

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 12/9

Vår ref: TG/RA

Oslo, 22. november 2012

Miljøfartsgrenser – Forslag til klargjøring av hjemmel og presisering av reaksjonsregelverk - Høringsuttalelse fra Norges Lastebileier-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev datert 08.10.12 vedrørende høring av forslag til klargjøring av hjemmel og presisering av reaksjonsregelverk. Høringen gjelder retten til å fastsette en miljøfartsgrense og reaksjon på overtredelse. NLF ønsker å bidra til at det lokale miljøet blir bedre der hvor det er beviselige problemer.

Til høringsbrevets pkt 1. Innledning og bakgrunn

Selve miljøfartsgrensene i piggdekkseasonen i Oslo har frem til i dag ikke voldt lastebilnæringen problemer. Trafikken er ofte tett, og hastighetene er lave av den grunn. På tider med god flyt i trafikken, er inntrykket vårt at gjennomsnittsfarten reduseres med miljøfartsgrenser, uavhengig av om hjemler og reaksjonsregelverk er uavklart, dvs. at det fungerer uten at politiet ”håndhever” nedsatt fartsgrense. Administrasjonen har ingen merknader til høringsnotatets innledning og bakgrunn for innføring av miljøfartsgrenser i Oslo

Til høringsbrevets pkt 3.1 Miljøfartsgrensens effekt på lokal luftkvalitet, utslipp og støy

Miljøfartsgrenser – som foreløpig kun finnes på tre strekninger i Oslo – har i følge undersøkelser medvirket til at grenseverdien for svevestøv (PM10) nå så vidt overholdes. Det er foretatt målinger som viser nokså åpenbart at omfanget av mekanisk slitasje av veidekket (produksjon) og oppvirvling av støy (spredning) blir mindre med lavere hastighet. I og med at grenseverdiene kan bli lavere ved innføring av miljøfartsgrenser, så blir sannsynligvis miljøfartsgrenser et viktig tiltak videre. NLF støtter derfor behov for klargjøringer og presiseringer.

Til Høringsbrevets pkt 3.2 Miljøfartsgrensens effekt på trafikksikkerheten

Mye tyder på at miljøfartsgrensene har bidratt til en vesentlig reduksjon i antall personskadeulykker. Det er registrert en nedgang i antall ulykker i vintersesongen etter

innføring av miljøfartsgrensen på 31 %. Det er i tilfelle en positiv bieffekt, og NLF har tidligere gitt uttrykk for at vi støtter tiltak som kan bedre trafiksikkerheten.

Til høringsbrevets pkt 3.3 Miljøfartsgrensenes effekt på trafikkavviklingen

NLF har ikke fått tilbakemeldinger fra medlemmer eller medlemsorganer i høringsrunden, som mener at miljøfartsgrenser bidrar til dårligere fremkommelighet på Rv 4, E18 og Ring 3 i Oslo. Vi er kjent med faglige analyser som generelt viser at trafikkavviklingen er ”best” når hastigheten er rundt 60 km/t. Spesielt gjelder dette der det er mange på og avkjøringsfelt.

Vi har derfor ingen merknader til dette.

Til høringsbrevets pkt 3.4 Bruk av variable skilte

I utgangspunktet kunne NLF ønske seg variabel skilting i de tilfeller ut fra om det er fare for eller er for høy konsentrasjon av svevestøv i lufta nær hovedveiene. Fordelen med dette, er at hastigheten reduseres kun i de perioder der nedsettelse av hastigheten er av betydning for luftkvaliteten. Ulempen er at dette kan virke forvirrende på bilistene. Dette kan få konsekvenser i form av straffereaksjoner overfor sjåførere. Det kan også føre til at trafikken stanser opp ved at andre trafikkanter ikke har fått med seg at hastigheten er satt opp, etter en midlertidig nedsettelse. Det stilles store krav til skilting for at man kan innføre variable hastighetsgrenser. NLF er av den oppfatning at variabel skilting bør vurderes på enkelte strekninger, og at man i de tilfeller skilte dette særskilt.

Til høringsbrevets pkt 4.1 Dagens hjemmelsgrunnlag i vegtrafikkloven § 6 annet ledd

Utgangspunktet for innføring av fartsgrenser, er historisk begrunnet i hensynet til trafiksikkerheten. I en rettsavgjørelse i Borgarting lagmannsrett nov 2011 la retten til grunn at det var tvilsomt om den særskilte fartsgrense i Oslo på vinterstid - den såkalte «miljøfartsgrense» - hadde hjemmel i vegtrafikkloven. Ved straffutmålingen ble derfor kun tatt hensyn til fartsovertredelse ut over 80 km/t og ikke 60 km/t som skiltingen tilsa. Tap av førerrett ble ikke utmålt da tidligere beslag i saken gitt ut over det som kunne ilegges nå.

Oslo politidistrikt håndhevet ikke miljøfartsgrensen.

Som en konsekvens av denne rettsavgjørelsen, erstattet Samferdselsminister Kleppa daværende miljøfartsgrense, til en permanent hastighetsgrense på 70 km/t inntil rettstilstanden var avklart. I brev av 6. februar 2012, har Lovavdelingen i Justisdepartementet konkludert med at Samferdselsdepartementet har den nødvendige hjemmel for å fastsette og gjennomføre en hastighetsreduksjon, begrunnet i hensynet til miljøet.

For å klargjøre dette, foreslås det endringer i vtrl § 6 og § 7, samt i skiltforskriftens § 26. NLF støtter klargjøringen i veitrafikkloven

Til høringsbrevets pkt 4.2 Forslag til ytterligere klargjøring i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd og skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd

Forslag til endring i skiltforskriften er ment å klargjøre gjeldende rett og fjerne siste tvil om at hensynet til miljøet også er relevant ved fastsettelse av en fartsgrense, dvs. i tillegg til hensynet til trafikksikkerheten og trafikkavviklingen.

Endringen er etter hva NLF forstår kun, for å klargjøre hjemmelsgrunnlaget for miljøfartsgrenser som ikke er midlertidige eller som ikke er fastsatt som en prøveordning.

Forslag til endring viser til ”hensynet til miljøet”. Dette innebærer etter NLFs oppfatning at det må stilles krav til forsvarlig saksbehandling der svevestøv og andre typer forurensning blir tilstrekkelig dokumentert. Det må også stilles krav til utredning av om hastighetsreduksjonen vil føre til reduksjon i forurensningen, og at denne reduksjonen står i forhold til tiltaket om redusert hastighet.

Til høringsbrevets pkt 5.1 Behov for klargjøring av reaksjonsgrunnlaget

Som vist ovenfor, var det en uttalelse fra Borgarting lagmannsrett, samt uttalelser fra Oslo politidistrikt som reiste tvil om det var hjemmel for å redusere hastigheten med begrunnelse i miljøhensyn, og ikke hensynet til trafikksikkerheten.

Så lenge hastighetsreduksjonen er begrunnet i andre hensyn enn trafikksikkerheten, er NLF enig i at det ikke blir riktig å ilegge reaksjoner som tap av førerrett og prikkbelastning ved overtredelse av miljøfartsgrensen.

Til høringsbrevets pkt 5.2 Forslag til klargjøring/presisering av reaksjonsgrunnlaget

Det er foreslått å videreføre satsene for forenklet forelegg ved overtredelser av miljøfartsgrensen. Det kan anføres at disse satsene er fastsatt ut fra hensynet til trafikksikkerheten, og at satsene er satt i forhold til alvorligheten av overtredelsen det bør vurderes å ilegge gebyr for overtredelse slik man tar sikte på ved brudd på forskrift om kjøreforbud som følge av dårlig luftkvalitet.

NLF støtter en differensiering mellom miljøfartsgrenser og ordinære fartsgrenser på tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning, slik at man legger til grunn den ordinære fartsgrensen på stedet som innslagspunkt for prikkbelastning og tap av førerkort.

NLF er enig i at dagens praksis med informasjonsskilt/ underskilt om miljøfartsgrenser fungerer, og at dette videreføres. Det er imidlertid viktig at dersom det også innføres variabel miljøfartsgrense, så må det i tillegg sørges for tilstrekkelig varsling.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med hilsen
Norges Lastebileier-Forbund

Robert Aksnes
juridisk dir/advokat

Terje Grytbakk
Avdelingssjef næringspolitikk