



MOTTATT
27 NOV 2012

Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Harald Gjelsvik - 22073751

Vår referanse:
2011/170579-007

Deres referanse:
12/9

Vår dato:
21.11.2012

Merknader til høringen om forslag om klargjøring av hjemmelen og presisering av reaksjonsregelverket for miljøfartsgrenser

Vi viser til Samferdselsdepartementet sitt høringsbrev av 8. oktober 2012 hvor det foreslås en klargjøring av hjemmelen og en presisering av reaksjonsregelverket knyttet til miljøfartsgrenser.

Reduserte fartsgrenser for å redusere produksjon av svevestøv har nå vært anvendt i Oslo langs Rv 4, ring 3 og E18 i flere år. Gjennomførte evalueringer har dokumentert god effekt på svevestøv. Tiltaket har også gitt færre trafikkulykker og bedret trafikkavvikling i rushtidene. Det er også tidligere påpekt fra Statens vegvesens side at effekten kunne ha vært bedre om politiet hadde overvåket og bøtelagt på vanlig måte.

Statens vegvesen ser derfor positivt på at Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet har samarbeidet om å klargjøre hjemmelsspørsmålet og å presisere reaksjonsregelverket.

Statens vegvesen har likevel noen kommentarer til forslaget slik det foreligger i høringen.

Sammendrag av Vegdirektoratets merknader

Vegdirektoratet merknader knyttet til høringen er følgende:

- Det er i selve skiltforskriften det er behov for klargjøring av hjemmelen for miljøfartsgrenser.
- Sanksjoner knyttet til fartsgrenser bør være like uansett hva som er hensynet som ligger til grunn for fartsgrensetingen.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Nærmere om Vegdirektoratets merknader og forslag

Til punkt 4.1) Dagens hjemmelsgrunnlag i vegtrafikkloven § 6 annet ledd

Det som står nevnt i punkt 4.1 i høringsbrevet gir et unyansert bilde av behovet for presisering av hjemmelsgrunnlaget. Vi vil her nevne følgende:

Før endringen av § 6, ved endringsloven av 4. juli 1991 nr. 49, hadde § 6 følgende ordlyd i tredje, fjerde og femte ledd:

For bestemt vegstrekning kan Vegdirektoratet fastsette høyere fartsgrense enn den som følger av bestemmelsene i annet ledd, dog ikke høyere enn 90 km/t. Vegdirektoratet kan også fastsette en minstefart for en bestemt vegstrekning. Fartsgrense over 90 km/t fastsettes av departementet.

For bestemt vegstrekning kan det fastsettes lavere fartsgrense enn den som følger av bestemmelsene i annet ledd. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av vegsjefen og for kommunal veg av formannskapet. Før vedtak treffes, skal vedkommende politimester, formannskap og fylkeskommune ha uttalt seg.

Ved arbeid på veg kan midlertidig fastsettes en lavere fartsgrense enn den som ellers gjelder for vedkommende vegstrekning. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av vegsjefen eller den han gir myndighet og for kommunal veg av formannskapet eller den det gir myndighet.

Ved endringen av 4. juli 1991 ble disse bestemmelsene fjernet fra loven. I Ot.prp. nr. 61 (1989-90) uttaler Samferdselsdepartementet følgende:

Departementet meiner kompetansereglane i tredje, fjerde og femte ledd for kvar einskild fartsregulering ikkje bør stå i sjølve lova. Reglane er og unødig kompliserte. Etter § 5 andre ledd er det departementet som gjev nærare reglar om skilting. Det bør då ikkje vere særreglar for fartsgrenser. Departementet gjer difor framlegg om at tredje, fjerde og femte ledd vert oppheva.

Vegtrafikkloven § 6 retter seg nå primært mot hva trafikantene skal forholde seg til av fartsgrenser.

Tilsvarende regler som dem som ble opphevet i vegtrafikkloven § 6, er i dag inntatt i skiltforskriften § 26 nr. 1 første, andre og tredje ledd. Når det gjelder hvilke hensyn som skal kunne legges til grunn for fastsettelsen av fartsgrensene, bør det derved kun være behov for å foreslå presiseringer av dette i skiltforskriften.

