



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/2740-

Dato
8. desember 2020

**Dokument 8:60 S (2020-2021) Representantforslag fra
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André
Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen**

Jeg viser til brev av 27. november 2020 med representantforslag 60 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og Roy Steffensen.

Representantene foreslår at regjeringen endrer forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr slik at det ikke kan innføres piggdekkgebyr på riksveier. Nedenfor følger min vurdering av forslaget.

Svar:

Jeg mener at piggdekkgebyrforskriften ikke bør endres slik at kommunene ikke skal kunne kreve inn piggdekkgebyr for kjøring på riksveier. En kommune som har innført piggdekkgebyrsone, bør kunne ilegge piggdekkgebyr også for kjøring på riksveier - herunder også for gjennomgangstrafikken på disse veiene.

Bruk av piggdekk bidrar til å produsere helseskadelig svevestøv. Piggdekkbruk fører videre til asfaltslitasje, trafikkfarlige dype spor i asfalten og vesentlig forkortet levetid på veidekket. Dette gjelder også kjøring på riksveinettet, herunder gjennomgangstrafikk på disse.

Innkrevning av piggdekkgebyr er i tråd med "forurensner-betaler-prinsippet". Prinsippet innebærer i dette tilfellet at man betaler for forurensning av luften og for skade som påføres asfalten som følge av kjøring med piggdekk.

Betaling av gebyr for bruk av piggdekk gir i dag inntekt til kommunene, og dette gjelder uavhengig av hvilket veinett kjøringen skjer på. Kommunene bruker inntekten bl.a. til

forsterket vinterdrift, støvdemping og økt renhold. Dette er noe bilistene har nytte av, og som igjen også bidrar til å gjøre det enklere å velge piggfritt.

Dagens ordning med piggdekkgebyr gjelder alle biler, med unntak av et fåtall biler med høye krav til fremkommelighet, der bruk av kjetting ikke alltid er et godt alternativ. Det gjelder f.eks. utrykningskjøretøy som må kunne holde høy fart, også på glatt føre, og brøytebiler som må kunne komme fram på ulikt føre for å holde veien åpen. Biler med piggdekk i gjennomgangstrafikk har åpenbart ikke tilsvarende behov.

Dagens forskrift krever at sonebestemmelsen skal være praktikabel for bilistene, og dette mener jeg det er viktig å videreføre. Sonegrensen skal være tydelig markert og godt skiltet, og det skal være mulig å kjøpe dagskort før kjøring inn i sonen. Dersom riksveien gjennom sonen ikke er inkludert i sonen, vil i prinsippet alle avkjøringer fra denne veien måtte skiltes med gebyrsone. En bilist som bare skal kjøre gjennom sonen, vil tilfeldigvis kunne komme over på et annet veinett og uforvarende komme til å bryte forskriften. Dette er slik jeg ser det problematisk både for kommunen som skal håndheve, og for rettssikkerheten til sjåføren. En klar og entydig sonegrense, gjerne kommunegrensen, ivaretar på en god måte både hensynet til at ordningen skal være praktisk og la seg håndheve og kontrollere, og hensynet til sjåførens rettssikkerhet.

Jeg mener derfor at kommunene fortsatt må kunne inkludere riksveinettet som en del av piggdekkgebyrsoner for at ordningen skal kunne virke etter sin hensikt, og fortsette å ilegge gjennomgangstrafikken gebyr for bruk av piggdekk. Dette er for å støtte opp om 'forurensers-betaler-prinsippet' og ikke minst for å redusere helserisikoen et høyt svevestøvnivå skaper.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide