig for å sikre betaling. Tilbakeholdelse skal uansett ikke benyttes overfor førere bosatt i Norden.

Nødvendighetsvilkåret innebærer at det ikke alltid vil være aktuelt å holde tilbake motorvogn inntil bøter og saksomkostninger er betalt i de tilfeller føreren er bosatt utenom Norden. Det må foretas en skjønnsmessig vurdering der beslutningen om tilbakeholdelse må fremstå som forholdsmessig. Størrelsen på bøkene og saksomkostningene – sammen med overtredelsens art (hvor trafikkfarlig overtredelsen fremstår som) – vil være sentrale

skjønnsstema i denne sammenheng. Det vises for øvrig til det som er uttalt om dette temaet i kommentarutgaven til vegtrafikkloven.

Vi er av den oppfatning at det fortsatt bør være et vilkår om at bruk av tilbakeholdelse skal underkastes en forholdsmessighetsvurdering, jf. begrepet nødvendig. De nærmere skjønnsstemaene for vurdering av om nødvendighetsvilkåret er oppfylt bør imidlertid reguleres nærmere gjennom intern instruks til kontrollmyndighetene.

4.7. Nærmere om vilkåret bøter og saksomkostninger

Det fremgår av vegtrafikkloven § 36 b første ledd at tilbakeholdsretten gjelder bøter og saksomkostninger. Med «bøter» menes bot som er formell straff, ikke ulike gebyrer som kan ilegges i medhold av vegtrafikkloven. Med «saksomkostninger» siktes primært til de saksomkostninger som føreren ilegges i dommen eller forelegget, men begrepet omfatter trolig også utgifter ved oppbevaring av motorvognen. Det vises for øvrig til det som er uttalt om dette temaet i kommentarutgaven til vegtrafikkloven.

Bestemmelsen bør – bl.a. for å sikre forutberegnelighet for de som rammes av tilbakeholdsretten – endres slik at tilbakeholdsretten også gjelder inntil «omkostninger» er betalt eller sikkerhet stilt. Denne formuleringen vil også kunne omfatte utgifter til immobilisering av kjøretøy.

4.8. Sikringsmidler/–tiltak for å immobilisere kjøretøy

4.8.1. Innledning

Vegtrafikkloven § 36 om bruksforbud mm, § 36 a om overlast og § 36 b om tilbakeholdsrett gir politiet og til dels også regionvegkontoret og tollvesenet myndighet til, i visse situasjoner, å nekte førere å kjøre videre. Erfaring har vist at enkelte førere ikke overholder slike forbud. Det er derfor behov for å kunne sikre gjennomføring av forbudene på en relativt enkel måte, der myndighetene finner at det er behov for det. Vi foreslår en hjemmel for bruk av sikringsmidler. Hjullås fremstår som et sikringsmiddel egnet for formålet. Det er også andre tekniske hjelpemidler som kan være aktuelle. I den videre fremstillingen benytter vi for enkelhets skyld betegnelsen «hjullås», selv om hjemmelen som foreslås vil omfatte også andre sikringsmidler som for eksempel rattlås, ventillås og elektronisk innretning for sporing av kjøretøy.

En slik hjemmel vil hovedsakelig ha betydning for Statens vegvesen fordi hjullås først og fremst vil benyttes på tunge kjøretøy og det er vegvesenet som foretar flest kontroller av tunge kjøretøy langs veg. Dersom også tollvesenet gis tilbakeholdsrett etter § 36 b vil hjemmelen for bruk av hjullås for sikring av ilagt gebyr for overtredelse av påbud om bruk av elektronisk betalingsenhet kunne benyttes av dem. Politiet har dessuten andre virkemidler i annet regelverk.

Forslaget anses for å være i samsvar med Nasjonal transportplan der kontroll langs veg er et prioritert område. Forslaget er en oppfølging av den såkalte «vinterpakken», selv om hjullås foreslås å kunne benyttes også på andre årstider og til andre formål.

Bruken av hjullås antas å ville bli meget beskjeden. De langt fleste etterlever gitt forbud og bruk av hjullås er ressurskrevende. Hverken Statens vegvesen eller politiet har ført statistikk over førere som har kjørt videre på tross av at de er ilagt forbud mot dette.

4.8.2. Reaksjonene i vegtrafikkloven

Utgangspunktet er at bruk av tvangs-/sikringsmidler skal ha en særskilt hjemmel. Retten til å utstede et forbud gir ikke i seg selv rett til å sikre forbudet ved hjelp av f.eks. hjullås. Vegtrafikkloven omtaler ikke direkte sikringsmidler som immobiliserer et kjøretøy, men den omtaler reaksjoner som indirekte kan hjemle slik bruk. Reaksjonene som omtales er:

- A. Bruksforbud
- B. Inndra kjennemerke og vognkort
- C. Pålegg om hvil
- D. Tilbakeholdsrett
- E. Forvaring

A. Bruksforbud

Vegtrafikkloven § 36 nr. 1 gir politiet og regionvegkontoret rett til å nedlegge forbud mot bruk av kjøretøy når visse formelle vilkår ikke er oppfylt, når kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, når kjøretøyets hjul ikke er sikret tilstrekkelig veggrep, når kjøretøyet ikke er fremstilt og godkjent i periodisk kjøretøykontroll mv. Politiet har også rett til å nedlegge bruksforbud etter samme paragraf nr. 4, men her er det ikke aktuelt å benytte hjullås.

Ved kontroll langs veg er mangler ved kjøretøyets tekniske tilstand og kjøretøyets veggrep de vanligste grunnlagene for å ilegge bruksforbud på stedet. Bruksforbud er en alvorlig reaksjon og ilegges kun der det er betydelige mangler og der manglene kan få alvorlige konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Slike kontroller utføres fortrinnsvis at Statens vegvesen.

Bruksforbudet gjelder til manglene er utbedret eller til føreforholdene har endret seg, så veggrepet blir tilfredsstillende.

I utekontrollen stanses også kjøretøy som allerede er ilagt et bruksforbud, oftest pga. at kjøretøyet ikke er godkjent i periodisk kjøretøykontroll innen fristen. Eieren av kjøretøyet har da fått et varsel om forbudet i posten og såkalt begjæring om avskilting er lagt inn i datasystemet Autosys, se nedenfor under Inndra kjennemerker og dokumenter.

Bruksforbud kan videre ilegges med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 a når et kjøretøy er ilagt gebyr for overlast. Kravet om betaling av gebyret er her rettet mot eier. Nærmere regler er gitt i forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting. Det følger av forskriften § 4 andre ledd at overlastgebyret for utenlandsk kjøretøy skal være betalt eller garantert for av godkjent garantist før kjøretøyet forlater kontrollstedet (vår understrekning). Som det vil fremgå av tidligere omtalt statistikk fra Statens Innkreivingsentral fungerer tilbakeholdsretten med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 a effektivt. Overlastgebyrene blir

gjort opp uavhengig av om gebyret retter seg mot norsk eller utenlandsk eier av kjøretøy som har overtrådt bestemmelsene om kjøretøys aksellast eller totalvekt.

Forbudet mot å forlate plassen innebærer et bruksforbud. For øvrig benyttes bruksforbudet kun i grovere tilfeller og gjelder også da til beløpet er betalt eller det er stilt tilfredsstillende sikkerhet. I praksis gjelder bruksforbudet til overlasten er fjernet, siden det ilegges et nytt gebyr dersom føreren kjører videre uten å laste av, jf. forskrift om overlast § 3.

B. Inndra kjennemerke og vognkort

Etter at bruksforbud er ilagt, kan både politiet og regionvegkontoret inndra kjennemerker og vognkort for å bidra til at bruksforbudet etterleveres, jf. § 36 nr. 3. Slik inndragning benyttes sjelden når tekniske mangler eller for dårlig hjulustrustning avdekkes i utekontrollen. Det er en tungvint reaksjon for føreren som da normalt må komme til trafikkstasjonen i åpningstiden for å hente ut skiltene igjen. Utenlandske skilt representerer en særlig utfordring. Det kan også være vanskelig for trafikkstasjonen å vurdere om forholdene er bragt i orden. Fjerning av kjennemerker reserveres derfor fortrinnsvis til de situasjonene der kontrolløren er i tvil om eier/førers interesse for å reparere. Enkelte førere kjører videre uten kjennemerker og vognkort, noe som anses meget grovt, og som vil føre til anmeldelse.

Dersom det er avskiltingsbegjæring på kjøretøyet, for eksempel for manglende godkjenning i periodisk kjøretøykontroll, klippes ofte skiltene, men da har eieren allerede fått et skriftlig varsel. Eieren kan få utlevert skiltene igjen når forholdene som begrunnet avskiltingen er utbedret. Vedkommende må betale et gebyr for å få skiltene ut igjen.

Bestemmelsen sier at også tollvesenet har rett til å inndra kjennemerker og vognkort når det foreligger bruksforbud. Tollvesenets kontroller er fortrinnsvis rettet inn mot avgifter, men når de har slik kontroll avskilte de også andre kjøretøy der det foreligger begjæring om avskilting av andre årsaker.

C. Påbud om hvil

§ 36 nr. 9 gir rett til å utferdige forskrifter som hjemler pålegg om hvile. Dette er gjort i forskrift om kjøre- og hviletid i EØS. Virkemidler for å sikre gjennomføring av pålegget er ikke berørt.

Bestemmelsene i forskrift om kjøre- og hviletid håndheves av politiet og regionvegkontoret. § 13 sier at dersom bestemmelsene om hvile er overtrådt på en slik måte at videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare, kan sjåføren pålegges å gjennomføre nødvendig hvile.