Vi kan også nevne at det i Vegtrafikkloven og trafikkreglene – Kommentartutgave (5. utg.) står følgende om § 6 annet ledd: «Bestemmelsen gir generell hjemmel for å sette opp fartsskilt (etter reglene i skiltforskr.) med andre fartsgrenser enn den «vanlige» på 50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk. Dette gjelder også såkalt «miljøfartsgrense».»

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

På bakgrunn av merknadene til punkt 4.1, foreslår vi at det kun foretas endringer i skiltforskriften § 26.

Skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd første setning angir at det for bestemt vegstrekning eller sone kan treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Det har ikke tidligere vært ansett nødvendig å angi hvilke hensyn som kan ligge til grunn for en slik lavere fartsgrense. I og med at det nå er ønskelig å tydeliggjøre de ulike hensynene som kan ligge til grunn for vedtak om fartsgrenser, er et nytt andre punktum i § 26 nr. 1 annet ledd naturlig plassering for dette. Vi finner det hensiktsmessig å tydeliggjøre alle de ulike hensynene og ikke kun miljøhensynet.

Nytt andre punktum i § 26 nr. 1 annet ledd forslås med følgende ordlyd:

Vedtaket kan begrunnes i hensynet til trafiksikkerheten, framkommeligheten eller miljøet.

Dagens andre og tredje punktum i § 26 nr. 1 annet ledd blir nye tredje og fjerde punktum.

Hvis departementet mener at det også i vegtrafikkloven § 6 er behov for presiseringer av hensynene som kan ligge til grunn for å fastsette fartsgrenser, mener vi at alle de ulike hensynene også blir nevnt der.

Til punkt 5.2) Forslag til presisering / klargjøring av reaksjonsgrunnlaget

Når det nå skal tas stilling til hvordan reaksjonsregelverket skal være framover, mener vi at det kan gi et uheldig signal dersom reaksjonene på overtredelser av fartsgrenser som er begrunnet med miljø ikke er de samme som for andre fartsgrenser. En løsning med like reaksjoner på fartsgrenser, uavhengig av hva disse er begrunnet med, vil etter vårt syn være det som mest samsvarer med prinsippet om at «en fartsgrense er en fartsgrense». Vi mener dessuten at ulike reaksjoner vil kunne undergrave trafikantenes respekt for skiltede fartsgrenser. Vi viser for øvrig til at fartsgrenser kan være begrunnet med både trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø, og at vekten av de ulike hensynene kan variere.

Vegdirektoratets vurderinger og forslag hvis «en fartsgrense er en fartsgrense»

Hvis tilleggsreaksjonene prikkbelastning og tap av førerett skal være like uansett hva fartsgrensen har vært begrunnet med, vil det måtte foretas endringer i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 og nr. 2. Det vil si at man må formulere ordlyder som også dekker andre hensyn enn trafiksikkerheten.

Det kan f.eks. foreslås følgende endringer i § 33 for å tydeliggjøre at øvrige hensyn enn hensynet til trafikksikkerhet kan legges til grunn for sanksjonene:

§ 33 nr. 1 første ledd, som er hjemmelen for bestemmelser om tap av rett til å føre motorvogn, foreslås endret til følgende ordlyd (endringen framkommer i uthevet kursiv):

Blir den som har førerett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten, framkommeligheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 33 nr. 2, som er hjemmelen for forskrift om prikkbelastning (fremmet av Samferdselsdepartementet), foreslås endret til følgende ordlyd (endringen framkommer i uthevet kursiv):

Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, framkommeligheten eller miljøet, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fast periode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerett med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få føreretten tilbake.

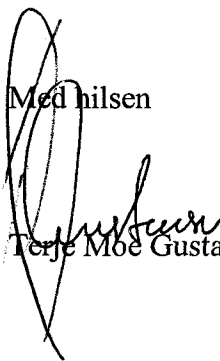
Nærmere om tap av retten til å føre motorvogn

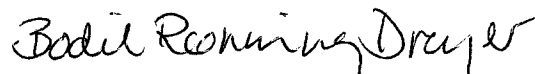
Justisdepartementet, som "eier" av forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv., bør vurdere om det er behov for endringer her.

Nærmere om prikkbelastning

Samferdselsdepartementet, som "eier" av forskrift om prikkbelastning, bør vurdere om det er behov for endringer her.

Med hilsen


Terje Moe Gustavsen


Bodil Rønning Dreyer