



# Innst. 30 L

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 144 L (2010–2011)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetstiltak mv.)**

Til Stortinget

#### **1. Sammendrag**

##### **Endring av vegtrafikkloven § 40 a – Sikring av skoleelever i buss**

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag til endringer av vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 40 a. Forslaget innebærer en utvidelse av dagens adgang for departementet til å pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune å utarbeide og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på vegtrafikkområdet, jf. § 40 a annet ledd.

Samtidig foreslås en ny hjemmel for departementet til å kunne pålegge kommunene å utarbeide og gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak på skoleskyssområdet (jf. § 40 nytt tredje ledd).

De foreslåtte endringer i § 40 a vil blant annet gi departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge fylkeskommunene og kommunene å sørge for at skyssberettigede skoleelever får sitteplass med bilbelte ved skoleskyss i buss.

##### **Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet har lenge vært opptatt av trafikksikkerhet knyttet til skoleskyss i buss, og spørsmålet om bedre sikring av skoleelever i buss har vært til behandling i Stortinget ved flere anledninger.

Ved behandling av Dokument nr. 8:84 (2006–2009), jf. Innst S. nr. 16 (2006–2007), ba Stortinget

høsten 2006 regjeringen vurdere behovet for lov- og/eller forskriftsendringer for å sikre elever forsvarlig skoleskyss. Som ledd i denne vurderingen ga Samferdselsdepartementet høsten 2007 SINTEF i oppdrag å foreta en utredning av risikoeksponering og sikkerhet knyttet til transport av skoleelever i buss.

Våren 2008 ba Stortinget, ved behandling av Dokument nr. 8:28 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 149 (2007–2008), regjeringen å vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss. Ettersom SINTEF på dette tidspunkt ikke hadde avsluttet sitt utredningsarbeid, ble det i Stortingets anmodningsvedtak uttrykkelig påpekt at regjeringen først skulle påbegynne sitt arbeid når rapporten fra SINTEF var lagt fram for Samferdselsdepartementet.

SINTEFs rapport «Sikkerhet knyttet til skolebarntransport i buss» ble fremlagt for Samferdselsdepartementet i mai 2008. SINTEF konkluderer i rapporten med at skaderisikoen for stående passasjerer i buss er 6–7 ganger høyere enn for sittende passasjerer.

Selv om mange fylkeskommuner de seneste år har nedlagt et betydelig arbeid for å styrke trafikksikkerheten ved skoleskyssen, mener departementet likevel at ovennevnte skadepotensial, kombinert med hensynet til likebehandling av skyssberettigede skoleelever uavhengig av bosted, tilsier at trafikksikkerheten ved skoleskyssen nå nærmere bør reguleres i forskrifts form. Departementet mener gjeldende lovverk ikke gir hjemmel for en forskrift med et slikt innhold, og at lovendring derfor er nødvendig.

Det følger av det som er opplyst foran at det er ønsket om å sikre skoleelever bedre i buss som danner den konkrete foranledningen for lovforslaget. Når departementet i denne proposisjonen likevel foreslår en forskriftshjemmel rettet mot fylkeskommunene med et videre nedslagsfelt enn selve skole-

skyssområdet, er det fylkeskommunens sentrale rolle i dagens trafikksikkerhetsarbeid, regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken («nullvisjonen») og hensynet til senere liknende saker som særlig har vært avgjørende.

### **Pålegg om trafikksikkerhetstiltak**

Opplæringslova § 13-4 første ledd fordeler ansvaret for skoleskyssordningen mellom kommunen og fylkeskommunen, og tillegger fylkeskommunen hovedansvaret for ordningen. Vegtrafikkloven § 40 a regulerer fylkeskommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet. Departementet er av den oppfatning at gjeldende bestemmelse kun gir hjemmel for pålegg om trafikksikkerhetstiltak på det vegnettet som ble overført fylkeskommunene og Oslo kommune i forbindelse med forvaltningsreformen. Pålegg om sikring av skoleelever i buss faller således til dels utenfor bestemmelsens anvendelsesområde.

### ***Forslag om utvidet forskriftshjemmel i vegtrafikkloven § 40 a annet ledd***

Departementet har i høringsnotatet fremmet forslag om utvidelse av anvendelsesområdet for forskriftshjemmelen i vegtrafikkloven § 40 a annet ledd. Forslaget innebærer at departementet gis en utvidet adgang til å pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune å utarbeide og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak, også slike tiltak som mangler den vegtilknytning som forutsatt i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) Lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg, etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen. «Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo Oslo kommune, kan pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet, herunder tiltak på vegnettet.»

Høringsinstansenes syn går nærmere fram av pkt. 3.2.2 i proposisjonen.

I likhet med det klare flertall av høringsinstanser som har uttalt seg, mener departementet at det er et behov for statlige pålegg om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss. Departementet mener at en praksis under dagens skoleskyssordning hvor en ikke ubetydelig andel skoleelever står usikret i midtgangen på vei til og fra skolen, kombinert med det ulykkespotensial denne praksisen innebærer, kan være uheldig. Departementet mener samtidig at det i dagens lovverk ikke er hjemmel for en forskrift med pålegg overfor fylkeskommunene om bedre sikring av skoleelever i buss, og at en lovendring derfor er nødvendig.

Departementet har innarbeidet merknad fra Justis- og politidepartementet om at anvendelsesområ-

det for vegtrafikkloven § 40 a annet ledd klarere bør angis. Dette er gjort ved en presisering i bestemmelsen, ved å innta formuleringen «og tiltak i tilknytning til skoleskyss».

### ***Kommunens skyssansvarsområder***

Det er fylkeskommunen som i departementets høringsnotat foreslås som pliktsubjekt i forhold til de nye foreslåtte reglene. Kommunen har imidlertid også ansvar for enkelte skyssområder under opplæringslova/privatskolelova. Skyssberettigede skoleelever som faller innunder kommunens skyssansvarsområder vil i henhold til høringsnotatets forslag følgelig ikke – i alle fall ikke direkte – være omfattet av den foreslåtte regulering.

Departementets avgrensning i høringsnotatet mot kommunens skyssansvarsområder skyldes dels karakteren av de skoleskyssområder kommunen har ansvaret for under opplæringslova/privatskolelova, og dels karakteren av de krav som den foreslåtte forskrift pålegger fylkeskommunen. Departementet er av den oppfatning at forholdene samlet sett innebærer at behovet for regulering av kommunens skyssansvarsområder – ut fra et trafikksikkerhetsståsted – er betydelig mindre enn tilsvarende regulering av fylkeskommunens skyssansvarsområder.

Til tross for ovennevnte, åpnet departementet i høringsnotatet for at det kunne bli aktuelt med regulering også av kommunens skyssansvarsområder.

Høringsinstansenes syn går nærmere fram av pkt. 3.3.2 i proposisjonen.

Ti høringsinstanser har merknader til departementets problemstilling knyttet til mulig regulering også av kommunens skyssansvarsområder under opplæringslova/privatskolelova. Av disse mener åtte instanser at slik regulering bør/må gjennomføres. Det er bare Hordaland fylkeskommune og NHO Transport som argumenterer imot slik regulering.

Departementet mener trafikksikkerhetshensynet alene vanskelig kan forsvare en eventuell forskriftsregulering av kommunens skyssansvarsområder. Dette skyldes for det første at de sikringskrav som pålegges fylkeskommunene i medhold av den foreslåtte forskriften i seg selv vil bidra til sikring av skoleelever som også kommunen har ansvaret for. Videre vil viktige skoleskyssområder også kommunen har ansvaret for («skyss i skoletiden») normalt måtte finne sted med egne skolebuss og/eller på tidspunkter utenfor rushtrafikken.

Departementet foreslår i tråd med det klare flertall av høringsinstansene, at også kommunene og deres skyssansvarsområder underlegges nærmere forskriftsregulering. Hjemmelen for slik forskrift foreslås innført som et nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 40 a.

## Enkelte lovtekniske endringer

Departementet legger i proposisjonen også fram forslag til endring av vegtrafikklovens formelle tittel. Dette fordi vegtrafikklovens formelle tittel i dag bryter med den normale og langt på vei standardiserte titteloppbygning som gjelder i lovverket for øvrig. Departementet foreslår derfor å endre tittelen til å lyde «Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)».

Departementet legger i tillegg frem forslag til en lovteknisk korrigerende av lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk relatert til ruspåvirket kjøring.

De foreslåtte endringer av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd vil i seg selv verken ha økonomiske eller administrative konsekvenser.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at de foreslåtte endringer i vegtrafikkloven § 40 a innebærer en utvidelse av dagens adgang for departementet til å pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune å utarbeide og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Det foreslås også en hjemmel for departementet å kunne pålegge kommunene å utarbeide og gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak på skoleskysområdet.

Komiteen har merket seg at de foreslåtte endringene vil gi departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge fylkeskommunene og kommunene å sørge for at skyssberettigede elever får sitteplass med setebelte ved skoleskyss i buss. Dette er tiltak komiteen har vært opptatt av. Det vises i denne sammenheng bl.a. til representasjonsforslag, Dokument 8:65 S (2009–2010), og Innst. 292 S (2009–2010) der komiteen understreker at debatten og viljen til å sikre alle barn og unge sikker og trygg skoletransport er viktig, uavhengig av hvor man bor i landet. Komiteen mener det er uakseptabelt at den enkelte fylkeskommunes prioritering skal være avgjørende for om den enkelte skoleelev skal få en trygg og sikker transport til skolen.

Komiteen er fornøyd med at det nå foreslås nødvendige lovendringer slik at forskrift om sitteplass og setebelte for skyssberettigede elever kommer på plass.

Komiteen slutter seg til forslaget proposisjonen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at fokuset på sitteplass og setebelte ved skoleskyss har vært et aktuelt tema lenge, og er skuffet over at mange fylkeskommuner ikke har tatt ansvar og innført dette som krav ved inngåelse av kontrakter om skoleskyss.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har en rekke ganger de siste seks årene fremmet forslag om å sikre alle norske barn som benytter skolebuss med setebelte og tilstrekkelig antall sitteplasser. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at Prop. 144 L (2010–2011) blant annet bygger på Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:84 (2005–2006) fra 10. mai 2006 om sikker og forsvarlig skolebusstransport, Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:28 (2007–2008) 2008 om setebeltepåbud i buss fra 2008, og Fremskrittspartiets representantforslag Dokument 8:65 S (2009–2010) om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport fra 2010.

Disse medlemmer er glad for at det gradvis har blitt større aksept for Fremskrittspartiets syn. Disse medlemmer viser til spørretimen den 17. desember 2008 der stortingsrepresentant Bård Hoksrud stilte et spørsmål til daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete om sikring av barn i skolebuss. Statsråden svarte «at det i den søte juletid var lov å ha slike fromme og gode ønsker, og påpekte samtidig at statsråden ikke var julenissen». Disse medlemmer er glad for at regjeringen etter hvert har innsett at dette er en alvorlig problemstilling, og støtter regjeringens forslag om ny forskriftshjemmel.

Disse medlemmer viser til at høringsnotatet om saken fra 23. desember 2010 inneholdt et forslag til forskrift der det er unntak for transportkontrakter inngått forut for ikrafttredelse av forskriften, og som utløper innen oppstart skoleåret 2015/2016. Forskriften har naturlig nok ikke blitt satt i kraft ennå. Disse medlemmer påpeker at det dermed kan ta flere år før alle barn som må benytte skolebuss er tilstrekkelig sikret. Disse medlemmer viser til alle skolebarn kunne ha vært sikret i dag dersom regjeringspartiene hadde stemt for Fremskrittspartiets forslag allerede ved behandlingen av Dokument nr. 8:84 (2005–

2006) i 2006. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at ingen skolebarn må transporteres i skolebusser uten setebelter eller tilstrekkelig antall sitteplasser etter første 1. januar 2013, og merkostnadene dette medfører innarbeides i statsbudsjettet for 2013.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine forslag i Innst. 292 S (2009–2010), jf. Dokument 8:65 S (2009–2010) om innføring av setebeltebud i buss og sikker og forsvarlig skoletransport.

Disse medlemmer understreker videre viktigheten av å sikre fylkeskommunene mulighet for å gjennomføre lovendringen.

#### Lovtittel mv.

Komiteen har ingen merknader til forslaget om å endre vegtrafikklovens formelle tittel eller til den lovtekniske korrigerings av lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk relatert til ruspåvirket kjøring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at det oppstod flere feil i vegtrafikkloven etter behandlingen av Prop. 9 L (2010–2011). Disse medlemmer mener at slike inkurier i minst mulig grad skal forekomme og at det er viktig at det lovtekniske arbeidet holder høy kvalitet.

### 3. Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Fremskrittspartiet:

##### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen sørge for at ingen skolebarn må transporteres i skolebusser uten setebelter eller tilstrekkelig antall sitteplasser etter første 1. januar 2013, og merkostnadene dette medfører innarbeides i statsbudsjettet for 2013.

### 4. Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og råar Stortinget til å gjøre slikt

#### vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetstiltak mv.)

#### I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

Lovens tittel skal lyde:

Lov 18. juni 1965 nr. 4 *om vegtrafikk (vegtrafikkloven)*

§ 22 a tredje ledd annet punktum skal lyde:

Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, *sykepleier* eller bioingeniør.

§ 40 a annet ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo Oslo kommune, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet, *herunder tiltak på vegnettet og tiltak i tilknytning til skoleskys.*

§ 40 a nytt tredje ledd skal lyde:

*Departementet kan i forskrift gi regler om at kommunen pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til skoleskys.*

#### II

I lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringer relatert til ruspåverka kjøring m.m.) gjøres følgende endringer i avsnitt I:

Endringen av § 22 skal lyde:

§ 22 *Ruspåvirkning av motorvognfører*

Ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,2 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,1 milligram per liter luft, regnes han i alle tilfeller for påvirket av *alkohol i henhold til bestemmelsene i loven.*

*Overstiger konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i loven, eller en mengde slikt*



*middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket i forhold til bestemmelsene i loven. Dette gjelder likevel ikke hvor overskridelsen skyldes legemiddel inntatt i henhold til gyldig resept.*

*Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel, med mindre slikt middel er inntatt i henhold til gyldig resept, jf. tredje ledd.*

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timene etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politiettersforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

*Departementet kan gi forskrift om grenser for konsentrasjoner i blodet av annet berusende eller bedøvende middel som nevnt i tredje ledd og § 31 annet ledd.*

Endringen av § 31 annet ledd og § 33 nr. 1 nytt tredje ledd oppheves.

Ny endring skal lyde:

§ 31 skal lyde:

§ 31 *Alminnelige straffebestemmelser*

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelse gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. På samme måte straffes overtredelse av vilkår i enkeltvedtak i medhold av denne lov og brudd på forbud etter §§ 35 og 36. Overtredelse er forseelse, uansett straffens størrelse. Den som ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffeloven § 238 eller § 239.

Den som overtrer § 22 første ledd, straffes som regel

- a) med bot ved alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften til og med 0,25 milligram per liter luft, *eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel,*

- b) med bot og betinget *eller ubetinget* fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 0,5 til og med 1,2 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,25 til og med 0,6 milligram per liter luft, *eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel,*

- c) med bot og *ubetinget* fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,2 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,6 milligram per liter luft, *eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel.*

*Påvirkningsgraden hos førere som har inntatt legemiddel i henhold til gyldig resept, vurderes konkret.*

Ved utmåling av straffen etter annet ledd tas særlig hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført. Den som overtrer § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav a, og som tidligere er straffet etter § 22 første ledd, jf. § 31 annet eller *fjerde* ledd, straffes som regel med bot eller bot og betinget fengsel. Den som overtrer § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav b eller c, og som tidligere er straffet etter § 22 første ledd, jf. § 31 annet eller *fjerde* ledd, straffes som regel med bot og ubetinget fengsel.

Den som ellers ville ha blitt idømt bot og ubetinget fengsel for overtredelse av § 22 første ledd, kan i stedet idømmes bot og betinget fengsel med vilkår om program mot ruspåvirket kjøring som nevnt i straffeloven § 53 nr. 3 bokstav e.

Overtredelse av § 22 *femte* ledd straffes med bot og fengsel.

For parkeringsovertredelser av regler gitt i medhold av § 8 første ledd fastsetter Kongen tilleggsavgift.

Andre parkeringsovertredelser og overtredelser av forbud mot stans straffes bare dersom parkeringen eller stansen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a.

Etter nærmere regler gitt av Kongen kan det ilegges gebyr istedet for straff også ved overtredelse av andre regler gitt i eller i medhold av denne lov.

### III

Loven trer i kraft straks.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. oktober 2011

**Knut Arild Hareide**

leder

**Susanne Bratli**

ordfører





