



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
TH/fg

Vår ref
22/200-5

Dato
31. januar 2022

**Svar på representantforslag 76 S (2021-2022) fra
stortingsrepresentantene Terje Halleland, Morten Stordalen og Bård
Hoksrud om en mer effektiv tungbilkontroll for tryggere veier -**

Jeg viser til brev av 21. januar 2022 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, der det bes om min vurdering av ovennevnte forslag.

Spørsmål nr. 1

Det er svært viktig for trafikksikkerhet og fremkommelighet at kjøretøy på vinterføre er i god teknisk stand og utrustet riktig etter regelverket. De fleste i transportnæringen opptrer ryddig, og er bevisst sitt ansvar for etterlevelse av dette regelverket. Av hensyn til både trafikksikkerhet og fremkommelighet er det viktig at brudd på regelverket avdekkes og håndheves effektivt.

Det er her viktig å skille mellom hhv "bruksforbud", med formål å hindre videre kjøring med kjøretøy som kan utgjøre en fare i trafikken, og "tilbakeholdsrett", som skal sikre betaling av ilagte bøter og overtredelsesgebyr.

Vegvesenet og politiet har hjemmel til å forby bruk av kjøretøy som ikke har tilfredsstillende utrustning for kjøring på vinterføre, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1. Slike ilagte bruksforbud har umiddelbar effekt for trafikksikkerhet og fremkommelighet ved at kjøretøy som ikke er i forsvarlig stand eller ikke er sikret tilstrekkelig veggrep, ikke får kjøre videre. På "svart asfalt", altså vei uten is og snø, ilegges det ved mindre alvorlige overtredelser et overtredelsesgebyr og det gis et pålegg om at dekk må skiftes. Hvis fører på stedet tilsier det, kan kjøretøyet kjøre videre til et verksted for å få skiftet dekk. Statens vegvesen informerer om at alle kjøretøy som blir stoppet med alvorlige tekniske feil, får bruksforbud til manglene/feilene er rettet.

Kjøretøy kan også holdes tilbake for å sikre betaling av bøter og overtredelsesgebyrer, jf. vegtrafikkloven § 36 b. Denne tilbakeholdsretten styrker sanksjonens preventive effekt, ved at det reduserer sjansen for å kunne unndra seg betaling. Bestemmelsen ble endret i 2020 for å åpne for tilbakehold av kjøretøy for å sikre gebyr ilagt *eieren* av kjøretøyet, typisk transportforetaket. Endringen var nødvendig som følge av en avgjørelse i EU-domstolen om at det ikke kan utøves tilbakeholdsrett i kjøretøyet for overtredelser begått av sjåfører. Eieren av kjøretøyet vil imidlertid nå være solidarisk ansvarlig for betaling av mange av overtredelsesgebyrene som ilegges fører, og gebyret kan dermed gi grunnlag for tilbakehold i kjøretøyet. Tilbakeholdsretten må likevel bare benyttes iht et krav om forholdsmessighet mellom grunnlaget for tilbakeholdet og konsekvensene for transportøren, eksempelvis der det ilegges et mindre gebyr og kjøretøyet frakter tidskritisk og svært verdifull last. Kjøretøyet kan videre bare holdes tilbake der det er nødvendig, altså der det er grunn til å tro at inndrivning av boten eller gebyret vil være utfordrende. Statens vegvesen opplyser at de aller fleste gebyr som ilegges som følge av mangler på vinterutrustning blir betalt.

Statens vegvesen har allerede en kontrollinstruks hvor håndheving av dette regelverket er klart beskrevet. Denne ble oppdatert etter lovendringen i 2020. Jeg kan ikke se at det er behov for nye instruksjoner til kontrollmyndighetene.

Jeg mener en generell regel om bruksforbud eller tilbakehold der det avdekkes feil og mangler, uavhengig av føret og uten en vurdering av den trafikksikkerhetsmessige betydningen av feilen, vil få urimelige følger for hele transportbransjen. Det vil også kunne føre til en svært utfordrende opphopning av kjøretøy på vegvesenets kontrollplasser og -lommer.

Spørsmål 2:

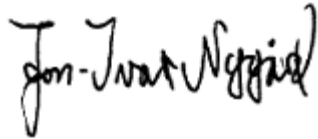
Det er ikke automatikk i at toakslede trekkvogner har dårligere veggrep enn de med flere akslinger, så lenge de har riktig vektfordeling og egnet vinterutrustning. En forutsetning for best mulig fremkommelighet er tilstrekkelig vekt på drivende hjul i forhold til vogntogets totalvekt. Trekkvogner med drift på flere aksler vil likevel ofte kunne ha bedre fremkommelighet på vinterføre.

Som nevnt har Statens vegvesen og politiet allerede hjemmel til å forby bruk av kjøretøy som ikke har kjøreegenskaper som gir tilstrekkelig veggrep for føret. Slike forbud gjøres etter en helhetsvurdering, hvor vær- og føreforhold, antall akslinger og vektfordeling er relevante momenter. Vegvesenets personell har svært god kompetanse på å gjøre slike vurderinger, og jeg forutsetter at dette skjønnutøves aktivt slik at tiltaket brukes der det er nødvendig. Jeg ser derfor ikke behov for å innføre et generelt midlertidig forbud mot å kjøre toakslede trekkvogner på vinterføre.

Jeg vil avslutningsvis informere om arbeidet med handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren, som er omtalt i Hurdalsplattformen. Vi sørger for bred involvering i dette arbeidet, bl.a. gjennom innspillmøter med næringen. En slik plan vil ikke bare ha betydning

for ansattes arbeidsvilkår og for å sikre mer rettferdig konkurranse, men vil også bidra til å skape en enda mer seriøs bransje, med aktører som tar sitt ansvar for etterlevelse av regelverket på alvor. Dette vil igjen styrke trafikksikkerheten, da planen også vil omfatte tiltak på områder som antas å gi god trafikksikkerhetsgevinst, blant annet styrket tilsyn- og kontrollvirksomhet, informasjonstiltak og informasjonsutveksling, styrket trepartssamarbeid og samarbeid mellom etater, og kompetanseheving i transportnæringen.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen