



Landbruksdirektoratet

## Alternative løsninger for finansiering av kommunalt ettersøksarbeid

oslo**economics**  Ruralis

**Tittel:** Alternative løsninger for finansiering av kommunalt ettersøksarbeid

**Utarbeidet av:** Oslo Economics

**Oppdragsgiver:** Landbruksdirektoratet

**Publisert:** Juni 2026

**Rapportnummer:** 2026-58

**Kontaktperson:** Jostein Skaar / Partner

**E-post:** [jsk@osloeconomics.no](mailto:jsk@osloeconomics.no)

**Tel:** 959 33 827

**Foto/illustrasjon forside:** Hans Berggren (Svenska Jägareförbundet)

# Innhold

<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>
<b>1. Bakgrunn, mandat og gjennomføring</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Mandat for utredningsoppdraget	6
1.3 Gjennomføringen av oppdraget	7
1.4 Avgrensninger og forbehold	8
1.5 Begrepsliste	8
1.6 Rapportstruktur	8
<b>2. Dagens organisering og finansieringsmodell</b>	<b>9</b>
2.1 Lovverk og forskrifter ved dyrepåkjørsel og ettersøk	9
2.2 Roller og ansvar	10
2.3 Dagens finansiering	13
2.4 Dagens kostnader som følge av trafikkpåkjørsler	14
<b>3. Problembeskrivelse</b>	<b>15</b>
3.1 Økende antall påkjørsler	15
3.2 Krevende å få finansiert ettersøk	15
3.3 Andre viltformål mister finansiering	16
3.4 Ulik praksis i kommunene	17
3.5 Svake insentiver til forebygging	17
<b>4. Alternative finansieringsmodeller</b>	<b>19</b>
4.1 Komponenter i finansieringsmodellene	19
4.2 Innspill til kombinasjoner	24
<b>5. Kriterier for en god finansieringsmodell</b>	<b>25</b>
5.1 Hva kjennetegner en god finansieringsmodell?	25
5.2 Vurderingskriterier	25
5.3 Score og vektning	26
<b>6. Vurdering av alternativene</b>	<b>28</b>
6.1 Hovedmodeller og vurderingsgrunnlag	28
6.2 Vurdering av hvert kriterium	28
6.3 Oppsummert vurdering av modellene	35
<b>7. Andre tiltak som kan bidra til måloppnåelse</b>	<b>38</b>
7.1 Krav til kompetanse	38
7.2 Tiltak for bedre varsling og mobilisering	38
7.3 Profesjonalisering av ettersøksekvipasjer	39
<b>8. Erfaringer fra andre land</b>	<b>40</b>
8.1 Sverige	40

8.2 Finland	40
8.3 Danmark	41
8.4 Andre land	41
<b>9. Oppsummering og konklusjon</b>	<b>43</b>
9.1 Hovedutfordringer i dagens modell	43
9.2 Vurdering av alternative finansieringsmodeller	43
9.3 Anbefalinger for videre arbeid	43
<b>10. Referanser</b>	<b>44</b>
<b>Vedlegg A</b>	<b>46</b>

# Sammendrag

*Dagens finansiering av kommunalt ettersøksarbeid har flere utfordringer. For en oppgave som er viktig både for dyrevelferd og forebygging av dyrepåkjørsler, er det behov for forbedringer. Vår vurdering er at det bør arbeides videre med modeller som tilfører kommunene friske midler og samtidig styrker insentivene til forebygging, særlig regional/fylkeskommunal samfinansiering og finansiering fra infrastruktureiere gjennom sjablongbasert kompensasjon.*

## Kommunene har et stort ansvar i dagens modell

I dag er det kommunene som har ansvaret for å gjøre ettersøk av hjortevilt etter dyrepåkjørsler, inkludert beredskap og organisering av vaktlag. Med en lovendring fra 1. juli 2026 får kommunene et utvidet ansvar, til også å sørge for ettersøk av annet vilt enn hjortevilt. Kommunene løser oppgavene med ettersøk på ulike måter, der de fleste kommunene organiserer det selv og noen få kommuner samarbeider med andre kommuner. De som utfører offentlig ettersøk av skadd vilt, omtaler vi som fallviltjegere. Fallviltjegerne er ofte eksterne aktører (gjærne lokale jegere) som utfører oppdrag etter avtale med kommunen. Omtrent en fjerdedel av kommunene oppgir imidlertid at det er ansatte i kommunen som utfører arbeidet.

Opgaven med kommunalt ettersøksarbeid er en kommunal driftsoppgave som i utgangspunktet finansieres over kommunale driftsbudsjetter. Samtidig er det en åpning i lovverket for å bruke det kommunale viltfondet til å finansiere ettersøk. De fleste av kommunene oppgir at de bruker det kommunale viltfondet til å finansiere ettersøk. Det kommunale viltfondet får hovedinntektene sine fra fellingsavgifter for elg og hjort.

## Det er krevende å finansiere fallviltarbeidet og svake insentiver til å forebygge

De fleste kommunene oppgir at kostnadene til ettersøk overstiger inntektene i viltfondet, og at ettersøk derfor finansieres gjennom en kombinasjon av midler fra viltfondet og det ordinære driftsbudsjettet. Utfordringen forsterkes av at både bestanden og antall påkjørsler av rådyr har økt de siste årene, samtidig som rådyr ikke gir inntekter til viltfondet gjennom fellingsavgift. Dermed tappes viltfondet, som igjen går utover andre viltformål som viltfondet opprinnelig var tenkt til. I en tid der kommunene må spare penger, kan det være krevende å få prioritert midler til viltområdet. Flere av dem vi har snakket med gjennom arbeidet uttrykker bekymring for at viltformål får for liten oppmerksomhet i de politiske prioriteringene og at det kan gå på bekostning av dyrevelferd.

Forvalterne av transportinfrastruktur råder over flere av de mest effektive virkemidlene for å forebygge viltulykker, som viltgjerd, vegetasjonskontroll og skilting, men de bærer i liten grad kostnadene forbundet med dyrepåkjørsler. Dette innebærer at infrastrukturforvalterne har relativt svake insentiver til å forebygge påkjørsler av dyr, samtidig som de har gode forutsetninger for å gjøre noe med problemet. Trafikksikkerhetsarbeidet er dessuten høyt prioritert i Norge, og det er flere grunner til å gjøre tiltak for å forebygge dyrepåkjørsler enn hensynet til dyrevelferd og kommunenes kostnader til ettersøk.

## Vi vurderer fem alternative finansieringsmodeller opp mot dagens modell

Vi har utarbeidet fem forslag til alternative finansieringsmodeller som eventuelt kan erstatte dagens modell. For hver hovedmodell drøfter vi ulike varianter (undermodeller). I de ulike modellene differensierer vi på hvem som bærer finansieringsbyrden og hvordan utbetalinger til kommunene skjer. De vurderte alternative modellene er:

- Dagens modell +: Beholde dagens struktur, men med økte overføringer til kommunene fra statlig viltfond
- Statlig finansiering: Kostnadsdekning eller fordelingsmodell
- Finansiering fra infrastruktureiere: Kostnadsdekning av kommunenes ettersøksarbeid eller i egenregi
- Brukerfinansiering: Avgiftsfinansiering eller gjennom forsikringspremie
- Regional/fylkeskommunal samfinansiering: Kostnadsdekning gjennom regionalt fond

Med fordelingsmodell mener vi at det utarbeides en modell for å utmåle støtte til kommunene slik at et årlig støttebeløp beregnes ut fra behovene i kommunen. Her skiller vi også mellom øremerkede midler til kommunene og at overføringen til kommunene skjer gjennom økte rammetilskudd. I modellene med kostnadsdekning skiller vi mellom kostnadsdekning gjennom regning og et sjablongmessig tilskudd per ettersøk.

Hver av disse modellene vurderer vi opp mot dagens modell innenfor kriteriene dyrevelferd, kostnadseffektivitet, insentiver til forebygging, forutsigbarhet, administrative kostnader og gjennomførbarhet. Vi vektlegger hensynene til dyrevelferd, kostnadseffektivitet og insentiver til forebygging høyest.

### Vi vurderer flere av alternativene som bedre enn dagens modell

Flesteparten av modellene innebærer en forbedring sammenliknet med en videreføring av dagens modell. I de beste modellene ivaretas insentivene til forebygging og hensynet til dyrevelferd uten at det går på bekostning av kostnadseffektivitet. Vår samlede vurdering er at regional eller fylkeskommunal samfinansiering og modellen der infrastruktureiere finansierer arbeidet gjennom sjablongbasert kompensasjon kommer best ut.

Modellen med regional/fylkeskommunal samfinansiering har sin styrke i at den stimulerer til økt samarbeid mellom kommunene, noe vi vurderer som fornuftig uavhengig av finansieringsmodell. Dette kan bidra til økt profesjonalisering av ettersøksarbeidet, som igjen kan ha positive følgevirkninger for dyrevelferden. Samtidig beholdes insentivet til kostnadsdisiplin, da ansvaret for kostnadene plasseres nært på oppgaveutførelsen. I tillegg styrkes insentivet til å gjennomføre forebyggende tiltak i kommune A som kan ha effekt i kommune B, når disse kommunene er i samme region. Dyrene forholder seg ikke til kommunegrenser, og det er derfor fornuftig med insentiver til forebyggende tiltak som virker kommuneoverskridende. Samtidig kan modellen være vanskelig å gjennomføre fordi modellen innebærer en deling av kostnader og inntekter mellom kommuner, noe som typisk vil være opphav til konflikt. En mulighet kan være å gi kommunene en gulrot for å inngå samarbeid om finansiering (og organisering) gjennom en statlig støtte til de som etablerer regionale samarbeid.

Modellen hvor infrastruktureiere finansierer arbeidet gjennom sjablongbasert kompensasjon vil gi gode insentiver til forebygging. Vi har vurdert det som at det er eierne og forvalterne av transportinfrastruktur som er aktørene med best forutsetninger for å forebygge dyrepåkjørslar, og insentivene til å forebygge styrkes når de tar en større del av finansieringsbyrden for konsekvensene av dyrepåkjørslar. Når kommunene kompenseres etter sjablong, og ikke etter regning, beholdes samtidig deres insentiv til kostnadsdisiplin. En mer stabil finansiering av ettersøk i kommunene vil ha positive virkninger på dyrevelferd, og det gir kommunene økt forutsigbarhet.

Vår generelle vurdering er at en sjablongmessig støtte per ettersøk er bedre enn kostnadsdekning etter regning. Modellene som baserer seg på at kommunenes kostnader til ettersøk dekkes etter regning vurderer vi som svakest. Kostnadsdekning etter regning innebærer at kommunene styrer oppgaveutførelsen og kan sende hele regningen videre. Vår vurdering er at det gir dårlig kostnadsdisiplin og dermed en fare for at ikke ressursene brukes på en mest mulig effektiv måte.

Vi har også vurdert den statlige finansieringsmodellen med øremerkede tilskudd som bedre enn en modell med økning i rammetilskudd til kommunen. I en tid der kommunekommisjonen nylig har foreslått å avvikle en rekke øremerkede ordninger og legge dem inn i kommunesektorens rammetilskudd, er det noe problematisk å foreslå nye øremerkede ordninger. Vår vurdering er likevel at en ordning med økning av rammetilskudd til kommunene ikke svarer ut det som er problembeskrivelsen i denne utredningen, og at det samtidig er administrative kostnader og implementeringskostnader forbundet med å etablere en ordning som styrker rammetilskuddet til de kommunene som har størst utfordringer med dyrepåkjørslar.

### Vi anbefaler å utforske modeller som stimulerer til økt regionalt samarbeid

I en samlet vurdering anbefaler vi at Landbruksdirektoratet arbeider videre med finansieringsmodeller som kan stimulere kommunene til et utvidet samarbeid om fallviltarbeid og arbeid med å forebygge dyrepåkjørslar. Samtidig er vår vurdering at det vil være krevende å oppnå en slik ordning uten at det tilføres friske midler som kan styrke innsatsen på området. Vi vil derfor foreslå at det ses nærmere på muligheten for økonomisk støtte til de kommunene som søker samarbeid om finansiering og organisering av ettersøksarbeidet.

For å gi infrastrukturforvalterne økt insentiv til å forebygge dyrepåkjørslar, er det nærliggende også å se nærmere på en modell der disse aktørene bærer i det minste deler av finansieringsbyrden. Gjennom arbeidet er vi blitt gjort kjent med at det finnes eksempler på at slike ordninger har kommet på plass på frivillig basis og i godt samarbeid mellom kommune og infrastrukturforvaltere. Også her vil vi peke på mulighetene for at kommunene kan stå sterkere om de går sammen og oppnår et godt samarbeid med de regionale representantene for infrastrukturforvalterne. Et godt samarbeid mellom ulike aktører lokalt og regionalt mener vi er viktig for å oppnå bedre dyrevelferd.

Til slutt peker vi på at det finnes en rekke virkemidler, ikke bare de økonomiske, som kan bidra til å forbedre dyrevelferd og forebygge trafikkulykker med dyr involvert. Kompetansetiltak og innarbeiding av en mer enhetlig praksis på tvers av kommunene kan gjennomføres uavhengig av valg av finansieringsmodell.

# 1. Bakgrunn, mandat og gjennomføring

*Oslo Economics, i samarbeid med forskerne Aina Winsvold i Ruralis, Andreas Seiler ved Sveriges Landbruksuniversitet og Mattias Olsson ved EnviroPlanning, har på oppdrag for Landbruksdirektoratet gjennomført en utredning av alternative løsninger for finansiering av kommunalt arbeid med ettersøk og håndtering av skadde og døde dyr etter påkjørsler.*

## 1.1 Bakgrunn

Hvert år blir et stort antall dyr påkjørt eller drept i trafikken, og antall viltpåkjørsler har økt betydelig de siste tiårene (Eilertsen, Winsvold, Almås, & Næstad, 2021). Det er flere faktorer som bidrar til økningen i viltpåkjørsler. En viktig årsak er den økende tettheten i hjorteviltbestandene. I tillegg spiller økt trafikktetthet, høyere kjørehastigheter og en stadig utbygging av vei- og jernbanenettet en betydelig rolle (Meld. St. 8 (2024–2025), Dyrevelferd).

I jaktåret 2024/2025 ble det i Hjorteviltregisteret registrert over 16 600 viltpåkjørsler, 15 882 påkjørsler med motorkjøretøy og 749 med tog. Til sammenlikning var det i underkant av 10 000 påkjørsler jaktåret 2014/2015, og i underkant av 14 000 jaktåret 2019/2020. Det er usikkert hvor mye av den registrerte økningen som er en reell økning i antall påkjørsler og hvor mye som handler om at rapporteringen til Hjorteviltregisteret har økt. CWD (skrantesyke) ble oppdaget i 2016, og dette førte blant annet til økt oppmerksomhet om rapportering av dødt og skadet vilt.

Av påkjørslene i jaktåret 2024/2025 ble 5 225 påvist døde på stedet. 5 179 dyr ble avlivet på stedet, avlivet etter ettersøk eller funnet døde etter ettersøk, mens 3 800 ettersøk ble avsluttet uten funn (Hjorteviltregisteret, 2026).

I tillegg til påkjørslene av hjortevilt, som utgjør den største gruppen av registrerte dyrepåkjørsler, kommer påkjørsler av andre viltarter, husdyr og tamrein. På jernbanen var det i perioden 2013–2023 i gjennomsnitt 495 årlige registrerte påkjørsler av tamrein, 272 av sau og 73 av annet husdyr (Bane NOR, 2024). Det er kun ti dyrearter som blir registrert i Hjorteviltregisteret, inkludert to arter av ørn. Det tilsier at det er svært mange dyrearter som ikke blir registrert i noe register. Politiet loggførte nær 21 000 dyrepåkjørsler i 2025, og opplyser

samtidig om at statistikkgrunnlaget er svakt og at det er mørketall.

Påkjørsler av dyr på både vei og jernbane medfører betydelige kostnader for samfunnet, blant annet knyttet til ettersøksarbeid, materielle skader og personskader. Samfunnskostnadene knyttet til dyrepåkjørsler utgjør minst én milliard kroner i året i prissatte virkninger, og i tillegg kommer ikke-prissatte virkninger blant annet knyttet til dyrevelferd (Oslo Economics, 2026). Problemet forsterkes av store mørketall i rapporterte hendelser, noe som innebærer store dyrelidelser og at påkjørte dyr aldri blir funnet.

Det er kommunene som har ansvaret for håndtering av skadet hjortevilt, herunder ettersøk og avliving, og kostnadene dekkes av kommunale midler, blant annet fra det kommunale viltfondet. Inntekter til kommunale viltfond er i all hovedsak fellingsavgifter for elg og hjort (Meld. St. 8 (2024–2025), Dyrevelferd).

Svar fra vår spørreundersøkelse til kommunale viltforvaltere, og annen forskning, viser at kostnadene knyttet til fallvilt- og ettersøksarbeidet i flere kommuner overstiger de tilgjengelige midlene i det kommunale viltfondet. Dette medfører at det ikke er økonomiske midler igjen til fondets øvrige formål som er å *skape økonomisk bakgrunn for å fremme viltforvaltningen i kommunen og fylkeskommunen, jf. Forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og fellingsavgift for elg og hjort § 1.*

Regjeringen har i Meld. St. 8 (2024–2025), Dyrevelferd (2024) et uttalt mål om å forebygge og redusere antall dyrepåkjørsler, samtidig som man ønsker å etablere effektive rutiner for ettersøk og avliving av skadet vilt.

For å følge opp regjeringens mål, er Landbruksdirektoratet i supplerende tildelingsbrev av 24. april 2025 fra Landbruks- og matdepartementet, gitt i oppdrag å utrede alternative løsninger for finansiering av kommunalt arbeid med ettersøk og håndtering av skadde og døde dyr etter påkjørsler, herunder administrative og økonomiske kostnader.

## 1.2 Mandat for utredningsoppdraget

I vårt oppdrag for Landbruksdirektoratet utreder vi alternativer til dagens finansieringsmodell, som i ulik grad kan løse de identifiserte utfordringene, blant annet at mange kommuner opplever at

utgiftene knyttet til viltpåkjørsler overstiger inntektene til de kommunale viltfondene og at det går ut over innsatsen til andre viltformål. I utlysningen fra Landbruksdirektoratet er det uttrykt et ønske om å styrke kommunal viltforvaltning ved å flytte utgiftene fra ettersøksarbeidet etter trafikkpåkjørsler ut fra de kommunale viltfondene, slik at kommunene har mulighet til å bruke inntektene til viltfondet på tiltak som fremmer den lokale viltforvaltningen.

Vårt oppdrag i denne utredningen har vært å

- utrede alternative løsninger for finansiering av kommunalt arbeid med ettersøk og håndtering
- vurdere positive og negative effekter som kan forventes av alternativene
- gi en oversikt over ansvarsfordeling mellom de enkelte aktørene som berøres av de alternative løsningene
- rangere hvilke løsninger det anbefales å jobbe videre med
- vurdere antatte kostnader på kommune- og fylkesnivå årlig som følge av trafikkpåkjørsler

## 1.3 Gjennomføringen av oppdraget

Oppdraget er gjennomført i perioden januar-juni 2026. I første del av oppdraget kartla vi dagens organisering og ansvarsfordeling ved dyrepåkjørsler. Formålet med denne fasen var å etablere et felles kunnskapsgrunnlag for den videre vurderingen av alternative finansieringsmodeller. Kartleggingen omfattet en gjennomgang av relevant lov- og regelverk og dagens oppgave- og ansvarsdeling mellom sentrale aktører.

### 1.3.1 Spørreundersøkelse

Som en del av kartleggingen gjennomførte vi en spørreundersøkelse rettet mot relevante personer i kommunenes viltforvaltning for å få en oversikt over kommunenes kostnader knyttet til ettersøk og håndtering av skadet vilt og fallvilt etter dyrepåkjørsler, samt hvordan arbeidet er organisert i praksis.

Spørreundersøkelsen ble sendt til 320 kontaktpersoner for kommunal viltforvaltning. I tillegg ble undersøkelsen presentert i et innlegg på fylkeskommunenes «to-kaffe» for om lag 120 kommunalt ansatte. Vi mottok 199 svar på undersøkelsen, som dekker 205 kommuner, tilsvarende om lag 57 prosent av landets kommuner. Svarene er relativt jevnt fordelt på tvers

av fylker, med svarprosent på 60-70 prosent, og gir et bredt bilde av kommunal praksis, selv om svarandelen er noe lavere i Nordland og Rogaland, på rundt 40 prosent (se Vedlegg A for mer informasjon og resultater fra spørreundersøkelsen).

Denne kartleggingen har dannet grunnlag for det videre arbeidet med å identifisere utfordringer i dagens modell og å vurdere mulige alternative løsninger.

### 1.3.2 Samarbeidsforum

Basert på vår forståelse av utfordringsbildet og kjennskap til finansieringsmodeller fra andre områder, har vi deretter utarbeidet forslag til alternative finansieringsmodeller og vurderingskriterier som kan brukes for å vurdere egenskaper ved de ulike finansieringsmodellene. De alternative modellene og vurderingskriteriene har blitt drøftet med det tverrsektorielle samarbeidsforumet for dyrepåkjørsler og med oppdragsgiver. Vi har brukt innspillene til å forbedre beskrivelsene av både modeller og kriterier.

Det tverrsektorielle samarbeidsforumet for forebygging og reduksjon av dyrepåkjørsler er blitt brukt aktivt både i forberedelsene og for å hjelpe oss med evalueringene. Forumet driftes av Landbruksdirektoratet og består av:

- Miljødirektoratet
- Politiet
- Statens vegvesen
- Bane NOR
- Mattilsynet
- Fylkeskommunene
- Statsforvalteren
- Kommunene
- Finans Norge

Vi har gjennomført to felles arbeidsmøter, i tillegg til én-til-én-intervjuer med samtlige deltakere i samarbeidsforumet, samt supplerende intervjuer med ytterligere fem kommuner, i tillegg til intervju med en representant for Skogkurs<sup>1</sup>. Utvalget av kommuner ble satt sammen med hensyn til representativitet både geografisk og med hensyn til omfang og typer dyrepåkjørsler.

Intervjuer med de ulike aktørene er brukt for å få belyst hvordan de ulike finansieringsmodellene vil virke fra de ulike aktørenes perspektiv, og å innhente innspill til styrker, svakheter og praktiske konsekvenser. I intervjuene ble det også gitt innspill til andre modeller og/eller kombinasjoner av de foreslåtte finansieringsmodellene. Innspillene fra denne fasen ble deretter systematisert og brukt

<sup>1</sup> Skogkurs er et organ som bidrar til kompetanseformidling innen næringsutvikling og forvaltning av skog og andre

arealressurser, og som blant annet tilbyr kurs i ettersøk. <https://skogkurs.no/>

som grunnlag for den videre analysen og vurderingen av finansieringsmodellene. Våre vurderinger og rangeringer av de alternative modellene er likevel ikke ment å beskrive noen form for konsensus, men utgjør Oslo Economics' og underleverandørers faglige anbefaling.

## 1.4 Avgrensninger og forbehold

Utredningen har hatt hovedvekt på alternative løsninger for finansiering av kommunalt ettersøksarbeid og håndtering av dyr påkjørt i trafikken. Samtidig er finansiering og organisering nært knyttet sammen, og rapporten omtaler derfor også enkelte organisatoriske forhold der dette er nødvendig for å beskrive og vurdere alternativene på en helhetlig måte. Dette gjelder særlig for modeller der finansieringsløsningen forutsetter endringer i oppgave- og ansvarsfordelingen sammenlignet med dagens ordning. Ett av de vurderte alternativene innebærer spesifikt en annen organisering av arbeidet.

## 1.5 Begrepsliste

Begrep	Forklaring
Kommunalt/offentlig ettersøk	Ettersøk av skadet dyr på oppdrag for kommune eller annen offentlig myndighet
Fallviltjeger	Mannskap som på oppdrag for det offentlige gjennomfører

---

ettersøk, avliving og korrekt håndtering av vilt som blir skadd eller dør utenom ordinær jakt. Kan også kalles ettersøkspersonell.

---

Ettersøksekvipasje

En ettersøksekvipasje er et godkjent team bestående av en hund og en hundefører, sertifisert for å spore opp skadet vilt.

---

## 1.6 Rapportstruktur

Rapporten er strukturert på følgende måte:

- I kapittel 2 gis en kort beskrivelse av dagens organisering og finansieringsmodell.
- I kapittel 3 drøfter vi problemet med dagens modell gjennom ulike aktørers syn.
- I kapittel 4 redegjør vi for de alternative finansieringsmodellene som er vurdert i analysen.
- I kapittel 5 redegjør vi for vurderingskriterier som er benyttet i analysen av ulike finansieringsmodeller.
- I kapittel 6 drøfter vi finansieringsmodellene i lys av vurderingskriteriene.
- I kapittel 7 beskriver vi andre typer tiltak som kan bidra til måloppnåelse.
- I kapittel 8 oppsummerer vi noen erfaringer fra andre land.
- I kapittel 9 gis en oppsummering og samlet anbefaling om en ny finansieringsmodell.

## 2. Dagens organisering og finansieringsmodell

*Kommunene har i dag et betydelig ansvar for håndteringen av dyrepåkjørsler i Norge, både organisatorisk og økonomisk.*

*Dagens ordning med fallviltarbeid er avhengig av lokal kompetanse og stor innsats fra fallviltmannskapene, men det er til dels store forskjeller mellom kommunene i hvordan arbeidet organiseres og håndteres. Et økende antall viltpåkjørsler, uten at inntektene til de kommunale viltfondene har fulgt etter, gjør at det er krevende å få finansiert ettersøk med riktig kvalitet.*

### 2.1 Lovverk og forskrifter ved dyrepåkjørsel og ettersøk

Håndtering av dyrepåkjørsler er regulert gjennom flere ulike lover og forskrifter. Regelverket fastsetter både plikter for den som er involvert i en påkjørsel, krav til ivaretagelse av dyrevelferd, og hvilket offentlig organ som har ansvar for å ta imot henvendelser om en dyrepåkjørsel og videre varsling, ettersøk, avliving og videre håndtering.

Det er ikke straffbart å kjøre på dyr i trafikken, men det er straffbart å ikke melde fra dersom skade har skjedd. Etter *Vegtrafikkloven § 12* plikter enhver som er involvert i en trafikkulykke, å hjelpe personer og dyr som har kommet til skade.

Videre slår *Dyrevelferdsloven § 3* fast at dyr har egenverdi og skal beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger. *§ 4* pålegger en plikt til å hjelpe dyret til enhver som påtreffer et dyr som åpenbart er sykt, skadet eller hjelpeløst.

Når det gjelder ansvaret for ettersøk av skadet vilt, følger det av *Forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst § 29* at det er kommunene som har ansvar for ettersøk av skadet hjortevilt, inkludert påkjørt vilt. Ved påkjørsel av tamdyr er det ikke kommunens ansvar. Ekvipasjer som påtar seg ettersøksoppdrag på vegne av det offentlige, skal ha bestått godkjenningssprøve for ettersøksekvipasjer. Hundefører må i tillegg være registrert i Jegerregisteret og ha gjennomført kurset «Ettersøk videregående».

Fra 1. juli 2026 trer imidlertid ny viltressurslov i kraft, som innebærer en utvidelse av kommunens ansvar.

Etter *§ 55* skal kommunen «i rimelig utstrekning sørge for ettersøk og om nødvendig avliving av sykt vilt og vilt som er skadd utenom jaktutøvelse, og for den påfølgende håndteringen av avlivet vilt», hvor vilt er definert som naturlig viltlevende landpattedyr, fugler, krypdyr og amfibier, inkludert krysningsarter med andre arter, jf. *§ 3*. Det vil si at kommunene fra og med 1. juli 2026 ikke bare skal håndtere hjortevilt, men også annet vilt.

Finansieringen av kommunenes oppgaver er også regulert i forskrift. Etter *Forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og fellingsavgift for elg og hjort § 5* kan midler fra kommunalt viltfond brukes til å dekke kommunens utgifter til ettersøk og håndtering av skadet vilt og fallvilt i kommunen. Selv om lovverket åpner for å bruke midler fra kommunale viltfond til å dekke utgifter til ettersøk, er det opp til kommunene om de ønsker å bruke det til dette formålet. Flere av informantene våre i arbeidet har påpekt at viltfondet i utgangspunktet er tenkt brukt til andre viltformål enn ettersøksarbeid, og mener derfor at det er uheldig at viltfondet hovedsakelig blir ansett som finansieringskilde for fallviltarbeid etter dyrepåkjørsler. Alternativt må kommunene finansiere ettersøksarbeidet over ordinært driftsbudsjett.

Inntektene til de kommunale viltfondene kommer fra flere kilder. Hovedinntektene består av inntekter fra fellingsavgift for elg og hjort, samt fondets egen avkastning. I tillegg kan fondene tilføres andre midler, blant annet inntekter fra omsetning av ulovlig felt vilt og fallvilt av hjortevilt og bever, eller dyr felt med hjemmel i *Naturmangfoldloven § 18*. Kommunene kan også gjøre egne avsetninger der dette er relevant.

#### Spesielt om dyrepåkjørsler på jernbane

Ved dyrepåkjørsler på jernbane gjelder delvis egne regler for varsling og oppfølging. Varslingsplikten er eksplisitt regulert i *Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) kapittel 7.43*. Ved påkjørsel av storvilt eller husdyr skal føreren snarest varsle toglederen, som deretter skal varsle relevant vaktpersonell.

Ved påkjørsel av vilt har ansvarlig vedlikeholdsenhet i Bane NOR ansvar for å umiddelbart varsle den aktuelle kommunens viltforvaltning. Bane NOR skal stille med mannskap som kan sikre og bistå når fallviltmannskap må avlive dyr eller gjennomføre ettersøk langs jernbanelinjene. Kommunens fallviltjegere kan ikke krysse jernbanespor utenom planoverganger uten at ansvarlige fra Bane NOR er med, og dette vil ofte forlenge og komplisere ettersøksarbeidet. Det er

Bane NORs ansvarlige vedlikeholdsenhet som har ansvar for å rydde opp og fjerne dyrekadavere langs jernbanen (Winsvold, Lyngstad, & Lyngstad, 2025).

## 2.2 Roller og ansvar

Selv om regelverket på flere punkter angir hvem som har ansvar for ulike deler av håndteringen, er oppfølgingen av en dyrepåkjørsel i praksis avhengig av samspill mellom flere aktører, slik illustrert i Figur 2-1 og Figur 2-2.

### 2.2.1 Førere av kjøretøy og tog

Føreren er den første menneskelige aktøren i hendelseskjeden ved en dyrepåkjørsel. Det finnes klare retningslinjer for hvordan en bilfører eller togfører skal opptre etter en dyrepåkjørsel. Bilføreren skal sikre ulykkesstedet, vurdere behovet for akutt helsehjelp til mennesker og deretter melde fra til politiet. Meldeplikten gjelder både når dyret åpenbart er skadet eller dødt, og når føreren er usikker på om en påkjørsel faktisk har funnet sted.

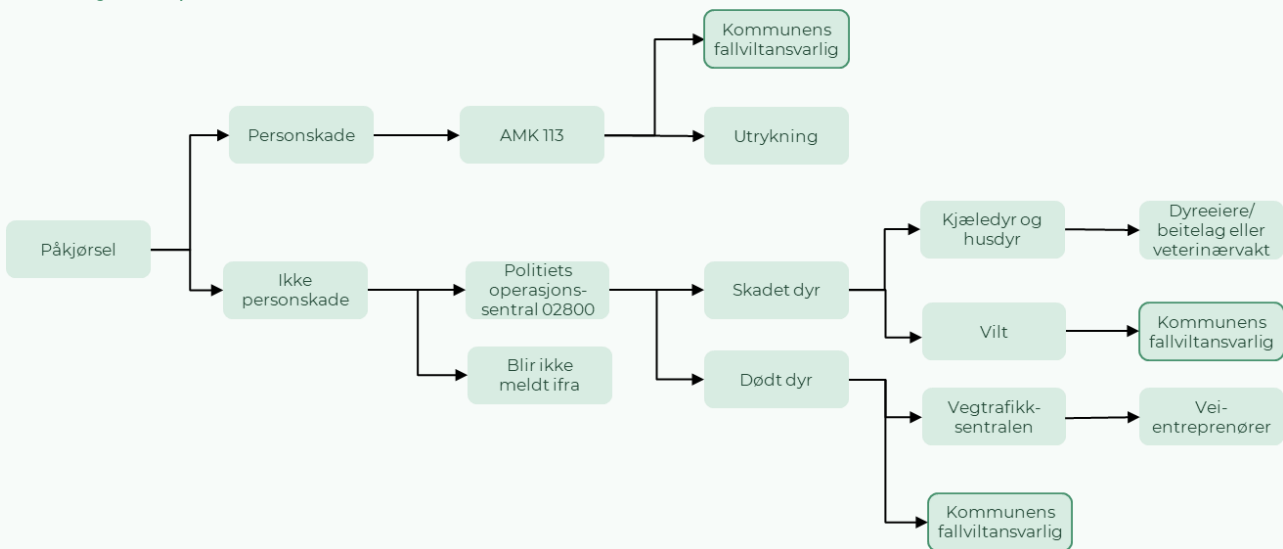
Togføreren har på tilsvarende måte plikt til å melde fra ved mistanke om eller faktisk påkjørsel av dyr<sup>2</sup>. På jernbane skjer dette gjennom en intern varsling-skjedde til togleder og videre til relevant vakt-personnell. Togførers rolle er dermed først og fremst å sikre at hendelsen blir oppdaget og meldt videre raskt nok til at nødvendige tiltak kan iverksettes.

### 2.2.2 Politi og andre nødetater

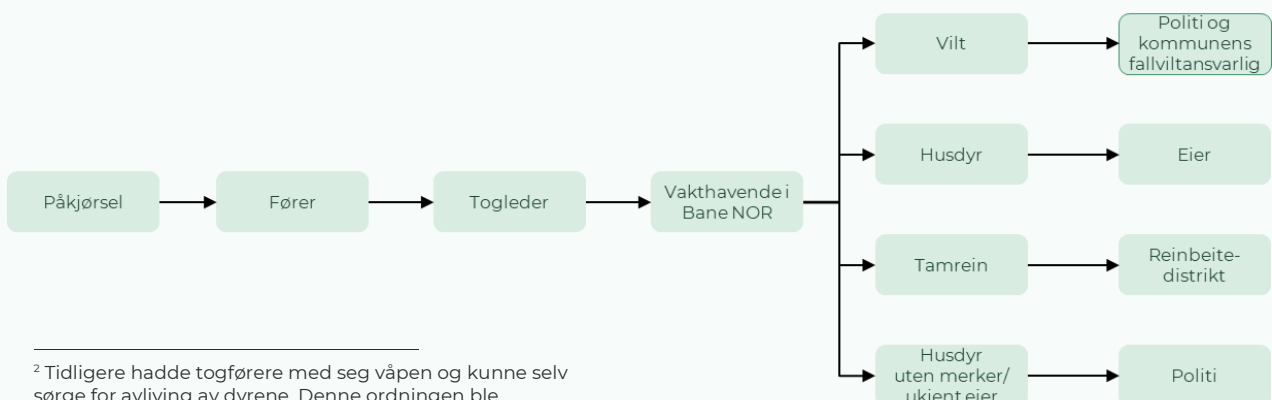
Politiet har via operasjonssentralene en koordinerende rolle i håndteringen av dyrepåkjørsler. Operasjonssentralen mottar meldingen, vurderer situasjonen og varsler videre til relevante aktører, som kommunal viltforvaltning, direkte til fallviltmannskap via den som står oppført som vakt for kommunens fallviltmannskap, eller eventuelt beitelag eller veterinær. Politiet skal samtidig påse at trafikksikkerheten ivaretas, og fungere som bindeledd mellom bilfører og de aktørene som skal håndtere hendelsen videre.

Selv om rolle- og ansvarsfordelingen i regelverket er relativt klar, er systemet i praksis ressurskrevende

Figur 2-1 Påkjørsel på vei



Figur 2-2 Påkjørsel på jernbane



<sup>2</sup> Tidligere hadde togførere med seg våpen og kunne selv sørge for avliving av dyrene. Denne ordningen ble imidlertid avviklet på 2000-tallet (NRK, 2006)

og fragmentert. Operasjonssentralene opplever høy belastning, og mangelfulle og utdaterte vaktlister i kommunene fører til at operatører ofte må ringe flere personer før riktig kontakt nås, noe som både forsinker utrykningen og binder opp betydelige ressurser. Samlet sett anslås det at håndtering av dyrepåkjørsler beslaglegger flere tusen timer årlig bare i politiets operasjonssentraler, tilsvarende flere årsverk nasjonalt (Winsvold, Lyngstad, & Lyngstad, 2025).

I tillegg er det store belastninger på operasjonssentralene til nødnumrene 110 og 113, samtidig som det er usikkert hvor mange henvendelser om dyrepåkjørsler de får per år.

### 2.2.3 Kommune og fallviltmannskap

Det er kommunen som har det operative ansvaret for håndtering av skadet og påkjørt vilt. Alle kommuner skal ha etablert en beredskap for håndtering av skadet hjortevilt, og har myndighet til å sørge for avliving når dette er nødvendig av dyrevelferdshensyn. I praksis organiseres dette gjennom kommunale fallviltgrupper eller ettersøkslag, som består av erfarne jegere med godkjente ettersøkshunder. Kommunene står fritt til å organisere beredskapen slik de finner hensiktsmessig, og det finnes derfor betydelig variasjon i hvordan vaktordninger og godtgjørelse er ordnet.

Svarene fra spørreundersøkelsen til kommunale viltforvaltere viser at de fleste kommunene organiserer eller bestiller fallviltoppdrag selv. Dette gjelder 86 prosent av respondentene, mens 7

prosent deltar i et interkommunalt samarbeid, se Figur 2-3. De resterende 7 prosent, som har svart «annet», oppgir blant annet at de har felles landbrukskontor eller kjøper tjenester fra en ettersøksring. Når det gjelder hvem som gjennomfører oppdragene, oppgir om lag halvparten at dette utføres av eksterne aktører, en fjerdedel at det utføres av ansatte i kommunen, og 18 prosent at oppdragene gjennomføres av en kombinasjon av kommunalt ansatte og eksterne aktører, se Figur 2-4.

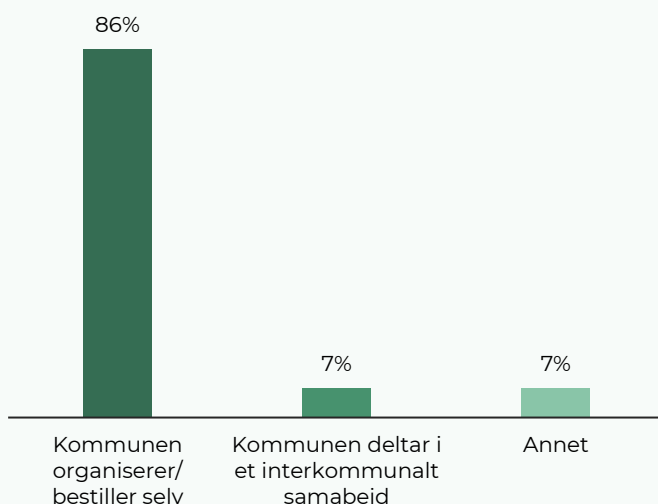
Når det meldes om en dyrepåkjørsel, har fallviltmannskapet ansvaret for å rykke ut, gjennomføre ettersøk og vurdere dyrets tilstand. I tilfeller der skadeomfanget er for stort, gjennomføres forsvarlig avliving av dyret. Kommunen har også ansvar for at nødvendige prøver tas av hjortevilt som er eldre enn ett år, blant annet som ledd i overvåkingen av skrantesyke.

### 2.2.4 Infrastrukturforvaltere

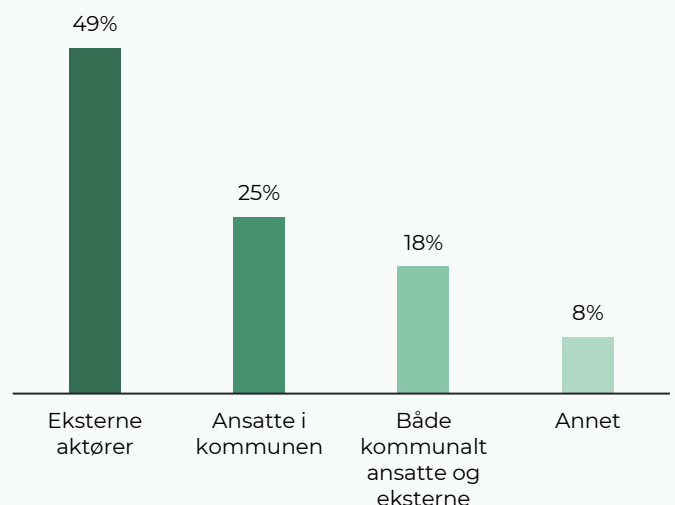
Håndteringen av dyrepåkjørsler involverer også aktørene som forvalter transportinfrastrukturen der hendelsen skjer. På vei gjelder dette Statens vegvesen, Nye Veier, fylkeskommunene, kommunene og private veieiere, avhengig av hvem som forvalter den aktuelle veistrekningen. På jernbane er det Bane NOR som har denne rollen.

Infrastrukturforvalternes ansvar er først og fremst knyttet til sikkerhet, drift og opprydding på egen infrastruktur. Dersom en påkjørsel skaper trafikkfarlige situasjoner eller hindringer, vil politiet eller

Figur 2-3 Organisering av fallviltoppdrag



Figur 2-4 Utførelse av fallviltoppdrag



Kilde: Spørreundersøkelse til kommunale viltforvaltere

fallviltmannskapet varsle relevant vei- eller baneier. For riks- og fylkesveier er det vegtrafikk-sentralene som er mottakere av trafikkmeldingene. De får inn meldinger om mange ulike hendelser på veien, også meldinger som omhandler dyr i veibanen. Veitrafikkcentralene vurderer dermed hva som skal gjøres for å ivareta sikkerheten og kontakter deretter driftsentreprenøren på den relevante veistrekningen for blant annet opprydding og fjerning av døde dyr.

På jernbane er rollefordelingen mer eksplisitt regulert. Bane NOR har ansvar for intern varslings, for å melde fra til kommunen ved viltpåkjørsel, for å stille med sikkerhetsressurser ved behov for ettersøk langs linjen, og for å rydde opp og fjerne kadaver etter hendelsen.

### 2.2.5 Dyreeiere og veterinærer

Når hendelsen gjelder husdyr eller kjæledyr, er ansvarsforholdene delvis annerledes enn ved påkjørsel av vilt. I slike tilfeller vil dyreeier, veterinær eller beitelag/reinbeitedistrikt ofte være de sentrale aktørene i den videre oppfølgingen. Dette er i utgangspunktet ikke en oppgave for kommunens fallviltmannskap, selv om disse i praksis enkelte ganger bistår dersom de allerede er på stedet eller dersom det er behov for rask avliving.

Politiet kan i slike saker ha utfordringer med å finne riktig kontaktperson, særlig når det gjelder beitedyr. Det finnes ikke nødvendigvis gode eller integrerte systemer som kobler dyrepåkjørsler direkte til korrekt dyreeier eller beitelag. Dette kan forsinke oppfølgingen og gjøre håndteringen mer ressurskrevende enn ved viltpåkjørsler, hvor kommunen og fallviltapparatet ofte er mer etablert som beredskap.

### 2.2.6 Andre statlige aktører

Flere andre statlige organer har også en rolle i systemet rundt dyrepåkjørsler, selv om det operative ansvaret i hovedsak ligger hos kommunene. Disse statlige aktørene har først og fremst ansvar for regelverk, veiledning, klagebehandling, tilsyn og enkelte tilgrensende forvaltningsoppgaver.

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for trafiksikkerheten på vei og bane, herunder arbeidet med å forebygge at dyr blir påkjørt og drept. Som ledd i dette arbeidet er det etablert lokale samarbeidsarenaer med deltakelse fra blant annet statsforvaltere, Mattilsynet, fylkeskommuner, kommuner og virksomheter under Samferdselsdepartementet. Samarbeidet skal bidra til bedre koordinering av forebyggende tiltak og erfaringsutveksling om håndtering av

ettersøk etter skadde dyr (Meld. St. 8 (2024–2025), Dyrevelferd).

Ansvaret for dyrevelferdsforvaltningen er delt mellom Landbruks- og matdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Etter dyrevelferdsloven er ansvaret for akvatiske dyr og sjøpattedyr delegert til Nærings- og fiskeridepartementet, og ansvaret for alle andre dyr er delegert til Landbruks- og matdepartementet. Landbruksdirektoratet og Mattilsynet er etater underlagt Landbruks- og matdepartementet.

Landbruksdirektoratet har det overordnede ansvaret for forvaltningen av de høstbare viltartene og forvalter det statlige viltfondet. Direktoratet gir faglige råd og veiledning til kommuner og andre aktører, og har en sentral rolle i gjennomføringen og forvaltningen av regelverk og virkemidler på området. Landbruksdirektoratet er oppdragsgiver for denne utredningen.

Mattilsynet skal fremme god dyrevelferd og har blant annet ansvar for tilsyn med dyrevelferdsregelverket. Mattilsynet og Landbruksdirektoratet har etablerte rutiner for informasjonsutveksling i dyrevelferdssaker. Mattilsynet fører også tilsyn med etterlevelse av regelverket om mattrygghet og blant annet etterlevelse av forskrift om animalske biprodukter som ikke er beregnet på konsum.

Miljødirektoratet har ansvar for rovviltforvaltningen på nasjonalt nivå. Dette innebærer blant annet saksbehandling etter naturmangfoldloven og viltloven, innhenting av kunnskap gjennom finansiering av forskningsprosjekter og formidling av kunnskap og informasjon.

Statsforvalteren er statens representant i fylket og har en viktig rolle som klageinstans og veileder overfor kommunene i viltforvaltningen. På tilgrensende områder, særlig innen rovviltforvaltningen, har statsforvalteren også oppgaver knyttet til tilskudd, skadefelling og regional samordning. For store rovdyr og kongeørn er det statsforvalteren som har ansvar for oppfølging og avliving. Ved skadefelling og fellingsforsøk kan kommunalt eller interkommunalt oppnevnte fellingslag få statlig finansiert godtgjøring eller refusjon for gjennomførte fellingsforsøk, normalt administrert av statsforvalteren innenfor rammene av det enkelte vedtak. Dette skiller seg fra ordinært ettersøk ved dyrepåkjørsler, men illustrerer at staten allerede finansierer enkelte nærliggende oppgaver gjennom egne ordninger.

### 2.2.7 Forsikringsselskapene

Forsikringsselskapene har ingen formell eller operativ rolle i håndteringen av dyrepåkjørsler.

Deres rolle er avgrenset til forsikringsoppgjør ved skader på kjøretøy, der oppgjøret skjer mellom forsikringsselskapet og forsikringstakeren. Ved påkjørsel av husdyr, som kyr, sau eller tamrein, eller kjæledyr kan det også bli en forsikrings sak (Gjensidige, 2026).

Forsikringsbransjen har samtidig en fellesordning gjennom Trafikkforsikringsforeningen, som håndterer erstatningskrav når skadevolder er ukjent, uforsikret eller utenlandsk (Trafikkforsikringsforeningen, 2026).

## 2.3 Dagens finansiering

Figur 2-5 illustrerer hovedtrekkene i dagens finansieringsmodell for kommunalt ettersøksarbeid. Som figuren viser, er det kommunene som i praksis bærer hovedansvaret for å finansiere ettersøk, avliving og håndtering av skadet hjortevilt etter vilt-påkjørsler. De kommunale viltfondene er en kilde til finansiering i mange kommuner, mens noen kommuner finansierer arbeidet fullt ut gjennom ordinære driftsmidler og mange kommuner supplerer med ordinære driftsmidler der viltfondet ikke er tilstrekkelig.

De kommunale viltfondene skal, etter forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond, skape økonomisk grunnlag for bærekraftig viltforvaltning i kommunen, blant annet lokale tiltak for vilt og habitat, bestandsforvaltning og ettersøk av skadet vilt.

Inntektene kommer hovedsakelig fra fellingsavgifter betalt av jegere, eventuelt supplert med

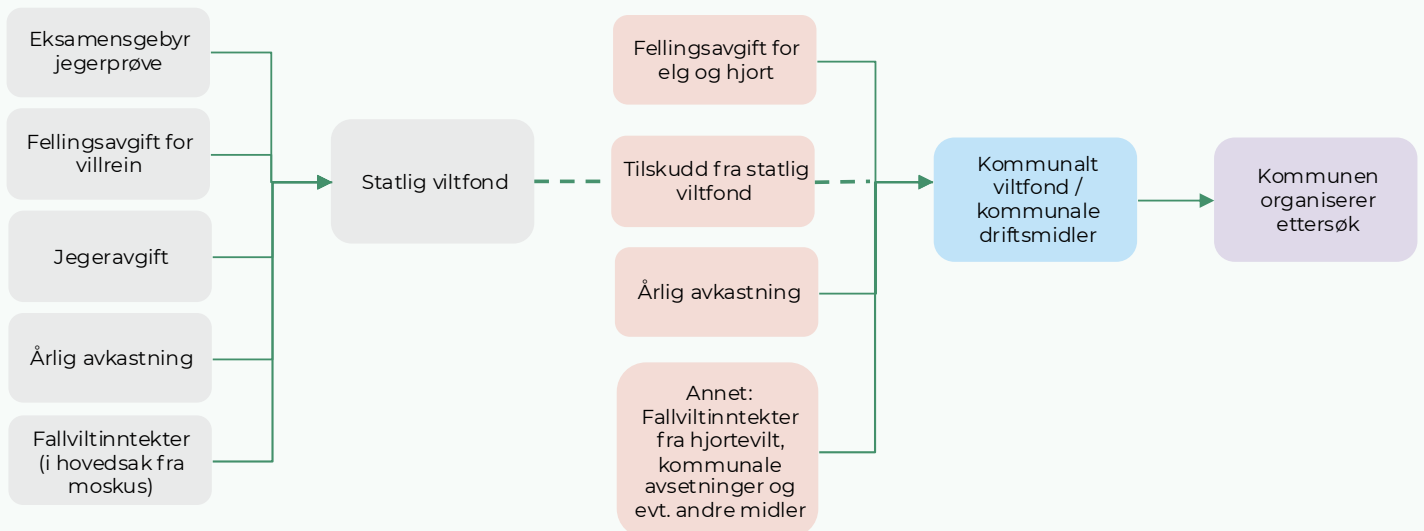
tilskudd fra det statlige viltfondet og andre eventuelle kommunale avsetninger. Landbruksdirektoratet har imidlertid opplyst om at det ikke er praksis for at det blir gitt tilskudd fra det statlige viltfondet til de kommunale viltfondene, og vi har derfor markert denne koblingen med en stiple linje i figuren. De kommunale viltfondenes inntekter består derfor i hovedsak av fellingsavgifter for elg og hjort, samt i noen grad inntekter fra omsetning av fallvilt av hjortevilt.

### 2.3.1 Eksempel på samarbeidsavtale

Fra intervjuene med kommunene er vi blitt gjort kjent med at det finnes samarbeids- eller tiltaksavtaler mellom kommuner og infrastruktureier om håndtering av hjortevilt knyttet til særskilte strekninger. Arendal kommune er et eksempel på dette, og har inngått slike avtaler både med Nye Veier og Statens vegvesen for E18-strekningen mellom Grimstad og Tvedestrand.

Avtalene innebærer at Arendal kommune, gjennom sin viltforvaltning, har ansvar for den praktiske håndteringen av hjortevilt, inkludert ettersøk, avliving og videre håndtering av skadet eller dødt vilt. Arbeidet utføres i tråd med felles rutiner og skjer i tett samarbeid med veitrafikksentralen (VTS), driftsoperatør og politi. Nye Veier og Statens vegvesen dekker på sin side kommunens kostnader som regningsarbeid, beregnet ut fra medgått tid fra mannskapet rykker ut til de er tilbake etter fullført oppdrag, samt kjøregodtgjørelse. Kommunen holder selv nødvendig utstyr, og arbeidet faktureres kvartalsvis.

Figur 2-5 Dagens finansiering



## 2.4 Dagens kostnader som følge av trafikkpåkjørsler

For å vurdere behovet for alternative finansieringsmodeller er det viktig å ha et omtrentlig bilde av hvilke kostnader trafikkpåkjørsler faktisk medfører for kommunene. Kostnadene varierer mellom kommuner og fylker, blant annet som følge av forskjeller i trafikkmengde, bestand av hjortevilt og andre dyr, geografiske avstander, organisering og gjennomføring av fallviltoppdrag og omfanget av påkjørsler på vei og jernbane.

På nasjonalt nivå er de gjennomsnittlige samlede årlige kostnadene knyttet til ettersøk og håndtering av fallvilt etter trafikkpåkjørsler anslått til 43 millioner kroner. Politiets kostnader knyttet til varsling er ikke inkludert i dette anslaget. Det er betydelig usikkerhet knyttet til estimatet, blant annet som følge av mulig underrapportering av påkjørsler og variasjoner i hvordan kostnader registreres og rapporteres mellom kommunene.

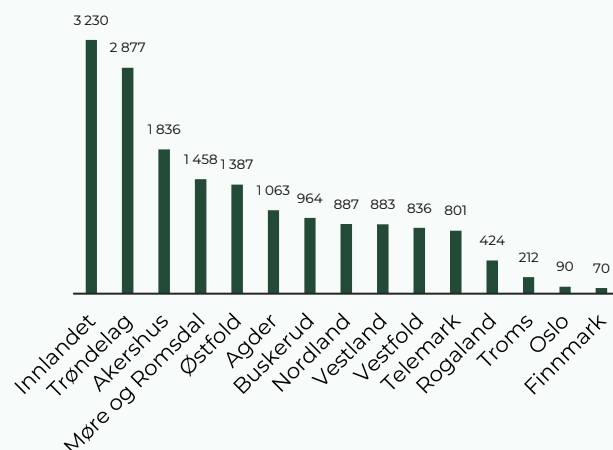
Anslaget er basert på gjennomsnittlig antall påkjørsler de siste fem årene, hentet fra Hjorteviltregisteret, se Figur 2-6. Med ny viltressurslov, som trer i kraft fra 1. juli 2026, vil dessuten kommunene få et utvidet ansvar for håndtering også av annet vilt og kostnadene vil øke.

Beregningene er avgrenset til variable kostnader som følger direkte av det enkelte oppdraget, herunder utrykning, ettersøk og håndtering av dyret. Faste kostnader knyttet til beredskap og organisering, som opplæring, vaktordninger, utstyr og øvrige løpende kostnader, er ikke inkludert. Basert på funn fra spørreundersøkelsen til kommunale viltforvaltere er de variable kostnadene anslått til om lag 2 500 kroner<sup>3</sup> per oppdrag.

Tabell 2-1 viser anslag for årlige kostnader på fylkesnivå som følge av trafikkpåkjørsler med dyr. Innlandet og Trøndelag har de høyeste kostnadsanslagene, noe som henger sammen med at det også registreres flest dyrepåkjørsler i disse fylkene. Samtidig er det betydelige variasjoner mellom kommunene innenfor hvert fylke. I Innlandet hadde Ringsaker i gjennomsnitt rundt 200 registrerte hjorteviltpåkjørsler per år de siste fem årene, mens Etnedal i samme periode hadde et snitt på 11. Et tilsvarende mønster finner vi i Trøndelag, hvor Indre Fosen i gjennomsnitt hadde 214 påkjørsler, mot kun fire i Tydal.

<sup>3</sup>Det er betydelig variasjon i svarene fra kommunene på hva et oppdrag koster, med anslag som spenner fra om lag 500 til 9 000 kroner per oppdrag. Variasjonen kan blant

Figur 2-6 Gjennomsnittlig antall påkjørsler av hjortevilt fem siste år fordelt på fylker



Kilde: Hjorteviltregisteret

Tabell 2-1: Anslag på kostnader på fylkesnivå årlig som følge av trafikkpåkjørsler

Fylke	Kostnader (MNOK)
Innlandet	8,1
Trøndelag	7,2
Akershus	4,6
Møre og Romsdal	3,7
Østfold	3,5
Møre og Romsdal	3,7
Agder	2,7
Buskerud	2,4
Nordland	2,2
Vestland	2,2
Telemark	2,0
Rogaland	1,1
Troms	0,5
Oslo	0,2
Finnmark	0,2

Kilde: Hjorteviltregisteret og spørreundersøkelse til kommunale viltforvaltere

annet skyldes reelle forskjeller i organisering, avstander og ressursbruk, men også ulik oppfatning av hvilke kostnader som inngår i den direkte oppdragskostnaden.

### 3. Problembeskrivelse

Selv om dagens ordning gir kommunene ansvar for ettersøk og håndtering av skadet og dødt vilt, har finansieringsmodellen flere svakheter. Mange kommuner opplever at kostnadene overstiger tilgjengelige midler, samtidig som ordningen kan føre til nedprioritering av andre viltformål, ulik praksis mellom kommuner og begrensede insentiver til forebyggende tiltak.

#### 3.1 Økende antall påkjørsler

Hvert år blir et stort antall dyr påkjørt eller drept i trafikken, og antall viltpåkjørsler har økt betydelig de siste tiårene (Eilertsen, Winsvold, Almås, & Næstad, 2021). Det er flere faktorer som bidrar til økningen i viltpåkjørsler. I tillegg til økt trafikkintensitet, høyere kjørehastigheter og en stadig utbygging av vei- og jernbanenettet, er en særlig viktig årsak den økende tettheten i hjorteviltbestandene (Meld. St. 8 (2024 –2025), Dyrevelferd).

Som vist i Figur 3-1 har antall registrerte påkjørsler med hjortevilt økt markant over tid. Utviklingen drives i stor grad av flere påkjørsler av rådyr, som

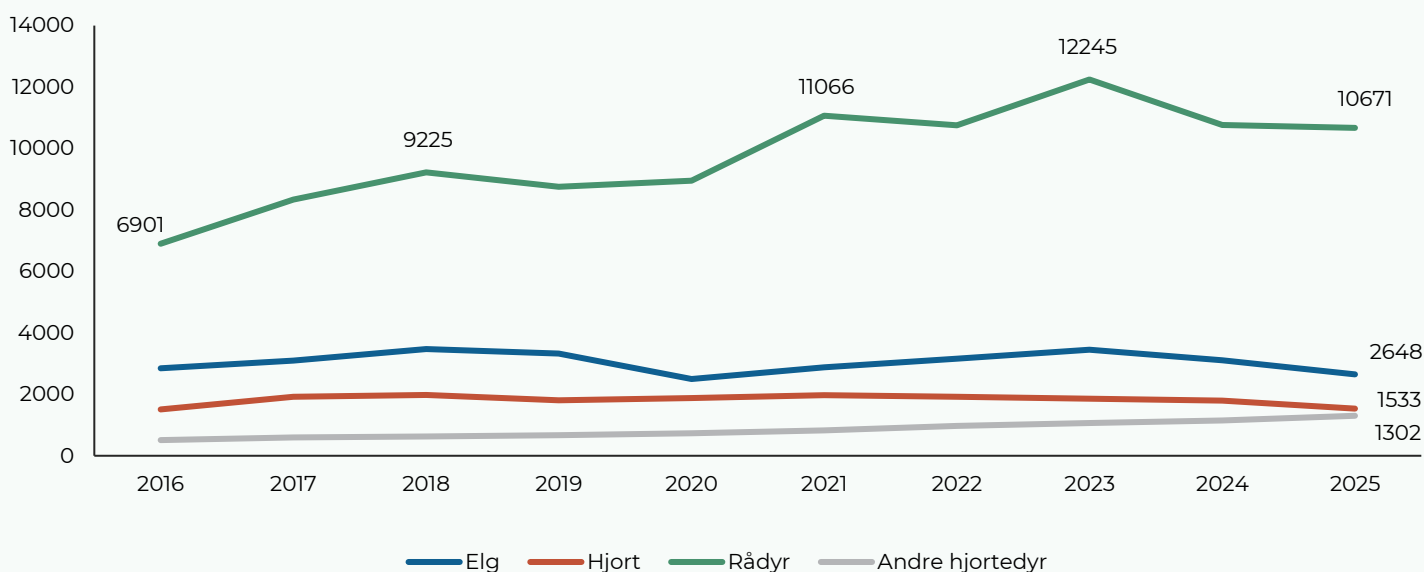
fremstår som det tydeligste utviklingstrekket i statistikken. Antall registrerte rådyrpåkjørsler har økt fra i underkant av 7 000 i 2016 til en topp på over 12 000 i 2023, før det har gått noe ned til om lag 10 700 i 2025. Selv om nivået varierer mellom år, ligger antallet fortsatt vesentlig høyere enn for få år siden. Dette henger trolig sammen med vekst i rådyrbestanden, kombinert med høy trafikkbelastning i områder der rådyr forekommer tett på vei og bebyggelse.

Utviklingen er særlig relevant i et finansieringsperspektiv, fordi rådyrpåkjørsler kan utgjøre en stor del av kommunenes oppdragsmengde uten at de samtidig gir inntekter til kommunale viltfond gjennom fellingsavgift. Veksten i rådyrpåkjørsler bidrar dermed til å svekke sammenhengen mellom kostnadene kommunene står overfor og inntektsgrunnlaget i dagens finansieringsmodell.

#### 3.2 Krevende å få finansiert ettersøk

De fleste kommuner finansierer i dag fallvilt- og ettersøksarbeidet gjennom kommunale viltfond. I spørreundersøkelsen til kommunale viltforvaltere, nærmere beskrevet i kapittel 1.3.1, oppgir 88 prosent at utgifter til ettersøk og håndtering av skadet vilt og fallvilt etter dyrepåkjørsler langs vei og jernbane

Figur 3-1 Antall påkjørsler med motorkjøretøy eller tog over tid



Kilde: Hjorteviltregisteret

dekkes enten utelukkende av viltfondet eller gjennom en kombinasjon av viltfond og ordinære driftsmidler.

Fuchs, Robertsen & Johnsen (2025) peker også på at de kommunale viltfondene i stor grad benyttes til trafikkettersøk. Artikkelen viser til at fallviltarbeidet avhenger av dugnadsinnsats og at de reelle kostnadene dermed er høyere enn kommunenes rapporterte utgifter.

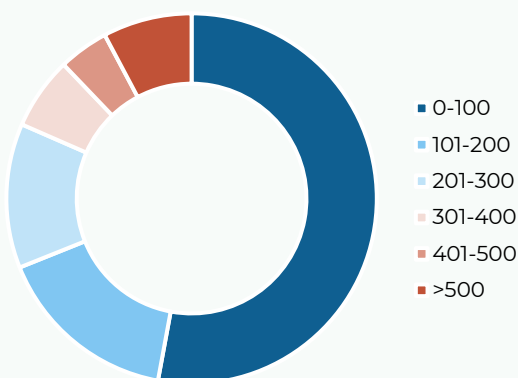
Hovedinntektene til de kommunale viltfondene kommer fra fellingsavgifter. Ved å se på statistikk fra SSB over antall felte dyr og gjeldende satser for fellingsavgift fra Hjorteviltportalen, er det mulig å gjøre et grovt anslag på størrelsen på disse inntektene.

Statistikk fra SSB viser at det i jaktåret 2025/2026 ble felt om lag 26 600 elg, hvorav 10 400 kalver og 50 000 hjort, hvorav 16 000 kalver. Fellingsavgiften i jaktåret 2025/2026 er 670 kroner for voksen elg og 400 kroner for elgkalv, 520 kroner for voksen hjort og 310 kroner for hjortekalv.

Grovt anslått tilsvarer dette samlede inntekter fra fellingsavgift i størrelsesorden 37 millioner kroner. Sammenlignet med vårt anslag om årlige kostnader til ettersøk og håndtering av fallvilt og dødt vilt på om lag 43 millioner kroner, indikerer dette et finansieringsgap på rundt 6 millioner kroner, selv dersom hele fellingsavgiften tenkes brukt til fallviltarbeid.

Inntektsgrunnlaget er samtidig usikkert og vil variere med bestand og avskyting. Reduksjon i bestand og uttak gir lavere inntekter fra fellingsavgifter, og dermed svingninger i finansieringsgrunnlag.

Figur 3-2 Størrelse på viltfond (1000 kr)



Kilde: Spørreundersøkelse til kommunale viltforvaltere

Innspill fra spørreundersøkelsen rettet mot kommunale viltforvaltere viser at mange kommuner opplever et betydelig gap mellom inntektene til viltfondet og de reelle kostnadene ved ettersøksarbeidet. Dette gjelder særlig kommuner med mange rådyrpåkjørsler, ettersom rådyr i liten eller ingen grad gir inntekter til viltfondet gjennom fellingsavgifter, samtidig som de kan utgjøre en stor del av oppdragsmengden. Flere kommuner oppgir derfor at utgiftene helt eller delvis må dekkes over ordinære driftsmidler. Dette kommer i tillegg til en allerede presset kommuneøkonomi.

Hele 40 kommuner oppgir at de ikke har midler på viltfondet, og over halvparten (53 prosent) oppgir at fondet er på mellom 0 og 100 000 kroner, se Figur 3-2. Til sammenligning anslår kommunene at de årlige kostnadene til håndtering av skadet vilt og fallvilt etter dyrepåkjørsler ligger på rundt 230 000 kroner som et gjennomsnitt for de kommunene som har besvart undersøkelsen. Det er imidlertid stor variasjon mellom kommunene, fra om lag 15 000 kroner til 2 millioner kroner årlig.

Videre tyder innspillene på at dagens finansieringsmodell gir lav forutsigbarhet. Når både oppdragsmengde, krav til organisering og nivået på godtgjørelse varierer, blir det vanskelig å planlegge økonomisk og sikre en stabil ordning over tid. Flere kommuner peker på at ettersøk er en lovpålagt oppgave som i praksis framstår som underfinansiert.

Med tøffe økonomiske prioriteringer i kommunene er det en fare for at økonomiske hensyn trumfer hensynet til dyrevelferd. Flere av dem vi har snakket med i arbeidet har fremhevet at «ingen eier viltet», og at det dermed ikke blir like synlig for beslutningstakerne i kommunene om fallviltarbeidet nedprioriteres. Dette til forskjell fra nedprioriteringer innen for eksempel skole, eldreomsorg, osv., som raskt vil medføre reaksjoner fra folk som blir berørt.

### 3.3 Andre viltformål mister finansiering

I enkelte kommuner er kostnadene ved fallvilt- og ettersøksarbeidet så høye at det ikke gjenstår midler på det kommunale viltfondet til øvrige formål. I spørreundersøkelsen oppgir 47 prosent av kommunene at de ikke har midler på viltfondet til annet enn fallviltarbeid. Det samme bildet fremkommer også i Fuchs, Robertsen & Johnsen (2025) som viser at trafikkettersøk i mange kommuner i stor grad binder opp midlene i de kommunale viltfondene. De kommunene som

likevel har tilgjengelige midler, peker på at disse enten er svært begrensede, eller at det skyldes at ettersøksarbeidet helt eller delvis finansieres over ordinære driftsmidler.

Flere av våre informanter påpeker at det er noe problematisk med å knytte viltfondet til finansiering av fallviltarbeidet. De mener at intensjonen med viltfondet har vært å finansiere andre viltforvaltningstiltak i kommunene og at det primært skal brukes til andre tiltak enn å gjennomføre ettersøk av skadde dyr etter påkjørsler.

Når viltfondet tappes for midler, og det er stram økonomisk styring av kommunene ellers, kan det føre til at det ikke blir gjennomført viltforvaltningsoppgaver som ideelt sett burde vært gjennomført. Tiltak som kommunene kan gjennomføre, og som kan ha en forebyggende effekt, risikerer å ikke bli gjennomført på grunn av manglende finansiering. Dette kan for eksempel være viltforvaltningstiltak for å regulere bestandstetthet og påvirke hvor dyrene oppholder seg i et område. Underfinansiering av potensielt forebyggende tiltak kan igjen føre til at problemet med kostnader knyttet til dyrepåkjørsler vokser mer enn det ellers ville gjort, og at det dermed blir enda vanskeligere å finansiere ettersøksarbeidet.

### 3.4 Ulik praksis i kommunene

Det er store variasjoner mellom kommunene i hvordan fallviltarbeidet organiseres og gjennomføres. Våre informanter har blant annet uttalt at det nok er like mange ulike ordninger for dette som det finnes kommuner i Norge. Samtidig er det ikke gitt at slik variasjon bare er en svakhet. En begrunnelse for å legge oppgaver til kommunene er nettopp at organisering og praksis skal kunne tilpasses lokale forhold. utfordringen oppstår dersom den lokale tilpasningen fører til ubegrunnede forskjeller i kvaliteten på oppfølgingen og ivaretagelsen av dyrevelferd.

En lite enhetlig praksis kan gjøre at det blir ubegrunnede forskjeller mellom kommuner for hvordan dyrevelferdshensynet blir ivaretatt. Vi har hørt om eksempler der kommuner, på grunn av svak finansiering, setter betingelser for når ettersøk skal avsluttes som innebærer potensielt store dyrelidelser, mens andre kommuner har holdningen om at det er dyrevelferd som skal være førende prinsipp og at varighet på søk bestemmes med utgangspunkt i dette hensynet.

Av hensyn til dyrevelferd ville det også være mest rasjonelt å få tak i de ettersøksjegerne som er nærmest. Ofte vil det være de som kommunen har avtale med, men dersom dyret befinner seg på

grensen til nabokommunen, kan det tenkes at det er nabokommunens ettersøksjegere som er de nærmeste. Dagens organisering i hver enkelt kommune er altså ikke det som nødvendigvis minimerer dyrelidelsene.

Et skadet dyr lider dessuten like mye uavhengig av hvilken kommune dyret tilfeldigvis befinner seg i. Med store variasjoner i praksis mellom kommunene, der noen kommuner yter stor innsats og andre yter liten innsats for å begrense dyrelidelser, er det grunn til å tro at en mer harmonisert praksis kunne gi et bedre resultat for de samme samlede midlene.

Vi antar at det i fallviltarbeidet vil være et avtakende marginalutbytte. Det vil si at jo mer tid og ressurser som brukes i et ettersøk, jo lavere blir effekten av å bruke én ekstra time. Når ressursinnsatsen varierer betydelig mellom kommunene, vil det dermed kunne bli bedre samlet dyrevelferd om ressurser fra de kommunene som bruker mest tid og ressurser per ettersøk ble flyttet til de kommunene som bruker minst.

I spørreundersøkelsen rettet mot kommunene er det flere av respondentene som etterlyser et mer standardisert opplegg for *hvordan* kommunene skal utøve sitt ansvar for fallviltarbeidet. Innspillene går blant annet ut på at det bør utarbeides mer enhetlige organisasjonsmodeller og at det kan være behov for nye standarder og retningslinjer.

Flere av dem vi har snakket med peker også på at gode ettersøksjegere er de som har lang erfaring med nettopp ettersøksarbeid og som bruker hunder som er trent til nettopp dette formålet. Jakt i forbindelse med ettersøk er noe annet enn vanlig jakt, og enkelte av de vi har snakket med uttrykker en bekymring for at kompetanse i ettersøk ikke vektlegges nok av kommunene. En harmonisering og profesjonalisering av ettersøksarbeidet i kommunene vil kunne gi positive virkninger på dyrevelferd.

### 3.5 Svake insentiver til forebygging

Forebygging av viltulykker er et felles samfunnsansvar som involverer flere aktører med ulike, men komplementære roller. For å oppnå velfungerende forebygging av viltulykker trengs det både insentiver til hver enkelt aktør, og at insentivene støtter opp om samhandling. Vårt oppdrag er ikke å utrede forebyggende tiltak, men å vise hvordan endringer i finansieringsmodellen kan styrke, eller eventuelt svekke, ulike aktørers insentiver til å gjennomføre forebyggende tiltak. Vi

vurderer også om finansieringsmodellene stimulerer til økt samhandling.

Dagens ansvars- og finansieringsfordeling reiser spørsmål om hvorvidt det er tilstrekkelig sammenheng mellom hvem som kan påvirke omfanget av viltpåkjørsler, og hvem som bærer kostnadene. Kommunene finansierer i stor grad ettersøk og håndtering av skadet vilt og fallvilt, selv om mange av de underliggende årsakene er knyttet til vei, trafikk og annen infrastruktur.

Infrastrukturforvalterne har i dag riktignok ansvar for blant annet drift, sikkerhet og opprydding på egen infrastruktur. På vei innebærer dette blant annet ansvar for å håndtere trafikkfarlige situasjoner og fjerne døde dyr fra veibanen, mens Bane NOR har oppgaver knyttet til varsling, sikring og opprydding på jernbanen. Samtidig har de i liten grad et direkte økonomisk ansvar for kommunenes kostnader til ettersøk og håndtering av dyr etter påkjørsler. Dette har blitt pekt på som en mulig forklaring på at insentivene til å jobbe systematisk og forebyggende er svake.

Videre er det som nevnt Samferdselsdepartementet som har et overordnet ansvar for trafikksikkerheten på vei og bane, herunder

ansvaret for å unngå at dyr blir påkjørt og drept. Som ledd i dette arbeidet er det etablert lokale samarbeidsarenaer med deltakelse fra blant annet statsforvaltere, Mattilsynet, fylkeskommuner, kommuner og virksomheter under Samferdselsdepartementet. Samarbeidet skal bidra til blant annet bedre koordinering av forebyggende tiltak.

Innspill fra spørreundersøkelsen til kommunale viltforvaltere tyder imidlertid på at kommunene opplever at kostnadene i stor grad følger av forhold de selv i begrenset grad kan påvirke, samtidig som finansieringsansvaret i betydelig grad ligger hos dem. Flere respondenter stiller derfor spørsmål ved om dagens ansvarsdeling er hensiktsmessig. Når kostnadene i liten grad belastes veieier eller andre aktører med ansvar for infrastrukturen, kan det også svekke den økonomiske motivasjonen til å prioritere forebyggende tiltak, som rydding av vegetasjon, bedre skilting, tekniske varslingsystemer, viltgjerder og andre tiltak. Samtidig viser flere kommuner til at forebyggings-tiltak som de selv kan gjennomføre, som viltforvaltningstiltak for å regulere bestandstetthet og påvirke hvor dyrene oppholder seg i et område, er vanskelige å prioritere innenfor dagens økonomiske rammer.

## 4. Alternative finansieringsmodeller

Fem alternative modeller for finansiering av kommunalt ettersøksarbeid inngår i analysen. Dette inkluderer en justering av dagens modell, statlig finansiering, finansiering fra infrastruktureiere, brukerfinansiering og en regional/fylkeskommunal samfinansiering. Til slutt drøfter vi innspill vi har fått til mulige kombinasjoner av modellene.

### 4.1 Komponenter i finansieringsmodellene

Modellene er utviklet med utgangspunkt i praksis i andre land, vår kjennskap til finansieringsanalyser i andre sektorer og innspill fra prosjektgruppens medlemmer. Hver finansieringsmodell er bygd opp av fire hovedkomponenter:

1. **Finansiering:** Hvem finansierer ettersøksarbeidet?
2. **Hovedmodell:** Hvordan overføres midlene til de som organiserer ettersøksarbeidet?
3. **Undermodell:** Hvordan beregnes kompensasjonsbeløpene?
4. **Organisering:** Hvem organiserer ettersøket?

Den første komponenten er finansiering, som beskriver hvem som bærer kostnadene for ettersøksarbeidet. I utredningen har vi tatt utgangspunkt i fem alternativer for finansiering:

- Dagens modell +
- Statlig finansiering
- Finansiering fra infrastruktureiere
- Brukerfinansiering
- Regional/fylkeskommunal samfinansiering

Den neste komponenten er hovedmodell, som beskriver hvordan midlene overføres til dem som har ansvar for å organisere arbeidet. Den tredje komponenten er undermodell, som gjelder hvordan kompensasjonsbeløpene beregnes, herunder hvilke kostnadselementer som inngår og hvordan disse fastsettes. Den fjerde komponenten er organisering, som beskriver hvem som har det operative ansvaret for å organisere og gjennomføre ettersøksarbeidet.

Denne inndelingen gjør det mulig å sammenligne finansieringsmodellene på en systematisk måte. Den synliggjør både hvilke trekk modellene har til felles, og hvilke prinsipielle forskjeller som finnes mellom finansieringskilder, overføringsmekanismer, beregningsmåter og organisering.

Figur 4-1 Alternative finansieringsmodeller



### 4.1.1 Dagens modell +

Dagens modell + er illustrert i Figur 4-2. Denne modellen kan forstås som en videreføring av dagens system, men med et sterkere finansielt grunnlag. Altså bygger modellen på at dagens finansiering, organisering og ansvarsfordeling i hovedsak videreføres, men at inntektsgrunnlaget til de kommunale viltfondene styrkes gjennom en økt tilførsel av midler fra det statlige viltfondet.

Modellen forutsetter at kommunene fortsatt skal ha ansvar for å organisere og finansiere ettersøksarbeidet, men at fondene tilføres økte eller mer stabile inntekter for bedre å kunne dekke kostnadene knyttet til håndtering av dyr påkjørt i trafikken. Økte bidrag fra det statlige viltfondet kan eksempelvis skje gjennom en økt jegeavgift.

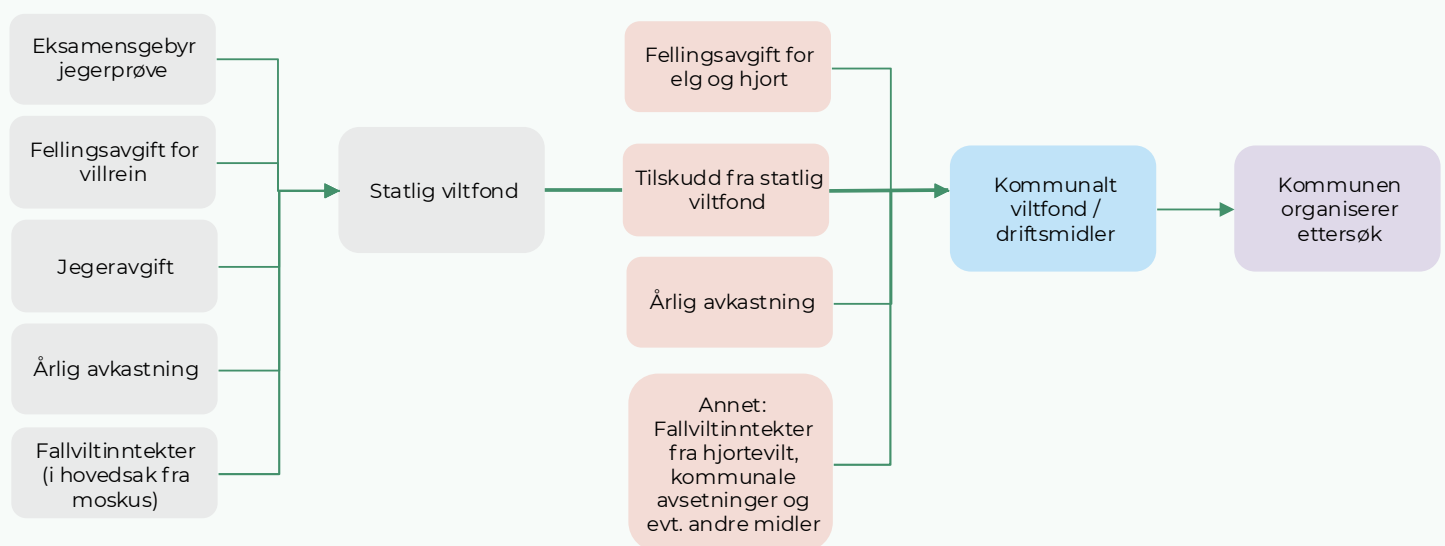
Denne overføringen vil innebære en form for fordelingsmodell hvor pengene fra det statlige viltfondet overføres til de kommunale viltfondene basert på en fordelingsnøkkel. Formålet med en fordelingsmodell er at kommunene med størst behov også får de største overføringene. For å få fordelingsmodellen tilstrekkelig presis, kan man lage en modell der man enten bygger på historisk antall påkjørsler eller på mer strukturelle og

geografiske kjennetegn. Dersom modellen skal baseres på geografiske data, kan det være aktuelt å ta utgangspunkt i lengde på transportinfrastruktur, gjerne differensiert etter trafikkbelastning, og areal på viltets leveområder.

For at modellen også skal være relevant over tid, bør fordelingsnøkkelen oppdateres jevnlig. Samtidig varierer både antall påkjørsler og kommunenes kostnader betydelig fra år til år. Modellen bør derfor oppdateres slik at den kan fange opp endringer i behov over tid. For å balansere hensynet til treffsikkerhet og forutsigbarhet kan det være hensiktsmessig å basere fordelingsnøkkelen på glidende gjennomsnitt over flere år, heller enn enkeltår alene.

Dagens modell + innebærer ingen grunnleggende endring i finansieringsansvar eller organisering, men forsøker å redusere utfordringene i dagens ordning ved å styrke finansieringen innenfor eksisterende struktur.

Figur 4-2 Dagens modell +



## 4.1.2 Statlig finansiering

En modell med statlig finansiering kan i praksis utformes på flere måter, slik det er illustrert i Figur 4-3. Den statlige finansieringsmodellen innebærer at staten overtar det økonomiske ansvaret for kommunenes ettersøksarbeid, mens kommunene fortsatt har ansvaret for å organisere og gjennomføre arbeidet. En slik løsning innebærer samtidig at kostnadene i praksis finansieres over statsbudsjettet, og dermed bæres av fellesskapet gjennom skattesystemet.

Innenfor en statlig finansieringsmodell kan overføringen av midler til kommunene organiseres på ulike måter. I hovedsak skiller det mellom to tilnærminger:

1. Kostnadsdekning
2. Fordelingsmodell

Ved kostnadsdekning mottar kommunen finansiering per påkjørsel. Dette kan enten skje gjennom dekning av faktiske kostnader etter regning, eller gjennom en sjablongbasert ordning med en fast sats per oppdrag. Denne faste satsen bør fastsettes slik at den tilsvarer den gjennomsnittlige kostnaden ved et oppdrag. Dette

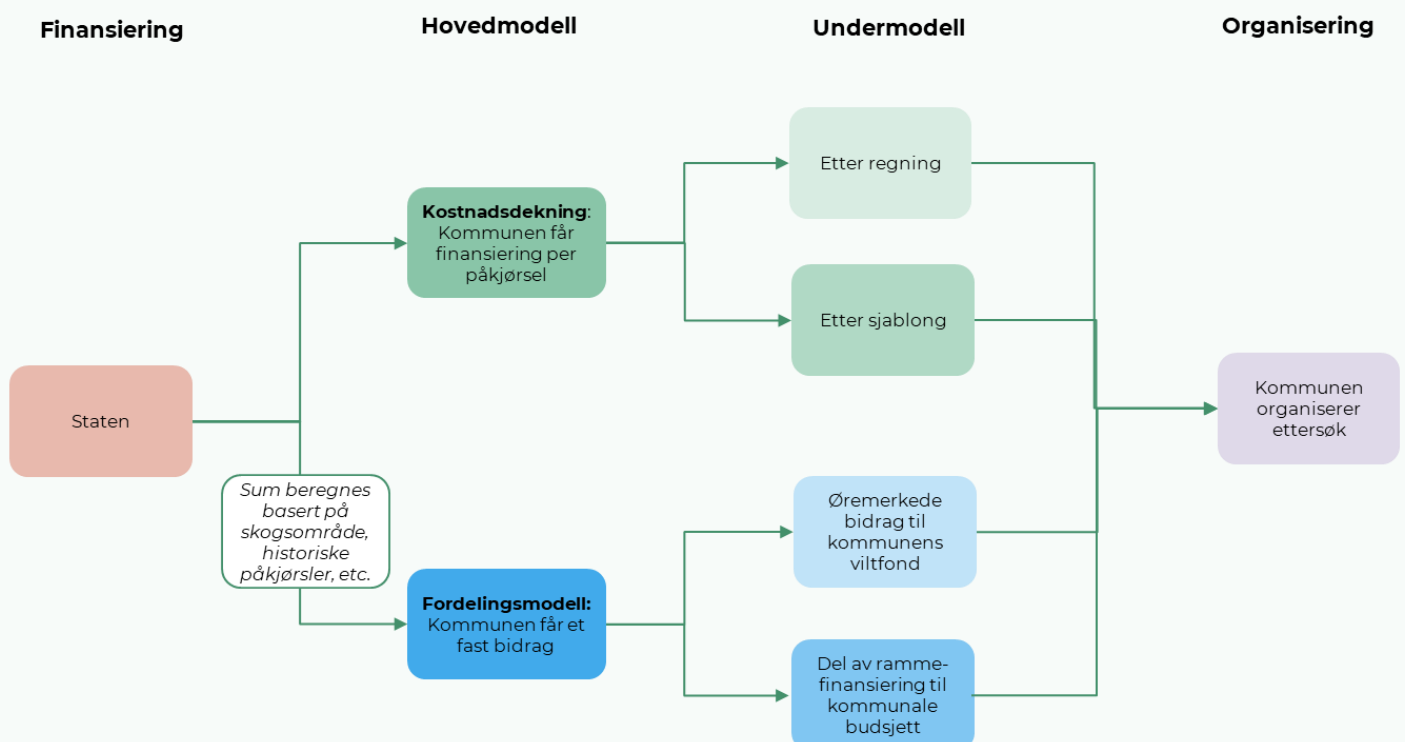
bør baseres på empiri fra et utvalg av kommuner, og satsen bør oppdateres jevnlig.

Ved en fordelingsmodell mottar kommunen et fast årlig bidrag. Midlene kan enten øremerkes de kommunale viltfondene eller inngå som en del av rammefinansieringen i kommunebudsjettet.

Dersom midlene øremerkes til viltfondene, kan det samtidig oppstå spørsmål om hvorvidt man skal sette krav om at midlene kun kan benyttes til ettersøk og ikke til øvrige viltformål. En fordel med fondsløsningen er likevel at ubrukte midler kan avsettes og benyttes ved senere behov, noe som kan være mer krevende i en ordning med strengt øremerkede midler.

Formålet med fordelingsmodellen er også her, slik som i Dagens modell +, at kommuner med størst behov også får de største overføringene og at overføringene baseres på observerbare data. Samtidig, hvis dette var det eneste målet, kan man si at kostnadsdekning vil kunne være mer treffsikker, fordi midlene i større grad følger de faktiske kostnadene. En annen fordel med fordelingsmodellen er på sin side at den kan være enklere å administrere, fordi kommunene mottar et fast årlig beløp fremfor at midler må overføres i hver enkelt sak.

Figur 4-3 Statlig finansiering



### 4.1.3 Finansiering fra infrastruktureiere

I modellen med finansiering fra infrastruktureiere ligger finansieringsansvaret for håndtering og ettersøksarbeidet hos eiere av den infrastrukturen der påkjørlene skjer. For vei omfatter dette Statens vegvesen, Nye Veier (som infrastrukturforvalter), fylkeskommunene og kommunene selv. I tillegg vil det omfatte private veieiere. På jernbane er det Bane NOR som er infrastruktureier og -forvalter.

Et sentralt mål med modellen er å styrke sammenhengen mellom finansieringsansvar og muligheten til å påvirke omfanget av påkjørsler gjennom forebyggende tiltak.

Modellen med finansiering fra infrastruktureiere skiller seg fra de øvrige modellene ved at den åpner for to alternative måter å organisere ettersøksarbeidet og håndteringen av påkjørte dyr på, slik det er illustrert i Figur 4-4.

I den ene varianten beholder kommunene ansvaret for å organisere og gjennomføre ettersøksarbeidet. I dette tilfellet mottar kommunene kostnadsdekning fra infrastruktureier per påkjørsel. Kostnads-

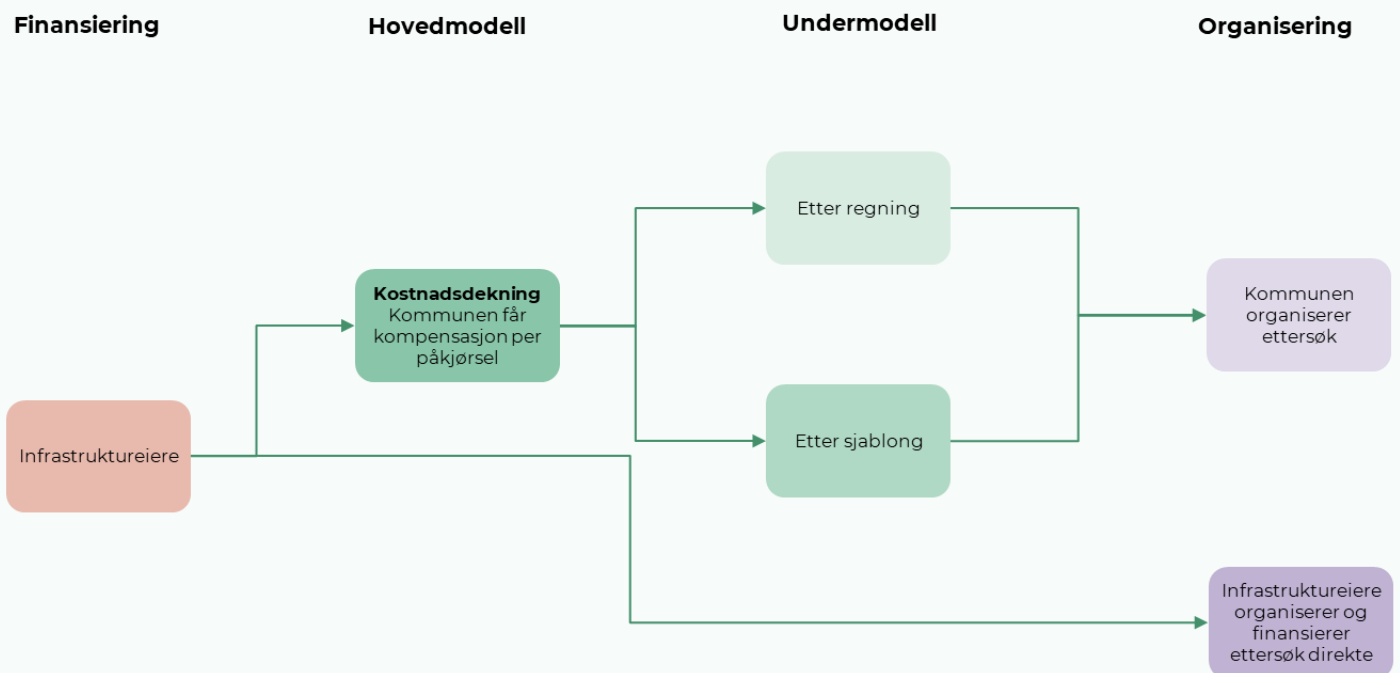
dekningen kan gis enten som dekning av faktiske kostnader etter regning, eller som en sjablongbasert kompensasjon med en fast sats per oppdrag, tilsvarende løsningene som er beskrevet under modellen med statlig finansiering.

I den andre varianten overtar infrastruktureierne også ansvaret for å organisere selve ettersøksarbeidet. Hvordan den enkelte infrastruktureier velger å forvalte dette ansvaret i praksis, vil være opp til den aktuelle aktøren.

For veieiere som Statens vegvesen kan det tenkes at oppgaven vil bli sett i sammenheng med øvrige driftsoppgaver som allerede settes ut gjennom drifts- og vedlikeholds kontrakter til veientreprenører, som for eksempel Veidekke.

Dermed blir det veientreprenøren som må sørge for at ettersøksarbeidet skjer i praksis, enten ved å bruke egne ressurser eller ved å kjøpe tjenestene fra eksterne aktører, for eksempel ved å engasjere de samme ettersøksjegerne eller fallviltmannskapene som i dag utfører arbeidet på oppdrag for kommunene.

Figur 4-4 Finansiering fra infrastruktureiere



#### 4.1.4 Brukerfinansiering

I modellen med brukerfinansiering bæres kostnadene ved ettersøksarbeidet av brukerne. I denne sammenheng mener vi brukerne av transportinfrastruktur, det vil si bilister, transportnæringen og andre trafikanter på vei, samt passasjerer og transportører på jernbane. En slik løsning kan også begrunnes i prinsippet om at forurenser betaler, ved at kostnadene i større grad bæres av brukerne av infrastrukturen som bidrar til risikoen for dyrepåkjørslar.

Modellen kan utformes på ulike måter, og det skilles mellom to hovedmodeller:

1. Forsikringspremie til forsikringselskap
2. Avgift til staten

I den første hovedmodellen skjer finansieringen indirekte gjennom forsikringsordninger. Kommunene beholder ansvaret for å organisere ettersøket, og mottar kompensasjon fra forsikringselskapene enten gjennom dekning av faktiske kostnader etter regning, eller gjennom en sjablongbasert ordning med en fast sats per oppdrag.

I praksis vil en slik modell forutsette et rettslig grunnlag, for eksempel i form av et lovpålegg eller en annen regulert ordning, som pålegger forsikringselskapene å bidra til finansiering av

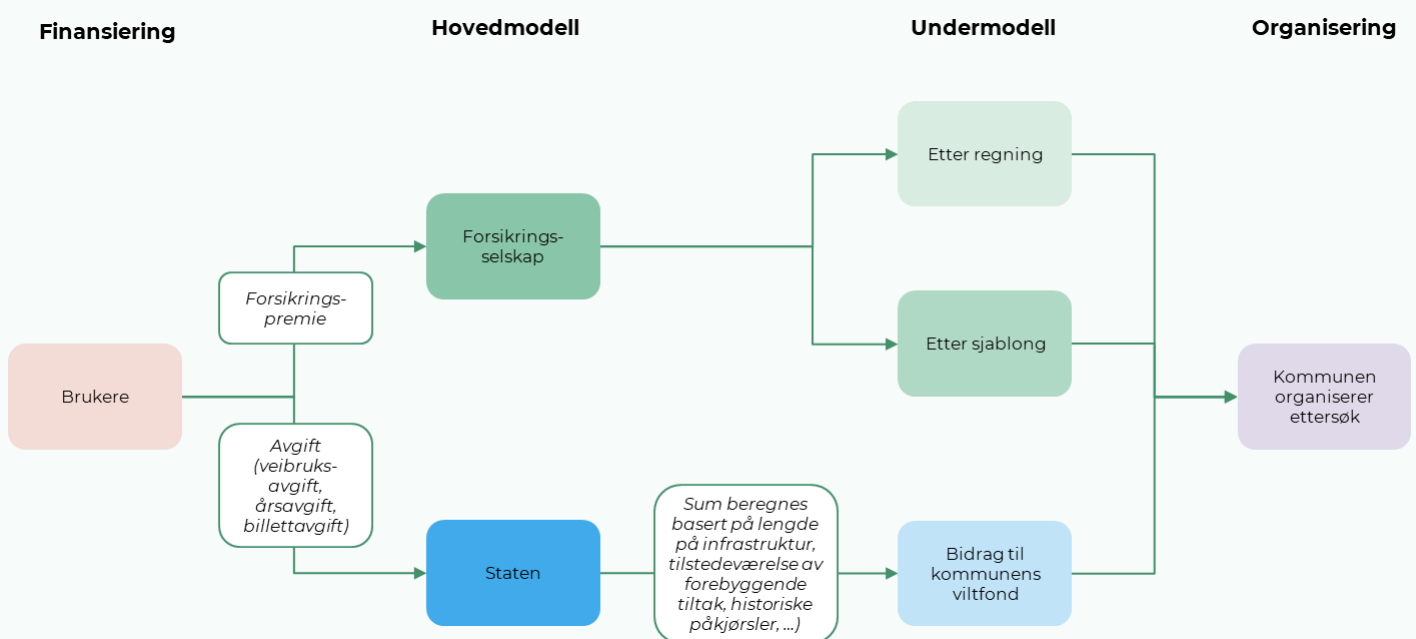
kommunalt ettersøksarbeid. Vi legger til grunn at forsikringselskapene i så fall vil søke å dekke inn disse kostnadene gjennom premiene på bilforsikring.

På jernbane er det så vidt vi kjenner til ingen pålagt ansvarsforsikring tilsvarende som for vei. Det tilbys imidlertid forsikringer for togmateriellet, som for persontogene som eies av Norske tog tilbys av Norske tog Forsikring AS, og det finnes annen forsikring for togmateriell med andre eiere. Vi har ikke gått i dybden på å utforske muligheten for å legge finansieringsansvaret for ettersøk på forsikringselskapene som forsikrer togmateriellet.

I den andre hovedmodellen skjer finansieringen gjennom en avgift, for eksempel i form av veibruksavgift, trafikkforsikringsavgift (årsavgift på bil) eller billettavgift. Avgiftsmidlene kanaliseres via staten og fordeles videre til kommunene som øremerkede bidrag til de kommunale viltfondene. Fordelingen av midlene vil, slik som i modellen med statlig finansiering og i Dagnes modell +, baseres på en fordelingsnøkkel og fordeles slik at kommuner med størst behov også får de største overføringene.

Forskjellen fra den statlige finansieringsmodellen med øremerkede bidrag er at kostnadene her ikke bæres av fellesskapet gjennom generelle skatter, men av brukerne av transportinfrastrukturen gjennom særskilte avgifter eller forsikringspremie.

Figur 4-5 Brukerfinansiering



### 4.1.5 Regional/fylkeskommunal samfinansiering

I modellen med regional eller fylkeskommunal samfinansiering organiseres finansieringen av ettersøksarbeidet på tvers av flere kommuner innenfor et større geografisk område, slik det er illustrert i Figur 4-6. Utgangspunktet for modellen er at inntektene til viltfondene og kostnadene knyttet til ettersøksarbeid og håndtering av påkjørte dyr samles og fordeles regionalt, samtidig som den operative organiseringen fortsatt skjer lokalt i den enkelte kommune.

Vi tenker oss likevel at denne modellen vil stimulere til at kommunene også samarbeider om organiseringen av selve arbeidet. Det er ikke en betingelse for denne modellen, men noe vi tenker er en naturlig videreutvikling.

I denne modellen samles midler fra kommunale viltfond i ett felles regionalt viltfond. Det regionale fondet bygges opp gjennom bidrag fra flere kommuner, og fordelingen av bidrag baseres på en forhåndsdefinert fordelingsnøkkel. Det felles regionale viltfondet benyttes deretter til å dekke kommunenes kostnader til ettersøksarbeid. Kostnadsdekningen kan skje enten gjennom dekning av faktiske kostnader etter regning, eller gjennom en sjablongbasert ordning med faste satser per oppdrag.

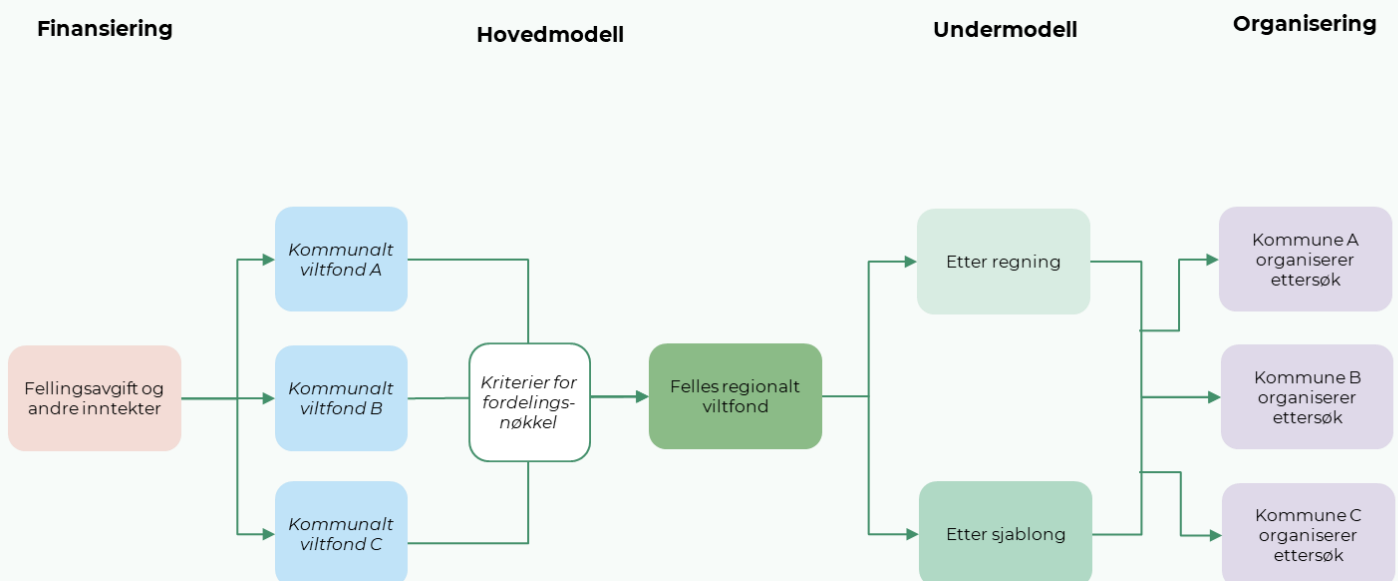
## 4.2 Innspill til kombinasjoner

I tillegg til de skisserte finansieringsmodellene over, har vi gjennom intervjuer med ulike aktører fått innspill til andre modeller og kombinasjoner av ulike modeller.

Et første innspill er en tredelt finansieringsmodell, der kostnadene deles mellom infrastruktureiere, forsikringsselskaper og jaktrettshavere, mens kommunen fortsatt har ansvar for å organisere og gjennomføre ettersøksarbeidet. En slik modell kan bidra til å fordele kostnadene bredere enn i dag, samtidig som den bygger videre på dagens kommunale organisering. Et argument som har blitt trukket fram for modellen, er at den kan gi sterkere insentiver for jaktrettshavere til å ta ut dyr i tråd med de kvotene kommunen har fastsatt, og dermed potensielt bidra til å redusere risikoen for påkjørsler over tid. En slik modell vil imidlertid være vanskelig å gjennomføre i praksis.

Et annet innspill er en modell med et regionalt fond finansiert av staten, eventuelt gjennom inntekter fra trafikantavgifter, der midlene fordeles til et større geografisk område etter en sjablong eller annen fordelingsnøkkel. Innenfor en slik modell kan organiseringen tenkes løst på to måter. I den ene varianten mottar kommunene midler fra fondet, men organiserer fortsatt ettersøksarbeidet hver for seg. I den andre varianten kombineres fondsløsningen med et mer formalisert samarbeid mellom kommuner, der organisering og ressursbruk samordnes regionalt.

Figur 4-6 Regional/fylkeskommunal samfinansiering



## 5. Kriterier for en god finansieringsmodell

*De alternative finansieringsmodellene vurderes langs seks vurderingskriterier: dyrevelferd, kostnadseffektivitet, insentiver til forebygging, forutsigbarhet, administrative kostnader og gjennomførbarhet. De seks vurderingskriteriene har fått ulik vekt, for å reflektere at noen er viktigere enn andre. Hver modell gis en score for hvert kriterium, basert på hvor godt modellen oppfyller kriteriet, og det beregnes deretter en samlet vektet score per modell.*

### 5.1 Hva kjennetegner en god finansieringsmodell?

Utformingen av en ny finansieringsmodell bør ta utgangspunkt i hvilke hensyn ordningen skal ivareta, og hvilke utfordringer den er ment å løse. Formålet er ikke bare å flytte kostnader mellom aktører, men å legge til rette for en ordning som i større grad bidrar til å nå samfunnets mål for håndtering av dyrepåkjørsler.

Et grunnleggende hensyn er at ordningen må støtte opp under målet om å begrense dyrelidelser. Meld. St. 8 (2024–2025) Dyrevelferd er en viktig begrunnelse både for forebygging av dyrepåkjørsler og for effektive rutiner for ettersøk og avliving av skadde dyr. En god finansieringsmodell må derfor gi de ansvarlige aktørene rammer som gjør det mulig å følge opp oppgavene raskt, forsvarlig og over tid.

Dyrepåkjørsler påfører imidlertid ikke bare dyr lidelser, men kan også medføre skader på mennesker, i verste fall død, materielle skader og kostnader knyttet til forsinkelser i trafikk. Samlet utgjør dette betydelige samfunnskostnader, som Oslo Economics (2026) viser i en samfunnsøkonomisk analyse av dyrepåkjørsler. Modellen bør derfor utformes slik at den ikke bare håndterer kostnadene når en påkjørsel først har skjedd, men også trekker i retning av færre hendelser. En hensiktsmessig ordning bør med andre ord gi berørte aktører grunner til å prioritere tiltak som kan redusere risikoen for nye påkjørsler.

Det er også viktig at ordningen gir tilstrekkelig trygghet for at nødvendige oppgaver faktisk kan utføres når behovet oppstår. Når oppdragsmengde

og kostnader varierer, må finansieringen likevel være robust nok til at ettersøk og håndtering ikke blir nedprioritert. Slike stabile rammer er en forutsetning for at hensynet til dyrevelferd kan ivaretas i praksis.

Samtidig bør modellen legge til rette for god ressursutnyttelse. Som på alle andre områder i samfunnet, har ressursene en alternativ anvendelse. Midler som brukes på ettersøksarbeid kunne vært brukt til andre viltformål eller andre kommunale oppgaver, og ordningen bør derfor bidra til at ressursene brukes på en mest mulig hensiktsmessig måte. Det innebærer både at selve arbeidet bør kunne organiseres effektivt, at ordningen ikke påfører unødvendig mye administrasjon, samt at den er mulig å gjennomføre i praksis.

På denne bakgrunnen har vi identifisert seks vurderingskriterier som samlet fanger opp de viktigste hensynene en god finansieringsmodell bør ivareta. Disse er:

- Dyrevelferd
- Kostnadseffektivitet
- Insentiver til forebygging
- Forutsigbarhet
- Administrative kostnader
- Gjennomførbarhet

### 5.2 Vurderingskriterier

**Dyrevelferd** handler om i hvilken grad finansieringsmodellen understøtter en forsvarlig håndtering av dyr etter en påkjørsel, herunder effektivt ettersøk, korrekt avliving og annen nødvendig oppfølging som begrenser dyrelidelser.

**Kostnadseffektivitet** handler om i hvilken grad finansieringsmodellen legger til rette for en effektiv ressursbruk og om modellen gir insentiver til en kostnadseffektiv gjennomføring av ettersøksarbeidet uten at det går på bekostning av kvalitet eller dyrevelferd.

**Insentiver til forebygging** handler om i hvilken grad finansieringsmodellen gir aktørene motivasjon til å redusere risikoen for viltpåkjørsler gjennom forebyggende tiltak.

**Forutsigbarhet** handler om i hvilken grad finansieringsmodellen gir en forutsigbar finansiering av kommunens ettersøksarbeid. Det vil si om kommunen kan føle seg trygg på at inntektene over tid dekker kostnadene.

**Administrative kostnader** handler om de administrative kostnadene for finansieringsmodellen. Modellen bør være enkel å administrere slik at en størst mulig andel av midlene brukes på selve ettersøksarbeidet, i stedet for på kontroll av regninger, enkeltutbetalinger eller oppdateringer av kompliserte modellverk.

**Gjennomførbarhet** handler om i hvilken grad finansieringsmodellen er praktisk, juridisk og organisatorisk mulig å gjennomføre og om modellen fremstår som realistisk og bærekraftig over tid.

Et vurderingskriterium som også kunne vært inkludert i analysen, er **rettferdighet**. Hensynet til rettferdighet er relevant fordi ulike finansieringsmodeller fordeler kostnader og ansvar forskjellig mellom aktører. Samtidig vil vurderingen av hva som er en rettferdig løsning i stor grad være et politisk spørsmål og avhenge av hvilken fordelingsprofil som søkes. Det som fremstår som rettferdig for én gruppe, oppleves ikke nødvendigvis som rettferdig for en annen gruppe.

For at ikke analysen vår skal preges av normative og politiske hensyn som det kan stilles spørsmål ved, har vi valgt å ikke inkludere rettferdighet som et eget eksplisitt vurderingskriterium i den systematiske vektingen, men heller omtale fordelingsvirkninger i den samlede vurderingen. Det innebærer at vi opplyser om fordelingsvirkningene, men at andre enn oss må ta stilling til hvorvidt en annen fordeling av finansieringsbyrden er mer eller mindre rettferdig.

## 5.3 Score og vekting

Vurderingen av hvert kriterium baseres på en samlet vurdering av viktighet og score.

### 5.3.1 Viktighet

Viktigheten innebærer at vurderingskriteriene rangeres fra mest til minst viktig og vektet på en skala fra én til tre, hvor én er minst viktig og tre er viktigst.

Vi mener alle de seks kriteriene er relevante, og således bør tillegges vekt, men det er ikke opplagt at alle kriteriene er like viktige. Det må derfor vurderes hvilke kriterier som er mest og minst viktige. Basert på innsikt fra intervjuene, samt erfaringer fra tidligere utredninger av alternative finansieringsmodeller har vi foretatt vekting av viktigheten til kriteriene slik det er skissert i Tabell 5-1.

*Dyrevelferd* er gitt høyeste vekt da dette følger direkte av regjeringens mål og oppdragets

bakgrunn. *Kostnadseffektivitet* er også gitt høy vekt. En god finansieringsmodell bør legge til rette for effektiv ressursbruk og sikre at tilgjengelige midler gir størst mulig nytte. *Insentiver til forebygging* er vektet tilsvarende høyt fordi en god finansieringsmodell ikke bare bør finansiere håndteringen av påkjørsler, men også bidra til å redusere omfanget av dem over tid, som igjen vil ha en direkte effekt på dyrevelferden.

*Forutsigbarhet* er gitt middels vekt. Forutsigbar finansiering er en viktig egenskap ved en finansieringsmodell, blant annet fordi kommuner og andre aktører har behov for stabile rammer for planlegging og organisering av ettersøksarbeidet. Samtidig vurderes dette hensynet som noe mindre grunnleggende enn hensynet til dyrevelferd, effektiv ressursbruk og forebygging, ettersom en viss grad av usikkerhet kan aksepteres dersom modellen samlet sett gir bedre måloppnåelse på de mest sentrale kriteriene.

*Administrative kostnader* og *gjennomførbarhet* er gitt lavest vekt. Dette er ikke fordi kriteriene anses som uviktige, men fordi alle modellene som vurderes i analysen i utgangspunktet er ment å være realistiske og praktisk gjennomførbare. Kriteriene fungerer derfor primært som et korrektiv i vurderingen, for å fange opp løsninger som er unødig komplekse eller administrativt krevende. Dersom en modell scorer svært godt på dyrevelferd, kostnadseffektivitet og forebygging, kan det likevel være hensiktsmessig å akseptere noe høyere administrative kostnader, ettersom disse samlet sett kan bidra til bedre håndtering og redusert omfang av viltpåkjørsler over tid.

Tabell 5-1: Vekting av vurderingskriteriene

Kriterium	Vekt
Dyrevelferd	3/3
Kostnadseffektivitet	3/3
Insentiver til forebygging	3/3
Forutsigbarhet	2/3
Administrative kostnader	1/3
Gjennomførbarhet	1/3

### 5.3.2 Score

For å score de ulike finansieringsmodellene benytter vi en femdelt skala fra klart negativ (--), mindre negativ (-) og nøytral (0) til positiv (+) og klart positiv (++) virkning, se Figur 5-1.

Vurderingene tar utgangspunkt i dagens finansieringsmodell, som fungerer som et referansepunkt og gis score 0 på alle kriterier, slik det er skissert i

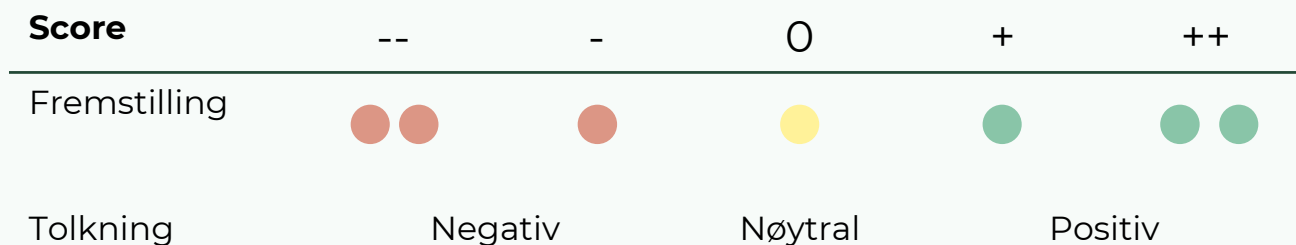
Tabell 5-2. De alternative modellene vurderes deretter relativt til dagens modell for hvert enkelt kriterium, og gis positiv eller negativ score avhengig av om de vurderes å ha henholdsvis mer positiv eller mer negativ virkning enn dagens løsning. En positiv score innebærer at modellen i større grad enn dagens ordning oppfyller det aktuelle kriteriet, mens en negativ score innebærer at modellen vurderes som svakere på dette kriteriet.

Scoringen bygger på en samlet faglig vurdering av modellens forventede virkninger, basert på kartleggingen av dagens ordning, innspill fra intervjuer og arbeidsmøter, samt analysen av de enkelte modellenes egenskaper.

Tabell 5-2 Referansepunkt for score

Vurderingskriterium	Vekt	Score
Dyrevelferd	3/3	●
Kostnadseffektivitet	3/3	●
Insentiver til forebygging	3/3	●
Forutsigbarhet	2/3	●
Administrative kostnader	1/3	●
Gjennomførbarhet	1/3	●

Figur 5-1 Score



## 6. Vurdering av alternativene

*I dette kapitlet vurderer vi de alternative finansieringsmodellene i lys av kriteriene for en god finansieringsmodell.*

*Vurderingen tydeliggjør at det ikke finnes én modell som kommer best ut på alle kriterier, men at modellene innebærer ulike styrker, svakheter og avveininger som må ses i sammenheng.*

### 6.1 Hovedmodeller og vurderingsgrunnlag

I vurderingen av de alternative finansieringsmodellene tar vi utgangspunkt i hovedmodellene for hvordan midlene overføres til dem som organiserer ettersøksarbeidet. På denne bakgrunn vurderer vi følgende åtte modeller:

1. Dagens modell +
2. Statlig finansiering med kostnadsdekning
3. Statlig finansiering med fordelingsmodell
4. Finansiering fra infrastruktureiere
5. Infrastruktureiere organiserer
6. Brukerfinansiering med forsikringspremie
7. Brukerfinansiering med avgift til staten
8. Regional/fylkeskommunal finansiering

I tillegg drøfter vi om vurderingene av hver modell påvirkes av ulike undermodeller for beregning av kompensasjonsbeløp, for eksempel om kompensasjonen gis etter regning eller som sjablong, og om midlene fordeles som øremerkede tilskudd eller som en del av rammefinansieringen.

Modellene vurderes opp mot kriteriene dyrevelferd, kostnadseffektivitet, insentiver til forebygging, forutsigbarhet, administrative kostnader og gjennomførbarhet.

Vurderingen av hvert kriterium bygger på en samlet vurdering av kriteriets viktighet og modellens score, slik det er beskrevet i kapittel 4. Som nevnt fungerer dagens modell som referansepunkt i vurderingen og gis score 0. For hver av de øvrige modellene diskuterer vi om modellen har negativ, nøytral eller positiv virkning sammenlignet med dagens løsning på hvert av kriteriene.

Vurderingene bygger på innspill fra intervjuer og arbeidsmøter med et utvalg kommuner og det tverretatlige samarbeidsforumet for dyrepåkjørsler, som har vært brukt til å kartlegge ulike aktørers

perspektiver og erfaringer. Samtidig er det våre egne faglige vurderinger av modellenes egenskaper og forventede virkninger som ligger til grunn for de endelige vurderingene.

### 6.2 Vurdering av hvert kriterium

For å synliggjøre forskjellene mellom modellene vurderer vi dem først kriterium for kriterium. Denne tilnærmingen gjør det mulig å se hvilke modeller som scorer høyt og lavt på ulike hensyn, før vi i kapittel 6.3 gjør en samlet vurdering på tvers av kriteriene.

#### 6.2.1 Dyrevelferd

Dyrevelferd handler om i hvilken grad modellen understøtter en forsvarlig håndtering av dyr etter en påkjørsel, slik at håndteringen begrenser dyrelidelser. I praksis vil dette være nært knyttet til hvorvidt modellen tilføres friske midler som gir et større handlingsrom enn i dag. Hva som er av betydning for dyrevelferden, er altså først og fremst hvordan ordningen er utformet, mens hvem som finansierer den isolert sett har mindre betydning. Så lenge kommunene fortsatt har ansvaret for å organisere og gjennomføre ettersøket, vil de i stor grad være de som avgjør hvordan dyrevelferden ivaretas i praksis. Kommunene står samtidig ikke helt fritt til å organisere og prioritere oppgaven som de vil. Ansvaret for ettersøk følger av regelverket, hvor fylkeskommunene har en rolle som veileder og Statsforvalteren som klageinstans overfor kommunene i viltforvaltningen (Viltressursloven, 2025).

Modeller der kommunene får dekket kostnadene etter regning vurderes å komme best ut på dyrevelferd. Kostnadsdekning etter regning innebærer at kommunene får dekket de faktiske utgiftene ved ettersøk, noe som reduserer risikoen for at økonomiske hensyn fører til at ettersøk nedprioriteres eller begrenses. Felles for disse modellene er at de gir et tydeligere og mer pålitelig finansielt grunnlag for å prioritere ettersøk og håndtering av skadde dyr enn i dagens ordning. Dette har også blitt trukket frem som den beste modellen på dyrevelferd i intervjuene.

Dagens modell+, regional/fylkeskommunal samfinansiering og modeller med sjablongbasert kompensasjon eller øremerkede bidrag vurderes også å ha positiv virkning på dyrevelferd, men svakere enn modeller med kostnadsdekning etter regning. Dagens modell+ vurderes positivt fordi

økte midler til viltfondene kan gi kommunene bedre forutsetninger til å ivareta dyrevelferden. For sjablongmodeller og øremerkede bidrag vil handlingsrommet avhenge av hvordan satsene og bidragene fastsettes og fordeles.

Regional/fylkeskommunal samfinansiering kan også styrke dyrevelferden. En slik modell kan bidra til å fordele kostnader og inntekter på tvers av kommuner, og samtidig legge til rette for mer samarbeid om ettersøksarbeidet. Dette kan gjøre det lettere å bruke nærmeste tilgjengelige personell på tvers av kommunegrensene, og større fagmiljøer kan gi mer erfaring, hyppigere oppdrag og bedre trening for ettersøkspersonell. Samtidig er det i intervjuene trukket frem usikkerhet rundt hvor stor denne gevinsten vil være i praksis, fordi tilgrensende kommuner ofte har lignende utfordringer og ikke nødvendigvis et vesentlig bedre inntektsgrunnlag samlet sett. Vi vurderer likevel at modellen vil ha en positiv effekt på dyrevelferd sammenlignet med dagens modell.

Modeller med rammetilskudd vurderes å ha begrenset betydning for dyrevelferd og gis derfor nøytral score. Begrunnelsen er at midlene i mindre grad vil være bundet til ettersøksarbeidet, og at det derfor er en betydelig risiko for at de i praksis inngår i kommunenes øvrige prioriteringer, noe som også er trukket frem i intervjuene.

Tabell 6-1 Vurdering av dyrevelferd

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●●/●●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●●/●●
Infrastruktureiere organiserer	●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●●/●●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

Modellen der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet vurderes negativt på dyrevelferd. I intervjuene er det særlig trukket frem risikoen for svekket lokal forankring, flere involverte aktører, større geografiske ansvarsområder og lengre

avstander til skadestedet. Det kan også være en risiko for at kommersielle incentiver fører til at innsatsen i større grad begrenses til et minimumsnivå. Samtidig vurderer vi at modellen har enkelte fordeler ved å bidra til en viss profesjonalisering av arbeidet. Samlet vurderer vi likevel at de potensielle ulempene for dyrevelferden veier tyngre enn de mulige gevinstene

### 6.2.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet handler om i hvilken grad finansieringsmodellen legger til rette for at ettersøksarbeidet gjennomføres med effektiv ressursbruk, uten at dette går på bekostning av kvalitet eller dyrevelferd. For dette kriteriet er det særlig to forhold som er avgjørende: Om modellen gir incentiver til å holde kostnadene nede i det enkelte oppdraget, og om modellen legger til rette for en mer effektiv organisering og gjennomføring av arbeidet.

Et viktig utgangspunkt er at kostnadseffektiviteten for kommunene i liten grad avhenger av hvem som finansierer ettersøksarbeidet, men i større grad av hvordan kostnadene dekkes og hvordan arbeidet organiseres. Modeller som innebærer dekning av faktiske kostnader etter regning, vil gjennomgående gi svakere incentiver til kostnadsdisiplin enn modeller der kompensasjonen gis som sjablong eller som et fast årlig tilskudd. Samtidig kan organiseringsformen ha betydning dersom den legger til rette for mer profesjonalisering, bedre ressursutnyttelse eller stordriftsfordeler.

Modellen der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet kommer best ut på kostnadseffektivitet. Begrunnelsen er for det første at kommersielle incentiver hos veientreprenører kan gi sterkere motivasjon til å begrense kostnadene der det er mulig. For det andre kan det oppstå kostnadssynergier når ansvaret for ettersøk plasseres hos samme aktør som allerede har ansvar for nærliggende oppgaver knyttet til drift og hendelseshåndtering. Dette gjelder særlig opprydning og fjerning av kadaver på vei, og på jernbane også bistand med vakthold og sikring ved søk i spor. Når slike oppgaver ses i sammenheng, kan det gi en mer samlet og potensielt mer kostnadseffektiv organisering av ressursbruken.

I intervjuene legges det vekt på risikoen for at modellen kan bli dyrere i praksis, blant annet som følge av hyppige kontraktsbytter, behov for ny oppbygging av lokalkunnskap og flere ledd mellom bestiller og utfører. Vår vurdering er likevel at modellen samlet sett har et større potensial for kostnadseffektivitet enn de øvrige modellene,

særlig dersom ettersøksarbeidet kan ses i sammenheng med andre driftsoppgaver.

Dagens modell+ innebærer i hovedsak en videreføring av dagens organisering og praksis, og gir derfor i liten grad nye insentiver til mer effektiv ressursbruk. Det samme gjelder modeller med rammetilskudd, som først og fremst endrer finansieringsgrunnlaget, men i mindre grad hvordan arbeidet faktisk utføres.

Ved øremerkede bidrag kan kostnadseffektiviteten avhenge av hvordan ordningen utformes, og det kan blant annet oppstå spørsmål om hvorvidt ubenyttede midler skal tilbakebetales eller bli stående i fondet. Dersom ubenyttede midler må tilbakebetales, kan det svekke insentivene til å holde kostnadene nede i kommuner der kostnadene ellers ville vært lavere enn tilskuddet. Dersom midlene i stedet blir stående, oppstår spørsmålet om hva de skal kunne brukes til, jf. drøfting i kapittel 4.1.2. Hvis øremerkede bidrag ikke avgrenses til kun ettersøk, kan kommunene fremdeles avveie bruk av midler til ettersøk opp mot andre viltformål. Det kan tenkes at dette virker disiplinerende på kostnadsnivået på ettersøk, ved at dersom de bruker mer på ettersøk, blir det mindre igjen til andre viltformål. Samlet vurderer vi øremerkede bidrag som nøytral på kostnadseffektivitet.

For regional/fylkeskommunal samfinansiering kan det tenkes enkelte gevinster knyttet til bedre koordinering og mulighet for samarbeid på tvers av kommunegrenser. Samtidig er det usikkert hvor store slike gevinster vil være i praksis, særlig dersom den operative organiseringen fortsatt i stor grad skjer i hver enkelt kommune. På denne bakgrunn vurderer vi denne modellen samlet sett som nøytral på kostnadseffektivitet.

For sjablongbaserte modeller vil virkningen på kostnadseffektivitet være uavhengig av hvordan sjablongen fastsettes. Kommunene vil ha det samme insentivet som i dagens modell til å holde kostnadene nede, siden de selv bærer kostnadene. Kommunene får riktig nok en inntekt, men denne avhenger ikke av kostnadenes størrelse. Samlet sett vurderes slike modeller som nøytrale.

Modeller der kommunene får dekket faktiske kostnader etter regning vurderes svakest på kostnadseffektivitet og gis derfor klart negativ score. Dette gjelder uavhengig av om finansieringen kommer fra staten, infrastruktur-eiere eller forsikringsselskaper. I intervjuene trekker enkelte fram at slike modeller kan gi svake

<sup>4</sup> Hovedsakelig er det Statens vegvesen som bestemmer fartsgrensene på veinettet i Norge, men det finnes et

insentiver til å holde kostnadene nede, fordi utgiftene i praksis kan videreføres til en annen aktør. Andre peker samtidig på at ettersøksarbeidet i stor grad utføres av erfarne og ansvarlige personer, og at det derfor ikke er gitt at full kostnadsdekning i seg selv vil føre til unødvendig ressursbruk i praksis. Vår vurdering er likevel at modellen samlet sett gir svakere insentiver til kostnadsdisiplin enn de andre løsningene og derfor kommer svakest ut på kostnadseffektivitet.

Tabell 6-2 Vurdering av kostnadseffektivitet

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●●/●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●●/●
Infrastruktureiere organiserer	●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●●/●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

### 6.2.3 Insentiver til forebygging

Insentiver til forebygging handler om i hvilken grad finansieringsmodellen gir aktørene motivasjon til å redusere risikoen for viltpåkjørsler gjennom forebyggende tiltak. For dette kriteriet er det særlig avgjørende om modellen skaper bedre sammenheng mellom hvem som kan påvirke risikoen for påkjørsler, og hvem som bærer kostnadene når påkjørsler skjer.

Modeller der infrastruktureiere finansierer ettersøksarbeidet kommer best ut på insentiver til forebygging. I intervjuene trekker enkelte fram at dette er den modellen som gir den tydeligste koblingen mellom ansvar, virkemidler og økonomiske konsekvenser, fordi infrastruktureiere har de mest direkte virkemidlene for å redusere risikoen for påkjørsler gjennom fysiske tiltak langs vei og jernbane, samt regulering av fartsgrenser<sup>4</sup>.

Andre peker samtidig på at infrastruktureiernes virkemidler i praksis kan være mer begrensede enn

unntak: Kommunen bestemmer fartsgrensene på kommunale veier (Trygg Trafikk, 2026).

dette tilsier, og at de allerede i dag arbeider med forebyggende tiltak. Flere fremhever også at kostnadene ved ettersøksarbeidet er små sammenlignet med kostnadene ved de mest effektive forebyggende tiltakene, som etablering av viltgjerd og viltoverganger, særlig i forbindelse med nye vei- og jernbaneprosjekter. Vår vurdering er likevel at modeller der infrastruktureiere bærer kostnadene, samlet sett gir de sterkeste insentivene til forebygging, selv om den praktiske effekten på investeringsnivået i forebyggende tiltak kan være begrenset.

Sjablongbasert kompensasjon vurderes samtidig som bedre egnet til å understøtte forebyggingsinsentiver enn kostnadsdekning etter regning. Når kommunene mottar en fast kompensasjon per oppdrag, vil de fortsatt ha et visst insentiv til å redusere antallet hendelser. Dette kan blant annet skje gjennom lokal bestandsforvaltning eller fôring av dyr og utplassering av saltslikkesteiner for å styre hvor de oppholder seg, samt eventuelle tiltak på tvers av kommuner. Det er imidlertid innført et forbud mot å legge ut saltslikkestein og fôr for å forhindre spredning av skrantesjuka (Mattilsynet, u.d.). Ved full kostnadsdekning etter regning svekkes insentivet til forebygging, fordi de faktiske kostnadene ved ettersøk og håndtering uansett refunderes.

Modellen der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet vurderes også positivt på dette kriteriet, men svakere enn modellen der kommunen fortsatt organiserer arbeidet. Også her oppstår en tydeligere kobling mellom den aktøren som har de viktigste forebyggende virkemidlene, og den som bærer kostnadene ved påkjørsler. Samtidig reduseres kommunenes rolle i denne modellen, og dermed også deres insentiver til å bidra til forebygging gjennom lokal forvaltning og oppfølging. Modellen vurderes derfor som positiv, men ikke like sterk som infrastruktureiernes finansieringsansvar kombinert med kommunal organisering.

Regional/fylkeskommunal samfinansiering vurderer vi også å kunne ha positiv virkning på insentiver til forebygging. I intervjuene legger enkelte særlig vekt på at en regional modell kan legge bedre til rette for forebygging på tvers av kommunegrensene, og dermed samsvare bedre med både viltets bevegelsesmønstre og hvordan infrastrukturen brukes. Andre peker på at gevinstene kan bli mindre enn antatt dersom kommunene i samme region påvirkes av de samme forholdene og samtidig har ulike interesser og økonomiske forutsetninger. Vår vurdering er at modellen likevel kan styrke insentivene til forebygging noe.

Modeller med brukerfinansiering gjennom forsikringspremie vurderes å ha begrenset, men noe positiv virkning på insentiver til forebygging. Forsikringsselskaper har svakere og mer indirekte virkemidler enn infrastruktureiere. I intervjuene har enkelte trukket frem at de i noen grad påvirker risikoen gjennom informasjonsarbeid, pris-mekanismer eller andre skadeforebyggende tiltak rettet mot kundene. Dette kan også omfatte insentiver knyttet til bruk av ny kjøretøyteknologi, som systemer for gjenkjenning av dyr, automatisk varsling og nødbrems.

Samtidig dekker forsikringsselskapene allerede i dag betydelige kostnader knyttet til skadeoppgjør etter dyrepåkjørsler, over 700 millioner kroner årlig, og har derfor allerede insentiver til å bidra til å redusere omfanget av slike hendelser. Vår vurdering er derfor at modellen kan ha en viss positiv virkning på insentiver til forebygging, men at denne virkningen trolig vil være begrenset. Det er neppe særlig stor forskjell i forsikringsselskapene insentiver om de må dekke kostnader på 750 millioner kroner (inkludert kostnadene til kommunalt ettersøk) eller om de må dekke kostnader for 700 millioner kroner (uten kostnadene til kommunalt ettersøk).

Statlig finansiering med kostnadsdekning vurderes svakere på insentiver til forebygging og gis negativ til nøytral score, avhengig av om kompensasjonen gis etter regning eller som sjablong. Staten har i praksis begrensede direkte virkemidler til å redusere risikoen for viltpåkjørsler i det enkelte området, sammenlignet med infrastruktureiere og forsikringsselskaper. Dersom finansieringen gis som sjablong, kan kommunene fortsatt ha et visst forebyggingsinsentiv. Ved kostnadsdekning etter regning svekkes insentivene.

Dagens modell+, øremerkede bidrag og statlig finansiering gjennom rammetilskudd vurderes å ha nøytral virkning på insentiver til forebygging. Disse modellene tilfører i liten grad nye eller sterkere insentiver enn dem som allerede finnes i dagens ordning. Dagens modell+ kan riktignok gi kommunene bedre økonomisk handlingsrom, men innebærer i hovedsak en videreføring av eksisterende ansvarsdeling. Det samme gjelder øremerkede bidrag og rammetilskudd, som først og fremst kan endre finansieringsgrunnlaget, men i mindre grad den underliggende koblingen mellom ansvar, virkemidler og økonomiske konsekvenser.

Tabell 6-3 Vurdering av incentiver til forebygging

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●/●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●/●●
Infrastruktureiere organiserer	●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●/●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

### 6.2.4 Forutsigbarhet

Forutsigbarhet handler om i hvilken grad finansieringsmodellen gir stabile og forutsigbare økonomiske rammer for ettersøksarbeidet. I modeller hvor kommunene fremdeles organiserer vil det altså være forutsigbarhet for kommunen som vurderes, ikke forutsigbarheten for den/de finansierend(e) aktørene. Vurderingen er i hovedsak knyttet til hvordan finansieringen utformes, og i mindre grad til hvem som bærer finansieringsansvaret.

Modeller der kommunene får dekket sine faktiske kostnader etter regning kommer best ut på forutsigbarhet. Felles for disse modellene er at kommunene i liten grad selv bærer den økonomiske risikoen knyttet til variasjoner i omfang og kompleksitet i ettersøksarbeidet. Når de faktiske kostnadene refunderes, reduseres usikkerheten knyttet til hvorvidt kommunen vil ha tilstrekkelige midler til å håndtere oppdragene. Dette gir de mest stabile rammene for planlegging og gjennomføring av ettersøksarbeidet, uavhengig av om finansieringen kommer fra staten, infrastruktur-eiere eller forsikringsselskaper. Dette er også trukket frem i intervjuene.

Sjablongbaserte løsninger og øremerkede bidrag vurderes også som positive for forutsigbarhet, men svakere enn modeller med kostnadsdekning etter regning. Sjablongbaserte løsninger kan gi kommunene mer oversiktlige og standardiserte

økonomiske rammer, men forutsigbarheten vil avhenge av hvor godt satsene reflekterer de reelle kostnadene ved oppdragene. Dersom satsene settes for lavt, vil kommunen fortsatt måtte håndtere en del av den økonomiske risikoen selv. Tilsvarende kan øremerkede bidrag gi bedre forutsigbarhet enn dagens ordning, dersom midlene er bundet til formålet og i større grad tilgjengelige til ettersøksarbeidet. Også her vil virkningen avhenge av om bidragsnivået er tilstrekkelig og om fordelingsnøkkelen fanger opp faktiske behov.

Modellen der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet vurderes også positivt på forutsigbarhet. Når ansvaret for både finansiering og organisering samles hos én aktør, kan dette gi tydeligere ansvarslinjer og mer stabile rammer for gjennomføringen av arbeidet.

Dagens modell+ kan gi bedre økonomisk forutsigbarhet enn i dag dersom viltfondene tilføres økte eller mer stabile inntekter. Modellen innebærer likevel fortsatt at kommunen må håndtere variasjon i oppdragsmengde og kostnader innenfor en gitt økonomisk ramme.

Regional/fylkeskommunal samfinansiering kan på sin side bidra til å spre risikoen mellom flere kommuner og dermed redusere belastningen for den enkelte kommune. Dette kan gi mer stabile rammer over tid. Samtidig trekkes det frem i intervjuene at slike gevinster vil avhenge av hvor godt kostnader og inntekter faktisk jevnes ut mellom kommunene i ordningen. En slik utjevningseffekt kan bli dempet dersom kommuner innenfor samme region i stor grad påvirkes av de samme underliggende forholdene. Dersom for eksempel en snørik vinter gir økt risiko for dyrepåkjørsler i én kommune, er det sannsynlig at nabokommuner i samme region opplever noe av den samme utviklingen. Vi vurderer likevel at en regional/fylkeskommunal modell vil ha en positiv effekt på forutsigbarhet.

Modeller med rammetilskudd vurderes å ha begrenset betydning for forutsigbarhet og gis derfor nøytral score. Selv om slike modeller kan tilføre midler til kommunene, vil midlene, som også understreket i intervjuene, i liten grad være bundet til ettersøksarbeidet. Det er derfor usikkert om de faktisk vil bidra til mer forutsigbare rammer for denne oppgaven, og dette avhenger av hvordan kommunene velger å prioritere mellom ulike formål.

Tabell 6-4 Vurdering av forutsigbarhet

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●●/●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●●/●
Infrastruktureiere organiserer	●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●●/●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

### 6.2.5 Administrative kostnader

Administrative kostnader handler om i hvilken grad finansieringsmodellen er enkel å administrere, slik at en størst mulig andel av midlene kan brukes på selve ettersøksarbeidet. De administrative kostnadene vil avhenge både av hvordan kompensasjonen utformes, og av hvor mange aktører modellen innebærer.

Regional eller fylkeskommunal samfinansiering er den modellen som vurderes mest positivt på administrative kostnader. En slik modell kan gi grunnlag for stordriftsfordeler dersom administrative oppgaver samles hos én aktør, for eksempel én kommune eller en regional enhet som håndterer oppgaver på vegne av flere kommuner. Dette kan redusere dobbeltarbeid, gi mer standardiserte rutiner og bidra til mer effektiv administrasjon over tid. Gevinsten forutsetter riktignok at samarbeidet er tilstrekkelig formalisert og at oppgavene faktisk samles.

Dagens modell+ kommer også relativt godt ut på administrative kostnader og gis nøytral score. Begrunnelsen er at modellen i hovedsak bygger videre på eksisterende systemer, rutiner og ansvarsdeling. Selv om modellen kan innebære økte overføringer til kommunale viltfond, forutsetter den i liten grad nye administrative strukturer.

Modeller med øremerkede bidrag, rammetilskudd og sjablongbasert kompensasjon vurderes å være mindre administrativt krevende enn modeller med kostnadsdekning etter regning, men samlet sett likevel mer krevende enn dagens ordning.

Øremerkede bidrag og rammetilskudd kan i stor grad bygge på etablerte systemer for overføringer til kommunene, og vil derfor normalt innebære lavere administrative kostnader enn løsninger der hver enkelt hendelse eller kostnad må dokumenteres og kontrolleres. Tilsvarende vil sjablongbasert kompensasjon være mindre krevende enn dekning etter regning, fordi kompensasjonen kan standardiseres og utbetales etter faste satser.

Modeller basert på kostnadsdekning etter regning vurderes svakest på administrative kostnader og gis klart negativ score. Dette gjelder uavhengig av om finansieringen kommer fra staten, infrastruktur-eiere eller forsikringsselskaper. Begrunnelsen er at slike løsninger forutsetter dokumentasjon, kontroll og oppfølging av de faktiske kostnadene. I intervjuene er det påpekt at en slik løsning kan bli ressurskrevende både for kommunene og for den finansierende aktøren, og vil normalt kreve mer omfattende rapportering og saksbehandling enn standardiserte løsninger.

Modellen der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet vurderes også negativt på administrative kostnader. Selv om modellen kan gi enkelte gevinster knyttet til mer samlet styring, vil den samtidig kreve nye kontraktsforhold, ny ansvarsdeling og økt koordinering mellom ulike aktører.

Tabell 6-5 Vurdering av administrative kostnader

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●●/●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●●/●
Infrastruktureiere organiserer	●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●●/●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

## 6.2.6 Gjennomførbarhet

Gjennomførbarhet handler om i hvilken grad modellen er praktisk, juridisk og organisatorisk mulig å gjennomføre. Politiske hensyn vil også være relevante for hvor lett det er å få gjennomført de ulike modellene, men dette er ikke tillagt vekt i selve scoringen.

Det er ingen modeller som gis positiv score, ettersom det mest gjennomførbare alternativet isolert sett vil være å videreføre dagens ordning. Vurderingen retter seg derfor i større grad mot hvilke modeller som fremstår som minst krevende å implementere, gitt eksisterende institusjonelle rammer.

Dagens modell+ kommer best ut på gjennomførbarhet, fordi den i hovedsak bygger videre på dagens ansvarsdeling og organisering. Modellen forutsetter ikke at nye aktører trekkes inn, og den kan gjennomføres uten større institusjonelle endringer. Samtidig er heller ikke denne modellen uproblematisk å få på plass. Flere aktører peker på at en videreføring av finansiering gjennom viltfondene er omstridt, særlig fordi dette går på bekostning av andre viltformål. Dersom modellen forutsetter økt jegeravgift eller økte overføringer til viltfondene, kan dette også være politisk krevende.

Regional/fylkeskommunal samfinansiering vurderes som mer krevende å få på plass enn statlige løsninger, men mindre krevende enn modeller som flytter finansieringsansvaret til helt nye aktører. I intervjuene peker enkelte på at dersom modellen forutsetter at flere kommuner må gå sammen om en felles ordning og blir enige om finansiering, ansvarsdeling og styring, vil dette være krevende i praksis. Dette gjelder særlig dersom kommunene har ulike interesser, ulik belastning fra viltpåkjørsler og ulike økonomiske forutsetninger. Samtidig bygger modellen på eksisterende kommunale og regionale strukturer, og interkommunalt samarbeid er i utgangspunktet en kjent og etablert arbeidsform. Vår vurdering er derfor at modellen i prinsippet er mulig å etablere innenfor dagens institusjonelle rammer, men at den i praksis kan være krevende å realisere uten tydeligere insentiver eller føringer.

Statlig finansiering vurderes som mer gjennomførbare enn modeller der finansieringsansvaret legges til infrastruktureiere eller forsikringselskaper. Dette skyldes at staten allerede har etablerte virkemidler for finansiering av kommunale oppgaver. Innenfor denne gruppen vurderes fordelingsmodeller som noe lettere å få på plass enn ordninger med kostnadsdekning, fordi de i større grad ligner eksisterende tilskudds- og overføringsordninger. Det kan imidlertid være en utfordring knyttet til at

øremerking generelt er lite ønsket, blant annet fordi det kan redusere lokalt handlingsrom.

Gjennomførbarheten er videre sterkt knyttet til antallet involverte aktører og graden av kompleksitet. Dette er en sentral årsak til at både sjablongbaserte løsninger og kostnadsdekning etter regning vurderes som klart negative dersom infrastruktureiere eller forsikringselskaper skal stå for finansieringen. Slike modeller vil kreve nye avtaler, systemer og rapporteringsrutiner, samt koordinering mellom mange aktører på tvers av sektorer.

Økte avgifter knyttet til transport kan også være krevende å få gjennom. For veitrafikken gjelder dette særlig dersom finansieringen skal knyttes til eksisterende bilavgifter, ettersom endringer i slike avgifter ofte er politisk sensitive. For jernbane er utfordringsbildet noe annerledes. Her finnes det ikke en tilsvarende individuell avgiftsmekanisme, og det er derfor mer nærliggende å legge finansieringsansvaret på togselskapene. I praksis vil en slik løsning trolig i stor grad bli fanget opp av staten der togtilbudet er offentlig kjøpt, mens den kan få mer direkte konsekvenser for kommersielle aktører som driver uten statlig kjøp, herunder enkelte godstogoperatører. Dette kan gjøre modellen krevende å utforme og få på plass.

Tabell 6-6 Vurdering av gjennomførbarhet

Modell	Score
Dagens modell +	●
Statlig finansiering – kostnadsdekning (regning/sjablong)	●●/●
Statlig finansiering – fordelingsmodell (øremerket/rammetilskudd)	●/●
Finansiering fra infrastruktureiere (regning/sjablong)	●●●/●●
Infrastruktureiere organiserer	●●
Brukerfinansiering – forsikringspremie (regning/sjablong)	●●●/●●
Brukerfinansiering – avgift	●
Regional/fylkeskommunal finansiering	●

Modeller der infrastruktureiere organiserer ettersøksarbeidet vurderes også som krevende å gjennomføre. I intervjuene ble det vist til flere forhold som trekker i denne retningen. For det første ble det pekt på at modellen vil innebære

mange involverte aktører og behov for nye kontrakts- og samarbeidsformer. For det andre ble det trukket fram at kommunene i dag har rollen som viltorgan, og at det derfor ikke fremstår som rett frem å flytte organiseringsansvaret ut av kommunen. Flere viste også til at den nye viltressursloven tydeliggjør kommunenes ansvar, noe som tilsier at en slik modell kan forutsette lovendringer. I tillegg ble det pekt på praktiske og juridiske spørsmål knyttet til blant annet våpenbruk, HMS, ansvarlinjer og behov for å bygge opp nye systemer og rutiner. Vår vurdering er derfor at modellen fremstår som en av de mer krevende å gjennomføre i praksis.

### 6.3 Oppsummert vurdering av modellene

Basert på vurderingene og scoringene som er gjennomgått over, har vi beregnet en samlet score for hver finansieringsmodell ved å sammenstille modellenes score på tvers av vurderingskriteriene, vektet etter kriterienes relative viktighet slik denne er beskrevet i kapittel 4. Resultatet av denne sammenstillingen er vist i Figur 6-1.

Det er to modeller som samlet får den høyeste scoren (2,7). Dette er modellen med en regional/fylkeskommunal samfinansiering og modellen med finansiering fra infrastruktureiere etter sjablong.

Regional/fylkeskommunal samfinansiering kommer godt ut fordi modellen kombinerer flere forhold som trekker i positiv retning. For det første kan modellen gi et bredere økonomisk grunnlag og dermed bedre rammer for ettersøksarbeidet enn i dag. For det andre kan den legge til rette for mer samarbeid på tvers av kommunegrenser, noe som både kan styrke dyrevelferden og gi administrative stordriftsfordeler. Et viktig trekk ved modellen er også at den i større grad enn dagens ordning tar utgangspunkt i at viltets bevegelsesmønstre og trafikkbelastningen ikke følger kommunegrenser. Modellen trekkes samtidig noe ned av at den kan være krevende å etablere i praksis, blant annet fordi den forutsetter enighet mellom flere kommuner om finansiering, styring og ansvarsdeling.

Interkommunalt samarbeid er i utgangspunktet fornuftig når det legger til rette for en mer rasjonell oppgaveløsning. Samtidig er det ikke noe som i dag hindrer kommunene i å etablere slike samarbeidsløsninger på eget initiativ. At dette i begrenset grad ser ut til å skje av seg selv, kan tyde på at det finnes barrierer som gjør modellen krevende å realisere i praksis. Dersom en slik modell skal få større utbredelse, kan det derfor være behov for tydeligere virkemidler, enten i form av krav om samarbeid eller økonomiske virkemidler som understøtter dette, for eksempel gjennom en kombinasjonsmodell der statlige tilskudd brukes som insentiv til regional eller fylkeskommunal organisering.

Figur 6-1 Oppsummert vurdering av modellene



En modell der infrastruktureiere finansierer ettersøksarbeidet gjennom sjablongbasert kompensasjon kommer også godt ut da dette er modellen med størst potensial for å gi insentiver til forebygging både for infrastrukturaktører og kommunene. Samtidig kan den kreve betydelig kontroll og administrasjon, blant annet fordi mange aktører er involvert.

Videre følger en annen variant der kompensasjonen gis som sjablong, men der finansieringsansvaret ligger hos forsikringsselskapene (1,7). Modellen kommer relativt godt ut fordi den, på samme måte som andre sjablongbaserte løsninger, kan gi bedre finansiering uten å svekke kostnadseffektiviteten i like stor grad som kostnadsdekning etter regning. Samtidig kan modellen gi visse, men begrensede, insentiver til forebygging gjennom forsikringsselskapenes mulighet til å påvirke atferd via informasjon og prismekanismer. Den viktigste grunnen til at modellen ikke kommer høyere ut, er at den fremstår som krevende å etablere i praksis. I intervjuene ble det også pekt på at modellen kan gi risiko for underrapportering dersom trafikanter oppfatter at påkjørsler kan påvirke bonus eller premie.

Dagens modell+ rangeres som nummer fire av de vurderte modellene (1,3). Den viktigste styrken ved modellen er at den bygger på eksisterende organisering og derfor er relativt enkel å forstå og videreføre. Dersom viltfondene tilføres mer midler, kan modellen også gi bedre rammer for ettersøksarbeidet enn i dag. Samtidig er svakheten at modellen i liten grad endrer de grunnleggende utfordringene i dagens system. Den gir verken tydeligere insentiver til forebygging eller nye drivere for mer effektiv ressursbruk. I tillegg reiser den prinsipielle spørsmål om hvorvidt viltfondene og eventuelt økt jegeravgift bør brukes til å finansiere trafikkrelatert ettersøksarbeid.

En statlig finansieringsmodell med kostnadsdekning etter sjablong (1) følger tett vurderingen av andre sjablongbaserte løsninger, men har begrensede insentiver til forebygging. Modellen fremstår likevel som relativt lettere å få på plass enn løsninger der finansieringsansvaret flyttes til helt nye aktører.

Videre vurderes modellene med øremerkede bidrag, henholdsvis statlig finansiering og brukerfinansiering med avgift likt som statlig finansiering med sjablong (1). Felles for disse modellene er at øremerkingen kan bidra til bedre forutsigbarhet og bedre ivaretagelse av dyrevelferd, ved at midlene kan sikres til ettersøksarbeidet. Samtidig får ikke modellene betydelige trekk på kostnadseffektivitet, ettersom øremerkingen til

viltfond innebærer at kommunen selv bærer kostnadene.

Samtidig er det et relevant bakteppe at nye øremerkede tilskudd til kommunene normalt ikke er noe man søker å etablere uten særskilt begrunnelse. Kommunekommisjonen peker i *NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor* (2026, s. 17) på at «øremerkede tilskudd innebærer en statlig styring av kommunal ressursbruk, som innskrenker lokalt handlingsrom, svekker lokaldemokratiet, reduserer prioriteringseffektiviteten, har uheldige fordelingsvirkninger og påfører både staten og kommunene administrative kostnader». Kommisjonen foreslår også å avvikle en rekke eksisterende øremerkede tilskudd og innlemme dem i kommunenes rammefinansiering. Med dette som bakteppe kan det framstå som lite hensiktsmessig å anbefale etablering av en ny øremerket tilskuddsordning.

Et ytterligere argument for modellen med brukerfinansiering gjennom avgift, som ikke direkte fanges opp av vurderingskriteriene, er knyttet til hensyn til rettferdighet og prinsippet om at «forurenser betaler». Innspill fra intervjuene peker på at det kan oppleves som mer rettferdig at kostnadene knyttet til vilt påkjørsler bæres av brukerne av infrastrukturen og dermed bidra til et bedre samsvar mellom hvem som utløser kostnadene og hvem som finansierer dem.

Modeller basert på kostnadsdekning etter regning vurderes samlet sett relativt likt, men skiller seg basert på insentivene til forebygging. Felles for disse modellene er at de kan styrke dyrevelferd og forutsigbarhet ved at nødvendige kostnader dekkes, og ved at kommunene i mindre grad trenger å spare inn i det enkelte oppdrag. Samtidig trekker de ned på kostnadseffektivitet og administrative kostnader. Modeller med kostnadsdekning fra infrastruktureiere (1) eller forsikringsselskaper (0) vurderes noe bedre enn statlig kostnadsdekning (-1), fordi disse aktørene i noe større grad kan tenkes å ha interesser eller virkemidler som kan bidra til forebygging.

En modell der infrastruktureiere selv organiserer ettersøksarbeidet får liknende score som kostnadsdekning fra infrastruktureiere etter regning (0,7), men nærmest av motsatte grunner, ved at potensialet for økt kostnadseffektivitet trekker opp, mens hensyn til dyrevelferd trekker ned.

I intervjuene ble det også trukket frem at kommunen er det mest hensiktsmessige viltorgan og bør beholde ansvaret. I tillegg ble det vist til utfordringer knyttet til kontraktskontinuitet ved bruk av kommersielle kontrakter, blant annet fordi

kontraktene har begrenset varighet og skiftende leverandører kan gjøre at lokalkunnskap, etablerte samarbeidsrelasjoner og opparbeidet erfaring må bygges opp på nytt.

Samtidig vurderer vi at det i prinsippet bør være mulig å organisere ettersøksarbeidet gjennom private aktører og likevel ivareta god dyrevelferd, forutsatt at det stilles tydelige krav til kompetanse, responstid, gjennomføring og dokumentasjon. En slik modell kan også forutsette tydelige kontroll- og oppfølgingsmekanismer for å sikre at kravene etterleveres i praksis. Dersom en slik kontrollvirksomhet må styrkes, kan dette samtidig redusere noe av gevinsten modellen ellers kan ha når det gjelder kostnadseffektivitet.

Statlig finansiering gjennom rammetilskudd kommer også svakt ut samlet sett **(-0,7)**. Denne modellen vurderes å bli nokså lik dagens ordning i

praksis, fordi midlene ikke nødvendigvis vil bli prioritert til ettersøksarbeidet.

Intervjuene peker på at rammefinansiering gir risiko for at pengene går til andre kommunale formål, og at modellen derfor i begrenset grad vil styrke verken dyrevelferd eller forutsigbarhet sammenlignet med mer målrettede løsninger. Vår vurdering er også at modellen neppe vil innebære noen stor endring sammenlignet med dagens ordning. Kommunekommisjonen legger i NOU 2026: 1 til grunn at kommunene i utgangspunktet bør ha handlingsrom til å prioritere innenfor rammefinansieringen, og dette bygger på en tillit til at kommunene er nærmest til å vurdere lokale behov. Samtidig fremstår det som reelt at viltformål og ettersøksarbeid ofte vil få relativt lav oppmerksomhet i konkurranse med andre kommunale oppgaver som er mer synlige og politisk prioriterte.

## 7. Andre tiltak som kan bidra til måloppnåelse

*I tillegg til en mer egnet finansieringsmodell er det flere andre tiltak som kan bidra til bedre måloppnåelse. I dette kapitlet peker vi på noen mulige grep som kan styrke dyrevelferd, forebygge dyrepåkjørsler og bidra til en mer effektiv organisering av arbeidet.*

Dyrepåkjørsler har stor kompleksitet og det er mange ulike tiltak som kan bidra til å redusere risikoen for at dyrepåkjørslene skjer i utgangspunktet og som kan bidra til å ivareta dyrevelferden når påkjørselen først har skjedd. Et fellestrekk ved flere av tiltakene som kan være relevante, er at de krever et omfattende tverretattlig samarbeid med flere involverte parter. Tiltak som kan bidra til å samordne innsatsen på tvers av ulike deler av offentlig forvaltning tror vi vil være fornuftig å etterstrebe uavhengig av valg av finansieringsmodell.

Denne utredningen er avgrenset til å utrede alternative finansieringsmodeller for kommunenes fallviltarbeid. I tillegg diskuterer vi i enkelte av finansieringsmodellene en parallell endring i organisering av arbeidet, uten at dette har vært hovedfokus i vår utredning.

Det kan imidlertid være helt andre tiltak som bidrar til å bøte på noen av de problemene vi har beskrevet i kapittel 3. Nedenfor diskuterer vi noen av de tiltakene som kan være relevante å utforske videre i senere arbeid. Vi understreker at vi ikke har utredet disse tiltakene og vi kan dermed heller ikke komme med noen anbefalinger om noen av tiltakene bør gjennomføres.

En mulig kategorisering av tiltak som kan bidra til bedre måloppnåelse, kan være:

- Kompetansetiltak
- Organisatoriske tiltak
- Økonomiske tiltak
- Regulatoriske tiltak
- Teknologiske og digitale tiltak
- Informasjons- og holdningstiltak

Kompetansetiltak vil typisk kunne øke kunnskapen i virksomheter om hva som kan gjøres for å redusere problemene med dyrepåkjørsler og det kan bidra til å øke evnen til å gjøre noe med utfordringene. Kompetansetiltak i kommunene vil også være relevante tiltak, for å styrke kommunenes kunnskap om dyrevelferd og om

hvilke tiltak som kan tas i bruk for å redusere problemet med dyrepåkjørsler.

Organisatoriske tiltak kan blant annet handle om endringer i hvordan beredskapen organiseres, hvordan varsling og mobilisering skjer, og hvordan oppgaver og ansvar fordeles mellom involverte aktører.

I denne utredningen er det først og fremst økonomiske tiltak for kommunenes fallviltarbeid vi har vurdert. I tillegg har vi diskutert enkelte organisatoriske tiltak. Under går vi gjennom forslag til tiltak som har blitt trukket frem under arbeidet, og som inneholder elementer fra flere av tiltakskategoriene nevnt over.

### 7.1 Krav til kompetanse

Som vi har diskutert i kapitlene ovenfor er det infrastrukturforvalterne som sitter på noen av de mest virkningsfulle virkemidlene for å forebygge at viltulykker skjer i utgangspunktet. Én mulighet for å styrke insentivene til forebygging blant infrastrukturforvalterne, er gjennom å legge finansieringsbyrden for ettersøksarbeidet over på infrastrukturforvalter, slik vi har beskrevet i kapittel 4.1.3. En annen mulighet, som eventuelt kan kombineres med å legge finansieringsansvaret over på infrastrukturforvalter, er at myndighetene stiller krav til at infrastrukturforvalter skal ha kompetanse innenfor problematikken rundt dyrepåkjørsler og kapasitet til å jobbe med problematikken.

Det kan for eksempel være å forplikte infrastrukturforvaltere til å ha ansatte med tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å planlegge og gjennomføre forebyggende tiltak og prosjekter med mål om å redusere dyrepåkjørsler, samt å følge opp praktiske forhold som vegetasjonskontroll, relevant skilting og andre løpende driftstiltak.

### 7.2 Tiltak for bedre varsling og mobilisering

Et tiltak som har blitt trukket fram gjennom arbeidet, er å se nærmere på endringer i hvordan varsling og mobilisering organiseres. Slike tiltak kan være særlig relevante fordi politiet i dag har en sentral koordinerende rolle ved dyrepåkjørsler, samtidig som operasjonssentralene flere steder opplever at varsling og videreformidling av hendelser innebærer en betydelig ressursbelastning.

En mulig løsning som har blitt trukket fram er en mer samordnet varslingsfunksjon, for eksempel i form av en felles varslingsentral, som kan avlaste politiets operasjonssentraler og bidra til mer profesjonell og effektiv håndtering av innmeldte hendelser. I dag oppleves i tillegg varslingen flere steder som lite effektiv, blant annet fordi politiet ofte må bruke tid på å ringe rundt på grunn av mangelfulle eller utdaterte vaktlistene. Samtidig er det ikke alltid lagt godt til rette for enkel deling av koordinater og annen informasjon som kan lette arbeidet for fallviltmannskapene. De digitale forutsetningene for en mer effektiv løsning ser i stor grad ut til å være til stede, men dette vil kunne kreve endringer i organisering og ansvarsdeling.

### 7.3 Profesjonalisering av ettersøksekvipasjer

Fra intervjuer og spørreundersøkelse har vi fått mange innspill om at det er store variasjoner mellom kommunene i hvordan ettersøk organiseres og hvilke krav som stilles til ettersøk. Flere har påpekt at det kan være noen fordeler med å ha en mer enhetlig praksis for dette. Noen steder har vi inntrykk av at fallviltarbeidet bærer preg av dugnadsarbeid, noe som ikke nødvendigvis er feil, men som vil være en utfordring om de som blir satt til jobben ikke er kompetente.

For å øke kompetansen blant ettersøksjegerne, har vi forstått det som at noe av det viktigste er å få mengdetrening. Det vil si å bruke jegerne som er godt trent i å gjøre ettersøk, og ikke bare i ordinær jakt, til å gjøre jobben. For å oppnå mengdetrening bør jegerne ha mange oppdrag, og det er elementer ved dagens organisering som kan innebære at mengden oppdrag begrenses.

Det er mange ulike måter å oppnå en økt profesjonalisering av ettersøksekvipasjene, og som eventuelt må utforskes mer i senere utredninger. Det kan være elementer av organisatoriske tiltak, som vi til en viss grad har drøftet i denne rapporten.

Blant annet kan det være fornuftig at flere kommuner samarbeider om fallviltarbeidet, slik at de organiserte jegerne har et større område de jobber i og dermed får økt mengdetrening. En større organisering legger også bedre til rette for læring mellom jegerne og at kunnskap spres.

Det kan også være relevant med en mer enhetlig arbeidsbeskrivelse på tvers av kommunene, altså en mer omforent beskrivelse av *hvordan* ettersøksjegerne skal utføre oppdraget.

I tillegg vil det også for ettersøksekvipasjene være svært relevant med kompetansetiltak som kursing og opplæring i teknisk utstyr for å effektivisere søket. Det kan også være behov for bedre tilgang på relevant utstyr og praktiske hjelpemidler, blant annet for jegerne egen sikkerhet.

## 8. Erfaringer fra andre land

*Erfaringene fra andre land viser at håndtering av vilt påkjørsler kan organiseres på ulike måter. Noen land har nasjonalt samordnede ordninger med tydelig offentlig ansvar og organiserte ettersøksressurser, mens andre i større grad bygger på lokal jaktforvaltning og frivillige ressurser.*

Fremstillingen i dette kapitlet bygger i hovedsak på den svenske studien *Kostnader för viltolyckor: ett korrigerat ramverk för samhällsekonomiska kostnader i Sverige* (2026) og Den europeiske oversikten i artikkelen *Wildlife-vehicle collision liability in Europe: A review of existing approaches and their implications* (2025)

### 8.1 Sverige

Sverige har den mest formaliserte og nasjonalt samordnede ordningen for ettersøk blant landene vi har sett på. Ettersøket er organisert gjennom Nationella Viltolycksrådet (NVR), som er et fast samarbeidsforum mellom Polismyndigheten, Trafikverket, Naturvårdsverket, Svenska Jägareförbundet og Jägarnas Riksförbund. Ordningen bygger på en tydelig arbeidsdeling mellom offentlige myndigheter og organiserte frivillige ettersøksressurser. NVR oppgir at ordningen håndterer i størrelsesorden 70 000 til 75 000 viltulykker årlig, og at samvirket skjer både nasjonalt og regionalt.

I organisatorisk forstand er den svenske modellen bygget opp på tre nivåer. På nasjonalt nivå utvikles felles rutiner, handlingsplaner og styringsgrunnlag. Politiet, først gjennom Rikspolisstyrelsen og fra 2015 gjennom Polismyndigheten, har siden 1. januar 2007 hatt ansvar for å organisere og samordne virksomheten for ettersøk av trafikkskadet vilt. Trafikverket har hovedansvaret for det forebyggende arbeidet på transportinfrastrukturen. Naturvårdsverket, som er Sveriges statlige fagmyndighet for miljø- og naturforvaltning, regulerer sentrale deler av jegernes operative innsats gjennom forskrifter og avtaler. På regionalt nivå finnes det ansvarspersoner fra både politiet og jaktorganisasjonene i hvert av Sveriges len. På lokalt nivå er det kontaktpersoner og ettersøksjegere med godkjente hunder som står for den praktiske oppfølgingen. Jaktorganisasjonene bemanner og utvikler den frivillige ettersøksorganisasjonen, og

stiller ettersøksjegere og kontaktpersoner til rådighet for politiet.

Selve hendeshåndteringen er også tydelig standardisert. Når en viltulykke meldes inn, er det politiet som mottar meldingen og kobler saken til riktig lokal kontaktperson. Kontaktpersonen mobiliserer deretter ettersøksjegere og koordinerer innsatsen i felt. Modellen kombinerer dermed sentral styring og lokal beredskap. Staten setter rammene og administrerer ordningen, mens den operative kapasiteten i stor grad bæres av et landsdekkende nettverk av jegere med lokal kjennskap. Dette gir kort responstid og relativt enhetlig praksis på tvers av landet. Samtidig pågår det i Sverige diskusjoner om fremtidig ansvarsdeling, blant annet forslag om at Trafikverket på sikt kan få en tydeligere rolle også i den operative organiseringen.

Erstatning for ettersøk reguleres i Naturvårdsverkets forskrift (NFS 2021:8) og utbetales av Polismyndigheten til den engasjerte jegeren som avliver, tar hånd om eller sporer det påkjørte viltet. En administrativ godtgjørelse går til kontaktpersonen, og utgjør 335 kroner per formidlet oppdrag.

Ettersøksjegeren mottar som hovedregel en godtgjørelse for oppmøte på skadestedet på 280 kroner. Denne utbetales når dyret blir funnet død på stedet. Dersom det gjennomføres et faktisk ettersøk, godtgjøres oppdraget etter faste satser som varierer etter art, i tillegg til refusjon av reiseutgifter. For de store rovdyrene (bjørn, ulv, jerv og gaupe) er satsen 2 110 kroner, mens ettersøk og avlaving av øvrige arter i § 40 i jaktforordningen (bl.a. elg, rådyr, hjort og villsvin) godtgjøres med 780 kroner.

Bruk av kjøretøy ved oppmøte kompenseres gjennom skattefrie bilgodtgjørelse. Dersom det er behov for terrengkjøretøy, snøscooter eller traktor, kan dette dekkes forutsatt at Polismyndigheten har godkjent bruken på forhånd. I slike tilfeller utgjør godtgjørelsen 500 kroner per påbegynte time.

Forutsetningen for utbetaling av disse godtgjørelsene er at oppdraget rapporteres inn i det nasjonale viltulykkerådets system innen 30 dager (Naturvårdsverket, 2021).

### 8.2 Finland

Finland har, på samme måte som Sverige, en organisert modell der politiet står sentralt i

iverksettingen av ettersøk, men hvor den operative kapasiteten i stor grad leveres av jakt-organisasjonene. Den sentrale ordningen er Suurriistavirka-apu (SRVA), en ordning for offentlig ettersøk av storvilt der jegere bistår myndighetene. Ordningen administreres gjennom Finlands viltforvaltning (Suomen riistakeskus) og opprettholdes lokalt av viltvårdsforeningene (riistanhoitoyhdistykset). SRVA er i utgangspunktet en ordning for bistand til politiet ved storviltrelaterte hendelser, og de vanligste oppdragene er sporing og avliving av hjortedyr, store rovdyr og villsvin som er skadet i trafikken. Ordningen er avtalebasert, ved at lokale politidistrikter og viltvårdsforeningene inngår samarbeidsavtaler om beredskap og oppgaveløsning.

Organiseringen i Finland er mindre sentralisert enn i Sverige, men følger samme logikk. Politiet eller nødmeldingstjenesten utløser oppdraget, og lokale kontaktpersoner i viltvårdsforeningene mobiliserer jegere, hundeførere og eventuelt jaktlag som kan håndtere situasjonen i felt. Hver viltvårdsforening har egne nettverk og praktiske rutiner for hvordan sporingen og oppfølgingen gjennomføres. Oppgaven er ikke knyttet til ordinær jaktutøvelse, men utføres som offentlig bistand av frivillige ressurser på politiets anmodning. Den finske modellen fremstår dermed som et system der statlig myndighetsutøvelse kombineres med lokal, frivillig beredskap, men med mindre nasjonal standardisering og svakere institusjonell overbygning enn i Sverige.

SRVA-ordningen er bygget på frivillig innsats, og det utbetales i utgangspunktet ingen lønn eller honorar til jegerne for selve oppdraget (Suomen riistakeskus, 2026). Riistanhoitomaksu, den årlige jaktkortavgiften alle finske jegere betaler til staten finansierer driften av Suomen riistakeskus og viltvårdsforeningene som administrerer SRVA lokalt (Maa- ja metsätalousministeriö, 2026).

### 8.3 Danmark

Trafikanter som har kjørt på vilt i Danmark kan ringe Vejdirektoratets trafikksenter. Der registreres saken som en viltulykke, og i mange tilfeller sender Vejdirektoratet ut beredskapspersonell for å rydde veiområdet og fjerne det påkjørte dyret. Dersom et dyr blir påkjørt i trafikken og ikke dør på stedet, skal trafikanten kontakte Dyrenes Beskyttelses vagtcentral på telefon 1812, som er en døgnåpen vakttelefon for dyr i nød (Dyrenes beskyttelse, 2026).

Vagtcentralen gir veiledning og kan ved behov sende ut hjelp. I mange tilfeller kan trafikanten selv

hjelpe dyret med veiledning fra vagtcentralen. Når det er nødvendig, videresendes saken til Dyrenes Beskyttelses beredskap. Beredskapet består primært av frivillige dyrereddere, men i noen tilfeller involveres også politiet eller andre myndigheter (Dyrenes beskyttelse, 2026).

For skadet hjortevilt rekvireres det en profesjonell schweisshundefører med spesialtrent hund som sporer opp og avliver dyret, slik at det ikke lider unødig. Schweisshundeførerne er organisert i Schweiss-registret under Naturstyrelsen og rekvireres typisk av Dyrenes Vagtcentral, Falck eller politiet (Naturstyrelsen, 2026).

Finansieringen av ettersøk og kadaverhåndtering i Danmark deler seg i to parallelle strømmer. Selve sporingen og avlivingen av skadet hjortevilt utføres av schweisshundeførerne i Schweiss-registret, som administrativt ligger under Naturstyrelsen og finansieres av Miljøstyrelsen gjennom jagttegnsafgiften, altså avgiften alle danske jegere betaler for jaktkortet (Miljøstyrelsen, 2024). Schweisshundeførerne arbeider frivillig og får ingen lønn for selve arbeidet, bare en kjøregodtgjørelse som utbetales av Naturstyrelsen (Netnatur, 2020). Fra og med 2025 ble det i dyrevelferdsavtalen "Sammen om dyrene" bevilget 1 million kroner per år i fire år til schweisshundearbeidet (Danmarks Jægerforbund, 2024). Dyrenes Vagtcentral 1812 drives derimot av Dyrenes Beskyttelse, en privat dyrevernsorganisasjon som finansieres av medlemskontingenter og donasjoner. Selve kadaverfjerningen fra veibanen finansieres av veimyndigheten: Vejdirektoratet på statens motor- og hovedveier, og kommunen via Falck på kommunale veier (Vejdirektoratet, 2023; Borger.dk, 2026).

### 8.4 Andre land

I flere andre europeiske land er organiseringen av ettersøk mindre institusjonalisert enn i Sverige og Finland. Hovedbildet er at ansvaret for den praktiske oppfølgingen i større grad ligger hos jaktrettshaverne eller andre lokale jaktaktører, mens politiet først og fremst har en varslings- og koordineringsrolle. Dette gjelder særlig i tyskspråklige land. Den europeiske oversikten i artikkelen *Wildlife-vehicle collision liability in Europe: A review of existing approaches and their implications* (2025) peker på at praksis i landene i Europa varierer betydelig.

I **Tyskland** er ettersøk normalt forankret i jaktforvaltningen og gjennomføres av den som har jaktretten i området. Dette vil ofte være en jaktforpakter (Jagdpächter) eller en annen jaktrettshaver (Jagdausübungsberechtigte), og er

også juridisk forankret i jaktretten. Politiet kontaktes ved påkjørsel og varsler som regel lokal jaktansvarlig, som så organiserer ettersøket med hund der dette er nødvendig. Organiseringen er i hovedsak lokal og desentralisert, og varierer mellom delstatene. Samtidig pågår det en utvikling i retning av mer formaliserte og profesjonelle ettersøksressurser.

**Østerrike** følger i hovedsak samme mønster som Tyskland, ved at den praktiske håndteringen i stor grad ligger hos lokale jaktutøvere og ikke i en særskilt nasjonal ettersøksorganisasjon. Også her er ansvaret juridisk forankret i jaktretten. I både Tyskland og Østerrike er håndtering og ettersøk av vilt etter trafikkulykker integrert i jaktforvaltningen, og det finnes ingen nasjonale finansieringsordninger tilsvarende de nordiske fallviltordningene.

I både Tyskland og Østerrike er håndtering og ettersøk av vilt etter trafikkulykker i hovedsak integrert i jaktforvaltningen. Det ser ikke ut til å finnes egne nasjonale finansieringsordninger tilsvarende de nordiske fallviltordningene. Ansvar og kostnader virker i stor grad knyttet til jaktrettshavere som håndterer ettersøk som del av sitt ansvar for viltet (Landes Jagd Verband, 2022; Niederösterreichischer Jagdverband, 2021). Tar jaktrettshaveren ikke dyret, faller kostnaden ved bortskaffing på vegmyndigheten: i Tyskland Straßenbaubehörde, i Østerrike Straßenmeisterei eller motorveiselskapet ASFINAG, finansiert over deres ordinære vegbudsjett (Kanzlei Voigt, 2022).

I **Frankrike** fremstår organiseringen som mer fragmentert. Håndteringen av skadde eller døde dyr etter trafikkpåkørsler avhenger i større grad av dyreart, veitype og hvilke offentlige aktører som er involvert. Tilgjengelig informasjon tyder på at politi eller lokale myndigheter må varsles, og at videre oppfølging kan involvere kommunen, det franske biodiversitetskontoret (*Office français de la biodiversité, OFB*) eller personer som er særskilt rekvirert til å avlive eller håndtere dyret. Dette gir en mer situasjonsavhengig og mindre standardisert organisering.

Tilgjengelig informasjon tyder også på at Frankrike ikke har en egen nasjonal ordning for finansiering av ettersøk etter viltpåkørsler. Loven sier at et vilt

dyr ikke tilhører noen, at det ikke har noen eier (res-nullius) (Fédération Départementale des Chasseurs, 2026). Avliving av skadet vilt på stedet utføres som regel av jegere eller særskilt utpekte personer på politiets eller gendarmeriets anmodning, uten godtgjørelse. Kadaverhåndtering på vei er derimot et offentlig ansvar. For storvilt over 40 kg er ordføreren i kommunen (le maire) lovpålagt å rekvirere et autorisert slakteriavfallsfirma (équarrissage) for henting av kadaveret og kostnaden bæres av kommunen (office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), 2026).

I **Storbritannia** finnes det heller ikke ett nasjonalt system for ettersøk av skadde hjortedyr etter trafikkulykker tilsvarende det svenske NVR eller de norske fallviltgruppene. Håndteringen av skadde dyr skjer fra sak til sak av lokale myndigheter, RSPCA og grunneiere. Her håndteres hendelser vanligvis gjennom lokale ordninger, der politiet varsles og kontakter relevante spesialister eller lokale *humane animal dispatch schemes* der slike finnes. Praktisk oppfølging kan involvere frivillige skyte- og ettersøksressurser, dyrevernaktører eller lokale myndigheter, avhengig av område og lokale avtaler. Veimyndigheter og kommuner kan også ha ansvar for fjerning av kadaver. Dette gjør den britiske modellen mer nettverksbasert og lokalt differensiert.

Håndtering av skadde dyr ivaretas gjennom et samspill mellom politi, lokale myndigheter og dyrevernorganisasjoner, ofte med betydelig innslag av frivillige ressurser. Kostnader til håndtering av dyr virker å bæres i stor grad av frivillige og støttes delvis gjennom organisasjoner og donasjoner (British Deer Society, 2024).

På tvers av landene kan organiseringen grovt deles i to hovedtyper: en nordisk samvirkemodell, der offentlige myndigheter aktiverer ettersøket og organiserte frivillige ressurser står for den operative innsatsen, og en mer desentralisert jaktbasert modell, der lokale jaktrettshavere eller andre lokale aktører i større grad organiserer oppfølgingen selv. De finansielle løsningene kan samtidig deles i tre hovedtyper: offentlig finansierte ordninger, kollektivt finansierte beredskapsordninger og desentraliserte ordninger med lokalt kostnadsansvar.

## 9. Oppsummering og konklusjon

*Dagens finansiering av kommunalt ettersøksarbeid har flere utfordringer. For en oppgave som er viktig både for dyrevelferd og forebygging av dyrepåkjørslar, er det behov for forbedringer. Vår vurdering er at Landbruksdirektoratet bør arbeide vidare med modeller som kan stimulere til mer samarbeid mellom kommunene om fallviltarbeidet. Vår vurdering er samtidig at det er behov for friske midler til å styrke innsatsen på området, og at dette kan gjøres gjennom statlig støtte eller i en modell der infrastruktureiere finansierer ettersøk etter sjablong.*

### 9.1 Hovedutfordringer i dagens modell

Kommunene har i dag ansvaret for ettersøk og håndtering av skadet og dødt vilt etter trafikkpåkjørslar, mens finansieringen i stor grad skjer gjennom kommunale viltfond og ordinære driftsmidler fra kommunale budsjetter. Utredningen viser at dagens ordning har flere svakheter. I mange kommuner overstiger kostnadene de tilgjengelige midlene, andre viltformål blir nedprioritert, praksisen varierer betydelig mellom kommuner, og det er svake økonomiske insentiver til å forebygge dyrepåkjørslar. Samlet innebærer dette at en viktig oppgave for dyrevelferd og trafikksikkerhet ikke har et tilstrekkelig robust og målrettet finansieringsgrunnlag.

### 9.2 Vurdering av alternative finansieringsmodeller

Vi har vurdert fem hovedretninger for vidare arbeid: En styrket videreføring av dagens modell, statlig finansiering, finansiering fra infrastruktureiere, brukerfinansiering og regional eller fylkeskommunal samfinansiering. Modellene er vurdert opp mot kriteriene dyrevelferd,

kostnadseffektivitet, insentiver til forebygging, forutsigbarhet, administrative kostnader og gjennomførbarhet. Vår samlede vurdering er at regional eller fylkeskommunal samfinansiering og en modell der infrastruktureiere finansierer arbeidet gjennom sjablongbasert kompensasjon kommer best ut. Den første modellen kan gi bedre utjevning, mer samarbeid og økt profesjonalisering av ettersøksekvipasjer, mens den andre gir tydeligere kobling mellom ansvar for infrastruktur og insentiver til forebygging.

### 9.3 Anbefalinger for vidare arbeid

Vi anbefaler at Landbruksdirektoratet arbeider vidare med modeller som tilfører kommunene friske midler uten å svekke insentivene til forebygging, og særlig jobber vidare med en mulig modell for regional/fylkeskommunal samfinansiering. Dersom en regional modell skal utvikles vidare, bør det vurderes hvordan staten kan stimulere til samarbeid på tvers av kommuner, og en mulighet er å bruke økonomisk støtte som en gulrot for økt samordning. En mulighet kan også være å legge deler av finansieringsbyrden på infrastruktureierne, som er nærmest de mest effektfulle virkemidlene for forebygging av dyrepåkjørslar.

Om dagens struktur beholdes, med organisering av ettersøk i hver enkelt kommune, vurderer vi det som hensiktsmessig å jobbe vidare med en modell der infrastruktureiere betaler en sjablongmessig støtte til kommunene per ettersøk som følge av en dyrepåkjørslar. Dette vil gjøre at kommunene bevarer insentiv til kostnadseffektivitet og forebygging, samtidig som det styrker infrastruktureiernes insentiv til å forebygge påkjørslar av dyr.

Utover anbefalingene om vidare arbeid med finansieringsmodell, anbefaler vi også å vurdere andre tiltak som kan bidra til bedre organisering og måloppnåelse. Dette kan blant annet være tiltak for å forbedre varslingsrutiner, informasjonsflyt og samordning mellom involverte aktører, slik at hendelser håndteres raskere og mer effektivt. Slike grep kan være relevante uavhengig av hvilken finansieringsmodell som velges, og kan bidra til både bedre dyrevelferd og mer effektiv ressursbruk.

## 10. Referanser

- Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2024*.
- Bíl, M., Balčiauskas, L. B., Bezděk, K., Borowik, T., Hrdy, A., Kameniar, O., . . . Skrutvold, J. (2025). Wildlife-vehicle collision liability in Europe: A review of existing approaches and their implications. *Journal of Environmental Management*.
- Borger.dk. (2026). *Påkørsel af dyr*. Hentet fra <https://www.borger.dk/transport-trafik-rejser/Biler-og-koerekort/Biler/Paakoersel-af-dyr>
- British Deer Society. (2024). *From Local Action to National Impact: Reducing Deer Suffering After Road Collisions*.
- Danmarks Jægerforbund. (2024). *Fire millioner til schweiss-registeret*. Hentet fra <https://www.jaegerforbundet.dk/om-dj/dj-medier/nyhedsarkiv/2024/fire-millioener-til-schweiss-registeret/>
- Dyrenes beskyttelse. (2026). *Dyrenes Beskyttelses Vagtcentral 1812*. Hentet fra <https://www.dyrenesbeskyttelse.dk/1812>
- Edman, M. (2021). *Höjd ersättning för trafikeftersök*. Hentet fra Jakt og jägare: <https://www.jaktojagare.se/kategorier/nyheter/hojd-ersattning-for-trafikeftersok-20210201/>
- Eilertsen, S. M., Winsvold, A., Almås, P., & Næstad, F. (2021). *Utprøving av skremmelyder mot hjortevilt ved fôringsplass, med langsiktig mål om å redusere omfanget av viltpåkørsler langs jernbane*. NIBIO.
- Fédération Départementale des Chasseurs. (2026). *Collision avec un animal sauvage*. Hentet fra <https://www.fdc04.com/collision.html>
- Fuchs, B., Robertsen, P.-A., & Johnsen, K. (2025). *Kommunale viltfond spises opp av trafikkettersøk*. Hentet fra <https://hjordteivilt.no/nyheter/kommunale-viltfond-spises-opp-av-trafikkettersok>
- Gjensidige. (2026). *Dette skal du gjøre om du kjører på et dyr*. Hentet fra <https://www.gjensidige.no/godtforberedt/bil-kjorettoy/pakjorsel-av-dyr-dette-dekker-forsikringen>
- Hjordteiviltregisteret. (2026). *Fallvilt*.
- Jordbruksdepartementet. (2008). *Prop. 2008/09:191, Eftersök av trafikskadat vilt*. Hentet fra <https://lagen.nu/prop/2008/09:191>
- Kanzlei Voigt. (2022). *Wer bezahlt die Bergung von Unfallwild?* Hentet fra <https://kanzlei-voigt.de/aktuelles/wer-bezahlt-die-die-bergung-von-unfallwild/>
- Kommunekommissjonen. (2026). *NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor*.
- Landbruks- og matdepartementet. (2024). *Meld. St. 8 (2024–2025), Dyrevelferd*.
- Landes Jagd Verband. (2022). *Wildunfall im Revier - richtig Handeln im Ernstfall*. Hentet fra <https://www.landesjagdverband.de/detail/wildunfall-im-revier>
- Landsbygdsdepartementet. (2008). *SOU 2008:78, Eftersök av trafikskadat vilt En kostnad för trafikförsäkringen?* Hentet fra Sveriges Riksdag: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/eftersok-av-trafikskadat-vilt-en-kostnad-for\\_gwb378/html/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/eftersok-av-trafikskadat-vilt-en-kostnad-for_gwb378/html/)
- Landsbygdsdepartementet. (2011). *Prop. 2011/12:58, . Hentet fra Eftersök av vilt vid sammanstötning med spårbundna fordon:* <https://lagen.nu/prop/2011/12:58>
- Maa- ja metsätalousministeriö. (2026). *Metsästyskortti ja riistanhoitomaksu*. Hentet fra <https://mmm.fi/riista/metsastys-ja-riistanhoito/metsastyskortti-ja-riistanhoitomaksu>
- Mattilsynet. (u.d.). *Skrantesjuka - hva gjelder for jegere*. Hentet fra <https://www.mattilsynet.no/dyr/dyresykdommer/skrantesjuka-cwd/skrantesjuka-hva-gjelder-for-jegere>
- Miljø- og ligestillingsministeriet. (2023). *Ring 1812 hvis du har ramt et dyr i trafikken*. Hentet fra <https://mst.dk/nyheder/2023/maj/ring-1812-hvis-du-har-ramt-et-dyr-i-trafikken>
- Miljøstyrelsen. (2024). *Schweiss-registret fylder 50*. Hentet fra Miljø- og ligestillingsministeriet: <https://mst.dk/nyheder/2024/marts/schweiss-registret-fylder-50>
- Naturstyrelsen. (2026). *Schweishunde*. Hentet fra Ministeriet for Grøn Trepark:

- <https://naturstyrelsen.dk/aktiviteter-i-naturen/vildtforvaltning/tilskadekommet-vildt/schweisshund>
- Naturvårdsverket. (2021). Naturvårdsverkets författningssamling.
- Netnatur. (2020). *Udnyttes schweisshundeførerne ved eftersøgning af påkørt vildt?* Hentet fra Netnatur: <https://netnatur.dk/udnyttes-schweisshundefoererne-ved-eftersoegning-af-paakoert-vildt/>
- Niederösterreichischer Jagdverband. (2021). *Tierkörperbeseitigung – Information 2021. Niederösterreich*. Hentet fra [https://www.noejagdverband.at/wp-content/uploads/Tierkoerperbeseitigung\\_Info\\_2021-1.pdf](https://www.noejagdverband.at/wp-content/uploads/Tierkoerperbeseitigung_Info_2021-1.pdf)
- NRK. (2006). *Våpen på NSB-tog fjernes*.
- office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). (2026). *Que faire d'un animal sauvage trouvé mort ou blessé dans la nature ?* Hentet fra [https://www.sarthe.gouv.fr/content/telechargement/6983/56389/file/flyer\\_oncfs.pdf](https://www.sarthe.gouv.fr/content/telechargement/6983/56389/file/flyer_oncfs.pdf)
- Olsson, A. S. (2026). *Kostnader för viltolyckor: ett korrigerat ramverk för samhällsekonomiska kostnader i Sverige*.
- Oslo Economics. (2026). *Samfunnsøkonomisk analyse av dyrepåkørsler*.
- Pappert, S. E. (2026). *Des Jägers Recht: Wildunfall? – was ist zu tun?* Hentet fra [https://content.wirjagen.de/de/article\\_parts/detail/?id=1021](https://content.wirjagen.de/de/article_parts/detail/?id=1021)
- Suomen riistakeskus . (2026). *Suurriistavirka-apu (SRVA)*. Hentet fra Suomen riistakeskus,
- Finlands viltcentral: <https://riista.fi/vapaaehtoisty/suurriistavirka-apu/>
- Trafikkforsikringsforeningen. (2026). *Skadebehandling*. Hentet fra <https://www.tff.no/tema/skade/skadebehandling>
- Trygg Trafikk. (2026). *Hvorfor har vi fartsgrenser?* Hentet fra <https://www.tryggtrafikk.no/innsikt/fart-og-fartsgrenser/hvorfor-har-vi-fartsgrenser/#%3Cstrong%3Ehvem-bestemmer-fartsgrensene-hvor?%3Cstrong%3E%3Cbr%3E>
- Vegtrafikkloven. (1965). *Lov om vegtrafikk (LOV-1965-06-18-4)*. Lovdata.
- Vejdirektoratet. (2023). *Ring 1812, hvis du påkører et vildt dyr*. Hentet fra <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/2023/ring-1812-hvis-du-paakoerer-et-vildt-dyr>
- Viltressursloven. (2025). *Lov om jakt, fangst og felling av vilt mv. (viltressursloven)*. Hentet fra Lovdata.
- Wildenschild, H. (2022). *Statens vegvesen sine forsøk for å redusere antallet viltpåkørsler. Statens Vegvesen*.
- Winsvold, A., Lyngstad, A., & Lyngstad, G. (2025). *Sluttrapport for prosjektet Dyrepåkørsler: Bedre system for varsling og håndtering av dyrepåkørsler*. Ruralis.

# Vedlegg A

Spørreundersøkelsen ble sendt til 320 kontaktpersoner for kommunal viltforvaltning. I tillegg ble undersøkelsen presentert i et innlegg på fylkeskommunenes «to-kaffe» for om lag 120 kommunalt ansatte. Vi mottok 199 svar på undersøkelsen, som dekker 205 kommuner, tilsvarende om lag 57 prosent av landets kommuner. Svarene er relativt jevnt fordelt på tvers av fylker, med svarprosent på 60-70 prosent, og gir et bredt bilde av kommunal praksis, selv om svarandelen er noe lavere i Nordland og Rogaland, på rundt 40 prosent.

## Spørreundersøkelse om kommunalt ettersøksarbeid

*På oppdrag for Landbruksdirektoratet gjennomfører Oslo Economics i samarbeid med Ruralis og NIBIO en samfunnsøkonomisk analyse av påkjørsler av vilt, beitedyr og tamrein på vei og jernbane i Norge. Vi skal også undersøke alternative løsninger for finansiering av kommunalt arbeid med ettersøk og håndtering av skadde og døde dyr etter påkjørsler. Denne spørreundersøkelsen er et sentralt grunnlag for begge oppdragene, særlig for den samfunnsøkonomiske analysen. Ditt svar betyr mye for at vi skal få en helhetlig oversikt over det arbeidet som gjøres i kommunene i forbindelse med dyrepåkjørsler.*

### Hvilke eller hvilken kommune har du ansvar for?

*I dette spørsmålet ber vi deg oppgi hvilken eller hvilke kommuner du har ansvar for. I neste spørsmål får du mulighet til å angi hvilken kommune du svarer på vegne av i akkurat denne besvarelsen.*

### Hvilken eller hvilke kommuner vil du svare på vegne av?

*Dersom du har ansvar for flere kommuner, kan du sende inn én besvarelse per kommune. Det betyr at du kan gjennomføre undersøkelsen flere ganger. I dette spørsmålet angir du hvilken kommune denne besvarelsen gjelder.*

### Hva er ditt beste anslag på kommunenes gjennomsnittlige, totale årlige kostnader til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkjørsler langs vei og jernbane i kommunen? (Oppgi svar i kr)

Svarene viser en gjennomsnittlig årlig kostnad på om lag 234 500 kroner, med et spenn fra 15 000 til 2 000 000 kroner (P10: 50 000; P90: 550 000).

### Hva er ditt beste anslag på gjennomsnittlige størrelse på det kommunale viltfondet de siste fem årene? (Oppgi svar i kr)

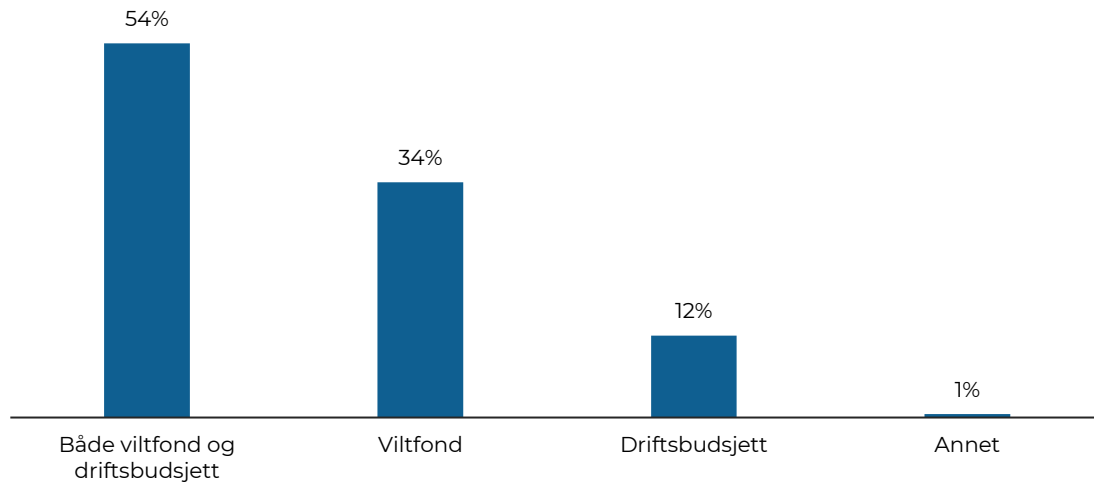
Svarene viser en gjennomsnittlig størrelse på om lag 194 000 kroner, med et spenn fra 0 til 1 500 000 kroner (P10: 0; P90: 481 000).

### Hva er ditt beste anslag på gjennomsnittlige årlige inntekter til det kommunale viltfondet de siste fem årene? (Oppgi svar i kr)

Svarene viser en gjennomsnittlig størrelse på om lag 105 600 kroner, med et spenn fra 0 til 600 000 kroner (P10: 15 000; P90: 250 000).

Hvordan finansieres kommunens utgifter til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkørsler langs vei og jernbane i kommunen?

- Viltfond
- Driftsbudsjett
- Både viltfond og driftsbudsjett
- Vet ikke
- Annet

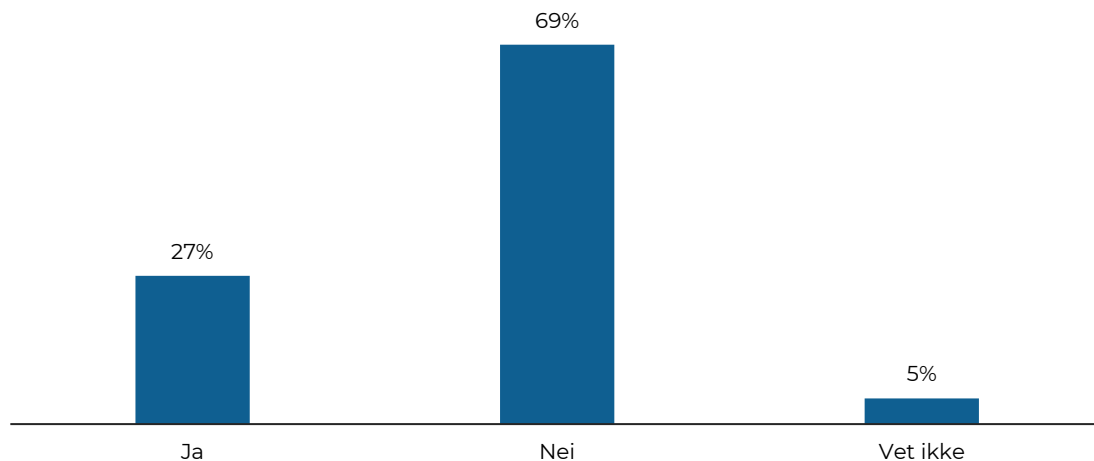


(Hvis svart *Både viltfond og driftsbudsjett* eller *Viltfond*) Hvor stor andel av det kommunale viltfondet vil du anslå anvendes til å dekke kommunes utgifter til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkørsler langs vei og jernbane i kommunen? (Oppgi svar i %)

Svarene viser et gjennomsnitt på 74 prosent, hvor nesten halvparten oppgir 100 prosent.

Har kommunen søkt om ekstra midler fra det statlige eller fylkeskommunale viltfondet i løpet av de fem siste årene?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

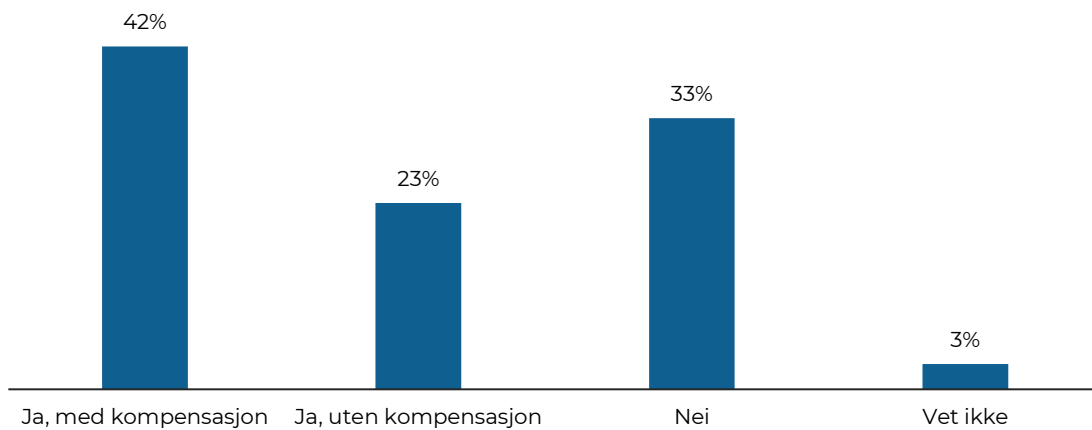


### (Hvis svart Ja) Til hvilket formål og hvor mye?

Svarene viser at det er søkt om tilskudd som varierer fra om lag 5 000–10 000 kroner til rundt 300 000–350 000 kroner, med enkelte samlede prosjekter opp mot ca. 370 000 kroner. Midlene går i hovedsak til utstyr og kursing av fallviltmannskap, kartlegging og bestandsarbeid (f.eks. elgtelling og beitetaksering), samt ulike forebyggende og kunnskapsbyggende tiltak innen viltforvaltning.

### Har fallviltmannskapet vaktordning?

- Ja, med kompensasjon
- Ja, uten kompensasjon
- Nei
- Vet ikke

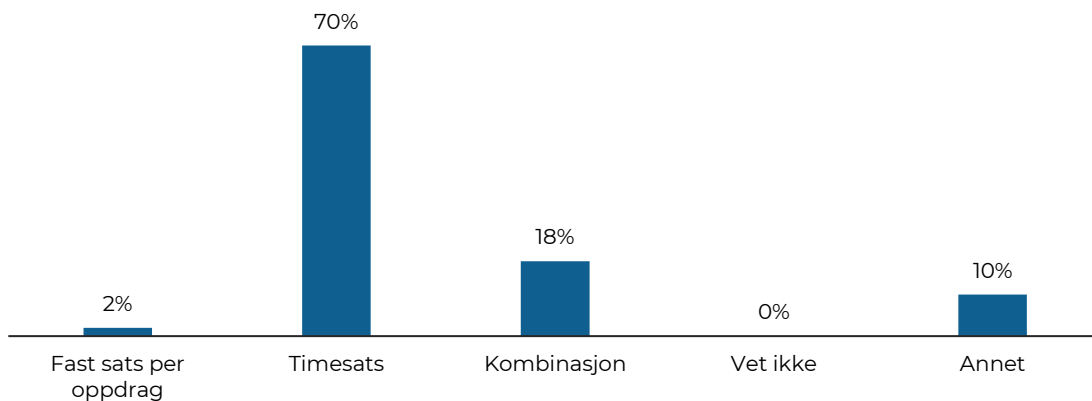


### (Hvis svar Ja, med kompensasjon) Hvor mye utgjør kommunens samlede kompensasjonen for vaktordningen per år?

Svarene viser en gjennomsnittlig kompensasjon på om lag 177 000 kroner, med et spenn fra 6 000 til 1 000 000 kroner. (P10: 20 000; P90: 503 000).

### Hvordan kompenseres fallviltoppdrag?

- Fast sats per oppdrag
- Timesats
- Kombinasjon
- Vet ikke
- Annet



(Hvis svart *Fast sats per oppdrag*) Hva er den faste satsen per fallviltoppdrag?

Kun et fåtall kommuner svarte *Fast sats per oppdrag*, på henholdsvis 1 000 kroner.

(Hvis svart *Kombinasjon* eller *Timesats*) Hva er gjennomsnittlig timepris for hund og mannskap per fallviltoppdrag? (Dersom relevant, ber vi om at timepris for dag- og nattoppdrag oppgis separat)

Svarene viser en samlet gjennomsnittlig timepris på ca. 400 kroner for mannskap og hund, hvor kostnaden til hund ofte utgjør om lag halvparten av mannskapskostnaden (tilsvarende rundt en tredjedel av total timepris).

(Hvis svart *Kombinasjon*) Hva utgjør fast utrykningskostnad?

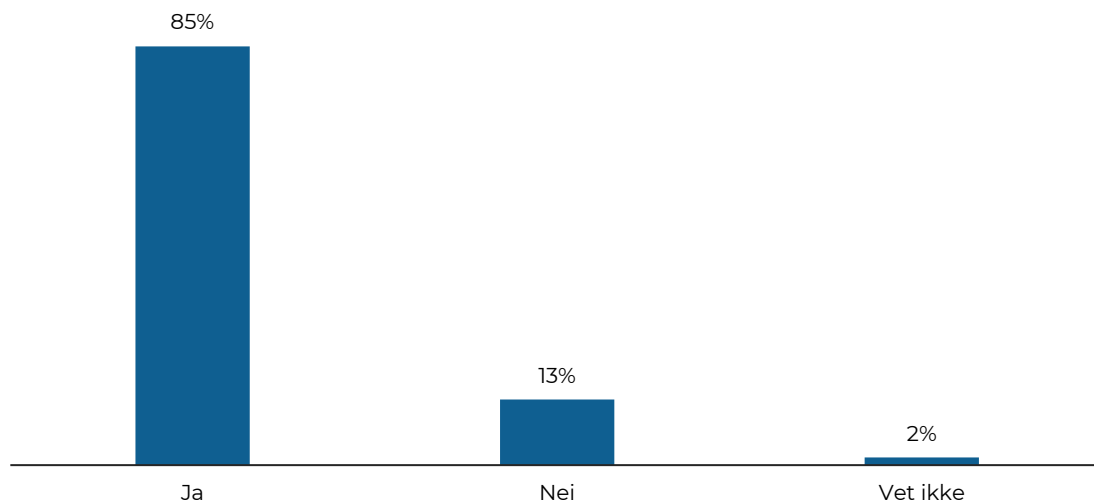
Kun et fåtall kommuner oppgir en fast utrykningskostnad som varierer fra 200 kroner til 2 400 kroner.

Hva er kommunens beste anslag på gjennomsnittlig total kostnad per fallviltoppdrag knyttet til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkjørsler langs vei og jernbane? (Dersom kostnaden varierer vesentlig mellom vei og jernbane, vennligst oppgi separate anslag for hver)

Svarene viser en gjennomsnittlig kostnad på ca. 2 500 kroner, med et spenn fra 500 til 9 000 kroner (P10: 1 000; P90: 5 000).

Dekker kommunen andre utgifter til fallviltmannskapet utover vaktkompensasjon og kompensasjon per oppdrag? (Eksempelvis kursavgifter, utstyrsgodtgjørelse, osv.)

- Ja
- Nei
- Vet ikke

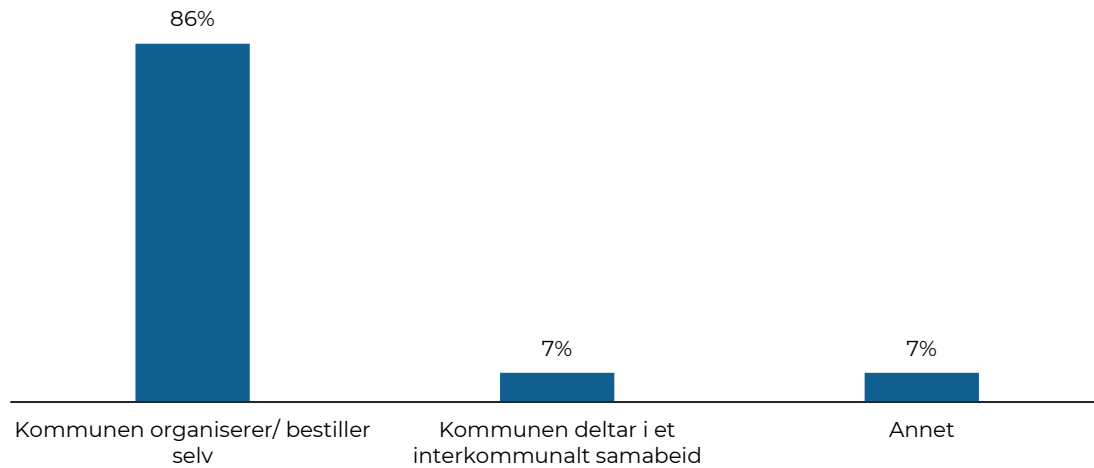


(Hvis svart *Ja*) Hvilke typer utgifter dekker kommunen, og hva er kommunens beste anslag på gjennomsnittlige årlige kostnader knyttet til disse?

Svarene viser at de årlige kostnadene typisk varierer fra om lag 2 000–5 000 kroner i nedre del til rundt 40 000–50 000 kroner, med enkelte høyere anslag opp mot 100 000 kroner i enkelttilfeller. Kostnadene går i hovedsak til kurs, arbeidsklær og sikkerhetsutstyr, samt annet nødvendig utstyr, godtgjørelser (f.eks. for bruk av egen bil eller hund) og drift av fallviltarbeidet.

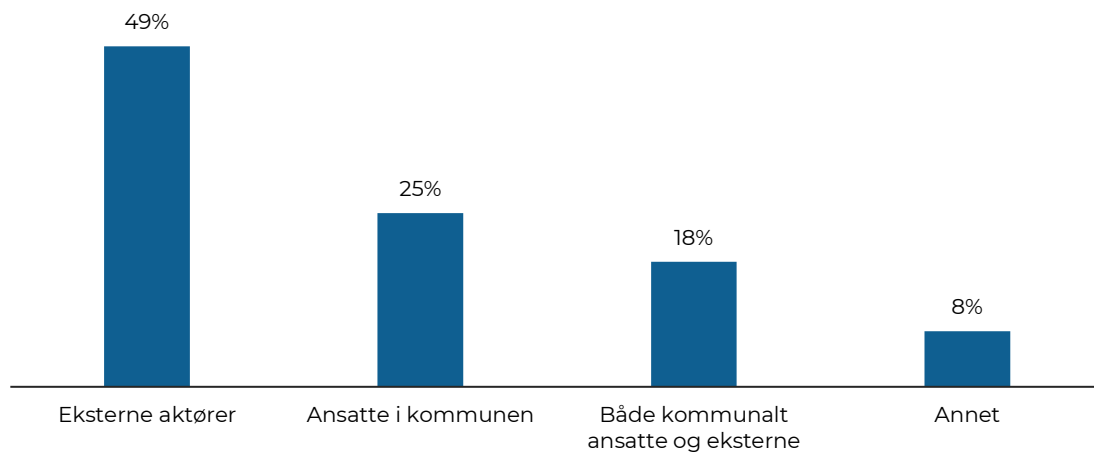
## Hvordan organiserer kommunen fallviltoppdrag?

- Kommunen organiserer/bestiller selv
- Kommunen deltar i et interkommunalt samarbeid
- Vet ikke
- Annet



## Hvem gjennomfører fallviltoppdrag i kommunen?

- Ansatte i kommunen
- Eksterne aktører
- Både kommunalt ansatte og eksterne
- Vet ikke
- Annet



(Hvis svart *Både kommunalt ansatte og eksterne*) Hvor stor andel av oppdragene gjennomføres av eksterne?

Svarene viser et gjennomsnitt på ca. 60 prosent med et spenn fra 20 til 90 prosent.

Hvor mange mannskapstimer brukes det i gjennomsnitt per fallviltoppdrag til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkørsler langs vei og jernbane? (Dersom tidsbruken varierer vesentlig mellom vei og jernbane, vennligst oppgi separate anslag for hver)

Svarene viser en gjennomsnittlig tid på 3,4 timer, men svarene varierer fra 1 til 13 timer.

Hvor mange fallviltoppdrag knyttet til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt etter dyrepåkjørslar håndterer kommunen i snitt per år? (Hvis mulig oppgi ett anslag for vei og ett for jernbane)

Svarene viser et snitt på 87 oppdrag i året per kommune og varierer fra 2 til 800 oppdrag.

Har kommunen tilgjengelige midler fra kommunalt viltfond til andre viltformål enn fallviltarbeid?

Svarene viser at 47 prosent av kommunene ikke har midler på viltfondet til annet enn fallviltarbeid. De kommunene som likevel har tilgjengelige midler, peker på at disse enten er svært begrensede, eller at det skyldes at ettersøksarbeidet helt eller delvis finansieres over ordinære driftsmidler.

Har du andre synspunkter til forvaltningen av kommunens viltfond og muligheten til å finansiere andre viltformål?

Svarene går i stor grad igjen på at viltfondet i dag i hovedsak brukes til ettersøk og fallviltarbeid, noe som i praksis fortrenger midler til andre viltformål. Mange mener derfor at slikt arbeid bør finansieres av staten eller vegeier, slik at viltfondet i større grad kan brukes til kunnskapsinnhenting, forebyggende tiltak og lokal viltforvaltning. Samtidig pekes det på at lave inntekter og økende kostnader gir svært begrenset handlingsrom, og i flere kommuner ingen reell mulighet til å finansiere andre tiltak.

Er det andre forhold dere vil opplyse om knyttet til kommunens fallviltarbeid?

Svarene peker på flere gjennomgående utfordringer. Kommunene beskriver økende kostnader, særlig knyttet til flere oppdrag (ofte rådyr) og strengere krav/reguleringer, samtidig som finansieringen oppleves utilstrekkelig og lite forutsigbar. Mange trekker også frem økende krav (bl.a. ny viltressurslov), rekrutteringsutfordringer og høy avhengighet av frivillighet/dugnad, som samlet sett gjør ordningen sårbar og kostnadsdrivende. I tillegg etterlyses mer forutsigbar finansiering, tydeligere nasjonale retningslinjer og bedre tilrettelegging for forebygging og praktisk gjennomføring.

oslo**economics**

[www.osloeconomics.no](http://www.osloeconomics.no)

E-post og telefon:  
[post@osloeconomics.no](mailto:post@osloeconomics.no)  
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:  
Klingenberggata 7A  
0161 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo