



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1246-

9. april 2026

Svar på dokument 8:159 S (2025-2026) om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 19. mars 2026 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:159 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Tor André Johnsen, Per-Willy Amundsen og Kristian August Eilertsen om å stanse innføring av overtredelsesgebyr ved avrenning fra kjøretøy. I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse innføring av overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy som foreslått av Statens vegvesen.»

Forslaget om å innføre overtredelsesgebyr for avrenning fra kjøretøy har bakgrunn i økende omfang av fisketransporter der smeltevann fra fiskekasser renner ut på vegen og skaper trafikkfarlige veiforhold. Slik avrenning kan gjøre veibanen glatt og innebærer en særlig risiko for førere av tohjulede kjøretøy som kommer bak et vogntog med lekkasje. I høringsnotatet viser Statens vegvesen til at et vogntog med for eksempel laks kan frakte om lag 900 kasser, hver med 3–5 kilo våt is i tillegg til fisken. Uten løsninger for oppsamling vil smeltevannet renne ut, noe som tilsvarer mellom 1 800 og 3 600 liter væske per transport. Statens vegvesen opplyser at det årlig ilegges rundt 1 000 bruksforbud som følge av slik avrenning. Dette understreker behovet for virkemidler som i større grad sikrer etterlevelse av regelverket og forebygger farlige situasjoner på veien. Formålet med forslaget er å bidra til å sikre effektiv håndheving og styrke trafikksikkerheten.

Overtredelsesgebyr for ulovlig avrenning er foreslått for både fører og transportforetak. Dette bygger på at de har selvstendige plikter for å sikre forsvarlig last og som skal bidra til trygg ferdsel på veiene. Dette innebærer blant annet at kjøretøyet ikke skal lekke væske eller

annet materiale under transport. Høringsforslaget bygger derfor på den ansvars plasseringen som allerede gjelder i dag. Tilsvarende todelt ansvars plassering følger også for brudd på kjøre- og hviletidsreglene etter gebyrforskriften, der både fører og foretak kan ilegges overtredelsesgebyr ved brudd på regelverket.

Statens vegvesen har i arbeidet med høringsforslaget vurdert om overtredelsesgebyr også kunne rettes mot virksomheter som pakker fisken. Denne modellen ble imidlertid ikke foreslått. Bakgrunnen er at en slik regulering vil kreve både endringer i vegtrafikkloven og ha praktiske utfordringer blant annet knyttet til å sikre effektiv kontroll og håndheving overfor produksjonsleddet.

Selv i de tilfeller der lasten er plombert, har både sjåføren og transportforetaket ansvar for at transporten gjennomføres uten avrenning. Statens vegvesen er heller ikke kjent med at fisketransporter alltid plomberes. Fører og transportforetak har et selvstendig ansvar for å planlegge og gjennomføre transporten på en forsvarlig og lovlig måte. Transportøren må derfor allerede før oppdraget tas, vurdere om transporten kan gjennomføres i tråd med gjeldende krav. Dette kan gjelde forhold som må være på plass før transporten starter, for eksempel krav om bruk av tette kasser. Avrenning kan imidlertid også hindres ved selve gjennomføringen av transporten, for eksempel ved å benytte egnede oppsamlingsløsninger eller ved å regulere temperatur. Det er samtidig viktig at leverandørene medvirker til at transportene kan gjennomføres lovlig og trafiksikkert.

Føreren kan heller ikke fritas fra det personlige ansvaret som følger av vegtrafikkloven, om å påse at kjøretøyet til enhver tid kan benyttes uten å medføre fare for trafiksikkerheten eller miljøet. Sjåføren har derfor et løpende ansvar for å følge opp forholdene underveis i transporten. Dette omfatter fortløpende observasjon av kjøretøyet og lasten, kontroll av temperatur og eventuelle oppsamlingsløsninger, samt å reagere dersom det oppstår tegn til avrenning eller andre risikoforhold. Ved behov skal sjåføren iverksette korrigerende tiltak og varsle transportforetaket. En yrkessjåfør av tungtransport er underlagt en skjerpet aktsomhetsnorm, både når det gjelder kjøring og korrekt lastsikring. Dette følger av det generelle profesjonsansvaret og av den høye risikoen som håndtering av tunge kjøretøy representerer.

Brudd på det ansvaret som sjåføren og transportforetaket har for å hindre avrenning kan i dag straffes etter vegtrafikklovens alminnelige straffebestemmelse. Overtredelser kan anmeldes og bøtelegges av politiet. Dette er ressurskrevende både for Statens vegvesen og politiet og gjøres derfor i begrenset utstrekning. Statens vegvesen opplyser imidlertid om eksempel fra 2025 hvor det ble ilagt bot på 10 000 kr for slik overtredelse. Det er således ikke slik at sjåføren i dag ikke risikerer økonomisk reaksjon ved avrenning.

Jeg vil videre understreke at overtredelsesgebyr kun kan ilegges for den som har opptrådt uaktsomt der det, etter en konkret vurdering, konstateres at fører eller foretak har handlet i strid med den aktsomhetsnormen som gjelder for dem.

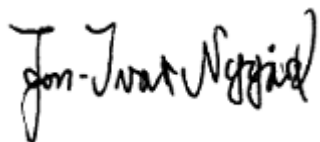
Overtredelsesgebyr er en administrativ reaksjon som kan ilegges direkte på stedet, noe som gir mer effektiv håndheving og raskere oppfølging av overtredelser. Anmeldelse vil fortsatt være aktuelt ved gjentatte eller særlig alvorlige overtredelser. En anmeldelse kan i noen tilfeller resultere i forelegg eller bot, men prosessen er langt mer ressurskrevende og forutsetter strafferettslig behandling.

Som for andre overtredelsesgebyr som ilegges av Statens vegvesen er det mulighet for at den som ilegges gebyr kan anmode Statens vegvesen om å frafalle gebyret dersom det foreligger særlige omstendigheter. Ordningen er ment å fange opp unntakstilfeller, og terskelen for å frafalle gebyret er derfor høy. Gebyret kan også klages inn for tingretten.

Statens vegvesen oversendte høringsoppsummering og tilråding til Samferdselsdepartementet før påske. Statens vegvesen har i oppsummeringen på bakgrunn av innvendinger som er kommet rundt deler av forslagene kommet til at det foreslåtte gebyrnivået på 5000 kroner til sjåfør er for høyt. De foreslår derfor en betydelig reduksjon av dette gebyret til 2000 kroner.

Jeg vil understreke at departementet legger vekt på en grundig og kunnskapsbasert prosess, der både høringsinnspillene og Statens vegvesens faglige vurderinger vil inngå i helhetsvurderingen. Jeg vil ta med meg Statens vegvesens tilråding i den avsluttende behandlingen i departementet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård