



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/987-

17. mars 2026

**Svar på dokument 8:135 S (2025-2026) om en nasjonal strategi for trafiksikker, bærekraftig og verdiskapende vinterturisme**

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 4. mars 2026 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:135 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja, om en nasjonal strategi for trafiksikker, bærekraftig og verdiskapende vinterturisme.

I representantforslaget fremmes følgende syv forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge fram en nasjonal strategi for trafiksikker og bærekraftig vinterturisme, forankret i Samferdselsdepartementet og utarbeidet i samarbeid med justis-, beredskaps- og reiselivsmyndighetene.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere å innføre krav om obligatorisk, digitalt informasjons- og opplæringsopplegg om vinterkjøring for personer som leier bil i områder med krevende vinterforhold, der gjennomføring må bekreftes før utlevering av kjøretøy.
3. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan utenlandsregistrerte leiebiler som brukes i Norge, kan omfattes av tilsvarende krav til sikkerhet, dekkutrustning og informasjon som norske utleiebiler.
4. Stortinget ber regjeringen styrke den sesong baserte tilstedeværelsen fra politi og Statens vegvesen i områder med særlig høyt turisttrykk, med vekt på veiledning, kontroll og forebygging.
5. Stortinget ber regjeringen gi Statens vegvesen hjemmel til å ta i bruk fleksible og sesongbaserte trafikkregulerende tiltak, herunder midlertidige fartsgrenser og forsterket skilting, på særlig ulykkesutsattestrekninger. Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.
6. Stortinget ber regjeringen opprette en statlig tilskuddsordning for trafiksikkerhetstiltak i kommuner og fylkeskommuner med høyt turisttrykk, herunder møteplasser, kollektivtiltak, trafikkinformasjon og digitale løsninger for trafikkstyring.

Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.

7. Stortinget ber regjeringen vurdere krav til dokumentert vinterkjøringskompetanse for arbeidstakere som har transportoppgaver i reiselivsnæringen i områder med krevende vinterforhold. Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.

Representantforslaget berører næringsministerens, justisministerens og mitt ansvarsområde. Jeg har innhentet innspill fra disse departementene og Statens vegvesen.

Jeg bemerker innledningsvis at antallet turister som kjører på norske vinterveier har økt betydelig de siste årene, særlig i Nord Norge. Mange av disse mangler erfaring med vinterkjøring, noe som kan påvirke både ulykkesrisiko, fremkommelighet og beredskap i områder med krevende kjøreforhold.

Det er forståelig at ulykker og utrygge situasjoner med utenlandske bilturister skaper frustrasjon og bekymring hos de som bor i de berørte områdene.

Det er samtidig slik at ulykker på norske veier skjer med både norske og utenlandske sjåførere. Utfordringen handler derfor i første rekke om erfaring, informasjon og situasjonsforståelse – ikke bare hvilket land sjåføren kommer fra. Det skal være trygt å kjøre på norske veier, og vi har nå tatt tydelige kortsiktige grep for å styrke trafikksikkerheten. Det jobbes videre med mer langsiktige grep. Jeg viser til omtale under av enkelte forslagene.

### **1. Stortinget ber regjeringen utarbeide og legge fram en nasjonal strategi for trafikksikker og bærekraftig vinterturisme, forankret i Samferdselsdepartementet og utarbeidet i samarbeid med justis-, beredskaps- og reiselivsmyndighetene.**

Reiseliv er et satsingsområde som regjeringen vil prioritere høyt fremover. Regjeringen vil legge til rette for at reiselivet blir mer lønnsomt, grønnere og lokalt bærekraftig. Målet er at reiselivet kan fortsette å vokse og skape verdier, men det er viktig at det skjer på en balansert måte, som hensyntar naturens og lokalsamfunnenes tålegrenser.

Vinterturismen i Nord-Norge har hatt en formidabel vekst og gitt regionen muligheter for nye arbeidsplasser, økt verdiskaping og økte muligheter for lokalt næringsliv. Samtidig ser vi utfordringer med useriøse aktører, for eksempel i nordlysturismen. Dette kan skape dårlige opplevelser for de besøkende, svekke omdømmet til reiselivsnæringen, og gå ut over sikkerheten til både ansatte og gjester.

En rekke lover og reguleringer som påvirker reiselivsnæringen ligger under ulike statsråders ansvarsområde. Som samferdselsminister har jeg ansvar for flere regelverk, særlig innen transport og infrastruktur. Samtidig er det næringsministeren som har det overordnede ansvaret for å koordinere regjeringens reiselivspolitik.

I januar i år besøkte næringsministeren og arbeids- og inkluderingsministeren Tromsø, der de møtte berørte aktører som delte sine erfaringer og utfordringer innen nordlysturisme. Under dette besøket presenterte næringsministeren og arbeids- og inkluderingsministeren også ett av sine prioriterte satsingsområder i regjeringens plan for Norge – å legge til rette for et helårsbasert reiseliv som bygger lokalsamfunn i Norge.

Ett av tiltakene innenfor denne satsingen er å gjennomgå reguleringene av reiselivet for å sikre like konkurransevilkår, seriøsitet i bransjen og ordnede arbeidsvilkår, blant annet for det aktivitets- og naturbaserte reiselivet.

Dersom reiselivsnæringen skal bidra til flere helårige arbeidsplasser og mer attraktive og bærekraftige reisemål, må vi ha en mer helhetlig reiselivspolitik. Regjeringen vil derfor utarbeide en helhetlig plan for reiselivet, arrangere en årlig kontaktkonferanse med reiselivsnæringen og ikke minst gi kommunene mulighet til å innføre et besøksbidrag på overnatting og cruisevirksomhet slik at det gis økt mulighet til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

## **2. Stortinget ber regjeringen vurdere å innføre krav om obligatorisk, digitalt informasjons- og opplæringsopplegg om vinterkjøring for personer som leier bil i områder med krevende vinterforhold, der gjennomføring må bekreftes før utlevering av kjøretøy**

Det er tatt tydelige grep for styrke trafiksikkerheten på norske vinterveier.

En bredt sammensatt innsatsgruppe ledet av Statens vegvesen har samlet sentrale offentlige og private aktører fra reiseliv, politi, kommune, næringsliv, leiebilbransjen og andre aktører som møter utfordringen i praksis. Målet har vært å utvikle et felles situasjonsbilde, legge til rette for datadeling og identifisere mulige tiltak på både kort og lang sikt.

Mandag 23. februar 2026 avholdt jeg et aktørmøte for å diskutere veien videre, og få presentert konkrete tiltak som ulike aktører kan følge opp for å gjøre norske veier tryggere.

Vi styrker innsatsen på tre områder hvor det raskt kan settes inn tiltak på kort sikt. Kontrollaktiviteten fra Statens vegvesen og Utrykningspolitiet økes. Det skal jobbes med felles standard på og utrustning av leiebiler, herunder informasjonsmaterieill i bilene og refleksvester til alle i alle biler. Videre jobbes det med kunnskap og informasjon gjennom hele verdikjeden, herunder for bestillingsplattformer og kritiske kontaktpunkter som flyplasser, hoteller, turistinformasjon og leiebilkontor.

Det settes altså inn konkrete kortsiktige tiltak for å bedre informasjonen til de som skal leie bil i områder med krevende vinterforhold. I tillegg er det allerede mye materieill og informasjon som er utformet for å nå fram til turister om utfordringer med vinterkjøring og krevende forhold. Både lokale myndigheter, leiebilfirmaer, turistnæringen og Statens vegvesen har

laget slik informasjon. Dette er Statens vegvesen sine sider om trygg kjøring om vinteren i Norge:

<https://www.vegvesen.no/en/traffic-information/traffic-information/drive-safe-in-norway/drive-safe-in-norway/driving-on-winter-roads2/>

Statens vegvesen opplever et godt og konstruktivt samarbeid med lokale myndigheter og næringsliv.

Innsatsgruppen jobber videre med sikte på mer langsiktige tiltak. Som del av dette arbeidet vurderes også mulige regulatoriske tiltak. Slike eventuelle tiltak må uansett ta utgangspunkt i våre internasjonale forpliktelser på området.

Norge er forpliktet gjennom internasjonale avtaler til å anerkjenne førerkort utstedt i svært mange andre land, og kan da ikke stille tilleggskrav som eksempelvis tilleggsoplæring for å anerkjenne førerkort fra disse landene.

Eventuelle tiltak rettet mot føreropplæring kan imidlertid være av frivillig karakter. Bilutleieselskaper kan selvsagt på selvstendig grunnlag sette egne krav for å leie ut sine kjøretøy, for eksempel å kreve gjennomført informasjons- eller opplæringstiltak før utlevering av kjøretøy.

Det vil i det videre arbeidet blant annet sees hen til Island, som har tilsvarende utfordringer med vinterturisme. De har de siste årene gjort et større arbeid rundt problemstillingen med vinterturisme og kjøredyktighet, og har utviklet en felles kommunikasjonsplattform rettet mot utenlandske bilturister. Gjennom dette arbeidet har de blant annet pekt på kulturforskjeller og kommunikasjon som en viktig problemstilling og som må hensyntas i opplæringen.

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026–2029 som ble lagt fram 12. mars 2026, er det lagt vekt på samarbeid med aktører i transport- og reiselivsnæringen for å gi bedre informasjon til turister og andre trafikanter om norske kjøreforhold.

Jeg tar utfordringene med turister på norske vinterveier på største alvor. Kortsiktige tiltak med økt kontroll fra myndighetene og bedre informasjon til de som leier bil er viktige sikkerhetstiltak, men også et tydelig signal om at vinterkjøring i Norge krever kunnskap om forholdene.

Innsatsgruppen jobber videre med mål om å finne gode og nyttige tiltak – på kort og lang sikt – og som skal gjøre vinterveiene våre tryggere både for lokalbefolkningen og de utenlandske turistene. Jeg vil følge dette arbeidet tett videre og ser frem til resultatet av innsatsgruppens videre arbeid.

### **3. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan utenlandsregistrerte leiebiler som brukes i Norge, kan omfattes av tilsvarende krav til sikkerhet, dekkutrustning og informasjon som norske utleiebiler.**

Jeg vil innledningsvis understreke at alle kjøretøy som brukes på norske veier, uavhengig av registreringsland, skal være i forsvarlig stand og oppfylle de tekniske kravene som følger av veitrafikklovgivningen. Dette omfatter blant annet krav til bremses, lys og dekkmønster, jf. forskrift om bruk av kjøretøy. For vinterføre gjelder det særskilte krav til dekk og mønsterdybde, og disse gjelder også for utenlandsregistrerte kjøretøy når de brukes i Norge.

For utenlandsregistrerte leiebiler som tas inn midlertidig, gjelder i utgangspunktet registreringslandets godkjenning, i tråd med EØS-avtalens regler om fri bevegelighet samt forskrift om bruk av utenlandsk motorvogn i Norge. Dette innebærer at Norge i begrenset grad kan stille ytterligere tekniske krav til slike kjøretøy uten at det kommer i konflikt med EØS-retten. Det vil uansett være slik at leiebiler som leies i land i EØS-området i hovedsak vil være EU-typegodkjent og dermed tilfredsstillende de samme tekniske og sikkerhetsmessige krav som norske leiebiler.

Statens vegvesens kontroller viser at antallet utenlandske leiebiler er svært begrenset og den tekniske tilstanden på både norske og utenlandske leiebiler er svært gode. utfordringen ligger på kompetansen til sjåførene og deres manglende evner til å kjøre på vinterføre og i tråd med norske trafikkregler. Sjåførenes adferd i trafikken er forhold som må følges opp av politiet.

En del av de kortsiktige informasjonstiltakene som nevnt under punkt 2 er relevante også for de som leier bil i andre land, men som skal kjøre i krevende norske vinterforhold. Det kan i det videre arbeidet som innsatsgruppen nå gjør være naturlig også å vurdere eventuelle særskilte informasjonstiltak rettet mot bilutleie fra våre naboland.

Jeg vil følge dette arbeidet videre og vurdere ytterligere tiltak i lys av innsatsgruppens vurderinger og forslag.

### **4. Stortinget ber regjeringen styrke den sesongbaserte tilstedeværelsen fra politi og Statens vegvesen i områder med særlig høyt turisttrykk, med vekt på veiledning, kontroll og forebygging.**

Tilstedeværelse med kontroller av politiet og Statens vegvesen er viktig for å styrke trafiksikkerheten og motvirke alvorlige ulykker på vei. Dette gjelder ikke minst i turistsesongen hvor veiene brukes av mange utenlandske sjåførere som ikke er vant med utfordrende kjøreforhold på norske vinterveier.

Som nevnt over skal Statens vegvesen og Utrykningspolitiet (UP) nå styrke sin kontrollvirksomhet i de aktuelle områdene.

Politidirektoratet har opplyst at de er godt kjent med utfordringsbildet knyttet til vinterturisme, og at politiet tilpasser sin tilstedeværelse gjennom synlige kontroller langs veien, målrettet informasjon gjennom media og kontroller med særlig fokus på adferd som fart, rus og uoppmerksomhet. Politiets kontrollvirksomhet på vei er allerede differensiert gjennom året, ettersom sommer- og vinterhalvåret innebærer ulike utfordringer som krever tilpasset forebyggende kontrollaktivitet.

I vinterhalvåret intensiverer politiet kontroller rettet mot kjøretøy og dekkutrustning, veiledning av tilreisende og tilstedeværelse på strekninger og knutepunkter der krevende forhold skaper utfordringer for fremkommelighet og trafiksikkerhet. UP er opptatt av å avdekke ulovlig virksomhet knyttet til guiding og transport av turister uten nødvendige godkjenninger. De vil fortsette kontrollinnsatsen med særlig fokus på kontrollsamarbeid med Statens vegvesen, politidistriktene og A-krimsentret, for ytterligere å kunne prioritere tilstedeværelse og kontroller i perioder, og på steder med forhøyet trafiksikkerhetsrisiko.

Utfordringene knyttet til vinterturisme, herunder aktuelle kontrolltiltak i samarbeid med Statens vegvesen, diskuteres jevnlig i samarbeidsmøter mellom berørte etater og turistnæringen. Temaet ble sist tatt opp på møte i Kontaktutvalget for trafiksikkerhet 26. februar 2026 hvor berørte departementer og etater er representert.

Jeg deler forslagsstillernes mål om å styrke trafiksikkerheten i områder som opplever et betydelig sesongmessig turisttrykk. Vinterturismen i nord skaper store verdier og er en viktig distriktsnæring, men det er også krevende forhold som gjør behovet for et mer synlig og forebyggende nærvær på veiene stort.

Jeg er enig i at de særlige utfordringene knyttet til en kraftig økning i trafikkmengde og sjåførere med begrenset erfaring fra vinterkjøring, tilsier at det må vurderes ytterligere tiltak. Statens vegvesen har derfor over tid styrket innsatsen med målrettede kontroller av blant annet dekkutrustning og teknisk tilstand. Statens vegvesens innsats knyttet til tverretatlige kontroller rettet mot useriøs og ulovlig transportvirksomhet, har også økt betydelig.

Jeg vil understreke at utfordringene knyttet til vinterturisme er sammensatte og den sesongbaserte kontrollinnsatsen fra Statens vegvesen må styrkes på en måte som er treffsikker, kunnskapsbasert og gjennomførbar innenfor etatens ressursrammer. Dette omfatter både veiledning, tilstedeværelse, kontrollvirksomhet og forebyggende tiltak langs de mest trafikkerte vinterturiststrekningene.

Dette må også ses i sammenheng med øvrig arbeid regjeringen gjør for å bedre trafiksikkerheten og støtte lokalsamfunn som opplever høyt press i vintersesongen. En helhetlig og samordnet innsats mellom statlige, regionale og lokale aktører vil være avgjørende for å lykkes.

**5. Stortinget ber regjeringen gi Statens vegvesen hjemmel til å ta i bruk fleksible og sesongbaserte trafikkregulerende tiltak, herunder midlertidige fartsgrenser og**

**forsterket skilting, på særlig ulykkesutsattestrekninger. Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.**

Statens vegvesen har hjemmel til å ta i bruk fleksible og sesongbaserte trafikkregulerende tiltak. Etter gjeldende regelverk kan Statens vegvesen fastsette både permanente og midlertidige fartsgrenser. Statens vegvesen kan også innføre forbud mot trafikk for visse veier og for bestemte kjøretøygrupper. Jeg kan derfor ikke se at det er behov for ytterligere hjemler på dette området, men vil om nødvendig vurdere hensiktsmessige tilpasninger.

Jeg kan ellers opplyse at Statens vegvesen i 2026 vil gjennomgå regelverket for fastsetting av fartsgrenser utenfor tettbygd strøk. Ny kunnskap om vinterturisme og tilhørende utfordringer med ulykker, vil være en del av grunnlaget for nye kriterier for fartsgrenser utenfor tettbygd strøk.

Det anbefales videre at veimyndighetene går gjennom sitt veinett med jevne mellomrom for å sikre at både fartsgrenser og varsling av farlige kurver og strekninger er skiltet i henhold til gjeldende regelverk.

**6. Stortinget ber regjeringen opprette en statlig tilskuddsordning for trafikksikkerhetstiltak i kommuner og fylkeskommuner med høyt turisttrykk, herunder møteplasser, kollektivtiltak, trafikkinformasjon og digitale løsninger for trafikkstyring. Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.**

Fra 2013 til 2026 administrerte Samferdselsdepartementet en statlig tilskuddsordning for trafikksikkerhetstiltak. Ordningen var rettet mot lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner, frivillige organisasjoner, interessegrupper og andre lokale aktører. Ordningen var regulert gjennom forskrift og hjemlet i Stortingets årlige budsjettvedtak (kap.1300, post 71). Denne ordningen ble imidlertid opphevet 12. februar 2026 ved forskrift FOR-2026-02-12-207 207, og regelverket som lå til grunn for statlig prosjektfinansiering ble dermed avviklet.

Kommuner og fylkeskommuner kan imidlertid fortsatt forvalte egne, regionale ordninger f.eks. gjennom fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Disse ordningene er lokalt tilpasset og varierer fra fylke til fylke fordi trafikksikkerhetsutfordringer er forskjellige lokalt.

Jeg vurderer det som lite hensiktsmessig å etablere en ny statlig tilskuddsordning igjen. En gjeninnføring av statlig prosjektfinansiering vil kreve nytt regelverk, nye økonomiske rammer og etablering av ny administrativ kapasitet, uten at dette nødvendigvis gir bedre måloppnåelse.

Jeg vurderer det mer hensiktsmessig at kommunene og fylkeskommunene selv prioriterer lokale trafikksikkerhetstiltak innenfor rammen av de årlige rammetilskuddene.

**7. Stortinget ber regjeringen vurdere krav til dokumentert vinterkjøringskompetanse for arbeidstakere som har transportoppgaver i reiselivsnæringen i områder med krevende vinterforhold. Regjeringen bes om å komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag.**

Jeg legger til grunn at forslaget gjelder sjåførere som er ansatte i reiselivsbedrifter som tilbyr transport som en del av sine opplevelses- og reiselivsprodukter. Dette omfatter både virksomheter som utfører persontransport under ordinært drosje- eller turvognløyve, og virksomheter som transporterer egne kunder under det tidsbegrensede løyvefritaket for småskala turistvirksomhet etter yrkestransportforskriften § 48 e.

All norsk føreropplæring i klasse B (personbil) inkluderer obligatorisk sikkerhetskurs på bane (glattkjøring), og alle med norsk førerkort har derfor dokumentert grunnkompetanse i kjøring på glattføre. For sjåførere som kjører personer mot vederlag innenfor reiselivsnæringen kommer kravet om kjøreseddel i tillegg, og drosjesjåførere må avlegge førereksamen hos Statens vegvesen for å få tildelt kjøreseddel.

Dagens utfordringer synes i hovedsak å gjelde sjåførere uten norsk opplæring eller erfaring fra arktiske forhold. Et generelt krav om dokumentert vinterkjøringskompetanse vil imidlertid gjelde alle sjåførere, også de som allerede har relevant opplæring og erfaring og vil derfor være mindre treffsikkert ved at man ikke treffer de aktørene man faktisk ønsker å regulere. Differensierte krav for norske sjåførere og sjåførere fra andre EØS-land vil dessuten kunne være i strid med EØS-regelverket.

Flere av utfordringene ser også ut til å gjelde ulovlig virksomheter, herunder bruk av leiebil uten nødvendige tillatelser. Dersom problemet ligger hos aktører som allerede opererer utenfor regelverket eller hos privatpersoner som leier bil i Norge, vil ytterligere krav for eksempel for å få kjøreseddel i praksis ramme lovlige aktører over hele landet og ikke de som faktisk forårsaker utfordringene.

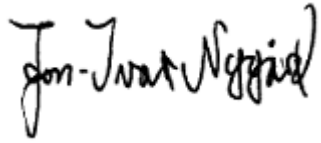
Som nevnt under forslag 4 har Utrykningspolitiet et særskilt fokus på å avdekke ulovlig persontransport i reiselivet. Statens vegvesens innsats knyttet til tverretatlige kontroller rettet mot useriøs og ulovlig transportvirksomhet, har også økt betydelig. Denne innsatsen videreføres, og styrkes gjennom samarbeid mellom Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, politidistriktene og A-krimsentret for målrettet tilstedeværelse og økt kontrollvirksomhet i perioder og områder med forhøyet risiko.

På bakgrunn av eksisterende norsk opplæring, økt kontrollinnsats og det faktum at hovedutfordringene i stor grad gjelder aktører utenfor det lovlige markedet, fremstår et generelt krav om dokumentert vinterkjøringskompetanse som lite treffsikkert.

Jeg viser imidlertid til som nevnt over at innsatsgruppen som Statens vegvesen leder jobber med å vurdere langsiktige tiltak, herunder mulige regulatoriske tiltak. Jeg viser også til som nevnt under forslag 1 at et av tiltakene i regjeringens reiselivssatsing er å gjennomgå

reguleringene av reiselivet for å sikre like konkurransevilkår, seriøsitet i bransjen og ordnede arbeidsvilkår, blant annet for det aktivitets- og naturbaserte reiselivet.

Med hilsen

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

Jon-Ivar Nygård