



POLITIET

POLITIDIREKTORATET

Det kongelige samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres referanse
12/9

Vår referanse
2012/02856-7 008

Dato
30.11.2012

Høring - miljøfartsgrenser - forslag til klargjøring av hjemmel og presisering av reaksjonsregelverk

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 08.10.2012 om ovennevnte. Vi viser til avtale med Carsten Horn-Hanssen om utsatt høringsfrist til 30.11.2012.

Politidirektoratet har forelagt høringen for samtlige politidistrikt og Utrykningspolitiet (UP). Vi har mottatt svar fra Oslo politidistrikt og UP, som følger vedlagt.

Politidirektoratet har ingen merknader eller innvendinger til høringsbrevets beskrivelse av behovet for fartsgrenser ut fra hensyn til miljøet.

Departementet foreslår en klargjøring av hjemmelsgrunnlaget for å fastsette miljøfartsgrenser i vtrl. § 6 tredje ledd og skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd for miljøfartsgrenser som ikke er midlertidige eller som ikke er fastsatt som en prøveordning, jf. henholdsvis vtrl. § 7 annet ledd og § 6 femte ledd. "Bakgrunnen for dette er at dagens miljøfartsgrenser i Oslo, dvs de miljøfartsgrenser det er blitt reist tvil om, er hjemlet i vtrl. § 6 annet ledd og skiltforskriftens § 26 nr. 1 annet ledd. Endringsforslagene til lov og forskrift viser begge til "bensynet til miljøet".

Det foreslås videre en klargjøring av reaksjonsgrunnlaget for overtredelse av en miljøfartsgrense i forskrift om tap av førerrett § 2-3 nytt annet ledd og forskrift om prikkbelastning § 2 nytt nr. 10 første ledd.

Politidirektoratet er kjent med Riksadvokatens høringsuttalelse og vi tiltrer de synspunkter som her fremkommer vedrørende hjemmelsgrunnlaget for sesongbetont miljøfartsgrense i vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Vi støtter forslaget om å ta inn "for bestemt eller ubestemt tid" i departementets forslag til § 6 tredje ledd og skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd. Oslo politidistrikt påpeker herunder at "En fartsgrense som endres på faste datoer i halvt års sykluser i så mange år, kan vanskelig sies å være midlertidig eller en forsøksordning."

Det foreslås et reaksjonssystem der satsene for forenklet forelegg opprettholdes også for overtredelse av miljøfartsgrenser, jf. prinsippet om at "en fartsgrense er en fartsgrense". Vi viser

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Hammersborggata 12
Tlf: 23 36 41 00 Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950 mva
Bankgiro: 7694.05.02388

til uttalelsen fra UP vedrørende forståelsen av en slik bestemmelse og utfordringer ved praktiseringen av bestemmelsen.

Det foreslås samtidig en differensiering mellom miljøfartsgrenser og ordinære fartsgrenser på tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning, i form av at man legger til grunn den ordinære fartsgrensen på stedet som innslagspunkt. Begrunnelsen for dette er at disse tilleggsreaksjonene i motsetning til "ordinære" reaksjoner i vegtrafikkloven, har en sterkere trafikksikkerhetsmessig begrunnelse. Dette skaper vansker ved den praktiske gjennomføring av denne differensieringen. Vi viser her til uttalelsen fra UP.

Allerede i dag gir overtredelser som ikke er trafikksikkerhetsmessig begrunnet grunnlag for tap av førerrett, jf. tapsforskriften § 2-6, som er begrunnet ut fra allmenne hensyn. Dette gjelder imidlertid svært grove forbrytelser, der det er en klar sammenheng mellom bruken av motorvognen og den straffbare handlingen. Det vises også til vegtrafikkloven § 33 nr 1 hvoretter tap av førerrett kan fastsettes "[...] dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det". UP stiller på bakgrunn av dette spørsmål ved om det i det hele er hensiktsmessig å operere med to sett reaksjoner på overtredelse av en lovlig satt fartsgrense, jf. prinsippet "en fartsgrense er en fartsgrense". Oslo politidistrikt uttaler i samme retning at distriktet er uenig i et todelt reaksjonssystem.

Politidirektoratet slutter seg til Riksadvokatens synspunkter om at det ikke bør være mildere førerrettreaksjoner for overtredelse av miljøfartsgrense enn for andre fartsgrenser. Både hensynet til motorførerens respekt for fartsgrenser og hensynet til at reaksjonen bør være den samme for like overtredelser tilsier at det ikke sondres mellom miljøfartsgrenser og andre fartsgrenser.

For øvrig, når det gjelder forslaget betydning for prikkregistrering til Autosys og statistikk på overtredelser, viser vi til uttalelsen fra UP.

Med hilsen


Christian Budsberg Pettersen
avdelingsdirektør


Kristine Langkaas
seksjonssjef

Saksbehandler:
Jan Morgan Guttormsen
Gunnvor Hovde

Vedlegg:
2

Kopi:
Justisdepartementet
v/ Line Vebø



MOTTATT

23 NOV 2012

POLITIET

Politidirektoratet
Pb 8051, Dep
0031 OSLO

POLITIDIREKTORATET	
23 NOV 2012	
Arkiv 08-13	Arkivkode 008
Saksnr. 12/2012	Dok.nr. 9

*Deres referanse**Vår referanse**Dato*

2012/00300-2 008

20.11.2012

Høring fra Samferdselsdepartementet - miljøfartsgrenser - forslag til klargjøring av hjemmel og presisering av reaksjonsregelverk

Det vises til mail av 29.10.2012 fra Politidirektoratet, med vedlagt høringsbrev fra Samferdselsdepartementet om klargjøring av hjemmel for innføring av miljøfartsgrenser.

Utrykningspolitiet har ingen merknader, eller innvendinger, til det høringsbrevet beskriver om behovet for fartsgrenser begrunnet ut fra hensyn til miljøet. Det er som en følge av det behov for å tydeliggjøre hjemmelen for å fastsette grensene og håndhevingen av dem. Imidlertid syns vi ikke det kommer klart fram hva en miljøfartsgrense er. Skal dette være en grense som alltid er på 60 km/t, slik det så vidt vi vet har vært hittil, og som også høringsbrevet omtaler i sine eksempler. Videre er spørsmålet om miljøfartsgrenser bare skal etableres på strekninger der den ordinære fartsgrense er 80 km/t, slik som i prøveperioden?

Ut fra et politioperativt behov er det viktig at tilgjengelighet til den ordinære fartsgrensen er tilfredsstillende. Beklagelige misforståelser med hensyn til hvor denne grensen er satt, kan medføre feilaktige anmeldelser, prikkbelastninger og førerkortbeslag. Vi vil også påpeke behovet for ressurser til økt overvåking av disse strekningene. Fartsgrenser begrunnet i miljøhensyn vil ikke uten videre framtre som naturlige fartsgrenser for disse strekningene. Den samme strekning er tross alt vurdert ut fra et trafikksikkerhetssynspunkt til å være forsvarlig med en høyere fartsgrense. Det vises i den forbindelse også til høringsbrevets kap. 2 femte avsnitt og kap. 3.3), om fartsreduksjonen på strekningen i prøveperioden.

Derimot stiller vi oss noe undrende til forslaget til hvordan det skal reageres på brudd på de fartsgrenser som er fastsatt ut fra miljøhensyn. Så vidt vi forstår høringsbrevet skal brudd på miljøfartsgrensene avgjøres som en ordinær overtredelse av veitrafikklovgivningen i medhold av § 31. Vi viser her til kap. 5.2) i høringsbrevet, der det framgår at satsene for forenklet forelegg (FF) skal benyttes ved brudd på miljøfartsgrensene. Når det gjelder de såkalte tilleggsreaksjoner i form av tap av førerrett og prikkbelastning, skal de ordinære fartsgrenser legges til grunn for reaksjonen. Begrunnelsen for denne differensieringen er så vidt vi forstår av høringsbrevet, at disse tilleggsreaksjonene i motsetning til "ordinære" reaksjoner i veitrafikkloven, har en sterkere trafikksikkerhetsmessig begrunnelse. Dette

Utrykningspolitiet

skaper vansker ved den praktiske gjennomføring av denne differensieringen. Ut fra det som framkommer i scenario nr 2, som er beskrevet i kap. 5.2 i høringsbrevet, virker dette som lite praktikabelt.

Scenario nr. 2 viser at dette vil skape uklarheter i praksis. Ut fra beskrivelsen der vil fartsovertredelse i området fra 81 km/t til og med 115 km/t innebære en reaksjon på et FF på kr. 6.500. Med andre ord vil overtredelser i dette intervallet innebære at straffen ikke øker med økende grovhet på overtredelsen. Slik sett vil man her kun straffes for ”miljø”overtredelsen og ikke ”farts”overtredelsen. Sistnevnte vil altså bli ”gratis”, med unntak av prikkbelastning. Dette er lite heldig, og bryter med det ordinære reaksjonsmønsteret. For eksempel skal en hastighet på 111 km/t avgjøres med et FF på kr. 7.800,- dersom trafikksikkerhetsgrensen på 80 km/t legges til grunn.

Dersom det er tenkt etablering av miljøfartsgrenser på 60 km/t der ordinær fartsgrense er 70 km/t, vil dette bli enda mer uforståelig. Da vil bøtenivået for brudd på trafikksikkerhetsgrensen innhente bøtenivået for brudd på miljøfartsgrensen på et enda tidligere tidspunkt. Ved en hastighet på 101 km/t med en miljøfartsgrense på 60 km/t skal dette fortsatt gi et FF på kr. 6.500, mens den samme hastigheten ved den ordinære fartsgrensen på 70 km/t skal avgjøres med et FF på kr. 7.800. Økes hastigheten til 106 km/t skulle boten vært på kr. 9.000 (kr. 11.000 ved tiltale) i følge riksadvokaten rundskriv nr. 3/2009 (se under), mens boten etter forslaget forblir på kr. 6.500 fordi det er satt en miljøfartsgrense på 60 km/t.

Forskrift om FF setter en hastighet på 85 km/t som det maksimale som kan avgjøres med FF når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere. Vi er i tvil om forskriften kan tolkes slik at det er anledning til å gi bot i medhold av § 1 e) (kr. 6.500) for hastighetsovertredelser som langt kan overstige dette. Ordinært skal hastigheter utover dette anmeldes og avgjøres gjennom ordinær påtalemessig behandling. Riksadvokaten har gjennom sitt rundskriv nr. 3/2009 gitt retningslinjer og standardsatser for overtredelser av veitrafikklovgivningen. Med utgangspunkt i vedlegget til rundskrivet skal standardboten for en fartsovertredelse på 36 km/t der fartsgrensen er satt til 60 km/t (jf scenario 2), settes til kr. 10.000 ved forelegg og kr. 12.000 som påstand ved hovedforhandling. I scenario 2 er boten satt til FF på kr. 6.500. Vi viser også til at fengselsstraff (betinget eller ubetinget/samfunnsstraff) idømmes ved overtredelser i intervallet 45 til 50 km/t (hastighet 105 til 110 km/t) der fartsgrensen er 60 km/t.

Dersom vi har forstått høringsbrevet riktig, framtrer dett for oss som svært uklart, nærmest uforståelig. På ett eller annet nivå vil FF satsen for overtredelse av de fartsgrenser som er satt ut fra trafikksikkerhetshensyn ”ta igjen” og passere de bøtesatser som det synes tenkt skal gjelde for miljøfartsgrenser.

Dersom et reaksjonssystem som foreslått skal innføres, bør det gjøres en grundigere utredning, og deretter sendes ut på ny høring. Bl.a. bør det utredes nærmer om det er hensiktsmessig å operere med den nåværende forskrift om forenklet forelegg. Bør det etableres egne FF-koder for overtredelse av miljøfartsgrenser? Eller bør det rett og slett etableres en gebyrordning for overtredelse av fartsgrenseintervallet mellom miljøfartsgrensen og den ordinære fartsgrensen?

Vi nevner også at slik vi kjenner prikkregistrering i førerkortregisteret Autosys, vil dette systemet neppe akseptere de nåværende koder (jf. kodearket som brukes for å angi

overtredelseskode og prikk i systemet) dersom disse også brukes som foreslått ved overtredelser av miljøfartsgrenser. En endring av prikkregisteret i Autosys for å kunne registrere prikker slik høringen beskriver, antar vi vil innebære en ikke ubetydelig utgift, og vil måtte ta en tid før et revidert system vil være operativt.

En slik bruk av forenklet forelegg som foreslått, vil også gjøre det umulig å ta ut riktig statistikk i fremtiden, både for fartsovertredelser i ordinære 60 km/t soner og for miljøfartssoner. Det er overtredelseskodene som danner grunnlag for denne statistikken, Statistikken blir utarbeidet av Statens innkrevingsentral.

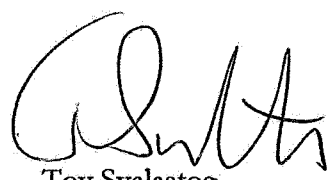
Dersom den ordinære fartsgrensen fortsatt skal danne utgangspunkt for prikkbelastning og tap av førerrett, bør også den ordinære fartsgrensen vises i tillegg til miljøfartsgrensen, slik av det ikke er tvil om at skyldkravet for disse reaksjoner er oppfylt for de som overtrer denne grensen.

Allerede i dag gir overtredelser som ikke er trafikksikkerhetsmessig begrunnet grunnlag for tap av førerrett, jf. tapsforskriften § 2-6, som er begrunnet ut fra allmenne hensyn. Dette gjelder imidlertid svært grove forbrytelser, der det er en klar sammenheng mellom bruken av motorvognen og den straffbare handlingen. Det vises også til vegtrafikkloven § 33 nr 1 hvorefter tap av førerrett kan fastsettes "...dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det". Vi stiller derfor spørsmål ved om det i det hele er hensiktsmessig å operere med to sett reaksjoner på overtredelse av en lovlig satt fartsgrense, jf. prinsippet "*en fartsgrense er en fartsgrense*". Siden det allerede forebres en endring av vegtrafikkloven, bør det samtidig foretas en nøyere vurdering av om det er hensiktsmessig å innføres en klar hjemmel for førerkortreaksjon også for miljøfartsgrenser. En mulig løsning er da å regulere grenser for tap av førerrett ved brudd på disse grensene gjennom et nytt kapittel i tapsforskriften.

Vi vil imidlertid presisere at vi ved dette ikke har tatt stilling til om dette er hensiktsmessig med lik reaksjon for brudd på de to grenser. Straffverdigheten ved brudd på fartsgrenser som er satt for å beskytte liv og helse der og da, vil etter vår mening være en annen en de som er satt for å beskytte miljøet mot å bli skadet over tid. Reaksjonen må også ses i forhold til reaksjonen ved annen overtredelse av bestemmelser i vegtrafikklovgivningen som er satt for å beskytte miljøet, jf. for eksempel ulovelig bruk av piggdekk og kjetting, som avgjøres med et gebyr. Eller ved at man gjennom å betale et moderat gebyr, kan bruke piggdekk i områder der miljøproblemene knyttet til bruk av piggdekk allerede er store.

Med helsing


Runar Karlsen


Tov Svalastog
politiinspektør



MOTTATT
09 NOV 2012

POLITIET

POLITIDIREKTORATET	
09 NOV 2012	
Arkiv 08-13	Arkivkode 008
Saksnr. 12/2856	Dok.nr. 5

Politidirektoratet
Juridisk avdeling
Postboks 8051 Dep
0031 Oslo

Deres referanse

Vår referanse
201208073

Dato
8. oktober 2012

Høring – miljøfartsgrenser

Vi viser til e-post av 29. oktober vedrørende høringsbrev av 8.10.2012 fra Samferdselsdepartementet.

Oslo politidistrikt har flere bemerkninger til anbefalingene i høringsnotatet.

Innledende bemerkninger

Oslo politidistrikt har forståelse for at det må gjøres tiltak for å redusere miljøforurensningen i Oslo om vinteren og at kjøretøy i ulike kategorier bidrar til et helsefarlig luftmiljø under spesielle værforhold.

Hjemmelsgrunnlag

Oslo politidistrikt har siden miljøfartsgrensen ble innført, ment at vegmyndighetene ikke hadde hjemmel for en slik midlertidig fartsgrense. Selv om justisdepartementets lovavdeling har konkludert med at skiltvedtaket har hatt tilstrekkelig hjemmel i vtrl. § 7 annet ledd og vtrl. § 6 femte ledd er vi fortsatt uenige i at disse bestemmelsene hjemlet miljøfartsgrensen. En fartsgrense som endres på faste datoer i halvt års sykluser i så mange år, kan vanskelig sies å være midlertidig eller en forsøksordning.

Vi har ingen merknader til det nye hjemmelsgrunnlaget som foreslås.

Reaksjonsgrunnlaget

Det fremstår som noe merkelig at det foreslås at satsene for forenklet forelegg opprettholdes ut fra prinsippet om at en "fartsgrense er en fartsgrense", mens dette prinsippet forkastes når det gjelder prikkbelastning og førerkortbeslag. Dette begrunnes med at miljøhensyn ikke har vært fremtredende ved innføringen av disse reaksjonene. Samtidig vises det til en vesentlig reduksjon i personskadeulykkene i perioder med miljøfartsgrense, noe som burde tilsi at reaksjonssystemet burde vært uavhengig av hva man kalte fartsgrensen.

Vi er redd et slikt spesielt reaksjonssystem for miljøfartsgrensen vil bidra til å ytterligere undergrave respekten for trafikkskilt.

Oslo politidistrikt

13 Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste
Grønlandsleiret 44, 0190 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 96 50 Faks: 22 66 87 88

Org. nr.: 961398142
Bankgiro: 7694.05.08319

Et eget reaksjonssystem for miljøfartsgrensen vil og gjøre det mer komplisert å bruke prikkbelastningssystemet og det vil bli gjort flere feilføringer.

En annen uheldig konsekvens vil være at i enkelte saker vil vi kunne ha en fartsovertredelse som kvalifiserer til ubetinget fengsel, uten at vi førerkortet inndras. Dette vil på sikt kunne medføre en lavere straffeutmåling i fartssaker.

Skilting av miljøfartsgrensen


Oslo politidistrikt mener at miljøfartsgrensen burde skiltes med elektroniske skilt på dager som er særlig utsatt for miljøforurensning fra kjøretøy. Med en slik skilting ville det være unødvendig med lovendring, da vtrl. § 7 annet ledd vil gi tilstrekkelig hjemmel for et slikt midlertidig skiltvedtak. Et av argumentene som samferdselsdepartementet bruker mot slik skilting er at det vil kreve et omfattende forvaltningssystem med tett oppfølging mellom vær- og forurensningsvarsling, beredskap for trafikkstyring og informasjon til trafikkantene. Dette virker ikke helt logisk, da vegmyndighetene er i ferd med å innføre en ordning der dieselkjøretøy kan forbys å kjøre i Oslo kommune på spesielt utsatt dager for forurensning. En skulle da tro det blir nødvendig å bygge opp dette apparatet uansett.

Avsluttende bemerkninger

Selv om Oslo politidistrikt ville foretrukket en elektronisk skilting av miljøfartsgrensen på spesielt utsatte dager, hjemlet i dagens vegtrafikklov, har vi ingen bemerkninger til det hjemmelsgrunnlaget som foreslås, men er uenige i et todelt reaksjonssystem.

Dersom miljøfartsgrensen innføres før endringene av vegtrafikkloven er vedtatt i Stortinget, vil ikke Oslo politidistrikt håndheve denne uten at Politidirektoratet gir oss ordre om dette, eller Riksadvokaten gir oss direktiv om det.

Med hilsen



Tore Söldal
Politiinspektør/seksjonssjef
Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste