



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

21 FEB. 2014 TF.
5583

Norges Lastebileier-Forbund
Postboks 7134 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

12/527

19.02.2014

Tilbakeholdsrett og sikkerhetsstillelse - Forslag til endring i vegtrafikklovens § 36 b


Vi viser til brev av 05.09.13 fra NLF med anmodning om endring av vegtrafikkloven § 36 b om tilbakeholdsrett og krav om sikkerhetsstillelse overfor motorvognførere bosatt i utlandet som blir ilagt straff for overtredelse av vegtrafikklovgevingen.

Riksadvokaten har i brev av 12.02.13 til NLF gitt uttrykk for at bestemmelsen etter sin ordlyd kommer til anvendelse og at tilbakeholdsrett kan gjøres gjeldende, kun der forelegg er vedtatt.

Samferdselsdepartementet slutter seg til vurderingen fra NLF om at tolkningen fra Riksadvokaten gjør tilbakeholdsrett etter vegtrafikkloven § 36 b mindre praktisk enn hva som trolig har vært intensjonen med bestemmelsen. På denne bakgrunn har vi bedt Vegdirektoratet utarbeide høringsnotat med forslag til nødvendige endringer i vegtrafikkloven § 36 b.

Vedlagt følger til orientering Samferdselsdepartementets oppdragsbrev av 13.02.14 til Vegdirektoratet.

Med hilsen


Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør


Anne Berit Stavseth
seniorrådgiver



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref
12/527

Dato
13.02.2014

Forslag til endring i vegtrafikkloven § 36 b - tilbakeholdsrett til sikring av ilagte sanksjoner mv. - anmodning om utkast til høringsnotat

Vi viser til vedlagte kopi av brev av 15. februar 2013 fra Riksadvokaten til Norges Lastebil-eier-Forbund (NLF). Brevet besvarer en henvendelse fra NLF hvor det bl.a. anmodes om økt bruk av tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven (vtrl.) § 36 b overfor sjåførere bosatt i utlandet.

I brevet påpeker Riksadvokaten at anvendelsesområdet for nevnte bestemmelse begrenses av at det, for å kunne holde et kjøretøy tilbake, kreves at det foreligger dom eller vedtatt forelegg – straffen må være "ilagte", det er ikke tilstrekkelig at forelegg er utferdiget.

Dette innebærer bl.a. at der kjøretøyets fører nekter å akseptere straffansvaret for en trafikkforseelse ved å vedta et utferdiget forelegg på bot, kan ikke den kontrollerende myndigheten holde tilbake kjøretøyet inntil boten er betalt eller garantert for, dette selv om det ikke er noe tvil at boten vil bli stadfestet ved dom på et senere tidspunkt.

Tatt i betraktning den økte aktualitet tilbakeholdsretten har fått de siste årene, bl.a. på grunn av den stadig økende trafikk av kjøretøy med utenlandsboende førere på norske veier, finner departementet en slik situasjon uheldig. Departementet ser på denne bakgrunn behov for å endre vtrl. § 36 b slik at det ikke lenger blir et vilkår for tilbakeholdsretten at forelegget – forenklet eller ordinært – er vedtatt.

Vi ber med dette Vegdirektoratet om å utarbeide et utkast til høringsnotat med forslag til nødvendige endringer i nevnte bestemmelse. Vi vil i den forbindelse peke på at Riksadvokaten i sitt brev til NLF har nevnt straffeprosessloven § 217 om hefte som mulig eksempel til etterfølgelse. Andre slike eksempler er lov om kystvakt § 35 første ledd, lov om skipssikkerhet § 70 første ledd og tolloven § 16-12 første ledd.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
NO-0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Veg- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Marcel Henri Godonou
22 24 83 36

Det kan etter departementets syn være hensiktsmessig, når en først setter i gang et endringsarbeid knyttet til vtrl. § 36 b, å vurdere behovet for flere endringer i paragrafen. Departementet har identifisert flere problemstillinger som det kan være grunn til å se nærmere på:

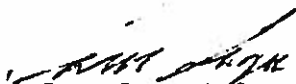
- Slik vtrl. § 36 b lyder i dag, gjelder retten til å holde tilbake kjøretøy kun overfor "motorvognfører bosatt i utlandet". En slik avgrensning er i tråd med det opprinnelige formålet med bestemmelsen, men det kan likevel stilles spørsmål om tilbakeholdsretten heller bør kunne gjøres generell, dvs. uavhengig av bosted. Vi viser til at vegtransporten blir mer og mer internasjonal og der man kan komme i situasjoner der motorvogn er registrert i utlandet mens det er uklart hvor motorvognføreren faktisk er bosatt. I slike situasjoner kan det være hensiktsmessig også å ha tilbakeholdsretten i behold, for å sikre at ikke motorvognen forsvinner ut av landet før betaling har skjedd eller sikkerhet er stilt for betaling.
- Overfor flere trafikkforseelser blir det i dag reagert med gebyr, jf. bl.a. forskrift om gebyr for overlasting og forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker. Flere av disse overtredelsene kan sies å være mindre alvorlige enn de som skal føre til bøteleggelse, men dette er ikke alltid tilfellet – kjøring med slitte dekk vil eksempelvis etter forholdene kunne være mer graverende enn kjøring på fortau. Om en overtredelse sanksjoneres med bot eller gebyr kan derfor i visse tilfelle fremstå som tilfeldig. Det synes videre å være en mulighet for at flere av overtredelsene som etter dagens regler blir sanksjonert med bot, i fremtiden blir avkriminalisert og gjort til gebyrforhold, jf. NOU 2003:15 fra bot til bedring. Med dette som bakgrunn mener departementet at kan være grunn til å vurdere om tilbakeholdsretten som i dag er begrenset til straffbare forhold, også bør kunne gjøres gjeldende i saker der gebyr er eneste reaksjon. Vi ber om at Vegdirektoratet vurderer dette spørsmål, samt spørsmålet om tilbakeholdsretten bør kunne utøves av Statens Vegvesen der de i dag har gebyrkompetanse, og eventuelt også her fremmer forslag til hensiktsmessig lovendring.
- I Danmark kan tilbakeholdsrett i kjøretøy utøves også til sikring av erstatningsbeløp og premie for lovpålagt ansvarsforsikring, jf. færdselsloven § 120. Vi ber direktoratet vurdere om anvendelsesområdet for tilbakeholdsretten etter vtrl. § 36 b bør utvides tilsvarende.
- Det kan være formålstjenlig å ta i bruk ulike typer sikringsutstyr/tvangsmidler (f.eks. rattlås og hjullås) for å sikre effektiv bruk av tilbakeholdsretten etter vtrl. § 36 b, og i andre sammenhenger der det er nødvendig å immobilisere et kjøretøy (eksempelvis ved illeggelse av bruksforbud). Hjemmelen for bruk av ulike typer av slike tvangsmidler for å immobilisere en motorvogn kan med fordel klargjøres og knyttes til de reaksjoner for overtredelse av vegtrafikklovgivningen hvor slike virkemidler er hensiktsmessig og nødvendig. Vi ber Vegdirektoratet foreslå nødvendige endringer i lov- og forskriftsverk.

Vi ber videre om at Vegdirektoratet, i sitt forslag til lovendring, tar høyde for at det – som følge av det pågående arbeidet i den såkalte kabotasjearbeidsgruppen – kan være aktuelt å fastsette en tilsvarende tvangsmiddel hjemmel på dette området. Etter departementets syn kan det da være hensiktsmessig allerede nå, i forbindelse med utarbeidelsen av forannevnte utkast til høringsnotat, å fremme et begrunnet forslag til endring også i Yrkestransportlova. Det er imidlertid ikke en forutsetning at arbeidsprosessene knyttet til hjemmel for tilbakeholdsrett ved brudd på henholdsvis vegtrafikklovgivningen og yrkestransportlova gjennomføres synkront. Ved problemer med felles fremdrift for disse to temaene skal førstnevnte gis prioritet.


Vi forutsetter at Vegdirektoratet under arbeidet med høringsutkastet innhenter nødvendige opplysninger om økonomiske og administrative konsekvenser av gjennomføring av endringsforslaget.

Departementet har som mål å fremme lovendringsproposisjonen høsten 2014. Vi ber derfor om at direktoratets utkast til høringsnotat er oss i hende innen 21. mars 2014.

Med hilsen



Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør



Marcel Henri Godonou
rådgiver

Vedlegg: 1

