



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 126 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (miljøfartsgrenser)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. april 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Forslagets hovedinnhold

Regjeringen gjør i denne proposisjonen fremlegg om endring av lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 6 tredje ledd og § 33 nr. 2. Formålet med forslaget er å klargjøre at miljø, inklusive beskyttelse av befolkningens helse, er et allment hensyn i vegtrafikkloven og dermed også kan være et hensyn ved vegmyndighetenes fastsetting av fartsgrenser. Videre at overtredelser av fartsgrenser, som er fastsatt helt eller delvis av hensyn til miljøet (miljøfartsgrenser), skal følge det ordinære reaksjonssystemet for fartsovertredelser. Den foreslåtte endringen i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd vil klargjøre at også tidsbegrensede fartsgrenser, for eksempel for en vinterseong, kan fastsettes av hensyn til miljøet. Forslaget til endring i § 33 nr. 2 vil klargjøre at også tilleggsreaksjonen prikkbelastning kan ilegges ved overtredelser av miljøfartsgrenser. Den foreslåtte lovendringen må sees i sammenheng med at vegtrafikkloven § 33 nr. 1 allerede inneholder hjemmel til å ilegge tap av førerrett for overtredelse av miljøfartsgrense, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Vegslitasje og oppvirvling av vegstøv er en stor kilde til svevestøv (PM₁₀). Etter gjentatte overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdi for svevestøv ble det i 2004, som et prøveprosjekt, innført miljøfartsgrense på riksveg 4 i Oslo. Dette innebar at fartsgrensen på strekningen ble satt ned fra 80 km/t til 60 km/t i piggedekkesongen, for å redusere svevestøvet. Gode resultater fra dette forsøket ledet til at miljøfartsgrense ble innført også på Ring 3 i 2006 og på strekningen Framnes – Lysaker på E18 i 2008. Statens vegvesens oppsummeringsrapport *Miljøfartsgrense i Oslo 2004-2011* viser at prosjektet har gitt positive resultater, både for miljø, fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Etter at det ble stilt spørsmål om miljøfartsgrenser hadde det nødvendige hjemmelsgrunnlaget i vegtrafikkloven, ble det sommeren 2011 av Justis- og politidepartementet og Samferdselsdepartementet startet en prosess for å klargjøre og synliggjøre hjemmelsgrunnlaget for bruk av miljøfartsgrenser bedre. Som et ledd i denne prosessen, erstattet Statens vegvesen vinteren 2012 miljøfartsgrensen på 60 km/t med en fast fartsgrense på 70 km/t på riksveg 4 og Ring 3 og fartsgrense 80 km/t på E18.

3 Gjeldende rett

Fartsgrenser er historisk begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet. Hensynet til fremkommelighet ble et mer fremtredende hensyn i takt med utvidelsen av bilparken i Norge. I løpet av de siste 20–30 årene har miljø, inklusive beskyttelse av befolkningens helse, fått stadig større innpass i vegtrafikkloven. Dette er reflektert gjennom blant annet lovendringer som vegtrafikkloven § 3 annet ledd om grunnregler for trafikk, § 7 a om vegprising, samt forskrifter om utslippskrav til kjøretøy, regulering av bruk av piggedekk med videre. I St.meld. nr. 9 (1978-79) vises det til at: "... trafikkavviklingen fører til ulykker som ulykker, støy og andre forurensninger". Her fremheves også et "godt miljø" som ett av i alt seks hovedmål for transportpolitikken. St.meld. nr. 72 (1977-78) "Om fart og fartsgrenser" omtalte konkret den nære sammenhengen mellom fart og miljø. Det vises særlig til punkt 3.5 ("Forurensning-Fart") og punkt 3.6 ("Støy-Fart"). I punkt 3.5 går det frem følgende: "Merkbare forurensninger har vi stort sett i byer og tettsteder. Her er trafikken relativt stor og nettopp karakterisert ved langsom kjøring, mange stopp, akselerasjoner, og retardasjoner. En reduksjon av forurensning kan derfor oppnås ved at fartsvariasjonene reduseres, og at i alle fall hovedtrafikkstrømmene avvikles med rimelig fart (40-60 km/t). Jevnere kjørefart i området 40-60 km/t ville også redusere det fineste støvet. En negativ effekt med øket fart ville være spredning av støv over større områder. På den andre siden ville lokalkonsentrasjonene nær vegen minske". I punkt 3.7 ("Oppsummering") angis hvilken fart som er gunstig i forhold til de ulike og til dels kryssende hensyn som gjør seg gjeldende i forhold til fartsnivået. Miljø fremheves igjen som et sentralt hensyn. I den påfølgende Ot.prp. nr. 78 (1978-79) ble det foreslått endringer av blant annet fartsreglene i vegtrafikkloven § 6. Det vises også til St.meld. nr. 44 (1975-76) "Tiltak mot forurensninger". I vegtrafikkloven § 3 annet ledd, som kom inn i 1991, går det frem at: "Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen". I Ot.prp. nr. 61 (1989-90) vises det til Nordisk Vegkomites forslag om en slik bestemmelse, som også Miljøverndepartementet hadde etterlyst i høringen. Samferdselsdepartementet informerer her om at: "... Dei gamle trafikkreglane § 3 hadde tidlegare ein slik regel. Den ble sett som overflødig ved sida av trafikkreglane § 24. Ved revisjon av trafikkreglane i 1986 vart § 3 sløyfa og forbod mot «Forstyrrende kjøring og unødig støy m.m.» kom inn i trafikkreglane § 16". Regjeringen foreslo derfor:

"... av omsyn til dei viktige miljøhensyna ... at regelen no blir teken inn i sjølve lova.". Stortinget sluttet seg til dette, inklusive at bestemmelsen skal være en grunnregel for trafikk. Med henvisning til ovennevnte, må hensynet til miljøet, inklusive befolkningens helse, være et allment hensyn i vegtrafikkloven og dermed også et relevant, saklig og sentralt hensyn i vegmyndighetenes fastsettning av fartsgrenser.

I vegtrafikkloven § 6 annet ledd går det frem at: "Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t.". Gjennom formuleringen: "Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt" har vegmyndighetene fått kompetanse til å vedta andre fartsgrenser enn kun de generelle fartsgrensene på 50 km/t og 80 km/t. De nærmere bestemmelsene om skilt, inkludert saksbehandlingsregler for oppsetting av skilt, er gitt i forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). I forskriften § 26 nr. 1 annet ledd fremgår det at: "For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd."

Vegtrafikkloven § 6 annet ledd omhandler fartsgrenser av en viss varighet. Den normale forståelsen her må være fartsgrenser som ikke kan karakteriseres som midlertidige, da vegtrafikkloven § 7 annet ledd gir særlig hjemmel til å fastsette midlertidige fartsgrenser. Dette begrunnes med at vegtrafikkloven ikke oppstiller andre skiller, utover at vegtrafikkloven § 6 femte ledd gir vegmyndighetene rett til forsøksordninger med lavere fartsgrenser: "... for bestemte områder og/eller for bestemte tider". Enhver fartsgrense, som bygger på et gyldig fartsgrensevedtak og -skilt, må således være gyldig, uavhengig av hvor lenge vedtaket og skiltet faktisk blir stående. Det presiseres likevel at midlertidige vedtak og vedtak i forbindelse med en prøveordning bør hjemles i henholdsvis vegtrafikkloven § 7 annet ledd og vegtrafikkloven § 6 femte ledd.

Miljøfartsgrensen ble innført som en prøveordning med hjemmel i vegtrafikkloven § 6 femte ledd. Så lenge en miljøfartsgrense ikke kan karakteriseres som midlertidig eller som del av en prøveordning, er i dag vegtrafikkloven § 6 annet ledd naturlig hjemmel. I ankesak for Borgarting lagmannsrett 22. november 2011, på tidligere dom i Oslo tingrett på overtredelse av blant annet en rekke vegtrafikkforhold, uttalte lagmannsretten at det var tvilsomt at miljøfartsgrensen var hjemlet i

vegtrafikkloven. Ved straffutmålingen tok lagmannsretten derfor bare hensyn til farten over 80 km/t (og ikke 60 km/t). Samferdselsdepartementet oppfatter således ikke lagmannsrettens dom dit hen at den har vurdert hjemmelsspørsmålet som sådan, kun lagt vekt på det som et premiss for straffutmålingen. Av den grunn kan heller ikke dommen anvendes som en rettskilde på hjemmelsspørsmålet. Dommen er imidlertid viktig, fordi den understreker behovet for en klargjøring av miljøfartsgrensen.

Vegtrafikkloven § 33 inneholder bestemmelser, som kan karakteriseres som tilleggsreaksjoner, til den alminnelige straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31 om bot eller fengsel inntil ett år.

I vegtrafikkloven § 33 nr. 1 går det frem at den som er blitt ilagt straff også kan tape: "... retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.". I vegtrafikkloven § 33 nr. 2 går det videre frem at det kan gis: "... forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode.". Denne bestemmelsen er fulgt opp gjennom forskrift 19. september 2003 nr. 1164 om prikkbelastning.

Fartsovertredelser, uavhengig av om fartsgrensen er fastsatt av hensynet til trafikksikkerhet, trafikkkavvikling eller miljø, kan innebære en økt trafikksikkerhetsrisiko, særlig på de mest trafikkerte vegene. Dette er senest understreket av Riksadvokaten i høringssvar 23. november 2012 til lovforslaget. I Riksadvokatens svar går det blant annet frem at: "... overtredelsens karakter [er] nøyaktig den samme som ved andre fartsgrenser. Det synes heller ikke som urimelig å anta at risikoelementet ved overskridelser av miljøfartsgrenser neppe adskiller seg vesentlig fra andre fartsovertredelser. I den forbindelse nevnes særskilt det forhold at andre trafikanter innretter seg etter fartsgrensen, slik at ikke ubetydelig hastighetsoverskridelser kan skape upåregnelige fartssituasjoner.". Riksadvokatens vurdering er i tråd med Samferdselsdepartementets vurdering. Samferdselsdepartementet mener derfor at hensynet til trafikksikkerheten alene gir tilstrekkelig hjemmel i dag til å ilegge tap av førerrett og prikker ved overtredelse av en miljøfartsgrense. I dette lovforslaget, klargjøres det imidlertid at også hensynet til miljøet, inklusive befolkningens helse, er et allment hensyn i forhold til prikkbelastningsordningen.

4 Fremmed rett

Europakommisjonens fartsolicy presiserer at fartsgrenser bygger på en balanse mellom: "... safety, mobility and environmental considerations". Vegmyndighetene i Danmark, Finland og Sverige har alle informert om at man praktiserer fartsnedsetting av hensyn til støy (Danmark og Sverige) og av hensyn til luftkvalitet (Finland og Sverige). Alle landene har lik reaksjon på fartsøvertredelser, uavhengig av om det er tale om en fartsgrense fastsatt av hensyn til trafikksikkerhet, trafikkkavvikling eller miljøet.

5 Høringen

Samferdselsdepartementet sendte 8. oktober 2012 høringsbrev til 64 høringsinstanser med høringsfrist 22. november 2012. Høringsbrevet inneholdt forslag til klargjøring av hjemmelen for tidsavgrensede miljøfartsgrenser, for eksempel for en vintersesong, og forslag til et differensiert reaksjonssystem for overtredelse av slike fartsgrenser. Forslaget til et differensiert reaksjonssystem innebar at miljøfartsgrensen skal danne utgangspunktet for hovedreaksjonen, normalt forenklet forelegg, mens den "ordinære" fartsgrensen på vegen skal danne grunnlaget for tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning. Høringsbrevet, som ble utarbeidet i samarbeid med Justis- og beredskapsdepartementet, ble sendt til følgende instanser:

Departementene
 Domstolsadministrasjonen
 Helsedirektoratet
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Nasjonalt Folkehelseinstitutt
 Politidirektoratet
 Oslo Politidistrikt
 Bergen kommune
 Bærum kommune
 Drammen kommune
 Kristiansand kommune
 Oslo kommune
 Regjeringsadvokaten
 Riksadvokaten
 Sivilombudsmannen
 Statens havarikommisjon for transport
 Stavanger kommune
 Tromsø kommune
 Trondheim kommune
 Utrykningspolitiet
 Vegdirektoratet

Bellona
 Bilimportørenes Landsforening
 Den norske advokatforening
 Den norske dommerforening
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Kommunenes Sentralforbund
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Landsforeningen for trafikkskadde
 Landsorganisasjonen i Norge
 Motorførernes Avholdsforbund
 Naturvernforbundet
 Norges Automobilforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Bilsportforbund
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening
 Norsk Transportarbeiderforbund
 NHO Transport
 Opplysningsrådet for vegtrafikken
 Politiembetsmennesenes Landsforening
 Politiets Fellesforbund
 Trafikkforum
 Transportbedriftenes Landsforening
 Trygg Trafikk
 Yrkestrafikkforbundet

26 av høringsinstansene har avgitt uttalelse:

Arbeidsdepartementet
 Barne-, likestillings- og inkluderings-
 departementet
 Forsknings-, administrasjon og kirke-
 departementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Bergen kommune v/byrådet
 Domstolsadministrasjonen
 Helsedirektoratet
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Nasjonalt folkehelseinstitutt
 Politidirektoratet
 Oslo Politidistrikt
 Utrykningspolitiet

Kongelig Norsk Automobilklub
 Landsorganisasjonen i Norge
 Norges Astma- og Allergiforbund

Norges Automobilforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Riksadvokaten
 Vegdirektoratet

Nesten alle høringsinstansene som har uttalt seg til forslaget om å klargjøre hjemmelen for miljøfartsgrenser, er enten positive til forslaget eller har ikke merknader til det. *Norges Taxiforbund*, *Norges Lastebileier-Forbund*, *Norges Astma- og Allergiforbund*, *Norges Automobilforbund* og *Landsorganisasjonen* er blant de høringsinstanser som støtter en klargjøring.

Helse- og omsorgsdepartementet påpeker at hensynet til befolkningens helse burde vært synliggjort bedre i forslaget. Departementet viser til at luftforurensning har sammenheng med mange forskjellige uønskede helseeffekter, som sykdommer i luftveis- og hjerte-/karsystemet og død. Departementet mener videre at klargjøringen fremstår som unødvendig, ut i fra gjeldende rett.

Oslo Politidistrikt påpeker at verken vegtrafikkloven § 7 annet ledd eller § 6 femte ledd i dag gir hjemmel for miljøfartsgrensen i Oslo, mens *Vegdirektoratet* påpeker at klargjøring kun bør skje i skiltforskriften. *Riksadvokaten* mener forslaget om å klargjøre hjemmelen i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd ikke avklarer rettsusikkerheten for den tidsavgrensede miljøfartsgrensen. *Riksadvokaten* forslår derfor at følgende passus tas inn i forslaget: "... for bestemt eller ubestemt tid". Dette forslaget støttes av *Politidirektoratet*. *Riksadvokaten* anmoder også Samferdselsdepartementet om å vurdere om det faktisk er behov for å beholde vegtrafikkloven § 6 femte ledd etter dette.

Justis- og beredskapsdepartementet mener forslaget synes å utelukke helårige miljøfartsgrenser, noe departementet mener det neppe er grunn til.

De fleste høringsinstansene som kommenterer forslaget om et differensiert reaksjonssystem for miljøfartsgrenser, er imot det. *Riksadvokaten*, *Politidirektoratet*, *Utrykningspolitiet*, *Oslo Politidistrikt*, *Helse- og omsorgsdepartementet*, *Klima- og forurensningsdirektoratet* og *Vegdirektoratet* er blant disse høringsinstansene.

Riksadvokaten fraråder mildere førerkortreaksjoner for overtredelse av miljøfartsgrenser, med henvisning til mer overordnede og prinsipielle synspunkter på sanksjoner ved straffbare trafikkovertridelser, hensynet til likebehandling og behovet for en hensiktsmessig og effektiv ordning. *Riksadvokaten* mener at: "... hensynet til allmennprevensjon – respekten for fartsgrensen blant

motorvognførerne – og til at reaksjonen for lik overtredelse bør være den samme – tilsier at det ikke sondres mellom overtredelser av ordinære fartsgrenser og miljøfartsgrenser". Riksadvokaten mener forslaget om et differensiert system kan skape en oppfatning om at overtredelse av miljøfartsgrenser er mindre alvorlig og at det ikke gagnar trafikksikkerheten om bilførere respekterer forskjellige fartsgrenser ulikt. Riksadvokaten viser også til at miljøfartsgrensen i Oslo har bidratt til trafikksikkerheten. Riksadvokaten mener for øvrig at det ikke er nødvendig å endre vegtrafikkloven § 33 nr. 1 om tap av førerrett for å innordne miljøfartsgrensen i det ordinære systemet for tilleggsreaksjoner, fordi bestemmelsen allerede i dag gir hjemmel for tap av førerrett av hensyn til trafikksikkerheten og allmenne hensyn. På den annen side foreslår Riksadvokaten at vegtrafikkloven § 33 nr. 2 om prikkbelastning bør endres med passussen: "eller allmenne hensyn", slik at det blir samsvar mellom de nevnte paragrafer. Politidirektoratet støtter Riksadvokatens høringskommentar på at det ikke bør innføres mildere førerkortreaksjoner på overtredelse av miljøfartsgrenser. Politidirektoratet, Utrykningspolitiet og Oslo Politidistrikt fremhever også at forslaget om et differensiert reaksjonssystem vil bli komplisert og lite praktikabelt. Helse- og omsorgsdepartementet og Vegdirektoratet fremhever også at prinsippet om at en fartsgrense er en fartsgrense, tilsier et felles sanksjonssystem for ikke å undergrave respekten for fartsgrenser som sådan.

Norges Automobilforbund og Utrykningspolitiet mener begge at forslaget om et differensiert reaksjonssystem bør utredes nærmere, henholdsvis fordi forslaget kan svekke respekten for trafikreglene og fordi forslaget bryter mot det ordinære sanksjonsmønsteret.

Justis- og beredskapsdepartementet, Norges Taxi- og Utrykningspolitiet fremhever at fartsgrenseskiltene på miljøfartsstrekningene må ha underskilt med informasjon også om ordinær fartsgrense på stedet. Justis- og beredskapsdepartementet viser her til at den ordinære fartsgrensen vil ha betydning for tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning, mens Utrykningspolitiet viser til at underskilt er viktig for at det ikke stilles tvil om skyldkravet.

Norges Lastebileier-Forbund og Oslo Politidistrikt mener Samferdselsdepartementet bør innføre variable og ikke faste miljøfartsgrenser. Kongelig Norsk Automobilklub er av samme oppfatning og fremhever at miljøfartsgrensen bare må gjelde når forurensningsforskriften overskrides. Norges Automobilforbund kan bare støtte en variabel mil-

jøfartsgrense for tunge kjøretøy, dersom miljøfartsgrensen skal gjeninnføres. Norges Automobilforbund fremhever at miljøfartsgrensen ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, jf. nærmere orientering i pkt. 6.5. Helsedirektoratet mener at hensynet til trafikksikkerheten taler for permanent skilting av slike tidsbegrensede miljøfartsgrenser, som for eksempel varer en vintersesong.

6 Departementets vurderinger

6.1 Klargjøring av hjemmel

Samferdselsdepartementet viser til at nesten alle høringsinstansene som har svart enten er positive til forslaget om å klargjøre hjemmelen for miljøfartsgrensen eller at de ikke har merknader til det.

Samferdselsdepartementet har forståelse for Helse- og omsorgsdepartementets merknad om at klargjøringen fremstår som unødvendig. Den faktiske situasjonen de siste årene, med manglende håndheving og ulike syn på miljøfartsgrensen hos sentrale aktører i media har skapt usikkerhet hos trafikantene. Spriket i høringsuttalelsene understreker behovet for klargjøring av hjemmelsgrunnlaget for miljøfartsgrenser. Samferdselsdepartementet mener derfor at klargjøring i skiltforskriften ikke vil være tilstrekkelig. Departementet viser for øvrig til Oslo Politidistrikts kommentar om at verken vegtrafikkloven § 7 annet ledd eller § 6 femte ledd gir hjemmel for den tidligere miljøfartsgrensen i Oslo. Samferdselsdepartementet deler denne vurderingen, men viser til at høringsbrevet anga vegtrafikkloven § 6 annet ledd som dagens hjemmel for den tidligere miljøfartsgrensen og at forslaget innebærer at vegtrafikkloven § 6 tredje ledd blir ny hjemmel. Det siste skyldes utfordringer med lovstrukturen i vegtrafikkloven § 6 annet ledd.

Samferdselsdepartementet har etter høringen vurdert Riksadvokatens forslag om å innta passusen: "... for bestemt eller ubestemt tid" i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd. Samferdselsdepartementet har valgt å ta innspillet til følge, men med tillegget av ordet: "også". Bakgrunnen for tillegget er å reflektere vegmyndighetenes kompetanse i dag til også å fastsette andre tidsbegrensede fartsgrenser, som for eksempel vinterfartsgrenser, skolefartsgrenser og fartsgrenser satt som et ulykkeskompenserende tiltak, for eksempel frem til vegen har fått midtdeler, i henhold til vegtrafikkloven § 6 annet ledd.

Riksadvokatens forslag om å oppheve vegtrafikkloven § 6 femte ledd er vurdert. Samferdselsdepartementet mener bestemmelsen bør beholdes, da den går lengre enn kun å gi vegmyndighetene rett til å fastsette prøveordninger med miljøfartsgrense, jf. St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg og vegtrafikkplan 1998-2007 s. 51, der det blant annet vises til prøveordninger med fartsgrenser i mørke i større sammenhengende områder.

Dette innebærer følgende forslag til klargjøring:

- Vegtrafikkloven § 6 tredje ledd vil nå gi vegmyndighetene hjemmel til å fastsette miljøfartsgrenser på ubestemt eller bestemt tid, for eksempel for ett eller flere år, for tidsavgrensede perioder som en vintersesong, for måneder, uker eller dager, når hensynet til miljøet er det mest fremtredende hensynet bak fartsgrensen. Miljøfartsgrenser med hjemmel i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd avgrenses mot alle miljøfartsgrenser som ikke kan karakteriseres som "midlertidige" eller som ledd i en prøveordning, jf. vegtrafikkloven § 7 annet ledd og vegtrafikkloven § 6 femte ledd.
- Vegtrafikkloven § 7 annet ledd vil fortsatt gi vegmyndighetene hjemmel til å fastsette midlertidige miljøfartsgrenser, for eksempel miljøfartsgrenser som varierer i takt med en konkret luftforurensningssituasjon, når hensynet til miljøet er det mest fremtredende hensynet bak fartsgrensen.
- Vegtrafikkloven § 6 femte ledd vil fortsatt gi vegmyndighetene hjemmel til å fastsette prøveordninger med fartsgrenser, inklusive miljøfartsgrenser.
- Vegtrafikkloven § 6 annet ledd og vegtrafikkloven § 7 annet ledd vil for øvrig forbli vegmyndighetenes hjemmel henholdsvis for alle andre fartsgrenser for bestemt/ubestemt tid og for midlertidige fartsgrenser.

6.2 Reaksjonssystemet

Samferdselsdepartementet viser til at de fleste høringsinstansene som kommenterer forslaget om et differensiert reaksjonssystem for overtredelser av miljøfartsgrenser, går imot dette. Samferdselsdepartementet viser til høringskommentarene ovenfor, og i sær Riksadvokatens vurdering om at det ikke er nødvendig å gjøre endringer i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 om tap av førerrett for et felles reaksjonssystem.

Samferdselsdepartementet mener, blant annet på bakgrunn av innkomne hørings svar, at overtredelser av miljøfartsgrensen må behandles likt

som overtredelser av andre fartsgrenser. Det innebærer konkret at også tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning må vurderes i forhold til miljøfartsgrensen på stedet i tråd med prinsippet om at en fartsgrense er en fartsgrense, uavhengig av hensynet eller hensynene bak fartsgrensen. Det har blant andre Vegdirektoratet fremhevet i sitt hørings svar. Samferdselsdepartementet har for øvrig notert seg Riksadvokatens forslag om å ta inn en bestemmelse i kapittel 2 i forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften). Bestemmelsen skal presisere at det ved overtredelse av miljøfartsgrense skal fastsettes tap av førerrett etter tabellene i forskriften § 2-2. Samferdselsdepartementet viser her til at forskriften ligger under Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområde og at dette må bli vurdert i en etterfølgende forskrifts prosess.

Samferdselsdepartementet viser videre til Riksadvokatens høringskommentar om også å ta inn passussen: "... eller allmenne hensyn" i vegtrafikkloven § 33 nr. 2. Prikkbelastningsordningen trådte i kraft 1. januar 2004. I Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) (endningslov) understreket Samferdselsdepartementet at ordningen ble iverksatt av hensyn til trafikksikkerheten og at det var trafikksikre overtredelser som skulle inngå i ordningen.

Samferdselsdepartementet mener fartsovertredelser ligger i kjerneområdet for prikkbelastningsordningen. Det vises her til vurderingen ovenfor om risikoelementet knyttet til overtredelser av miljøfartsgrensen. Hensynet til trafikantene, og til de som håndhever vegtrafikklovgivningen, taler for et felles reaksjonssystem. Samferdselsdepartementet viser her til at Riksadvokaten, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet, Oslo Politidistrikt og Vegdirektoratet alle fremhever et felles system. Samferdselsdepartementet foreslår derfor, i tråd med Riksadvokatens forslag, å ta inn passussen: "... eller allmenne hensyn" i vegtrafikkloven § 33 nr. 2.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid fortsatt være tilbakeholdne med å ta inn nye overtredelser i prikkbelastningsordningen, dersom disse forholdene i hovedsak er begrunnet med hensynet til miljøet. En slik linje er i tråd med forutsetningene bak prikkbelastningsordningen, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002).

6.3 Underskilt med informasjon om miljøfartsgrensen

Samferdselsdepartementet konstaterer at enkelte høringsinstanser mener det er behov for under-

skilt til miljøfartsgrense med informasjon også om ordinær fartsgrense på stedet. Høringsinstansene har fremhevet at dette blant annet har betydning for tap av førerkort og prikkbelastning. Samferdselsdepartementet mener at disse høringskommentarene må sees i forhold til det opprinnelige forslaget om et differensiert reaksjonssystem, der den "ordinære" fartsgrensen på vegen skulle danne utgangspunktet for tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning. Det foreliggende reviderte forslaget med et felles reaksjonssystem, vil innebære at miljøfartsgrensen skal legges til grunn både for hovedreaksjonen, normalt forenklet forelegg med de samme satser som for overtredelse av andre fartsgrenser, og for eventuelle tilleggsreaksjoner. Samferdselsdepartementet mener at behovet for underskilt nå er begrenset til kun eventuelt å informere trafikantene om hvilket hensyn som ligger helt eller delvis bak fartsgrensen. I tråd med dagens praksis bør derfor veg- og skiltmyndighetene selv gis anledning til å vurdere behovet for slike underskilt i forbindelse med den konkrete miljøfartsgrensestrekning.

6.4 Bruk av variable fartsgrenseskilt og krav til forurensningssituasjon for innføring av miljøfartsgrense

Samferdselsdepartementet viser til at flere høringsinstanser mener det bør innføres variable fartsgrenseskilt og at miljøfartsgrensen kun må gjelde i de perioder der forurensningsforskriftens grenseverdier for svevestøv faktisk overskrides.

Variable miljøfartsgrenseskilt kan ha positive og negative konsekvenser, både i forhold til trafikksikkerhet, trafikkavvikling og miljø. Miljøfartsstrekningen på E18 er skiltet med elektroniske skilt og fartsgrensen der kan endres fra Statens vegvesens trafikksentral. De elektroniske skiltene er imidlertid ikke variable i den forstand at de automatisk endrer fartsgrensen i forhold til lokal konsentrasjon av svevestøv.

Samferdselsdepartementet omtalte kort variable miljøfartsgrenseskilt i høringsbrevet. Det ble der vist til at utrulling av slike skilt ville kreve et omfattende forvaltningssystem med tett koordinering mellom vær og forurensningsvarsling, beredskap for trafikkstyring, informasjon til trafikantene og investering i ny infrastruktur. Det lå imidlertid utenfor høringsstemaet og dette lovforslaget, å drøfte innføring av et slikt system, inkludert å vurdere de konsekvenser et slikt system vil ha. Samferdselsdepartementet mener imidlertid at dagens vegtrafikklov gir hjemmel for å innføre

variable miljøfartsgrenser og et slikt system med variable miljøfartsgrenseskilt.

Samferdselsdepartementet foreslår ikke at miljøfartsgrensen kun skal gjelde i de perioder forurensningsforskriftens grenseverdier for svevestøv faktisk overskrides eller når det er fare for slik overskridelse. Fast miljøfartsgrense, for eksempel i piggdekkseongen, er et forebyggende tiltak for å redusere støvproduksjon og et avbøtende tiltak mot oppvirvling, og har som formål å oppfylle forurensningslovens krav og redusere helsebelastningen. Samferdselsdepartementet foreslår heller ikke at bruk av miljøfartsgrense skal begrenses til et tiltak for å redusere svevestøv eller andre former for luftforurensning. Hensynet til miljøet og/eller befolkningens helse, innebærer at eksempelvis støvforurensning også kan gi grunnlag for bruk av miljøfartsgrense, jf. Nasjonal Handlingsplan for Støy (2007-2011), der miljøfartsgrense på enkelte innfartsårer og/eller på omkjøringsveger rundt de største byene nevnes. Samferdselsdepartementet viser til at det må gjøres konkrete vurderinger i forbindelse med det enkelte vedtak om bruk av miljøfartsgrense på den enkelte vegstrekning. Dette er reflektert i pkt. 8 nedenfor.

6.5 Samfunnsøkonomisk analyse av miljøfartsgrenser og hvilke kjøretøy som skal omfattes av miljøfartsgrense

Norges Automobilforbund (NAF) har gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av miljøfartsgrensen i Oslo, der miljøgevinsten for PM₁₀, NO_x, CO₂ og støy er vurdert mot nyttetapet for trafikanter og næringsliv. NAFs beregning viser at nytten av tiltaket er 16,9 mill. kr., mens kostnadene er 191,6 mill. kr. NAF hevder at miljøvirkningene av miljøfartsgrensene er små og tiltaket lite målrettet, fordi PM₁₀ er lite helseskadelige partikler og utslipp av helseskadelige forbrenningspartikler sannsynligvis økes ved lavere fart. NAF mener derfor at en variabel miljøfartsgrense for alle kjøretøy gir en negativ samfunnsnytte på 20 mill. kr. i året, mens en variabel miljøfartsgrense rettet mot tungtransporten gir en svak positiv samfunnsnytte på 3 mill. kr. i året. NAF anbefaler derfor kun en variabel miljøfartsgrense for tunge kjøretøy, der som miljøfartsgrensen skal gjeninnføres.

Samferdselsdepartementet viser til at fartsgrenser kan fastsettes etter ulike prinsipper. Verken Norge, eller noen av de øvrige nordiske landene, fastsetter fartsgrenser alene for å minimalisere trafikkens samfunnsøkonomiske kostnader. I praksis fastsettes fartsgrensene ut fra flere krite-

rier. Dette innebærer at fartsgrensene ikke alltid vil være samfunnsøkonomisk optimale. Samferdselsdepartementet viser imidlertid til omtale i Trafikksikkerhetsboken 4. utgave, Oslo 2012, der det fremgår at: "For Norges vedkommende er dagens fartsgrenser nær de optimale.", samtidig som det presiseres at det finnes noen viktige unntak.

Samferdselsdepartementet mener at miljøfartsgrensen må sees i lys av vegeiers ansvar som anleggseier etter forurensningsloven og de der lovpålagte krav til reduksjon av svevestøv. Samferdselsdepartementet viser også til at hovedformålet med lovforslaget er å klargjøre at miljø, inklusive befolkningens helse, er et allment hensyn i vegtrafikkloven og dermed også kan være et hensyn i vegmyndighetenes fartsgrensesetting. Lovforslaget skal sikre det rettslige grunnlaget for eventuell ønsket bruk av miljøfartsgrenser. Mest nærliggende her vil være gjeninnføring av miljøfartsgrensen i Oslo. NAFs beregninger fremstår som et viktig innspill til vurderingen i forbindelse med et eventuelt nytt vedtak om miljøfartsgrense i Oslo. Samferdselsdepartementet vil av den grunn ikke foreslå at miljøfartsgrenser generelt kun skal gjelde for tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet viser til at dette må bygge på konkrete vurderinger i forbindelse med det enkelte vedtak om miljøfartsgrense på den enkelte vegstrekning.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser av lovforslaget

Klargjøring av hjemmelen for å fastsette en miljøfartsgrense og klargjøring av at overtredelse av miljøfartsgrense skal følge det ordinære reaksjonssystemet innebærer ikke vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til § 6 tredje ledd

Henvisningen til skiltregler gitt i medhold av § 5 må sees i sammenheng med at denne bestemmelsen danner grunnlaget for de nærmere bestemmelsene om skilt, inkludert saksbehandlingsregler for oppsetting av skilt, jf. forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkskilt og anvisninger (skiltforskriften).

Bestemmelsen gir vegmyndighetene hjemmel til å fastsette miljøfartsgrenser på ubestemt eller

bestemt tid, for eksempel for ett eller flere år, for tidsavgrensede perioder som en vintersesong, for måneder, uker eller dager, når hensynet til miljøet er det mest fremtredende hensynet bak fartsgrensen. Miljøfartsgrenser med hjemmel i denne bestemmelsen må sees i sammenheng med § 7 annet ledd som gir hjemmel til å fastsette midlertidige miljøfartsgrenser og § 6 femte ledd som gir hjemmel for prøveordning med miljøfartsgrenser. Vegtrafikkloven § 6 annet ledd og § 7 annet ledd vil for øvrig forbli vegmyndighetenes hjemmel for alle andre fartsgrenser for bestemt eller ubestemt tid og for midlertidige fartsgrenser.

Bestemmelsen oppstiller ikke krav om at miljøfartsgrenser kun skal gjelde i de perioder forurensningsforskriftens grenseverdier for svevestøv eller andre former for luftforurensning faktisk overskrides eller når det er fare for slik overskridelse. En slik begrensning ville redusere miljøfartsgrensens preventive effekt. Bestemmelsen begrenser heller ikke vegmyndighetenes kompetanse til å fastsette miljøfartsgrenser også for andre former for forurensning. Hensynet til miljøet, inklusive befolkningens helse, vil innebære at for eksempel støyforurensning kan gi grunnlag for miljøfartsgrense, jf. Nasjonal Handlingsplan for Støy (2007-2011), der miljøfartsgrense på enkelte innfartsårer og/eller på omkjøringsveger rundt de største byene nevnes.

En miljøfartsgrense kan gjelde for alle kjøretøyklasser eller enkelte kjøretøyklasser, som for eksempel tunge kjøretøy eller de mest forurensende kjøretøyene.

Til § 33 nr. 2

Hensynet til miljøet, inklusive befolkningens helse, er et allment hensyn i vegtrafikkloven.

Bestemmelsen gir samsvar mellom vegtrafikkloven § 33 nr. 2 om prikkbelastning og vegtrafikkloven § 33 nr. 1 om tap av førerrett, ved at både hensynet til trafiksikkerhet og allmenne hensyn kan innebære prikkbelastning og tap av førerrett.

Fartsovertredelser ligger allerede i dag i kjerneområdet for prikkbelastningsordningen. Endringen vil klargjøre at overtredelse av også miljøfartsgrenser vil kunne medføre prikkbelastning - både av hensyn til trafiksikkerhet og allmenne hensyn.

Hensynet til trafikantene, og til de som håndhever vegtrafikklovgivningen, taler for et felles reaksjonssystem for miljøfartsgrenser og andre fartsgrenser og uavhengig av om disse miljøfartsgrensene er fastsatt midlertidig eller for bestemt eller ubestemt tid.

De overtredelser som medfører prikkbelastning følger av forskrift 19. september nr. 1164 om prikkbelastning. I tråd med forutsetningene bak prikkbelastningsordningen er det i hovedsak trafikksikre overtredelser som skal innebære prikkbelastning, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002).

Samferdselsdepartementet

tilråar:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under på et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (miljøfartsgrenser).

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til endringer i vegtrafikkloven i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til endringer i vegtrafikkloven

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 6 tredje ledd skal lyde:

I trafikkregler gitt i medhold av § 4 og skiltregler gitt i medhold av § 5 kan det fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder om lavere fartsgrense for bestemte grupper av motorvogner og lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid, også av hensyn til miljøet.

§ 33 nr. 2 første punktum skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode.

II

Loven trer i kraft straks.



Tykk: AS O. Fredr. Aimesen. April 2013

241491