D. Tilbakeholdsrett

§ 36 b gir politiet rett til å holde tilbake motorvogn når motorvognføreren blir ilagt straff. Se mer om dette tidligere i kap. 4.

E. Forvaring

§ 36 gir politiet en viss rett til å ta kjøretøy i forvaring når det er nødvendig. Bestemmelsen benyttes ikke ofte. Når den skal benyttes, kontaktes inntauingsfirma som tar kjøretøyet med til en inntauingstomt.

§ 36 a gir både politiet og regionvegkontoret rett til å ta kjøretøy i forvaring når kjøretøyet har overlaster som medfører gebyrplikt. I henhold til forskrift om overlastergebyr, kan utenlandske kjøretøy ikke kjøre videre før gebyret er betalt eller tilfredsstillende sikkerhet er stilt. Med forvaring siktes i første rekke til at kjøretøyet bringes til en inntauingstomt og blir stående der til gebyret og omkostninger er betalt. Dette er kostbart og ressurskrevende for føreren. Det forutsetter også at overlasten er fjernet. I praksis utstedes oftest et bruksforbud og så skal kjøretøyet stå på stedet til beløpet er betalt.

Vegtrafikkloven § 37 gir politiet myndighet til å kreve fjernet, eller om nødvendig fjerne eller ta i forvaring kjøretøy.

Politiet kan kreve fjernet, eller om nødvendig fjerne eller ta i forvaring kjøretøy

- a. som er plassert i strid med bestemmelse i eller i medhold av denne lov, eller
- b. som er plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg, eller
- c. som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud.

Regionvegkontoret har samme myndighet som politiet til fjerning og forvaring, men likevel avgrenset til de tilfeller der kjøretøy er plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg. Regionvegkontorets hjemmel til fjerning og forvaring følger av § 37 tredje ledd. Hjemlene kom inn i loven ved lovendring i 2010 som ledd i arbeidet med «Vinterpakken».

4.8.3. Betydningen av de ulike reaksjonshjemlene i forhold til bruk av hjullås

Bruksforbud gir ikke i seg selv kontrollmyndigheten rett til å benytte hjullås. Det gjør heller ikke retten til å inndra kjennemerke og dokumenter.

Tilbakeholdsrett antas å gi rett til bruk av hjullås. Tilbakeholdsretten går utover et bruksforbud. Dette er for øvrig en tilbakeholdsrett av en særlig art, siden det ikke dreier seg om et kjøretøy som myndighetene har hatt i sin besittelse på vanlig måte. Det er mer nærliggende å si at myndighetene tar kjøretøyet i sin besittelse i forbindelse med kontrollen. Myndighetene må kunne forsvare og beskytte sin tilbakeholdsrett, og ha en viss frihet til å velge virkemidler for å utøve tilbakeholdsretten. Tjenestemannen må derfor kunne gjøre noe

mer enn å meddele tilbakeholdsretten muntlig eller skriftlig. Det er upraktisk at tjenestemannen skal stå og passe på kjøretøyet. Tjenestemannen må kunne parkere kjøretøyet inne, eller benytte virkemidler som hjullås. Bruk av hjullås påfører ikke eier/fører praktiske tilleggsulemper i forhold til tilbakeholdsretten som sådan, utover ev. utgifter.

Forvaring er en reaksjon som i hvert fall går like langt som tilbakeholdsretten. Når myndighetene kan ta et kjøretøy i forvaring, må den kunne gjøre det på den måten som egner seg i forhold til situasjonen. Lette kjøretøy vil man ofte ta med til inntauingstomt. Tyngre kjøretøy kan det være mer hensiktsmessig å sikre på stedet, for eksempel ved sette på en hjullås på en utekontrollplass. Hjullås vil være vesentlig rimeligere for eier/fører, selv om det også her kan påløpe noen omkostninger. Bruk av hjullås i en slik situasjon vil ikke påføre fører/eier tilleggsulemper i forhold til inntauing.

Utover de tilfellene der regionvegkontoret har tilbakeholdsrett eller rett til å ta kjøretøyet i forvaring, antas regionvegkontoret å ha rett til en meget begrenset bruk av hjullås i helt spesielle situasjoner. Denne retten vil kun gjelde ved tilfeller der det er en akutt fare som må avverges av hensyn til trafiksikkerheten. Det vil for eksempel være under svært vanskelige kjøreforhold vinterstid der fører av et kjøretøy med alt for dårlig dekkutrustning, ikke respekterer ilagt bruksforbud, og så blir påtruffet ute på vegen igjen. Statens vegvesen har erfart dette gjentatte ganger i forbindelse med vinterproblematikken. Kjøretøy blir trukket opp en vanskelig bakke av hjullastere rekvirert av vegvesenet for å sørge for trafikkavvikling, blir ilagt bruksforbud, bryter bruksforbudet, og kjører seg fast i neste bakke. Slike kjøretøy vil i den aktuelle situasjonen representere en så stor fare for trafiksikkerheten og fremkommeligheten at de må kunne stoppes. Bruk av hjullås forutsetter at det er ilagt bruksforbud og kan i en slik situasjon, forsvares ut fra nødrettsbetraktninger og ansvar som veg- og kontrollmyndighet.

5. Rettstilstanden i andre land

Denne oversikten over rettstilstanden i andre land baserer seg på en rapport av 28. februar 2014 fra Transportstyrelsen i Sverige: «Konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd gjennom klampning av fordon» (N2013/2816/TE). Foruten en oversikt over gjeldende rett i Sverige og forslaget til ny lovregulering angående «klampning» (hjulås) av kjøretøy, inneholder denne også en gjennomgang av rettstilstanden i andre land. For ytterligere detaljer fra denne utredningen, kan dette leses på følgende lenke: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Regelefterlevnad-2014/>.

Sverige:

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

Transportstyrelsen foreslår i utredningen av 28. februar 2014, å lovfeste bruk av en rekke faktiske handlinger (sikringsmidler) for å hindre videre ferd for enkelte kjøretøy. Sikringsmidlene som foreslås er inndragning av fraktbrev, inndragning av nøkler og kjennemerker til det aktuelle kjøretøy samt bruk av klampning. «Klampning» defineres i utredningen som at et kjøretøy immobiliseres ved hjelp av en mekanisk eller elektronisk innretning. Transportstyrelsen foreslår å gi politi og tollvesenet mulighet til å beslutte å feste låseanordninger på kjøretøy for å hindre videre ferd når

- det i visse tilfelle er behov for å sikre betaling av forskudd på sanksjonsutgifter og bøter,
- for å hindre videre ferd med kjøretøy hvor motorvognfører utgjør en betydelig fare for trafikksikkerheten,
- for å hindre videre ferd med kjøretøy hvor kjøretøyet utgjør en betydelig fare for trafikksikkerheten og
- hindre ferd som skulle innebære at fortsatt brudd på reglene begås.

Når politi eller tollvesen beslutter å bruke et sikringsmiddel på et kjøretøy som utgjør en påtagelig fare for trafikksikkerheten, skal denne beslutningen stå så lenge det fortsatt finnes grunner for den. For øvrig foreslås en begrensning på 24 timer siden eier/fører da ikke skal ha rett til å prøve sikringsvedtaket for domstolene.

Når grunnlaget for bruk av sikringsmiddel opphører, skal kjøretøy og last tilbakeleveres. Kjøretøy som ikke hentes skal under visse forutsetninger selges eller destrueres for statens regning.

Danmark:

I dansk rett er det hjemmel for at det danske politiet kan holde tilbake og hindre fortsatt ferd for sjåfør og kjøretøy. Dette gjelder sjåførere som ikke har bosted i Danmark eller annet nordisk land og som har gjort seg skyldig i «brott/overtrødelse». Kjøretøyet holdes tilbake inntil bøter er betalt eller det er stillet sikkerhet. Dersom bøkene ikke betales innen to måneder etter siste betalingsfrist kan kjøretøyet bli gjenstand for salg for å sikre kapital som tilsvarer bøkene. Tilsvarende gjelder ved brudd på regler om godstransport. Ved brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan politiet ilegge kjøreforbud.

For å sikre betaling kan politiet ved behov ta kjøretøy i forvaring og ta dette med til en sikker oppstillingsplass inntil betaling er utført. Politiet har forsøkt å hindre videre ferd ved hjelp av låseanordninger i et par tilfeller. Låseanordningsutstyret har ikke levd opp til politiets kriterier til transport og sikkerhet i forhold til pris. Politiet benytter seg isteden av profesjonell hjelp fra en mekaniker som monterer bort lageret på mellomakselkrysset på kjøretøyet.

Nederland:

Nederland har hjemmel for å ilegge bruksforbud samt anvende en mekanisk låseanordning for å innkreve bøter og avgifter. Den mekaniske låseanordningen er en wire med lås som skal hindre kjøretøyet videre ferd. Dersom det er forsvarlig, låses kjøretøyene langs veg, eventuelt eskorteres til nærmeste oppstillingsplass før låsing. Når bøter eller avgifter er betalt opphører beslutningen om bruk av låseanordning.

Tyskland:

Tysk rett har hjemmel til å hindre eller forby videre ferd i de tilfeller der utenlandske kjøretøy har blitt ilagt bøter eller avgifter, må gjennomføre forskuddsbetaling av dette eller om kjøretøyet ikke er i trafikksikker stand.

Ved manglende betaling av kjøretøyavgifter kan politiet beslutte å immobilisere kjøretøy ved hjelp av en innretning som etter påkobling på hjulenes ventiler slipper ut luften i dekkene dersom de begynner å rulle. Dette innebærer at hjulene kan rulle ca. 200–500 meter før de er tomme for luft.

Ved manglende forskuddsbetaling av bøter for utenlandske førere, kan sikringsmiddel tas i bruk for å sikre betaling på stedet.

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

Trafikkontroller skjer oftest på en serviceplass eller en parkeringsplass. Skulle kontrollen skje på en lite egnet plass følges kjøretøyet til nærmeste egnede oppstillingsplass. Låsing består inntil overtrødelsen opphører, forskuddet er betalt eller kjøretøyet tekniske mangler er reparert. Det er også mulig å eskortere kjøretøy til nærmeste verksted.

Irland:

Politi og andre kompetente myndigheter har anledning til å ilegge bruksforbud. Dette anvendes ved for eksempel brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene og brudd på miljøbestemmelser. Ved brudd på bestemmelser knyttet til trafiksikkerhet er det anledning til å ta kjøretøyet i forvaring og fjerne det aktuelle kjøretøyet.

Sikringsmiddel som fysisk hindrer kjøretøyets videre ferd (hjullås) tas kun i bruk ved overtredelse av parkeringsbestemmelser.

Det foreligger et forslag til lovendring om å kunne tilbakeholde, fjerne, ta i forvaring samt ta i bruk sikringsmiddel dersom brudd på tekniske bestemmelser oppdages ved kontroll.

Latvia:

Ileggelse av bruksforbud har hjemmel i lov.

Kjøretøyet tas i forvaring ved tilfeller av kjøring med ulovlig høy promille. Bøter og avgifter skal betales på stedet av motorvognfører, hvis ikke inndras kjøretøyets og førerens dokumenter.

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

Litauen:

Ileggelse av bruksforbud har hjemmel i lov.

Dersom politiet avdekker alvorlige feil på fartsskriveren kan kjøretøyet eskorteres til nærmeste tilgjengelige fartsskriververksted.

Litauen har ikke hjemmel til å ta i bruk sikringsmiddel for å sikre betaling av bøter og avgifter ved kontroll langs veg. Fysiske sikringsmiddel som hjullås tas uansett ikke i bruk.

Ungarn:

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

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

Portugal:

Portugal har hjemmel til å vedta bruksforbud ved brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser, overlast, og når et kjøretøy føres inn på en vegstrekning i strid med vedtatte mål og vekt for strekningen.

Dokumenter kan inndras dersom bøter, avgifter eller forskudd på dette ikke betales på stedet. Låsing av hjul besluttes kun i forbindelse med overtredelse av parkeringsbestemmelser. Da anvendes hjullås som er godkjent av myndighetene, og kjøretøyene låses på stedet eller fraktes til annen oppstillingsplass.

6. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 b, § 36, § 36 a og § 37

6.1. Innledning

Som redegjort for tidligere, er det behov for endring av vegtrafikkloven § 36 b for å gjøre bestemmelsen mer praktisk slik at tilbakeholdsretten – dersom nødvendig – kan gjøres gjeldende ikke bare i de tilfeller det er ilagt straff, men også i de tilfeller forelegg eller trafikkgebyr er utferdiget, men ikke vedtatt, og i en viss grad der slikt vil bli utferdiget. Det er videre gjort rede for behovet for andre endringer i bestemmelsen med det formål å gjøre tilbakeholdsinstituttet mer effektivt.

Videre er det ønskelig med en klar hjemmel som sier at hjullås (eller andre mekaniske eller elektroniske innretninger) kan benyttes der politiet, regionvegkontoret og tollvesenet har rett til å ta kjøretøy i forvaring og/eller tilbakeholdsrett, samt der nødrettsbetraktninger antas å gi en hjemmel for bruk av hjullås i dag. I tillegg er det behov for en hjemmel som gir rett til en videre bruk av hjullås der hvor kjøretøy blir ilagt bruksforbud etter § 36, og der hvor føreren blir pålagt hvil.

Hjullås vil først og fremst benyttes på tunge kjøretøy. Det er disse kjøretøyene som utgjør den største faren for trafikksikkerheten når de er i for dårlig teknisk stand, eller har for dårlig veggrep. Det er tunge kjøretøy som utgjør størst problemer i forhold til fremkommeligheten når de kjører seg fast og som i første rekke blir ilagt overlastgebyr. Statens vegvesen prioriterer kontroll av tunge kjøretøy i sin kontroll langs veg.

Det er også førere av vogntog som har størst press på seg for å kjøre videre, tross forbud. Når et vogntog ikke får kjøre videre, vil det normalt medføre stort tap/utgifter for eieren. I tillegg til utgifter til ev. reparasjoner, dekk osv., kommer ikke lasten frem i tide, lasten kan bli forringet, kjøretøyet kommer kanskje også for sent til neste oppdrag eller må si fra seg oppdrag. Dette kan igjen få betydning for muligheten for fremtidige oppdrag. Tungbilførere har under kontroll opplyst at de mister jobben hvis de ikke kommer videre eller at de får trekk i lønn hvis de blir forsinket. Disse aktørene utgjør størst risiko for å bryte et bruksforbud. Andre gir uttrykk for at de er glade for at kjøretøyet blir stoppet. De opplyser f.eks. at de selv har prøvd å få eieren av kjøretøyet til å utbedre de dårlige bremsene, men eieren har ansett det som for kostbart. For begge disse gruppene kan hjullås være hensiktsmessig.

I tillegg til hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet, vil en bedret etterlevelse av regelverket ha betydning for miljø og like konkurransevilkår. Hvis føreren kan unndra seg bøter, gebyrer og bruksforbud mm., vil respekten for regelverket reduseres ytterligere, og vi får en negativ spiral.

Det må imidlertid presiseres at de langt fleste etterlever de påbud som gis, slik at det kun er behov for hjullås i unntakstilfeller. Men disse unntakstilfellene er samtidig de førerne og kjøretøyene som utgjør den største faren i trafikken. Forutsatt at endringene blir vedtatt, vil det bli utarbeidet nærmere regler/retningslinjer for bruk av hjullås.

Vilkåret om at tilbakeholdsretten, evt. også bruk av mekanisk eller elektronisk innretning for å sikre tilbakeholdelsen, bare kommer til anvendelse når det anses nødvendig er nærmere kommentert i tilknytning til forslaget til endring av § 36 b. Kommentarene er imidlertid også relevant i forhold til anvendelse av bruksforbud/kjøreforbud mv. med hjemmel i § 36 nr. 3 og 9, § 36 a og § 37.

6.2. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 b

Det foreslås at § 36 b gis følgende ordlyd:

Dersom motorvognfører ilegges, eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr, for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, regionvegkontoret og tollvesenet holde tilbake aktuelle kjøretøy inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Om nødvendig kan også lasten holdes tilbake.

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

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse, kan aktuelle kjøretøy og last selges. For øvrig får bestemmelsene i § 37 sjette til åttende ledd tilsvarende anvendelse.

Til uttrykket «motorvognfører»

Tilbakeholdsretten etter § 36 b første ledd er etter gjeldende ordlyd begrenset til motorvognfører bosatt i utlandet. I siste setning i andre ledd er det bestemt at tilbakeholdsretten likevel ikke skal benyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island eller Sverige.

Internasjonaliseringen av vegtransporten gjør imidlertid at kontrollmyndighetene kan komme i situasjoner der motorvognen er registrert i utlandet, mens det er uklart hvor motorvognføreren er bosatt. I slike situasjoner kan det være hensiktsmessig å ha tilbakeholdsretten i behold for å sikre at motorvognen ikke forsvinner ut av landet før betaling er skjedd eller sikkerhet er stilt for betaling.

Det foreslås derfor at uttrykket «motorvognfører bosatt i utlandet» i første ledd erstattes med «motorvognfører». Videre at spesialregelen for Norden i andre setning i andre ledd fjernes. Tilbakeholdsretten gjøres med dette i prinsippet uavhengig av motorvognførerens faste bostedsadresse og vil dermed også omfatte nordmenn bosatt i Norge.

Om tilbakeholdsretten likevel ikke skal gjøres gjeldende for motorvognfører der det er åpenbart at vedkommende er fast bosatt i Norden lar seg etter vår vurdering best regulere gjennom nærmere instruks til kontrollmyndighetene. Det samme gjelder for så vidt også andre land der vi har eller vil få gjensidige avtaler som gjør at betaling kan inndrives effektivt i ettertid.

Til uttrykket «ilegges, eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr»

Det foreslås at uttrykket «ilagt straff» slik dette nyttes i gjeldende § 36 b første ledd, erstattes med uttrykket «*ilegges, eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr*».

Forslaget til endring i uttrykksmåte har som formål å gi hjemmel for å kunne holde tilbake kjøretøy ikke bare i de tilfeller der bøter er vedtatt eller ilagt ved dom, men også i de tilfeller politiet/påtalemyndigheten har utstedt forenklet eller ordinært forelegg eller gebyr til fører av motorvogn for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Det vil således ikke lenger være et vilkår for tilbakeholdsrett at forelegget er vedtatt.

Meddelelse av forelegg må foretas på kontrollstedet enten ved at politiet selv gjør det eller ved at dette gjøres av kontrollpersonell fra regionvegkontoret eller tollvesenet. Det siste vil være aktuelt i de tilfeller regionvegkontoret eller tollvesenet i kontroll anmelder motorvognfører for brudd på vegtrafikklovgivningen og oversender anmeldelse elektronisk til jourhavende jurist i politidistriktet for straffeprosessuell oppfølging. I de tilfeller jourhavende jurist kommer til at det skal utferdiges forelegg, vil denne kunne oversende utstedt forelegg til regionvegkontorets eller tollvesenets kontrollpersonell som igjen meddeler forelegget på stedet. I de tilfeller motorvognføreren vedtar forelegget, vil underskrevet, vedtatt forelegg bli returnert elektronisk til jourhavende jurist.

Forslagets formulering «*antas å ville bli ilagt*» vil også fange opp de tilfellene der kontrollpersonell har levert anmeldelse for overtredelser av regler gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven og avventer jourhavende jurists avgjørelse om at forelegg vil bli utferdiget og meddelt vedkommende motorvognfører på kontrollstedet.

Det vil erfaringsmessig kunne gå noen tid fra anmeldelsen er oversendt til forelegg er utferdiget og oversendt kontrollstedet for meddelelse til motorvognføreren. Dersom det ikke skulle være hjemmel til å holde kjøretøy tilbake, evt. også sikre kjøretøy med f.eks. hjullås, i påvente av politiets/påtalemyndighetens vurdering av anmeldelsen og beslutning om det skal utferdiges forelegg, er det risiko for at motorvognføreren forlater kontrollstedet og på denne måten unndrar seg betaling.

Det legges til grunn at tilbakeholdsrett i påvente av jourhavende jurist får vurdert og evt. utferdiget evt. forelegg bare kommer til anvendelse dersom det er åpenbart at de objektive vilkårene for å konstatere overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven er oppfylt. Videre at tilbakeholdsrett anses som åpenbart nødvendig for å sikre betaling. Tilbakeholdsrett i påvente av politiets/påtalemyndighetens avgjørelse av om det skal utstedes og meddeles forelegg på grunnlag av regionvegkontorets eller tollvesenets anmeldelse, bør uansett være tidsbegrenset. Dersom avgjørelse om det skal utferdiges forelegg ikke kan meddeles fører senest når den aktuelle kontrollen avsluttes og kontrollpersonellet forlater kontrollstedet, bør (midlertidig) tilbakeholdte kjøretøy frigis for videre ferd. Dette under forutsetning av at det ikke med hjemmel i andre bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven er gitt bruksforbud og det underliggende forholdet som utløste bruksforbudet ikke er rettet.

Vilkårene for evt. bruk av den foreslåtte hjemmelen for å holde tilbake kjøretøy i påvente av at det treffes avgjørelse om forelegg på grunn av anmeldelse fra regionvegkontoret eller tollvesenet, forutsettes regulert nærmere gjennom instruks.

Forslaget om å utvide tilbakeholdsretten til også å gjelde gebyrer gitt med hjemmel i vegtrafikklovgivningen, er nærmere begrunnet i kap. 2 *Gjeldende rett*. Det antas at bruk av tilbakeholdsrett for å sikre betaling av utferdiget gebyr vil være aktuelt rent unntaksvis. Det vises her til omtalen av vilkåret om at tilbakeholdelse bare skal skje når det anses nødvendig for å sikre betaling.

Dersom kompetansen til å holde tilbake kjøretøy utvides til også å gjelde regionvegkontoret og tollvesenet og tilbakeholdsretten gjøres gjeldende også for utstedte gebyrer gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, vil det gis nærmere instruks til kontrollmyndighetene om praktiseringen av bestemmelsen.

Trafikkgebyret ilegges som hovedregel på stedet. Formuleringen «eller antas å ville bli ilagt» vil i disse tilfellene gi sikker hjemmel for tilbakeholdelse i de tilfellene der kontrollmyndigheten har behov for å drøfte med jourhavende jurist om det i stedet for å ilegges gebyr, skal skrives anmeldelse for oppfølging i straffesporet. Det vises i denne sammenheng til at det i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 4 bestemmes at overtredelser i utgangspunktet som rammes av gebyrplikten skal følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølging bl.a. dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller særlig trafikkfarlig. Ved bruksforbud eller førerkortbeslag skal forholdet normalt anmeldes. Tilsvarende bestemmelse er tatt inn i forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner.

Til uttrykket «politiet, regionvegkontoret og tollvesenet»

Det foreslås at uttrykket «politiet» slik dette nyttes i gjeldende § 36 b første ledd, erstattes med uttrykket «politiet, regionvegkontoret og tollvesenet».

Forslaget om også å gi regionvegkontoret og tollvesenet myndighet til å holde tilbake kjøretøy dersom øvrige vilkår i bestemmelsen er oppfylt, er tre-delt:

- En stor del av foreleggene som utstedes for overtredelse av regler gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven er basert på anmeldelser levert av regionvegkontoret med grunnlag i kontroller langs veg. Dersom ikke regionvegkontorets kontrollpersonell gis myndighet til å holde tilbake kjøretøy til utferdiget forelegg er betalt eller stilt sikkerhet for, vil dette svekke effektiviteten til tilbakeholdsinstuttet vesentlig.
- Som det vil fremgå av første ledds siste setning i forslaget til § 36 b, foreslås det at tilbakeholdsretten også kan gjøres gjeldende i tilfeller der det er utferdiget gebyr i eller i medhold av vegtrafikkloven. Dette gjelder gebyr utstedt med hjemmel i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Myndighet til å utferdige slikt gebyr er politiet og regionvegkontoret. Selve vedtaket om å holde tilbake kjøretøy der dette anses nødvendig, vil imidlertid kunne treffes av regionvegkontoret på selvstendig grunnlag.

- Det fremgår av omtalen i kap. 4 Gjeldende rett at forslag til forskrift om bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner blir sendt på offentlig høring i nær fremtid. Forslaget – dersom det blir vedtatt – innebærer at tollvesenet – sammen med politiet og regionvegkontoret – gis myndighet til å kontrollere og ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av kravet om bruk av elektronisk betalingsenhet. Det er derfor – dersom forskriften blir vedtatt slik det er foreslått, og på samme måte som for regionvegkontoret – behov for at også tollvesenet gis myndighet til å holde tilbake kjøretøy til ilagt gebyr er betalt eller stilt sikkerhet for.

Til uttrykket «aktuelle kjøretøy»

Det foreslås at uttrykket «motorvognen» slik dette nyttes i gjeldende § 36 b første ledd, erstattes med uttrykket «aktuelle kjøretøy».

Forslaget er begrunnet i at det etter gjeldende § 36 b ikke er anledning til å holde tilbake vogntog som sådan der dette kan være aktuelt, bare motorvognen. Ved å nytte uttrykket «aktuelle kjøretøy» i stedet for «motorvognen» utvides tilbakeholdsretten til å gjelde enten for motorvognen som sådan, henger til motorvogn og kombinasjonen trekkvogn og henger til trekkvogn. Behovet for i enkelte tilfeller å holde tilbake både trekkvogn og henger er gjort nærmere rede for i kap. 4 *Gjeldende rett*.

Til uttrykket «omkostninger»

Det foreslås at uttrykket «saksomkostninger» slik dette nyttes i gjeldende § 36 b første ledd, erstattes med uttrykket «omkostninger».

Det fremgår av kommentarene i kap. 4 *Gjeldende rett* at det er knyttet en viss usikkerhet til den rettslige rekkevidden av uttrykket «saksomkostninger» slik dette er nyttet i gjeldende § 36 b første ledd. Forslaget om heller å nytte uttrykket «omkostninger» er begrunnet med at det vil kunne påløpe andre kostnader i forbindelse med tilbakeholdelsen enn rene saksomkostninger som fører ilegges i dom eller forelegg, jf. straffeprosessloven § 436 og § 256 andre ledd. Ved å nytte uttrykket «omkostninger» vil det – dersom forslaget vedtas – kunne kreves at også andre relevante dekkes.

Når det gjelder utgifter til bruk av hjullås viser vi til kap. 6.7.

Til setningen «Om nødvendig kan også lasten holdes tilbake»

Det foreslås ny andre setning i § 36 b første ledd som skal lyde slik:

«Om nødvendig kan også lasten holdes tilbake».

Hensynet til at tilbakeholdsretten skal være effektiv og virke preventivt, taler for at det i særlige tilfeller kan være behov for ikke bare å la tilbakeholdsretten være begrenset til aktuelle kjøretøy, men også lasten i de aktuelle kjøretøyene.

Dersom det ikke i særlige tilfeller gis anledning til å holde tilbake også lasten vil dette kunne svekke oppfordringen til betaling eller sikkerhetsstillelse som tilbakeholdsinstittuttet skal medvirke til. Det viktigste for så vel avsender som mottaker av last er at lasten kommer frem rettidig, ikke nødvendigvis hvordan det kommer frem. Dersom ikke også lasten i særlige tilfeller kan holdes tilbake, risikerer kontrollmyndigheten at det foretas omlasting på

kontrollstedet og kjøretøyene blir stående der i lengre tid før de fjernes. Særlig vil dette gjelde dersom det er snakk om kjøretøy som i seg selv har lav verdi.

Det å holde tilbake last vil etter vårt syn være et mer inngripende vedtak enn det å holde tilbake selve kjøretøyene. Tilbakeholdsretten i last vil derfor bare kunne nyttes dersom det fremstår som åpenbart nødvendig for å sikre betaling eller sikkerhetsstillelse. Det vises her til omtalen av vilkåret om at tilbakeholdelse uansett bare skal skje når det anses nødvendig for å sikre betaling.

Til uttrykket «nødvendig»

Det fremgår av gjeldende § 36 b andre ledd første setning at tilbakeholdsrett bare skal finne sted når det er nødvendig for å sikre betaling. Setningen er forslått videreført. Tilsvarende følger det av forslaget til ny andre setning i andre ledd at bruk av mekanisk låseanordning eller elektronisk innretning – om nødvendig – kan nyttes for å sikre tilbakeholdsretten.

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

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

Det vil være opp til kontrollmyndighetenes forvaltningsskjønn å vurdere og beslutte om tilbakeholdelse og bruk av hjullås er «nødvendig», i det aktuelle tilfellet.

Det legges til grunn at tilbakeholdsrett bare skal nyttes unntaksvis dersom det er snakk om mindre overtredelser. Tilbakeholdsretten bør først og fremst reserveres for mer alvorlige overtredelser der det utstedes ordinært forelegg. Tilbakeholdsretten vil imidlertid også kunne gjøres gjeldende for sikring av forenklede forelegg og utstedte gebyrer. Overtredelsens art (hvor trafikkfarlig overtredelsen fremstår som) – sammen med størrelsen på forelegg eller gebyr – vil være relevante skjønnsstemaer.

Det må også foretas en konkret vurdering der lovovertrедeren gis anledning til å dokumentere sin økonomiske situasjon og sin evne til å betale det utstedte forelegget eller gebyret.

Resultatet av et vedtak om tilbakeholdelse vil også være et relevant skjønnsstema som må tas i betraktning. Vedtak om tilbakeholdelse kan bli uforholdsmessig inngripende dersom det gripes til hardere lut enn nødvendig slik at det ikke er samsvar mellom mål og midler. Hensynet til effektiv inndrivelse av utstedt forelegg eller gebyr må derfor veies opp mot hvilke konsekvenser tilbakeholdsretten vil kunne få for den aktuelle transporten, f.eks. hvilken type last det er snakk om (hensynet til verdiforringelse mv.)

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

Nødvendighetsvurderingen ved bruk av hjullås behandles nærmere nedenfor

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

Det foreslås ny andre setning i andre ledd i § 36 b som skal lyde slik:

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

Med mekanisk innretning siktes i første rekke til hjullås. Ved bruk av hjullås kan føreren beholde bilnøkkelen og dermed ha adgang til kjøretøyet. Kontrolløren trenger dessuten ikke å bevege seg inn i kjøretøyet. En hjullås er enkel i bruk, selv om den er relativt tung. Den kan låses med kodelås, så også andre tjenestemenn kan låse opp. Andre aktuelle mekaniske innretninger kan være rattlås. Slik lås vil være hensiktsmessig dersom ADR-kjøretøy skal stanses, for da kan kjøretøyet i hvert fall flyttes noen meter på rett område. Også da vil føreren ha adgang til kjøretøyet. Ulempen er bl.a. at kontrolløren må inn i kjøretøyet.

Elektronisk innretning er fortrinnsvis tatt med i forslaget for å sikre hjemmel for nye sikringstiltak som utvikles. Det kan være sikringstiltak som åpner for at føreren kan kjøre til nærmeste bank, overnattingssted osv. Det må ikke være tiltak som kan påvirke kjøretøyets elektronikk på en utilsiktet måte.

Som nevnt benytter vi her betegnelsen «hjullås» som fellesbetegnelse for alle slike innretninger.

Hjullås benyttes for å sikre at føreren ikke neglisjerer tilbakeholdsretten. Dette vil igjen sikre at bøter/gebyrer blir betalt, dvs. inntekter til statskassen, men vel så viktig er de individualpreventive og allmennpreventive virkningene på sikt. Når bøter/gebyr må betales før kjøretøy frigis, vil den aktuelle føreren og andre førere i større grad respektere og etterleve vegtrafikklovgivningens bestemmelser. Disse bestemmelsene er satt for å ivareta trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljøhensyn. At reglene kan håndheves overfor alle vil bidra til å skape like konkurransevilkår, hindre sosial dumping, muliggjøre at intensjonen med overføring av gods fra veg til jernbane/sjø kan nås mm.

Siden bruken bygger på det underliggende vedtaket om tilbakeholdsrett, må kjøretøyet frigis når forelegget eller gebyret og eventuelle omkostninger, er betalt. Vil det ikke være praktisk mulig å frigi kjøretøyet innen relativt kort tid, kan hjullås ikke benyttes. Hjullås vil dermed ikke påføre eier/fører praktiske problemer ut over det som allerede følger av tilbakeholdet. Bruken skal likevel begrenses til de tilfellene der det fremstår som nødvendig. Dette er en skjønnsmessig vurdering som kontrollmyndigheten må foreta og som må bygge på den informasjonen føreren gir, type overtredelse, ev. erfaringer med fører/firma mm. Kontrollørene vil ikke vite om tidligere bøter/gebyr er betalt, men de vil etter hvert ha tilgang til informasjon om tidligere illeggelse. Dette vil bl.a. fremkomme i Statens vegvesens kontrollsystem. I tillegg vil kontrollørene kunne ha annen relevant informasjon. Omfattende

tidligere overtredelser kan tilsi at man bør benytte tilbakeholdsretten og bruke hjullås ved nye forhold.

Ved gebyr vil nødvendighetsvurderingen medføre at hjullås først og fremst benyttes dersom det er ilagt gebyr av en viss størrelsesorden og der omstendighetene for øvrig tilsier at det er behov for å bruke slik lås.

Statens vegvesen vil som hovedregel selv ha hjullåser til bruk under sine kontroller. For politiet er dette vanskeligere, siden de ikke på samme måte som vegvesenet har faste kontrollplasser. Politiets og tollvesenets kjøretøy er dessuten ofte mindre i størrelse og har dermed dårlig plass til hjullåser. Det kan derfor bli aktuelt å kjøpe låsetjenester, på samme måte som man i dag bestiller inntauing fra et bergingsfirma. Kontrollmyndigheten vil overfor fører og eier av kjøretøyet uansett ha ansvar for at opplåsing skjer i samsvar med ovennevnte.

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

6.3. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 nr. 3

Det foreslås ny andre og tredje setning i § 36 nr. 3 som skal lyde slik:

«Bruksforbudet kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Det aktuelle kjøretøy kan holdes tilbake inntil omkostninger er betalt.»

Forslaget til ny andre og tredje setning begrunnes med at hensynet til trafiksikkerheten i enkelte tilfeller kan betinge bruk av utstyr for immobilisering av kjøretøy for å hindre videre ferd.

Behovet for å ha hjemmel for å immobilisere kjøretøy med bruksforbud er etter vår oppfatning like berettiget som hjemmelen for immobilisering av kjøretøy ved tilbakeholdelse med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b.

Bruk av hjullås vil være mest aktuelt i de tilfellene som er nevnt under bokstav c og d i § 36 nr. 1. Bokstav c omhandler kjøretøy som ikke er i forsvarlig stand eller dets last ikke er forsvarlig sikret. Bokstav d omhandler veggrep og benyttes fortrinnsvis når det er vinterføre. De fleste bruksforbud som ilegges langs veg, bygger på en av disse to bestemmelsene. Bruksforbud ilegges kjøretøy som utgjør en betydelig fare for trafiksikkerheten, gjerne også for fremkommeligheten, og det er nødvendig å stanse dets ferd umiddelbart.

Myndigheten til å ilegge bruksforbud med hjemmel i § 36 nr. 1 c og d er i utgangspunktet tillagt politiet og regionvegkontoret. Det følger imidlertid av *forskrift 12.11. 2013 nr. 1310 om delegering kontrollmyndighet og myndighet til å gi påbud om vedrørende visse regler i vegtrafikkloven* med forskrifter at Tollvesenet er gitt en begrenset kontrollmyndighet. Myndigheten er begrenset til å føre kontroll med mønsterdybde i dekk, krav til vinterdekk og plikten til å medbringe kjettinger og til å nedlegge bruksforbud ved overtredelse av de samme bestemmelsene. Dersom forlaget om at bruksforbud kan sikres ved hjelp av hjullås

vedtas, innebærer dette at tollvesenet også har myndighet til å bruke hjullås for å sikre etterlevelse av ilagt bruksforbud dersom dette fremstår som nødvendig.

Vegvesenet har gjentatte ganger erfart at vogntog som er berget en gang og ilagt bruksforbud, bryter bruksforbudet og kjører seg fast i neste bakke. Det kommer også vogntog med ferge vinterstid, til f.eks. Kristiansand, med så dårlig hjulustrustning at kjøretøyet åpenbart ikke har mulighet for å komme gjennom norske bakker og svinger frem til bestemmelsesstedet. Norske veger har oftest kun en kjørebane i hver retning. Et fastkjørt vogntog kan da sperre hele det ene feltet. Det blir forsinkelser og utfordringer både for alminnelig trafikk, utrykningskjøretøy og bergingsbil. Kjøretøyet må derfor stoppes på et egnet sted, før det kjører seg fast. I enkelte tilfeller kan det være nødvendig å sikre bruksforbudet med hjullås. Dette må være en vurdering kontrolløren tar på stedet, basert på sitt faglige skjønn, herunder sin kommunikasjon med føreren, erfaringer med vedkommende sjåfør og det firmaet vedkommende representerer. Enkelte kjøretøyeiere utsetter sine sjåfører for et utilbørlig press for å få lasten frem.

Ved å hindre trafikkfarlige kjøretøy i å komme ut i trafikken, vil normalt også hensynene til fremkommelighet, miljø og like konkurransevilkår ivaretas

De øvrige tilfellene av bruksforbud i § 36 vil sjelden representere samme fare for trafiksikkerhet og fremkommelighet. Bruk av hjullås vil derfor være mindre aktuelt her. Når det gjelder kjøretøy som ikke er godkjent i periodisk kjøretøykontroll, eller er begjært avskiltet av andre grunner, er avskilting den vanlige reaksjonen. Det er ikke meningen å gjøre noen endring i dette. Hjullås kan imidlertid benyttes i helt spesielle tilfeller, enten i stedet for avskilting, eller som et supplement. Når det gjelder utenlandske kjøretøy kan norske myndigheter pr. i dag ikke håndheve krav knyttet til registrering og periodisk kjøretøykontroll, så her er hjullås uansett ikke aktuelt.

Bruk av hjullås i vegtrafikkloven § 36–tilfellene vil alltid bygge på et bruksforbud. Det er bruksforbudet som hindrer føreren i sin videre ferd med de konsekvenser det har for fører, kjøretøyeier, eier av ev. varer osv. Hjullåsen vil ikke medføre tilleggsulemper for den som lojalt retter seg etter forbudet, utover ev. dekning av omkostninger for slik bruk, se kap. 6.7. De som hindres av hjullåsen, er de som ikke er villige til å etterleve et offentlig forbud. Vedkommende eier/fører setter ofte også andres liv, helse og verdier i fare, og har således ingen berettiget interesse i å slippe hjullås.

Når bruksforbudet faller bort, må hjullåsen fjernes raskt.

Et bruksforbud hindrer ikke at kjøretøyet forflyttes ved hjelp av andre kjøretøy. Det kan for eksempel være en kranbil som frakter et kjøretøy med tekniske mangler til verksted. Bruken av hjullås må innrettes etter dette. Her vil det være forskjell på bruksforbud/kjøreforbud sett i forhold til tilbakeholdsrett/forvaring.

Siden bruksforbudet i seg selv ikke gir rett til å benytte hjullås, må det, i tillegg til begrunnelsen for bruksforbudet, gis en egen begrunnelse for bruk av hjullås. Det vil da i prinsippet bli to vedtak knyttet til forholdet.

Vilkåret om at tilbakeholdelse inntil omkostninger er betalt er tatt inn for å ha hjemmel for å kunne kreve dekket kontrollmyndighetens kostnader til bruk av sikringsutstyr når det underliggende forholdet som har utløst bruksforbudet er rettet. Forslaget innebærer at det også i disse tilfellene gis hjemmel for tilbakeholdelse. Vi er imidlertid i tvil om utgiftene til bruk av hjullås bør dekkes av kontrollmyndigheten, eller om utgiften skal kunne kreves dekket av fører/eier, og ber særskilt om høringsinstansenes syn på dette. Vi viser til kap. 6.7 der dette omtales nærmere.

6.4. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 nr. 9

Det foreslås ny andre setning i § 36 nr. 9 som skal lyde slik:

«Pålegget om hvile kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Det aktuelle kjøretøy kan holdes tilbake inntil omkostninger er betalt.»

Kjøre- og hviletidsreglene skal ivareta hensynene til trafikk sikkerhet, like konkurransevilkår og HMS (helse, miljø og sikkerhet) for sjåføren. Dette er internasjonale regler.

Det skjer jevnlig ulykker der førerens manglende oppmerksomhet har vært en avgjørende eller medvirkende faktor. Hensett til det skadepotensialet et vogntog har, er det nødvendig at kjøre- og hviletidsreglene respekteres. Bruk av hjullås i disse tilfellene, bør reserveres i første rekke til grove brudd på ukehvilbestemmelsene, da det er dette som gir størst belastning for en fører. Små brudd på pauser og døgnhvil bør i utgangspunktet ikke utløse bruk av hjullås.

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

Når det gjelder dekning av utgifter vises til pkt. 6.7.

6.5. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 36 a

Det foreslås nytt andre ledd i § 36 a som skal lyde slik:

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

Overlastgebyrer bygger på erstatningsprinsippet: Siden overlast ødelegger vegene, må skadevolder betale erstatning for de skadene kjøretøyet volder. Det er eieren som er ansvarlig for betaling av overlastgebyret. Overlastgebyr kan i de alvorligste tilfellene komme opp i kr. 100.000,-.

Overlast kan i tillegg medføre at kjøretøyet blir trafikkfarlig og forurenses mer.

Den som kjører med overlast, vil kunne foreta færre turer for å frakte samme mengde gods. Det er derfor store beløp å spare for eieren av kjøretøyet. Kjøretøyet kan være konstruert for større vekt enn vegen. Også her vil derfor hensynet til like konkurransevilkår være viktig.

Ved overlast er det behov for virkemidler både for å hindre kjøretøyet i å fortsette sin ferd med overlast og for å få betalt ilagt overlastgebyr. Tas kjøretøyet i forvaring vil dette utgjøre et effektivt pressmiddel for å få eieren til å etterleve regelverket, men det er upraktisk å flytte kjøretøyet til en inntauingstomt. Har kjøretøyet fortsatt overlast, er det dessuten ingen løsning. I de tilfellene der det er behov for å sikre etterlevelse av regelverket, utover et bruksforbud, er det derfor ønskelig med en løsning som er enklere og rimeligere enn forvaring. Bruk av hjullås vil kunne sikre betaling og hindre videre ferd uten avlastning. Hjullås vil være praktisk og nyttig alternativ både for fører, eier og kontrollmyndigheten.

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

Treffes det vedtak om forvaring, vil ikke bruk av hjullås påføre eier ekstra kostnader, for det vil være billigere enn å bringe kjøretøyet til en inntauingstomt. Det bør likevel fremgå av vedtaket hvorfor hjullås er valgt. Brukes hjullås for å tvingsgjennomføre et bruksforbud, må det gis en egen begrunnelse for bruken av hjullås.

Hvorvidt hjullås skal benyttes, vil også her forutsette en sammensatt vurdering, der man ser hen til størrelsen på overtredelsen, tidligere erfaringer med eier/fører og samtale med fører på stedet. Som for bruk av hjullås ved bruksforbud, vil nødvendighetskravet og de praktiske utfordringene med bruk av hjullås begrense bruken til de groveste tilfellene.

Når det gjelder dekning av utgifter vises til kap. 6.7.

6.6. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 37

Det foreslås ny andre setning § 37 som skal lyde slik:

«Forvaring kan ved om nødvendig sikres ved hjelp av mekanisk eller elektronisk innretning. Det aktuelle kjøretøy kan holdes tilbake inntil omkostninger er betalt.»

Begrunnelsen for forslaget er den samme som for øvrige bestemmelser kommentert foran.

Når det gjelder dekning av utgifter vises til kap. 6.7.

6.7. Nærmere om bruk av hjullås mv.

Statistikk fra Statens vegvesens tungtransportkontroll viser at det er ilagt vesentlig flere bruksforbud i sesongen 2013 enn sesongen før, selv om antall kontroller har gått ned. I 2012 ble det utført 73409 tungtransportkontroller og ilagt 12501 bruksforbud. I 2013 var antall kontroller 69824 og det var 16646 bruksforbud. («Tungtransportkontroll» dekker kontroll av dokumenter samt minst en tilleggskontroll som kan være teknisk, ADR, sikring av last, avgift osv., men ikke kontroll av kjøre- og hviletid eller vektkontroll.) Økningen i antall bruksforbud skyldes dels bedre målretting og bedre opplæring av kontrollører, men sannsynligvis skyldes det også at kjøretøyene er blitt dårligere. Uansett tilsier økningen i antall bruksforbud at det er behov for bedre virkemidler. Nedgangen i antall kontroller skyldes at hver kontroll tar mer tid når det avdekkes alvorlige mangler, herunder kommer også tidsbruk for å skrive anmeldelser.

Bruk av hjullås antas å ville ha en effekt utover det enkelte kjøretøy som blir stoppet. Dersom eiere og førere av kjøretøy vet at de blir stoppet og ikke kan komme videre, vil dette antagelig bidra til at kjøretøyparken blir i bedre forfatning, noe som også vil bidra til like konkurransevilkår i bransjen. Informasjon om hjullås vil tas inn i brosjyren «Donna Diesel» som finnes på mange språk. Dette vil være et nyttig supplement til informasjon om skjerpet håndheving generelt. I tillegg vil all slik informasjon naturlig spres i fagmiljøet.

Bruk av hjullås vil reserveres for de alvorligste tilfellene. Vurderingstemaene vil variere for hver enkelt bestemmelse, men en del forhold er felles. Samtalen med fører på stedet vil alltid være viktig. Kontrolløren må prøve å bringe på det rene hvordan føreren vil forholde seg til forbudet. Virker det som om forbudet vil aksepteres? Hvordan skal føreren løse situasjonen? Er det snakk om mangler ved kjøretøyet, vil det bli spørsmål om hvordan det skal repareres og hvor og når dette vil bli gjort? Kommer det kranvogn for å frakte det til verksted, eller vil det bli reparert på stedet? Er det veggrepet som er for dårlig, kan det komme en med kjettinger. Er det brudd på reglene om kjøre- og hviletid, blir det spørsmål om en annen fører kan skaffes. Er det overlast, blir det spørsmål om hvordan omlasting skal skje, om eier betaler eller om avsender/varemottaker kan stille garanti. Osv. I tillegg må kontrolløren bygge på de erfaringer man har med fører/eier/firmaer og se hen til overtredelsens grovhet. Kontrolløren må ha slik informasjon både for å bestemme om hjullås skal benyttes og for å være sikker på at hjullåsen kan låses opp når underliggende forhold er utbedret. Det er

normalt mer hensiktsmessig å bruke hjullås hvis det vil gå lengre tid før forholdene er utbedret.

Har en fører brutt et bruksforbud tidligere, vil hjullås raskt kunne benyttes. Brytes slike forbud vil forholdet som oftest anmeldes. Er kjøretøyet i svært dårlig stand, og både fører og eier utvilsomt må ha kjent til dette, vil hjullås lettere være aktuelt, også her er anmeldelse relevant.

Alle tjenestemenn som utfører kontroll langs veg har gjennomgått en grundig opplæring. Hvis endringene blir vedtatt, vil interne instruksjoner suppleres så de omfatter bruk av hjullås.

Kontrollmyndigheten har ikke ansvar for det kjøretøyet som er påsatt hjullås, utover å passe på at det er plassert på et forsvarlig sted på en forsvarlig måte. Det står for eierens regning og risiko, på samme måte som kjøretøy med bruksforbud for øvrig. Det er eier/fører selv som har bragt seg opp i situasjonen, og som må ta konsekvensene av det. Kjøretøy med hjullås vil ikke kunne flyttes hvis det skulle bli brann i vedkommende kjøretøy eller andre kjøretøy i nærheten. Dette må det tas hensyn til ved påsetting av hjullås. Det må derfor vises ekstra varsomhet hvis man ønsker å benytte hjullås på kjøretøy som frakter farlig gods (ADR-kjøretøy). Her kan andre virkemidler være mer aktuelle. Et mulig alternativ kan være en rattlås. Da kan kjøretøyet flyttes, men det kan ikke svinge. I en slik situasjon kan imidlertid kjøretøyet flyttes slik at hengeren kan tas av. Dersom det er hengeren som representerer verdien, vil denne kunne fjernes, mens en verdiløs trekkvogn står igjen.

Kontrollmyndighetene har heller ikke ansvar for føreren. Det er arbeidsgiveren til føreren som her har et ansvar, også her på samme måte som ved bruksforbud. Hjullåsen i seg selv hindrer ikke at føreren får tilgang til kjøretøyet. Dette anses viktig siden føreren har sine gjenstander i kjøretøyet og kan ha overnattingsmulighetene sine der. Bruk av hjullås eller tilsvarende innretninger, anses derfor som mindre inngripende enn å inndra nøklene til kjøretøyet.

Retten til bruk av hjullås faller bort når det underliggende forbudet faller bort. Ved bruksforbud kan ikke en hjullås hindre eier i å flytte kjøretøyet, for eksempel ved hjelp av kranbil til et verksted. Skal hjullås benyttes, er det en forutsetning at myndighetene har et apparat som sørger for rask opplåsing, når opplåsing er berettiget. Unødvendige forsinkelser vil kunne medføre erstatningsansvar. Dette er noe myndighetene må innrette seg etter når de velger om hjullås skal benyttes. Det kan være hensiktsmessig å benytte hjullås som er lukket med kode-hengelås, slik at flere kan låse opp. Innenfor Statens vegvesen kan dette for eksempel være myndighetspersoner som under vanskelige forhold vinterstid kontrollerer vedlikehold. Det kan også være aktuelt at private firmaer som Viking og Falck tilbyr hjullås-tjenester, gjerne i forbindelse med at de på vinterstid har flyttet fastkjørte tunge kjøretøy.

Dersom bergingsfirmaer vil tilby hjullås-tjenester, kan de bare operere etter bestilling fra politiet, tollvesenet eller regionvegkontoret. Politiet, tollvesenet eller regionvegkontoret har da ansvaret for at bruksomfanget holdes på samme moderate nivå.

Dersom forholdene ikke blir utbedret og kjøretøyet blir stående på en kontrollplass e.l. over tid, gjelder reglene for salg av kjøretøy i vtrl § 37.

I Sverige foreslås at hjullås kun skal kunne brukes i 24 timer i de tilfellene der det ikke er mangler ved kjøretøyet. Er det mangler ved kjøretøyet skal hjullås kunne benyttes til manglene er utbedret. 24-timersregelen begrunnes i hensynet til forholdsmessighet, sammenholdt med at vedtaket om hjullås ikke skal kunne prøves for domstolene, bortsett fra ved en ev. etterfølgende erstatningssak.

Vi foreslår at det ikke settes en slik 24-timers grense. Det skal alltid foretas en forholdsmessighetsvurdering før hjullås benyttes. Det er dessuten alltid et underliggende forbud, slik at hjullåsen i seg selv kun eventuelt kan påføre fører/eier en mindre utgift til håndtering av selve hjullåsen, fortrinnsvis dersom myndighetene må leie inn bistand. Eier/fører vil ha tilgang til kjøretøyet og hjullåsen skal som nevnt, fjernes rimelig raskt når det underliggende forhold er utbedret. Fører/eier vil dessuten kunne benytte seg av retten til å begjære midlertidig forføyning og kan stille sikkerhet i stedet for å betale på stedet. Det er på denne bakgrunn vanskelig å se at bruk av hjullås kan utgjøre et uforholdsmessig strengt inngrep.

Særskilt om utgifter til bruk av hjullås

Bruk av hjullås vil medføre utgifter. Spørsmålet er hvem som skal dekke disse utgiftene; kontrollmyndighetene eller eier/fører av kjøretøyet som er blitt sikret med hjullås.

Dersom eier/fører skal betale, vil bruken av hjullås kunne medføre at eier/fører blir påført en tilleggsulempe – i form av en utgift – sett i forhold til de ulempene det underliggende vedtaket innebærer. Hvorvidt det blir en slik tilleggsulempe er avhengig av hvilket vedtak bruk av hjullås bygger på. Vedtak om forvaring vil normalt innebære at eier/fører må betale utgifter til fjerning og oppbevaring før vedkommende får kjøretøyet tilbake. Dersom kontrollmyndigheten i stedet velger det rimeligere alternativet hjullås, medfører dette ingen tilleggsulempe, og det er derfor naturlig at eier/fører må dekke utgiftene til hjullås. Vedtak om tilbakeholdsrett, bruksforbud og påbud om hvil innebærer – som hovedregel – ikke at eier/fører må betale utgifter til fjerning/forvaring, så et krav om dekning av utgifter til hjullås vil her påføre eier/fører en tilleggsulempe.

Det er vanskelig å anslå størrelsen på en slik utgift. Statens vegvesen vil kjøpe inn en del hjullåser og selv betjene disse. Politi og tollvesenet har tjenestekjøretøy som er mindre i størrelse, og politiet opererer utenom egne kontrollplasser. De vil derfor i større grad enn vegvesenet, ha behov for å kjøpe slike tjenester. Private firmaer, for eksempel bilbergingsfirmaer, antas å ville tilby slike tjenester hvis det blir etterspørsel etter det. Også vegvesenet vil imidlertid kunne ha behov for å kjøpe slike tjenester. Kontrollplasser er svært sjelden døgnbemannet og det kan være nødvendig å benytte hjullås utenfor kontrollplasser. Det vil være ressurskrevende dersom vegvesenet alltid skal betjene hjullåser selv, herunder vanskelig forenelig med arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser. Uansett vil det påløpe utgifter.

Med de strenge kravene som er til først det underliggende vedtaket og deretter til vedtaket om bruk av hjullås, jf. at bruken skal være nødvendig, mener vi det er lite betenkkelig å kreve at eier/fører skal dekke utgiftene, på lik linje som ved fjerning av kjøretøy etter vtrl § 37. I motsetning til prinsippene som ligger bak § 37 kan det imidlertid hevdes at når hjullås benyttes for å sikre viktige samfunnsinteresser, så bør utgiftene dekkes av kontrollmyndighetene.

Vi ber særskilt om høringsinstansenes syn på dette.

6.8. Saksbehandlingsregler mv

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

Vedtaket om å benytte tilbakeholdsrett etter § 36 b kan treffes av den myndigheten som vil ilegge forelegg/gebyr. I tillegg kan regionvegkontoret og tollvesenet treffe vedtak om tilbakeholdsrett på grunnlag av forelegg fra politiet. Det er ikke krav om at forelegget eller gebyret er utstedt, men det må være overveiende sannsynlig.

Beslutningen om å utøve tilbakeholdsrett er et enkeltvedtak og må følge de kravene forvaltningsloven setter til slikt vedtak.

Klage på enkeltvedtak skal i utgangspunktet behandles av overordnet forvaltningsmyndighet. Vi er derfor av den oppfatning at klager på vedtak om å tilbakeholde kjøretøy skal behandles i forvaltningssporet. I alle fall må dette gjelde så lenge klageren aksepterer forelegget/gebyret, og utelukkende bestrider tilbakeholdsretten. Dette vil være tilfelle dersom klageren mener at han har stilt tilfredsstillende sikkerhet, eller at tilbakehold er en uforholdsmessig reaksjon sett i forhold til overtredelsen.

Dersom klageren også bestrider det underliggende forelegget/gebyret og ønsker å få dette rettslig prøvd, er det imidlertid spørsmål om en evt. klage bør følge et rent forvaltningsspør. I et slikt tilfelle må i så fall forvaltningen behandle klagen under forutsetning av at underliggende forelegg/gebyr opprettholdes av domstolene, eller avvente domstolens behandling. Det kan da være mer hensiktsmessig at domstolene også prøver vedtaket om tilbakeholdsrett. Alternativt ville klageren, hvis han ikke får medhold i forvaltningssporet, måtte bringe tilbakeholdsretten inn for domstolene etter at domstolene allerede har behandlet forelegget/gebyret.

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på om det er behov for å nansere klageordningen avhengig av om klager bare klager på selve vedtaket om å tilbakeholde kjøretøy eller om vedkommende også bestrider selve forelegget eller gebyret.

En regulering av klageretten kan tas inn i relevante forskrifter.

Som hovedregel vil eier/fører ha krav på erstatning fra forvaltningen for tap som følge av tilbakeholdet, dersom domstolene kommer til at forelegg/gebyr skal oppheves. Unntak fra dette kan tenkes, for eksempel dersom det fremkommer nye opplysninger under domstolens behandling av forelegget/gebyret.

Bruk av hjullås ved vedtak om tilbakeholdsrett etter § 36 b vil kunne følge av vedtaket om tilbakeholdsrett, men begrunnelsen for at kontrollmyndighetene velger å bruke hjullås, bør likevel fremgå tydelig av vedtaket. Slik egen begrunnelse er fortrinnsvis nødvendig dersom hjullåsen påfører ekstra kostnader. Det er lite aktuelt med klage på selve bruken av hjullås, men en slik klage må følge samme system som klagen på tilbakeholdsretten.

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

Tilsvarende foreslås det ikke endringer i retten til å ilegge bruksforbud/pålegg om hvil i § 36, kun at det innføres en rett til bruk av hjullås. Vedtak om hjullås forutsetter vedtak om bruksforbud eller pålegg om hvil. Bruk av hjullås må gis en selvstendig begrunnelse i samsvar med forvaltningslovens regler, siden bruksforbud/pålegg om hvil ikke i seg selv gir rett til bruk av sikringsmidler. Også her er det lite sannsynlig at det vil klages på selve bruken av hjullås. En slik klage vil imidlertid følge det ordinære forvaltningssporet slik som klage på bruksforbud/pålegg om hvil.

6.9. Forholdet til relevante forskrifter

Dersom de foreslåtte endringene i vegtrafikkloven § 36, § 36 a, § 36 b og § 37 blir vedtatt vil det være behov for å gjennomgå og evt. justere bl.a. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen og forskrift om overlast.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til endringer i § 36 b innebærer en utvidelse av tilbakeholdsretten. Tilbakeholdsrett vil kunne utøves også av regionvegkontoret og tollvesenet. Tilbakeholdsretten utvides slik den omfatter både forelegg og gebyrer. Videre fjernes kravet om at straffen må være ilagt; det vil være tilstrekkelig at forelegg antas å ville bli ilagt. Tilsvarende gjelder for gebyr.

I tillegg foreslås en hjemmel for bruk av hjullås e.l. i §§ 36, 36 a, 36 b og 37, og hjemmel for å kunne kreve dekket utgifter til bruken av slik innretning av eier/fører av kjøretøyet.

7.1 Private aktører

Konsekvenser for transportnæringen

Det er bare eiere/førere som ikke følger regelverket som vil påvirkes av de foreslåtte lovendringene.

En utvidelse av tilbakeholdsretten i § 36 b vil medføre at flere førere blir nektet å kjøre videre når de har overtrådt vegtrafikklovgivningen. Forslaget åpner for at politiet, tollvesenet og regionvegkontoret kan holde tilbake hele kjøretøyet, ikke bare motorvognen, og om nødvendig også lasten i de aktuelle kjøretøyene inntil forelegg, gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Dette anses å være et mer inngripende vedtak enn å holde tilbake bare motorvognen. Det forekommer i dag at transportører henter henger/last når motorvognen (trekkvognen) holdes tilbake, da det viktigste for transportøren er at lasten kommer frem til avtalt tid. I enkelte tilfeller har trekkvogner i dårlig stand blitt stående som problemavfall på kontrollsteder etter at henger og last er hentet. For enkelte aktører vil dermed tilbakehold av henger/last få større effekt enn i dag, men aktører i transportnæringen bør allerede ha tatt høyde for at transportoppdrag kan hindres eller forsinkes underveis.

Innføring av retten til å benytte sikringstiltak som hjullås o.l. vil medføre at eier/fører må etterleve kontrollmyndighetenes vedtak om tilbakehold, bruksforbud mv. Sikring av vedtaket vil ikke påføre eier/fører ytterligere konsekvenser utover det som følger av det underliggende vedtaket, bortsett fra eventuelt mindre utgifter til bruk av hjullås e.l. Det skal være en begrenset bruk av sikringstiltak, de skal kun benyttes der myndighetene mener det er nødvendig, og de skal fjernes rimelig raskt når de underliggende forhold er rettet.

Lovendringene har til hensikt å sikre en høyere etterlevelse av regelverket ved at økt bruk av tilbakeholdsrett og bruk av hjullås o.l. forventes å ha en preventiv effekt. Dette vil medføre at aktører i større grad følger regelverket og dermed får en mer trafikksikker ferd langs norske veger. Det forventes også at konkurransesituasjonen og fordelingen av kontrakter vil påvirkes og at konkurransevridende forhold dempes.

Retten til å hindre videre ferd ved bruk av særskilte tiltak er ikke nytt i forhold til gjeldende rett. Vi har allerede regler om forvaring og inndragning av kjennemerker og dokumenter. Disse virkemidlene har dog ikke vist seg å være tilstrekkelige.

Konsekvenser for andre private aktører:

Kontrollmyndighetene kan få store praktiske utfordringer knyttet til arbeidstid og reisetid i forbindelse med kravet til rask og effektiv fjerning av hjullås, dersom de selv skal forestå dette. En mulig løsning kan være å inngå avtaler med bergingsselskaper. Selv om det antas at omfanget av bruk av hjullås ikke vil være særlig omfattende, vil private bergingsselskaper kunne få nye oppdrag i forbindelse med bruk av slike innretninger.

Også foretak som leverer slikt utstyr vil få en fortjeneste.

Kjøretøyverksteder kan få flere oppdrag, da feil ved flere kjøretøy vil repareres/rettes opp. Også gjennom et økende incitament til å holde kjøretøyene i orden vil norske og utenlandske verksteder antageligvis få flere oppdrag.

7.2 Offentlige aktører

Kontrollmyndighetene

Forslaget til lovendringer skal sikre kostnadseffektiv håndheving av at utferdigede forelegg, gebyr og omkostninger betales, samt at vedtatte bruksforbud og pålegg om hvil etterleves.

Utvidet tilbakeholdsrett vil medføre flere vedtak, og sannsynligvis også flere klager. Dette vil medføre mer arbeid for kontrollmyndighetene i form av økt saksbehandling, jf. nedenfor.

Når det gjelder bruk av hjullås o.l., så vil alternativet være fysisk overvåking av kjøretøy, noe som ville medføre betydelige kostnader og lite effektiv bruk av håndhevingsressurser. Det er ikke formelt registrert hvor mange bruks-/kjøreforbud som per i dag ikke overholdes, men flere av vegvesenets regioner har registrert at det i enkelte områder er en økende tendens til at førere trosser vedtatte forbud. I enkelte tilfeller kjører de også fra inndratte dokumenter og/eller kjennemerker.

Dersom kontrollmyndighetene selv skal administrere hjullåsordningen vil dette kreve ekstra ressurser, både til innkjøp av hjullås og til oppfølging av ordningen. Reisetiden for kontrollører kan bli betydelig når det skal rykkes ut for å fjerne hjullås benyttet utenfor bemannede kontrollplasser/utenfor bemanningsperioden. Statens vegvesen vil selv kjøpe inn en del hjullåser til bruk under sine kontroller, men det kan oppstå behov som ikke kan dekkes med egne hjullåser. Politiet vil i mindre grad ha egne hjullåser, siden de ikke på samme måte som vegvesenet har faste kontrollplasser og politiets kjøretøy er dessuten mindre i størrelse og har dermed dårlig plass til hjullåser. Vi antar tilsvarende gjelder for tollvesenet. Det kan derfor bli aktuelt å kjøpe låsetjenester, på samme måte som man i dag bestiller inntauing fra et bergingsfirma. Kontrollmyndighetene vil uansett ha ansvar for at ordningen fungerer på en forsvarlig måte, overfor fører og eier av kjøretøyet.

Det vil variere hvor stort behov det vil være for hjullåser o.l. i de ulike regioner, avhengig av tidligere erfaringer med omfanget av kjøretøy som trosser bruks- og kjøreforbud. I første omgang vil det anbefales å gå til innkjøp av et mindre kvantum. En hjullås koster fra kr. 2.500 og oppover.

De foreslåtte lovendringer vil føre til økt saksbehandling hos politiet, Statens vegvesen og tollvesenet i forbindelse med vedtak som fattes, samt klagesaksbehandling. Det må også utarbeides retningslinjer og instruksjoner for bruk av tilbakeholdsrett, hjullås mv. Her må også hensynet til HMS ivaretas, både for fører og kontrollmyndigheter. Videre bør det utarbeides informasjon til bransjen.

Domstolsapparatet

Forslaget om å utvide tilbakeholdsretten i § 36 b vil antageligvis medføre at antallet vedtak om tilbakeholdsrett av kjøretøy øker. Dette kan medføre økt antall klager på vedtak, og enkelte av disse kan ende i domstolsapparatet. Likevel forventes ikke økningen i antallet saker å være særskilt stor, da antall vedtak begrenses av kravet til forholdsmessighet. Det er imidlertid mulig at flere straffereaksjoner vil havne for domstolene, hvis fører/eier i større grad blir nødt til å betale bøter osv.

Bruk av hjullås vil følge vedtaket om tilbakeholdsrett. Det kan nok i enkelte tilfeller klages på bruken av hjullås, men det antas at dette vil være lite aktuelt å bringe inn for domstolene. Tilsvarende gjelder ved bruk av hjullås i forbindelse med endringene i § 36, 36 a) og § 37.

Det vises også til den forventede allmennpreventive effekten av forslaget, som igjen vil begrense antall tilfeller hvor slike saker ender i domstolsapparatet.