



# Innst. 350 L

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 126 L (2012–2013)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (miljøfartsgrenser)

Til Stortinget

#### Samandrag

##### Hovudinnhald i forslaget

Regjeringen gjør i 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 fartsøvertredelser.

Den foreslåtte endringen i vegtrafikkloven § 6 tredje ledd vil klargjøre at også tidsbegrensede fartsgrenser, for eksempel for en vintersesong, kan fastsettes av hensyn til miljøet. 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.

Forslaget til endring i § 33 nr. 2 vil klargjøre at også tilleggsreaksjonen prikkbelastning kan ilegges ved overtredelser av miljøfartsgrenser. Den foreslåtte lovendringen må ses i sammenheng med at vegtrafikkloven § 33 nr. 1 allerede inneholder hjemmel til å ilegge tap av førerrett for overtredelse av miljøfarts-

grense, dersom hensynet til trafiksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

#### Bakgrunn

Vegslitasje og oppvirvling av vegstøv er en stor kilde til svevestøv (PM<sub>10</sub>). 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 piggdekkseasonen, 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 trafiksikkerhet.

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.

Fartsgrenser er historisk begrunnet i hensynet til trafiksikkerhet. 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.

Samferdselsdepartementet mener at hensynet til trafiksikkerheten alene gir tilstrekkelig hjemmel i dag til å ilegge tap av førerrett og prikker ved overtredelse av en miljøfartsgrense. I lovforslaget klargjøres det imidlertid at også hensynet til miljøet, inklusive befolkningens helse, er et allment hensyn i forhold til prikkbelastningsordningen.

### **Høyring og vurdering**

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 differensiert reaksjonssystem innebar at miljøfartsgrenser skal danne utgangspunktet for hovedreaksjonen, normalt forenklet forelegg, mens den «ordinære» fartsgrensen på vegen skal danne grunnlaget for tilleggsreaksjonene tap av førerrett og prikkbelastning.

### **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.

### **Reaksjonssystemet**

Samferdselsdepartementet viser til at de fleste høringsinstansene som kommenterer forslaget om et differensiert reaksjonssystem for overtredelser av miljøfartsgrenser, går imot dette.

Samferdselsdepartementet mener, blant annet på bakgrunn av innkomne høringssvar, 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.

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.

### **Underskilt med informasjon om miljøfartsgrensen**

Samferdselsdepartementet konstaterer at enkelte høringsinstanser mener det er behov for underskilt til miljøfartsgrenser med informasjon også om ordinær fartsgrense på stedet.

Samferdselsdepartementet mener at behovet for underskilt 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.

### ***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.

Samferdselsdepartementet mener 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.

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 støyforurensning også kan gi grunnlag for bruk av miljøfartsgrense.

### ***Samfunnsøkonomisk analyse av miljøfartsgrenser og hvilke kjøretøy som skal omfattes av miljøfartsgrense***

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 trafikken samfunnsøkonomiske kostnader. I praksis fastsettes fartsgrensene ut fra flere kriterier. Dette innebærer at fartsgrensene ikke alltid vil være samfunnsøkonomisk optimale.

Lovforslaget skal sikre det rettslige grunnlaget for eventuell ønsket bruk av miljøfartsgrenser. Mest nærliggende her vil være gjeninnføring av miljøfartsgrensen i Oslo.

### ***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.

### **Merknader frå komiteen**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Høgre,

Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til at formålet med forslaget er å klargjere at miljø, medrekna vern av folkehelse, er eit allment omsyn i vegtrafikkloven og dermed òg kan vere eit omsyn ved vegstyresmaktene si fastsetting av fartsgrenser. Vidare at overskriding av fartsgrenser, som er fastsett heilt eller delvis av omsyn til miljøet (miljøfartsgrenser), skal følgje det ordinære reaksjonssystemet for brot på fartsgrenser.

Fleirtalet viser til at vegslitasje og oppvirvling av vegstøv er ei stor kjelde til svevestøv ( $PM_{10}$ ). Etter stadige overskridingar av forureiningsforskrifta sin grenseverdi for svevestøv blei det i 2004, som eit prøveprosjekt, innført miljøfartsgrense på rv. 4 i Oslo. Dette førte med seg at fartsgrensa på strekninga blei sett ned frå 80 km/t til 60 km/t i piggdekkssesongen for å redusere svevestøvet. Gode resultat frå dette forsøket leia til at miljøfartsgrense blei innført også på Ring 3 i 2006 og på strekninga Framnes–Lysaker på E18 i 2008. Statens vegvesen sin oppsummeringsrapport «Miljøfartsgrense i Oslo 2004–2011» viser at prosjektet har gjeve positive resultat, både for miljø, framkomst og trafikksryggleik.

Fleirtalet er oppteken av at Samferdselsdepartementet meiner at omsynet til trafikktryggleiken aleine gir tilstrekkeleg heimel i dag til å ileggje tap av førarrett og prikkar ved brot på ei miljøfartsgrense. I lovforslaget vert det likevel klargjort at også omsynet til miljøet, inklusive folkehelse, er eit allment omsyn i høve til ordninga med prikkbelastning.

Fleirtalet har merka seg at Samferdselsdepartementet på denne bakgrunn meiner, m.a. på bakgrunn av innkomne høyringssvar, at overskriding av miljøfartsgrensa må behandlast likt som brot på andre fartsgrenser.

Fleirtalet viser til at Samferdselsdepartementet ikkje foreslår at bruk av miljøfartsgrense skal avgrensast til eit tiltak for å redusere svevestøv eller andre former for luftforureining. Omsynet til miljøet og/eller folkehelse inneber at til dømes støyforureining også kan gi grunnlag for bruk av miljøfartsgrense.

Fleirtalet er tilfreds med denne presiseringa. Altfor mange er i dag plaga av luft- og støyforureining, noko det ikkje er like lett å tenke på når du køyrer forbi eit område i eit motorisert køyretøy sjølv. Men det er nok å vise til Norsk forening mot støy og Astma- og Allergiforbundet, som stadig peikar på kva helseplager som vert påført folk frå vegtrafikken. Gjennom denne presiseringa av lovverket vert det gjeve moglegheit til å gjere meir for folk flest i spe-

sielt utsette område for å redusere desse helseplagene.

Fleirtalet viser til at miljøfartsgrenser kan vere eit nyttig tiltak for å betre luftkvaliteten. For lokale styremakter er det en stor fordel å ha ein størst mogleg verktøykasse i arbeidet for å betre bymiljøet. Fleirtalet vil understreke at det må vere lokale styringsmakter som bestemmer om miljøfartsgrenser skal innførast innanfor kommunegrensa. Miljøfartsgrenser bør difor vere eit verkemiddel som er tilgjengeleg for lokalpolitikarar og som kan gi optimal tilsikta verknad.

Fleirtalet viser til at lovforslaget skal sikre det rettslege grunnlaget for eventuell ønska bruk av miljøfartsgrenser. Mest nærliggande her vil vere å føre inn att miljøfartsgrensa i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevis, vil peke på at Fremskrittspartiet i 2011 fremmet et representantforslag om å oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo. Disse medlemmer ser derfor ikke noen grunn til å støtte forslaget til endringer i vegtrafikkloven som åpner opp for miljøfartsgrenser. Disse medlemmer vil også vise til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har fått store deler av Norges befolkning til å bytte ut bensinbilene med dieslbiler som lager svevestøv og  $NO_x$ , etter at de endret avgiftssystemet i statsbudsjettet for 2007. Norges Astma- og Allergiforbund var allerede den gang sterkt kritiske til forslaget fra regjeringen, og har fått rett. Regjeringen innførte i 2012 en  $NO_x$ -komponent, men de høye avgiftene knyttet til  $CO_2$  gjør det fortsatt i mange tilfeller gunstigere å kjøpe dieslbiler med høye  $NO_x$ -utslipp enn bensinbiler. Disse medlemmer viser til at regjeringen i Prop. 1 LS (2011–2012) Skatter, avgifter og toll begrunner engangsavgiften på følgende måte:

«Engangsavgiften skal først og fremst skaffe staten inntekter.»

Disse medlemmer mener at det er viktig å legge til rette for en utskifting av bilparken, slik at folk flest kan få nyere, tryggere og mer miljøvennlige biler.

Disse medlemmer viser til at det også finnes andre effektive tiltak som kan redusere  $NO_x$ -utslippene fra biltrafikken, og vil som eksempel vise til representantforslag fra stortingsrepresentanter fra Fremskrittspartiet, Dokument 8:34 S (2011–2012), om å frita det ikke-mineralske miljødrivstoffet GTL fra mineraloljeavgift.

Disse medlemmer mener at man bør fokusere på tiltak som faktisk virker, som fornyelse av bilparken, istedenfor såkalte miljøtiltak med tvilsom effekt.

Disse medlemmer mener at grunnlaget for miljøfartsgrense burde vært klargjort for lenge siden, og vil bemerke at det nå har gått flere år uten at uklarhetene er ryddet av veien.

Disse medlemmer mener at effekten av å innføre såkalte miljøfartsgrenser vil være svært begrenset, og mener at man i stedet bør se på andre tiltak som vil gi langt større effekt med hensyn til miljøet enn det å åpne for såkalte miljøfartsgrenser vil gi.

Disse medlemmer vil stemme imot forslaget til endringer i vegtrafikkloven.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at statlige myndigheter har et ubetinget ansvar for å tilrettelegge slik at tiltaket er legitimt og håndhevelsen hjemlet i relevant regelverk. Disse medlemmer vil bemerke at det har vært oppsiktsvekkende treg fremdrift i arbeidet med å avklare hjemmelsgrunnlaget for miljøfartsgrense. Det har i flere år vært uklart hvorvidt politiet har rett til å håndheve tiltaket. Disse medlemmer vil bemerke at det nå har gått to år siden Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet forslag om at regjeringen skulle avklare det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrense i Oslo slik at tiltaket kunne videreføres uten opphold.

## Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merkna-dene og rår Stortinget til å gjere følgjande

### vedtak til lov

#### om 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.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

**Knut Arild Hareide**

leiar

**Hallgeir H. Langeland**

ordførar