



DET KONGELIGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Iht vedlagt høringsliste

Deres ref.

Vår ref.  
12/9

Dato  
08.10.2012

**Miljøfartsgrenser. Høring av forslag til klargjøring av hjemmel og presisering av reaksjonsregelverk**

**1. Innledning**

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag om klargjøring av regelverket for miljøfartsgrenser. Forslaget i kapittel 5 om klargjøring av reaksjonsgrunnlaget for overtredelse av en miljøfartsgrense er utarbeidet sammen med Justis- og beredskapsdepartementet.

Nedenfor følger nærmere informasjon om bakgrunnen for og effekten av miljøfartsgrensene i Oslo, forslag til klargjøring av retten til å fastsette en miljøfartsgrense og reaksjon for overtredelse av en miljøfartsgrense.

**2. Bakgrunnen for miljøfartsgrensene i Oslo**

Forurensningsforskriften 1. juni 2004 nr. 931 inneholder bl.a. grenseverdier for utslipp av svevestøv (PM10). Kravene bygger på EU-direktiv og internasjonal kunnskap om helseeffekter av dårlig luftkvalitet. Det er i forurensningsforskriften krav om overvåkning av luftkvaliteten. Data om luftkvalitet rapporteres til Europakommisjonen via EFTAs overvåkningsorgan (ESA). ESA påtalte i november 2011 Norge, på bakgrunn av rapporterte data for 2010, for flere brudd på grenseverdiens krav til svevestøv. Miljøverndepartementet redegjorde i et svar i desember 2011, om hvilke planer og tiltak som var gjennomført for å overholde kravene.

Kommunen er lokal forurensningsmyndighet etter forurensningsforskriften. I samarbeid med anleggseiere, særlig Statens vegvesen når det gjelder vegtrafikk, skal

luftkvaliteten løpende overvåkes gjennom målinger. Det skal også lages tiltaksutredninger når det foreligger fare for overskridelser av grenseverdiene. Det er gjennomført tiltaksutredning for Oslo-området i 2004, som er revidert i 2010. En handlingsplan med konkrete tiltak, deriblant bruk av miljøfartsgrense, er behandlet politisk i bystyret i Oslo.

Nasjonale mål for luftkvalitet ble vedtatt i 1999 med forventet måloppnåelse innen 2005 og 2010. Som følge av at luftforurensningen i Oslo var spesielt høy, gjennomførte det daværende Statens Forurensningstilsyn i 1998 en egen analyse om forventet utvikling og mulige tiltak for å nå målene. Både målinger og beregninger viste en høy svevestøvkonsentrasjon i Oslo, spesielt på enkelte dager med tørre forhold om våren.

Prosjektet "*Bedre byluft*" ble initiert av samferdselsministeren i april 1998 for å få økt fokus på tiltak mot luftforurensningene i byområdene. Det ble nedsatt en arbeidgruppe bestående av bykommuner, veg-, forurensnings- og helsemyndigheter. Gruppen presenterte i mai 1999 rapporten "*Bedre byluft*"<sup>1</sup> med vurdering av strakstiltaksnivåer, varslingsgrenser og terminologi. Vegsjefen i Oslo ga klarsignal for gjennomføring av akutttiltak mot svevestøv med nedsatt hastighet på alle innfartsveger i Oslo vinteren 1999/2000. Tiltaket ble imidlertid gjennomført kun en dag, 30. mars 2000. Beredskapen med varsling og omskifting krevde betydelige ressurser hadde høy kostnad og relativt liten effekt med så kort virkningstid. Det ble derfor besluttet at beredskapsordningen skulle avvikles til fordel for utviklingen av andre og mer permanente tiltak.

TØI-rapporten "*Lavere vinterfartsgrense på innfartsveger i Oslo*"<sup>2</sup> vurderte mulige konsekvenser av nedsatt fartsgrense vintertid i byområder. Det ble her bl.a. konkludert med at det kunne forventes en gjennomsnittlig fartsreduksjon på 5 – 7 km/t, om man skiltet ned fra 80 til 60 km/t, uten at skiltingen ble fulgt opp med supplerende tiltak og kontroll.

Samferdselsdepartementet ba i 2003 Statens vegvesen om å presentere tiltak som kunne redusere forurensningen på kort og lang sikt. Det ble etter dette gjennomført et prøveprosjekt på Rv 4, Trondheimsvegen (strekningen Sinsen - Grorud) med nedsatt hastighet gjennom hele vintersesongen. Prosjektet ble fulgt opp med målinger av Norsk institutt for luftforskning (NILU). Målingene viste en reduksjon på 40 % i andelen vegstøv, sammenlignet med referansevinteren 2003/2004. Det ble ikke registrert at hastighetsnedsettelsen førte til noen problemer i trafikkavviklingen på strekningen, verken i forhold til trafiksikkerhet eller – avvikling. Det ble også registrert noe reduksjon av støynivået.

En spørreundersøkelse blant 800 respondenter viste også at ca. 80 % ga tilslutning til bruk av miljøfartsgrense som virkemiddel, når det ga resultater i forhold til redusert luftforurensning. Krav til luftkvalitet, basert på EU-direktiv gjennomført gjennom EØS-

---

<sup>1</sup> Statens helsetilsyn IK 2674

<sup>2</sup> TØI-rapport (560/2002)

avtalen, ble tatt inn i forurensningsforskriften i 2004. På bakgrunn av målinger som viste overskridelser av disse kravene, utarbeidet Oslo kommune og Statens vegvesen en tiltaksutredning for luftforurensningen. Utredningen inneholdt bl.a. forslag til bruk av permanente miljøfartsgrenser vinterstid på flere hovedveger. Forslaget fikk tilslutning gjennom vedtak i bystyret i Oslo kommune. Miljøfartsgrensen ble deretter utvidet til Ring 3 (Ryen - Granfoss) med faste skilt i 2006 og året etter til E18 (Hjortnes - Lysaker), basert på elektroniske skilt med nedsatt fart kun på dagtid. Variabel fart, kun koblet til faste tider i døgnet, ble valgt fordi forurensningssituasjonen ble avveiet opp mot fremkommelighetsbehovet på riksvegen. Det finnes per i dag ikke et beredskaps-system for korrekt varsling av forventet forurensningsepisoder, som på kort varsel kan kobles til vedtak og praktisk gjennomføring av redusert fart hos vegmyndighetene. De trafiksikkerhetsmessige konsekvensene av et slikt system er også usikre. De tre nevnte strekningene overfor er fortsatt de eneste strekningene hvor det er innført miljøfartsgrenser.

En revidert tiltaksutredning for luftkvalitet for Oslo og Bærum ble utarbeidet av Statens vegvesen, Oslo kommune og Bærum kommune i 2010. Denne utredningen anbefalte bl.a. at bruk av miljøfartsgrenser ble videreført og utvidet til hovedveger som E18 (Oslo - Sandvika) og E6 (Ulven - Furuset). Det ble også anbefalt at perioden ble utvidet til 1. mai (dvs. til etter vårrengjøring på vegene). Revidert tiltakspakke for luftforurensninger ble politisk behandlet i Oslo kommune og vedtatt lagt til grunn for videre arbeidet. I Bærum er det vedtatt at det verken skal innføres piggdekkavgift eller miljøfartsgrense.

Kravene til svevestøv i forurensningsforskriften vurderes skjerpet, som følge av økt kunnskap om helseeffekter. Berørte fagdepartementer har derfor igangsatt en utredning av forslag til reviderte grenseverdier og nye langsiktige helsebaserte mål. Arbeidet skal ferdigstilles innen utgangen av 2012. Det er i denne sammenheng aktuelt å vurdere nye og kraftigere tiltak for å redusere forurensningen fra vegtrafikken. Utvidet bruk av miljøfartsgrenser kan være aktuelt tiltak i denne sammenheng.

### **3. Miljøfartsgrensens effekt**

#### **3.1) Miljøfartsgrensens effekt på lokal luftkvalitet, utslipp og støy**

Målinger langs hovedvegene i Oslo viser at støvforurensningen generelt er redusert i de senere år. Samlede tiltakspakker har bidratt til at grenseverdien for PM10 (årsmiddel) i forurensningsforskriften så vidt overholdes. Det er ikke mulig å tilskrive effekten av et tiltak isolert, men flere tiltak som gebyrordning for bruk av piggdekk, støvbinding med saltløsning og lavere hastighet har trolig bidratt til at grenseverdiene for svevestøv er overholdt (sammen med andre forhold som værforhold og teknologi).

Miljøfartsgrense i vintersesongen har betydning for konsentrasjonen av svevestøv på to måter: Redusert hastighet gir redusert mekanisk slitasje av vegdekket, både ved våt og tørr vegbane. Lavere hastighet gir også redusert oppvirvling av støv fra tørr vegbane. Laboratorieforsøk bygger opp under dette. Slike forsøk viser at

svevestøvkonsentrasjonen (PM10) reduseres med 30 - 50 % ved hastighetsreduksjon fra 70 - 50 km/t - uavhengig av drivstofforbruk (som uansett er lavest ved jevn hastighet på 60 - 80 km/t).

Pilotforsøket med utprøving av miljøfartsgrense på Rv 4 Trondheimsvegen vinteren 2004 - 2005 førte til en gjennomsnittlig hastighetsreduksjon på om lag 10 km/t. Dette bidro, som tidligere nevnt, til at konsentrasjonen av svevestøv målt ved siden av veien ble redusert med opp mot 40 % sammenlignet med vinteren før. Reduksjonen er hovedsakelig knyttet til de største partiklene fra vegslitasje og ikke eksospartikler. Det ble også målt en reduksjon i mengden nitrogenoksider på omtrent 10 %, men årsaken til denne reduksjonen er mer usikker<sup>3</sup>. Resultatene understøttes av undersøkelser bl.a. fra Kirkeveien i Oslo (2001 - 2009), som viser at kjørehastigheten har stor betydning for mengden vegstøv, mens hastighetene i bygater har mindre betydning for NOx og CO2.

En viktig synergieffekt er at miljøfartsgrensen har bidratt til en støyreduksjon på opptil 2 dB på Rv 4, en merkbar reduksjon for beboere langs veien.

### **3.2) Miljøfartsgrensens effekt på trafikksikkerheten**

Statens vegvesens analyser av ulykkesstatistikk fra seks, fire og tre år før og etter periodene med miljøfartsgrense har vist en høy reduksjon i antall personskadeulykker på hhv. 47 % på Ring 3 og 29 % på Rv 4. (E18 ble ikke analysert pga. for lite statistisk grunnlag til å konkludere en eventuell effekt på ulykker). TØI har gjennomført en tilsvarende før- og etterstudie av nedgangen i trafikkulykker ved redusert hastighet. Det ble her brukt en annen fremgangsmåte, da nedgangen i antall ulykker ble vurdert for de tre strekningene sammenlagt. Etter innføringen av miljøfartsgrense er antallet ulykker i vintersesongen redusert med 31 %. I denne studien er også E 18 blitt vurdert.

### **3.3) Miljøfartsgrensens effekt på trafikkavviklingen**

Trafikkmålinger som Statens vegvesen har gjennomført, og tilbakemeldinger fra trafikantene, har vist at det ikke er mer kø eller dårligere trafikkavvikling som følge av miljøfartsgrensen. Data fra årlige evalueringer basert på fartsregistreringer og -telling viser at miljøfartsgrensene ikke har hatt negativ effekt på trafikkavviklingen. Det er i tråd med transportmodellberegninger, som viser at hastighet omkring 60 km/t er den hastigheten som gir best trafikkavvikling og dermed minst kø.

Statens vegvesen har gjennomgått trafikkdata som viser at miljøfartsgrensen som tiltak har ulik effekt på ulike strekningene, Rv 4, Ring 3 og E18. Mye tyder på at begrensninger i trafikkavviklingen er mer avgjørende enn skiltingen med hensyn til gjennomsnittshastighet store deler av døgnet. Gjennomsnittshastigheten er uansett lav i rushperioder på grunn av kø. Utenom rush registreres en reduksjon på Rv 4 i størrelsesorden 9 - 10 km/t og på Ring 3 er det ca 6 - 7 km/t lavere hastighet etter

---

<sup>3</sup> NILU OR 41/2005

innføring av miljøfartsgrense. Der det er mange på og avkjøringsfelt blir det best trafikkavviklingseffekt ved 60 km/t. Dette gjelder også for strekninger der det er flere bussholdeplasser.

E18 er den strekningen med miljøfartsgrense som har mest trafikk og det er begrenset fremkommelighet store deler av dagen. Effekten av miljøfartsgrensen kun på dagtid har dermed begrenset effekt. Trafikkmengde og begrenset fremkommelighet har på så trafikkbelastede strekninger større betydning for reduksjon i gjennomsnittlig hastighet enn effekt av miljøfartsgrensen alene.

### **3.4) Bruk av variable skilter**

Det har vært hevdet at bruk av variabel skiltning av fartsgrenser med elektroniske skilt er et mer målrettet og effektivt tiltak enn dagens system med fast lav hastighet gjennom hele piggdekkseasonen. Målinger viser imidlertid at det er behov for forebyggende tiltak mot høye svevestøvkonsentrasjoner ved å redusere produksjon og spredning av støv ved vegslitasje. Redusert hastighet, kun på enkelte dager der svevestøvkonsentrasjonen er nær eller over forurensningslovens grenseverdier, anses derfor ikke å ha tilstrekkelig forebyggende effekt. Variable fartsgrenser basert på forurensningssituasjoner vil også kreve et omfattende forvaltningssystem med tett koordinering mellom vær- og forurensningsvarsling, beredskap for trafikkstyring og informasjon til trafikantene. Et slikt system vil kreve et større utviklingsarbeid før dette kan anbefales som løsning. Hyppige hastighetsendringer kan også ha trafiksikkerhetsmessige konsekvenser, inkludert skape utfordringer knyttet til kontroll og håndheving. Variasjoner i fartsgrenser kan også skape utfordringer ift. trafikkavviklingen og kreve enda større aktsomhet hos bilistene. Dette kan igjen ha negative trafiksikkerhetsmessige konsekvenser.

## **4. Klargjøring av hjemmelsgrunnlaget for miljøfartsgrenser**

### **4.1) Dagens hjemmelsgrunnlag i vegtrafikkloven § 6 annet ledd**

I vtrl. § 6 annet ledd går det frem at: "*[d]ersom annen fartsgrense ikke er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t.*"

Bestemmelsen bygger på en forutsetning om at vegmyndighetene har kompetanse til å fastsette andre fartsgrenser enn de generelle som uttrykkelig følger av bestemmelsen.

En uttrykkelig hjemmel til å fastsette lavere fartsgrenser finnes også i skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd: "*For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd.*"

Varige fartsreguleringer er det normale anvendelsesområdet for vtrl. § 6 annet ledd og skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd. Hjemmel for midlertidige fartsreguleringer følger

av vtrl. § 7 annet ledd. For øvrig gir vtrl. § 6 femte ledd rett til forsøksordninger med lavere fartsgrenser "... for bestemte områder og/eller for bestemte tider".

Miljøfartsgrensen ble opprinnelig innført som en prøveordning med hjemmel i vtrl. § 6 femte ledd. Dagens hjemmel er vtrl. § 6 annet ledd.

Fartsgrenser er historisk begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet. Hensynet til fremkommelighet kom inn i takt med utvidelsen av bilparken i Norge. I løpet av de siste 20-30 årene har miljø fått stadig større innpass i vegtrafikkloven, bl.a. gjennom løpende endringer i loven og politiske føringer i forarbeider og stortingsmeldinger. Det vises i denne sammenheng særlig til de ulemper som ble identifisert i forarbeidene forut for lovendring i april 1981. I St. meld. Nr. 9 (1978 - 1979) vises det til at "[t]rafikkavviklingen fører til ulykker som ulykker, støy og andre forurensninger" og til at "godt miljø" ble fremhevet som ett av i alt seks hovedmål for transportpolitikken. I St. meld. nr. 9 (1978 - 1979) omtales trafikk og miljø mer generelt, mens St. meld. Nr. 72 (1977 - 78) "Om fart og fartsgrenser" konkret tok for seg den nære sammenhengen mellom fart og miljø. Det vises særlig til punkt 3.5 ("Forurensning — Fart") og 3.6 ("Støy — Fart"). Fra punkt 3.5 (s. 16) fremgår følgende: "Merkbare forurensninger har vi stort sett i byer og tettsteder. Her er trafikken relativt stor og nettopp karakterisert ved langsom kjøring, mange stopp, akselerasjoner, og retardasjoner. En reduksjon av forurensning kan derfor oppnås ved at fartsvariasjonene reduseres, og at i alle fall hovedtrafikkstrømmene avvikles med rimelig fart (40-60 km/t). Jevnere kjørefart i området 40-60 km/t ville også redusere det fineste støvet. En negativ effekt med øket fart ville være spredning av støv over større områder. På den andre siden ville lokalkonsentrasjonene nær vegen minske". Det vises også til St. meld. nr. 44 for 1975 - 1976, "Tiltak mot forurensninger". St. meld. nr 72 (1977 - 1978) angir i punkt 3.7 ("Oppsummering") hvilken fart som er gunstig i forhold til de ulike og til dels kryssende hensyn som gjør seg gjeldende i forhold til fartsnivå. Miljø fremheves igjen som et sentralt hensyn. I den påfølgende Ot. prp. nr. 78 (1978 - 1979) ble det foreslått endringer av bl.a. fartsreglene i vtrl. § 6. Det fremgår her av proposisjonen at forslaget bygger på, og er i samsvar med, de forslag som fremgår av bl.a. ovennevnte stortingsmeldinger. De siterte uttalelsene kan tjene til å illustrere at hensynet til miljøet er blitt et sentralt hensyn i forhold til vtrl., inkludert at hensynet til miljøet er et saklig hensyn også ift. fastsettelsen av en fartsgrense. Forståelsen er i tråd med Statens vegvesens praksis og tidligere vurderinger gitt av Lovavdelingen, både ift. vtrl. § 7 annet ledd og § 6 annet ledd. I kommentarutgaven til vtrl. "Vegtrafikkloven og trafikkreglene"<sup>4</sup> går det også frem at "Permanent skilting med nedsatt fartsgrense (miljøfartsgrense), har hjemmel i § 6 annet ledd, jf skiltforskr § 26". For øvrig vises det til at Europakommisjonens fartsolicy presiserer at en fartsgrense bygger på en balanse mellom: "... safety, mobility and environmental considerations"<sup>5</sup> og at danske, finske og svenske vegmyndigheter også legger en slik forståelse og praksis til grunn. Sist vises det til den allmenne forståelsen av hva en fartsgrense er, jf. f.eks. Wikipedia: "Fartsgrenser fastsettes ideelt sett som et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet

<sup>4</sup> Bjørn Engstrøm (Red.) Vegtrafikkloven og trafikkreglene. Kommentanutgave 5. utgave 2012

<sup>5</sup> [www.ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/speed\\_limits/current\\_speed\\_limit\\_policies.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_limits/current_speed_limit_policies.htm)

*for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø både for de kjørende og andre som ferdes langs vegen.”<sup>6</sup>.*

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

Det foreslås en ytterligere klargjøring av hjemmelsgrunnlaget i vtrl. § 6 tredje ledd og skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd.

Det foreslås følgende klargjøring i vtrl. § 6 tredje ledd:

*”I trafikkregler gitt i medhold av § 4 og skiltregler gitt i medhold av § 5 kan det fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder henholdsvis om lavere fartsgrense for bestemte grupper av motorvogner og lavere fartsgrense av hensyn til miljøet.”*

Det foreslås videre følgende klargjøring i skiltforskriften § 26 nr. 1 annet ledd:

*”For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd, herunder lavere fartsgrense av hensyn til miljøet.”*

Forslagene er ment å klargjøre ytterligere gjeldende rett og fjerne den siste tvil rundt at hensynet til miljøet også er et relevant hensyn ifm. fastsettelse av en fartsgrense, dvs. i tillegg til hensyn som trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Endringen i vtrl. § 6 tredje ledd krever lovendring. Forslaget foreslås derfor oversendt til Stortinget etter endt høring. En lovendringen oppfattes imidlertid ikke som et vilkår for iverksettelse av miljøfartsgrensene i Oslo 2012 pga. presiseringen i skiltforskriftens § 26 nr. 1 annet ledd og Lovavdelingens uttalelse om vtrl. § 6 annet ledd.

Forslaget begrenser seg til å klargjøre hjemmelsgrunnlaget 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 i skiltforskriftens § 26 nr. 1 annet ledd. Hjemmelen til å fastsette midlertidige (miljø-) fartsgrenser og prøveordninger om (miljø-)fartsgrenser oppfattes som tilstrekkelig klar, som følge av de klare henvisningene til miljø i forarbeidene til disse bestemmelsene og Lovavdelingens uttalelser i brev 4. november 2010 og 8. februar 2012. I førstnevnte uttalelse fra Lovavdelingen går det frem at miljø er et relevant hensyn for midlertidige trafikkregulerende vedtak iht. vegtrafikklovens § 7 annet ledd. En midlertidig miljøfartsgrense, f.eks. fastsatt for en periode hvor forurensningsforskriftens grenseverdier om svevestøv er overskredet, kan være et eksempel på et slikt vedtak.

---

<sup>6</sup> [www.no.wikipedia.org/wiki/Fartsgrenser\\_i\\_Norge](http://www.no.wikipedia.org/wiki/Fartsgrenser_i_Norge)

Forslag til endring av lov og forslag til endring av forskrift viser begge til "*hensynet til miljøet*". Formuleringen "*hensynet til miljøet*" vil omfatte, men ikke begrense seg til, reduksjon av svevestøv. Formuleringen som foreslås innebærer imidlertid mulighet til å redusere farten også av andre viktige miljøhensyn enn kun det å redusere svevestøvet. Det vises her bl.a. til at miljøfartsgrensene i Oslo har hatt / har andre positive effekter, som reduksjon av støynivået langs veiene. Bruk av miljøfartsgrenser på enkelte innfartsårer til, og på omkjøringsveger rundt, de største byene, er nevnt som et tiltak i Nasjonal Handlingsplan for støy (2007 - 2011). Av den grunn fremstår dette som en hensiktsmessig formulering.

Det foreslås ingen særskilte prosedyrer for vedtagelse av miljøfartsgrenser, fordi det eneste som i prinsippet skiller slike fartsgrenser fra andre fartsgrenser er at hensynet til miljøet fremstår som det eneste eller det mest fremtredende hensynet bak fartsgrensevedtaket og -skiltet. De samme krav til utredning, innhenting av uttalelse, informasjon mv. for saksbehandlingen må derfor legges til grunn. Det vises imidlertid til at miljøfartsgrensene i Oslo først ble innført som en prøveordning og deretter etter en evaluering ble omgjort til faste miljøfartsgrenser for vinterhalvåret. En ordning, der man først initierer en prøveordning med miljøfartsgrenser, fremstår som en god fremgangsmåte.

Det vises avslutningsvis til at skiltforskriftens § 26 nr. 1 annet ledd annet og tredje punktum omhandler kompetansen til å fastsette fartsgrensevedtak. Det følger her at Statens vegvesen v/regionkontoret gir fartsgrensevedtak for riksveg, fylkesveg og privat veg, mens kommunen gir fartsgrensevedtak for kommunal veg. Det foreslås ingen endringer på dette punktet.

## **5. Klargjøring av reaksjonsgrunnlaget for overtredelse av en miljøfartsgrense**

### **5.1) Behov for klargjøring av reaksjonsgrunnlaget**

Usikkerhet rundt hjemmelsgrunnlaget har bidratt til usikkerhet på reaksjonsgrunnlaget ved overtredelse av en miljøfartsgrense. Dette gjelder i sær det som kan karakteriseres som tilleggsreaksjonene prikkbelastning og tap av førerrett.

Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet har et felles ansvar for forvaltningen av reaksjonsregelverket for fartsgrenser, inkludert miljøfartsgrenser.

### **5.2) Forslag til klargjøring / presisering av reaksjonsgrunnlaget**

Det foreslås et reaksjonssystem, der satsene for forenklet forelegg opprettholdes også for overtredelse av miljøfartsgrenser. Dette ut i fra prinsippet om at "*en fartsgrense er en fartsgrense*". 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 for prikkbelastning og tap av førerkort. Dette fordi hensynet til miljøet ikke har vært fremtredende ifm innføring av disse reaksjonene.

Fartsovertredelser på miljøfartstrekkninger behandles etter forskrift 19. september 2003 nr. 1164 om prikkbelastning og forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv først ved overtredelser av ordinær fartsregulering. Det foreslås følgende tilføyelser i de nevnte forskrifter:

I forskrift om tap av førerrett § 2-3. *Særskilte fartsgrenser* foreslås det et nytt annet ledd:

*" Ved overtredelser av miljøfartsgrenser, er det fartsgrensen som gjelder resten av året, den ordinære fartsgrensen, som legges til grunn ved fastsettelse av perioden for tap av førerrett."*

I forskrift om prikkbelastning § 2 *Grunnlaget for prikkbelastning* foreslås det et nytt nr. 10 i første ledd :

*"Ved overtredelser av miljøfartsgrenser, er det fartsgrensen som gjelder resten av året, den ordinære fartsgrensen, som legges til grunn ved fastsettelse av prikkbelastning."*

To scenarioer kan illustrere et slikt system:

1) Miljøfartsgrensen på 60 km/t overskrides med 15 km/t. Normal fartsgrense på stedet er 80 km/t. Forenklet forelegg blir 2900,- kr. Det ilegges ikke prikker iht. prikkbelastningsordningen.

2) Miljøfartsgrensen på 60 km/t overskrides med 36 km/t. Normal fartsgrense på stedet er 80 km/t. Overskridelsen er over høyeste spenn for forenklet forelegg § 1 (*"til og med 25 km/t kr 6500,-"*), samtidig som overskridelsen er i nest laveste spenn for tap av førerrett § 2-2 (*"Fart: 95-100 ... 6-8 mnd"*). Forenklet forelegg vil her bli maksimalt forenkelt forelegg i 60 – sone, dvs 6500,-. I tillegg vil det gis prikkbelastning iht. normal fartsgrense på stedet, henholdsvis 2 eller 4 prikker. Sistnevnte for sjåfører som har hatt førerkort i klasse B i mer eller mindre enn to år sammenhengende.

Departementene mener at dagens praksis med informasjonsskilt / underskilt om miljøfartsgrense bør videreføres. Dette for å informere bilistene om når de befinner seg på en miljøfartsgrensestrekkning, inkludert når det differensierte reaksjonssystemet trer inn.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Klargjøring av hjemmelsgrunnlaget vil i seg selv ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser. Klargjøring / presisering av reaksjonsgrunnlaget vil innebære en noe mildere reaksjon ved overtredelse av en miljøfartsgrense enn ved overtredelse av ordinær fartsgrense. På den annen side vil klargjøringen /

presiseringen innebære at Politiet i Oslo får den nødvendige avklaring til å igjen håndheve miljøfartsgrensen. Det vil ha konsekvenser for de bilister som velger å bryte en miljøfartsgrense. Faktisk håndheving av miljøfartsgrensen vil bidra til reduksjon av svevestøv. Det vil igjen kunne utgjøre et positivt helsebidrag for Oslos befolkning. En klar rettslig ramme kan også bidra til at miljøfartsgrenser i større grad blir vurdert som et verktøy for å redusere svevestøvet i også andre byer rundt om i Norge.

## 7. Avsluttende kommentarer

Høringsfrist er seks uker og avsluttes 22. november 2012. Høringskommentarer kan sendes pr post eller e-post ([postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)).

Høringsinstansene oppfordres til å selv videresende til eventuelle ytre etater mv. I den grad dette skjer, bes høringsinstansene, om mulig, om å koordinere sine høringsvar.

Med hilsen



Lasse Lager (e.f.)  
avdelingsdirektør



Carsten Horn-Hanssen  
fagdirektør

### Kopi:

Justisdepartementet  
Vegdirektoratet

### Vedlegg:

Høringsliste  
Forslag til endring av lov og forskrifter