



## Statens vegvesen

Se adresseliste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet	Saksbehandler/innvalgsnr: Pål Rosland - 22073488 Anette Hauge - 22073701	Vår referanse: 2010/237587-055	Deres referanse:	Vår dato: 22.02.2012
---------------------------------------	--	-----------------------------------	------------------	-------------------------

### Høringsbrev om endringer i piggdekkbestemmelsene i vegtrafikklovgivningen

Samferdselsdepartementet ønsker i brev 18. november 2011 å se piggdekkgebyrordningen, piggdekkksesong og miljøfartsgrense som tre selvstendige virkemidler med ulike virkeområde. Departementet ønsker å forkorte piggdekkksesongens lengde i Sør-Norge og heve gebyret for ulovlig bruk av piggdekk utenom piggdekkksesongen.

Samferdselsdepartementet har gjennom en dialog med Statens vegvesen Vegdirektoratet bedt oss sende på høring forslag til endring i bestemmelser som regulerer bruk av piggdekk for å redusere problemet med vegstøv. Det er imidlertid ikke aktuelt å endre på prisene i piggdekkgebyrordningen, heller ikke åpne for 6 gram pigg på tunge lastebiler (N3) og busser (M3).

Endringene får som konsekvens en kortere periode der det er lovlig å bruke piggdekk i Sør-Norge, men fører trolig ikke til nevneverdige endring i piggfriandelen. Kjøring med piggdekk i april i Sør-Norge må være knyttet til et konkret behov for å kjøre der det kan være glatt føre. I en rekke byer er vegstøvproblemet størst i april. Redusert bruk av piggdekk i april vil trolig gi en betydelig nedgang i antall dager med alvorlig luftforurensing.

Vegdirektoratet foreslår tre alternative sluttdatoer for piggdekkksesongens lengde. De aktuelle datoene er 31. mars, 5. april og 10. april. I det følgende har vi sett det som hensiktsmessig å kun vise til 31. mars når vi snakker om sluttdato for piggdekkksesongen. Det er også ved å avslutte piggdekkksesongen den 31. mars at vi får størst miljømessige fordeler i forhold til dagens situasjon. Hvilken dato Samferdselsdepartementet eventuelt ønsker å gå videre med vil blant annet vurderes ut fra tilbakemeldinger vi har mottatt i høringssvarene. Vi ønsker imidlertid tilbakemelding fra høringsinstansene på alle tre datoer.

### Høring om forslag til endring av tre forskrifter i vegtrafikklovgivningen

Vi foreslår endringer i følgende forskrifter og paragrafer:

- Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 1-4
- Forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 2

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

- Forskrift 7. mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr §§ 2 og 5.

Forslag til forskriftsendringene ligger i vedlegg. Eventuelle kommentarer eller merknader til endringsforslagene må sendes [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller Statens vegvesen Vegdirektoratet, Trafikant- og kjøretøyavdelingen, PB 8142 Dep, 0033 Oslo, innen **16. april 2012**. Det kan ikke påregnes at svar som er innkommet etter denne fristen blir tatt i betraktning.

### **Svevestøv er et sesongproblem**

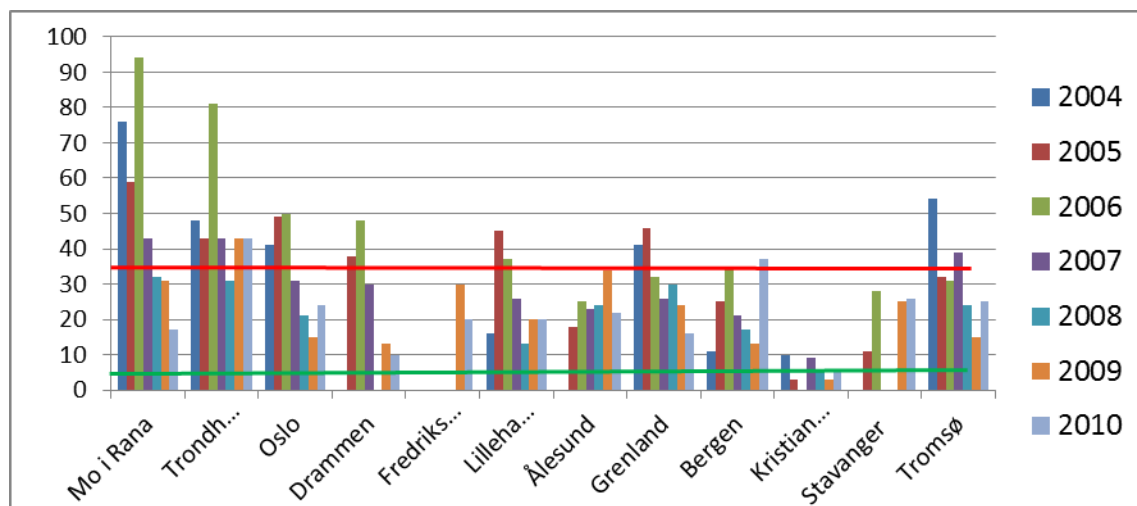
Norge har et problem med svevestøv. Støvnivået er et problem i forhold til folkehelsen og i forhold til lovverket. Svevestøv er den luftforurensningen som er best dokumentert og som så langt gir mest alvorlige helsevirkninger i byer og tettsteder. Redusert piggdekkbruk er et viktig tiltak for å redusere svevestøv. Redusert fart og støvdemping i kombinasjon med renhold er også effektive tiltak.

Hver bil som bruker piggdekk vil slå løs små partikler med piggene. Høy piggdekkandel er i så måte en viktig årsak til produksjon av vegstøv. Ved lav fart utløses det lite energi og støvproduksjonen er liten. Ved høy fart slår piggene ned i asfalten med stor kraft slik at det produseres mer støv. Høy fart i kombinasjon med høy piggdekkandel gir meget stor støvproduksjon på tørr asfalt. I Norge, Sverige og Finland er det flere forsøk og undersøkelser som understøtter dette.

Mange av partiklene som produseres er så store at de ikke kan pustes inn. De fanges opp i nese og svelg. De minste støvpartiklene med en diameter under 10 mikrometer, er inhalerbare. Når vi omtaler inhalerbart svevestøv som har opphav i vegstøv, gjelder dette først og fremst grovt svevestøv. Personer med luftveislidelser som astma og KOLS kan få helseplager og alvorlige helseproblemer når de utsettes for dette grove svevestøvet.

Til tross for stor økning i piggfriandelen i Norge de siste ti årene er det i følge figur 1 fortsatt overskridelser av grenseverdien for svevestøv fastsatt i forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. Hvis vi definerer en støvdag til å være en dag med høyere luftforurensning enn 50 mikrogram per kubikkmeter luft, så tillater forurensningsforskriften opp til 35 støvdager i løpet av et år. Trondheim er den byen som har hatt minst reduksjon, mens Grenland, Drammen, Oslo og Mo i Rana har hatt betydelig nedgang. I Stavanger, Bergen, Ålesund og Tromsø er antall overskridelser mer påvirket av været fra år til år enn i de andre byene.

En nærmere studie av tallene viser at mange av støvdagene ikke fordeler seg jevnt over vinterhalvåret. Byer som ligger skjermet mot Nordsjøen og Norskehavet har jevnt over høyere svevestøvproblemer enn kystbyene, men dette varierer med hvor tørr vinteren er; noe som kjent veksler. I indre del av Norge er det typisk at mange av støvdagene kommer i april. I årene 2008 til 2010 sto april for 38 % av støvdagene i Trondheim og 31 % i Oslo basert på tall fra vegnære målestasjoner. I Stavanger og Bergen var det få eller ingen overskridelser i april. Her er overskridelsene fordelt over hele vinteren fra november frem til april. I Norge har vårtemperaturen i snitt økt nesten 1 grad celsius fra 1970 og fram til i dag. Det har ført til at våren vanligvis kommer tidligere nå enn før. Antakelig er det mange i Stavanger og Bergen som legger om til sommerdekk allerede i mars.



Figur 1. Antall dager per år med høyere støvkonsentrasjon enn  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM<sub>10</sub> (støvdager) i norske byer fra 2004 til 2010. Rød strek er aktuell grenseverdi (35 støvdager). Klif.

### Ulike selvstendige virkemidler

Bruk av *piggdekk* er et virkemiddel for å bedre friksjonen, bruk av *piggdekkgebyr* er et virkemiddel for å redusere bruken av piggdekk der vegstøv er et alvorlig miljøproblem mens bruk av *miljøfartsgrense* er virkemiddel for å redusere produksjonen av vegstøv.

#### Lovlig bruk av piggdekk

I henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 må et kjøretøy ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende. Dette ansvaret påhviler sjåføren. Samtidig sier bestemmelsen at det er forbudt å bruke piggdekk i en periode som strekker seg fra våren til høsten. Men bestemmelsen sier også at Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra dette forbudet i enkeltsaker.

På den ene siden gir bruk av piggdekk forbedret friksjon på særlig glatt føre. På den annen side sliter piggene på asfalten og skaper vegstøv. Derfor bør ikke de vegfarende bruke piggdekk når det ikke er behov for det. Dette dilemmaet søker forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 å avveie ved gi lov til å bruke piggdekk i en periode fra høsten til våren fordi denne tiden er karakterisert med vekslende føre og til dels glatt veg mange steder.

Avveiningen er ikke optimal. Bruk av piggdekk skaper for mange støvdager. For å redusere problemet har tiltakene så langt vært bruk av piggdekkgebyr, miljøfartsgrense og støvdemping, likevel er det for mange støvdager. Det er særlig i april at forholdet mellom ønsket bruk av piggdekk og støvproblemer kommer i ubalanse. I april er det mange som ikke har behov for å bruke piggdekk på tørre og vårlige veier. Slik bruk er til skade for miljøet.

Gjennom å avslutte piggdekksesongen 31. mars i Sør-Norge vil vi begrense bruken av piggdekk i april. De som skal bruke piggdekk i april må ha et konkret behov.

I april vil det være stor forskjell på føret fra kyst til fjell. De som i april har konkrete planer om å kjøre i utsatte områder, for eksempel i påskefjellet, bør ha lov til å kjøre med piggdekk også på tørre og vårlige veier i lavlandet fram til turen skal gjennomføres innenfor rimelighetens grenser.

### Soner for piggdekkgebyr

Vegstøv er et helseproblem i byene der det er mye trafikk og folk bor tett langs vegnettet. Det er begrunnelsen for at byer med støvproblemer kan innføre piggdekkgebyr. Gjennom avgift stimuleres mange til å velge piggfrie vinterdekk som er et likeverdig alternativ til piggdekk.

Perioden for piggdekkgebyr er i dag koblet til piggdekkssesongen. Dette er uheldig. Folk bruker som kjent piggdekk utenfor piggdekkssesongen, særlig noen uker før og noen uker etter. Som nevnt vil en del komme til å bruke piggdekk utenfor piggdekkssesongen i april dersom denne avsluttes 31. mars i Sør-Norge. Vi mener derfor at piggdekkgebyrperioden må være frikoblet piggdekkperioden. Vi forslår at perioden for piggdekkgebyr begynner fra og med 1. oktober og varer fram til og med 31. mars. For denne perioden kan bileierne betale et periodekort slik som i dag og til samme pris (kr 1200 for lett bil). Alternativt kan bileierne kjøpe månedskort eller dagskort slik som i dag (henholdsvis kr 400 og kr 30 for lett bil). April er en egen avgiftsperiode som kommer i tillegg til den første perioden. For april må man da kjøpe et månedskort eller dagskort til samme pris som i dag.

De som mener å ha et behov for bruk av pigger i april og som kjører i en piggdekkgebyrsone skal altså betale avgift. De som ikke har behov, har ikke lov til å bruke piggdekk. Vi tror at betaling av piggdekkgebyr sammen med at de fleste ikke har behov for pigger i sentrale strøk, vil stimulere mange til å skifte til sommerdekk når vi kommer til april.

### Miljøfartsgrense

Miljøfartsgrense er et virkemiddel for å fremme redusert fart. Redusert fart vil redusere produksjonen og oppvirvlingen av svevestøv. I ukene etter piggdekkssesongen og før ny vegetasjonen kommer opp, vil det være mye støv langs vegene. Redusert fart i denne perioden er viktig for å dempe oppvirvling av støvet, i tillegg vil det være noen som vil bruke pigger i denne perioden. Bruk av miljøfartsgrense bør derfor ikke primært være knyttet til bruk av piggdekk, men til å oppnå bedre miljø uavhengig av piggdekkbruken.

### Virkemidlenes samlede effekt

Vi viser til vedlegg 1 for en oversikt over virkemidlenes samlede effekt.

### **Forslag om kortere piggdekkssesong i Sør-Norge**

I Sør-Norge varierer i dag avslutningen på piggdekkssesongen i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 med første søndag etter påske. Tidspunktet for påsken varierer innenfor en periode på 35 dager. Piggdekkssesongens avslutning kan derfor variere innenfor en periode som strekker fra slutten av mars til etter april. I 2011 varte piggdekkssesongen til og med 1. mai, én dag lengre enn i Nord-Norge.

Vi foreslår å avslutte piggdekkssesongen 31. mars som fast dato, det vil si innenfor dagens utfallsrom. Vi mener det er en klar fordel å dele opp piggdekkgebyrordningen i en periode fra og med 1. oktober til og med 31. mars, og ha april som egen periode. En kommune som Stavanger eller Bergen som sjelden har støvdager i april kan avslutte ordningen 31. mars, mens Oslo og Trondheim som har mange overskridelser også i april kan inkludere april i ordningen. Tromsø, som ofte kan ha mange støvdager i april, kan velge å innføre piggdekkgebyrordningen bare for april.

Vi forslår at piggdekkssesongen som tidligere begynner 1. november i Sør-Norge. For Nord-Norge foreslår vi ingen endringer i piggdekkssesongen. I Nord-Norge varer piggdekkssesongen fra og med 15. oktober til og med 30. april.

Vi foreslår i forhold til Sør-Norge at forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 tredje ledd skal hete:

*«Piggdekk eller kjetting må ikke brukes i tiden fra og med 1. april til og med 31. oktober om ikke føreforholdene gjør det nødvendig. (...)»*

Forslaget om å avslutte piggdekkseasonen til 31. mars i Sør-Norge har som konsekvens at forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 første og andre ledd eventuelt også må endres. Vi foreslår følgelig at § 1-4 første ledd, bokstav a) andre avsnitt første punktum skal hete:

*«Dekk på kjøretøy som nevnt i første ledd skal likevel ha mønsterdybde minst 3 mm i tiden fra og med 1. november til og med 31. mars.»*

Tilsvarende foreslår vi at § 1-4 andre ledd andre avsnitt første punktum skal hete:

*«I kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal det, hvis det kan ventes kjøring på offentlig veg som er snø- eller isdekket, og i alle fall i tiden fra og med 1. november til og med 31. mars, medføres kjetting som er tilpasset kjøretøyets hjul og som er slik at det alltid er kontakt mellom kjetting og vegbane.»*

### **Utfordringer knyttet til kontroll av ny piggdekkordning**

Etter dagens bestemmelser er det føreforholdene som er avgjørende for hvilken dekkutrustning som skal brukes og ikke årstiden.

En endring av sluttdatoen for piggdekkseasonen vil i realiteten ikke endre det faktum at føreforholdene vil være avgjørende for hvilken dekkutrustning som er nødvendig for å sikre tilstrekkelig veggrep. Føreforholdene i Norge preget av store lokale forskjeller i perioden mars – april. Dagens regelverk tar i stor grad hensyn til disse ulike føreforholdene ved å legge “forbudet” mot bruk av piggdekk til etter gjennomført påskeutfart. Denne muligheten bør likevel ikke gå på bekostning av miljøet, ved at de som ikke trenger piggdekk velger å beholde dem på.

Høringsforslaget legger opp til at de som har et behov for piggdekk, og har konkrete planer om å kjøre i utsatte områder, også skal ha lov til å kjøre med piggdekk på tørre og vårlige veier etter 31. mars.

Innføringen av ordningen med vegtrafikkgebyr der Statens vegvesens utekontrollpersonell ble tildelt gebyrkompetanse sammen med politiet, bygde på den klare forutsetningen at overtredelsene som skulle sanksjoneres ved hjelp av overtredelsesgebyr skulle være enkle å konstatere både mht. objektiv overtredelse og subjektiv skyld. Ved denne foreslåtte endringen av piggdekkbestemmelsen vil kontrolløren være avhengig av den enkelte sjåførs forklaring om bestemmelsessted, og behov for piggdekk på aktuell reise eller en meget nært forestående reise. Det kan være vanskelig for sjåføren å sannsynliggjøre reisen og fremtidig føreforhold, og tilsvarende for kontrolløren å verifisere disse opplysningene. Jo tidligere forbudet inntreer jo flere vegfarende vil være konfrontert med dette spørsmålet. Avsluttes piggdekkseasonen 31. mars vil det fortsatt være mange med behov for å bruke piggdekk. Avsluttes piggdekkseasonen slik som i dag er det få som blir berørt av spørsmålet.

Etter dagens retningslinjer for utekontroll skal trafikkgebyr ilegges ved bruk av piggdekk når dette ikke er tillatt. Retningslinjene går ikke nærmere inn på problemstillinger der sjåføren må sannsynliggjøre et behov for bruk av piggdekk utenom sesong. Ved innføring av et overtredelsesgebyr, bør det være en forutsetning at en handling som i praksis er et brudd på bestemmelsen vil bli søkt avdekket, og at overtredelsen blir håndhevet. I praksis er ulovlig bruk av piggdekk et svært lite problem ved utekontrollen, og regelverket blir håndtert med smidighet. For 2011 er det på landsbasis kun utstedt 251 gebyr for ulovlig bruk av piggdekk. Det er usikkert om en ny piggdekkbestemmelse vil føre til vesentlige endringer, da en del trafikanter fortsatt vil kunne kjøre “lovlig” med piggdekk også etter 31. mars.

Det vil også være utfordringer knyttet til å formidle budskapet til trafikantene (de materielle vilkår), når forholdet til miljø, trafiksikkerhet og den enkeltes ansvar for å sikre tilstrekkelig veggrep i forhold til føret skal kombineres.

### **Forslag til alternative sluttdatoer for piggdekkseasonen**

Forslaget til ny sluttdato for piggdekkperiode kan føre til problemer med håndheving av regelverket ved at perioden med subjektive vurderinger og varierende reaksjonsformer blir forlenget. Tidsspennet mellom 31. mars og påske vil utgjøre den perioden hvor "berettiget" piggdekkbruk vil komme på spissen.

For å korte ned denne perioden kan fristen for piggdekkseasonen settes senere enn 31. mars, men likevel tidligere enn det påsken enkelte år vil innebære. Alternative sluttdatoer for piggdekkseasonen er 5. april og 10. april. Dette vil føre til at kontroll av piggdekkordningen blir klarere samtidig som dagene med for mye svevestøv blir færre enn i dag.

Fra målestasjonen i Elgseter gate i Trondheim ble det i april måned for årene 2007 til og med 2011 registrert 64 støvdager. 15 av disse støvdagene falt før 10. april. Ved å sette sluttdatoen for piggdekkperioden til 10. april vil vi få en kortere periode mellom piggdekkseasonen og en eventuell påskeutfart. Samtidig vil miljøfordelene ved å sette fristen til 10. april bli noe redusert enn ved å sette den til 31. mars. Vi ber om høringsinstansenes syn på denne vurderingen og hvilken dato som vurderes mest hensiktsmessig.

### **Forslag til strengere sanksjonering av ulovlig bruk av piggdekk**

I dag kan politiet eller regionvegkontoret i henhold til forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen, ilegge et gebyr på kr 500 for ulovlig kjøring med piggdekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger. De som kjører med piggdekk utenom piggdekkseasonen uten berettiget behov, har ikke lov til å bruke piggdekk. Vi ønsker derfor å øke gebyret for ulovlig bruk av piggdekk fra kr 500 til kr 1000 for å styrke overholdelsen av regelverket. Dette kan også føre til at flere medbringer kjetting når forholdene tilsier det. Forslag til nye sanksjoner må også ses i lys av etatens pågående arbeid for å vurdere innføring av skjerpet regelverk og tiltak mot tungtransport.

Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 1 sier at politiet eller regionvegkontoret kan ilegge gebyr for visse overtredelser, der i blant bokstav e) som heter: «kjørt ulovlig med piggdekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger» Vi foreslår at forskriftens § 2 skal hete:

*«Gebyret er kr 500,- for alle overtredelser med unntak av § 1 e) hvor gebyret er kr 1000,- og § 1 f) hvor gebyret er kr 750,- og § 1 h) og i) hvor gebyret er kr 1 500,-.»*

### **Forslag til endret sesong for piggdekkgebyr**

Dersom en vegfarende bruker piggdekk i en sone før eller etter piggdekkseasonen uten at dette er nødvendig, er dette ulovlig i henhold til forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Dette gjelder også i april måned selv om det er betalt piggdekkgebyr for hele april. Dersom denne personen ikke har betalt piggdekkgebyr kan han/hun bli ilagt et tilleggsgebyr på kr 750 samt et gebyr på kr 1000 for ulovlig bruk av piggdekk. Vi tror at mange vil ta hensyn til dette og skifte til sommerdekk i april så snart forholdene tilsier det. Da unngår de å måtte betale ordinært piggdekkgebyr samt kr 1000 for ulovlig bruk av piggdekk.

Vi foreslår at forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 2 første ledd skal hete:

*«En kommune kan ved forskrift innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt gebyrsone fra og med 1. oktober til og med 31. mars dersom omfang og utbredelse av miljøproblemer knyttet til piggdekkbruk krever det. Av samme grunner kan en kommune som et selvstendig alternativ til første punktum eller i kombinasjon med første punktum, innføre piggdekkgebyr for april måned.»*

Vi foreslår at forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 5 forenkles betydelig. Bestemmelsen i første ledd om varighet strykes fordi denne flyttes til § 2 første ledd. Bisetningen i andre ledd strykes fordi betalt gebyr ikke skal knyttes opp til om piggdekk blir brukt lovlig. Siste ledd strykes fordi betalt gebyr ikke kan ha ett års gyldighet. § 5 skal da hete:

*«Kommunen er ansvarlig for informasjon om, tilretteleggelse og gjennomføring av et forsvarlig salgssystem for betaling av gebyr for bruk av piggdekk. Inntektene fra gebyrordningen tilfaller kommunen.*

*Betalt gebyr for én sesong er gyldig fra og med 1. oktober til og med 31. mars. Betaling for én måned har gyldighet for inneværende kalendermåned. Betaling av dagskort har tilsvarende gyldighet 24 timer fra påført tidspunkt, eventuelt 48 eller 72 timer, eller om det fremkommer av dagskortet ett eller flere døgn.*

*Betalt gebyr er kun gyldig for én bil.»*

I dag kan Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger søke Vegdirektoratet om å innføre piggdekkgebyr. Andre byer må søke Samferdselsdepartementet i følge forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 5 tredje ledd. Vi foreslår at det ved søknad fra alle byer kun skal kreves samtykke fra Vegdirektoratet. På denne måten vil en etat ha både den fulle oversikten og ansvaret.

Vi foreslår at forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 2 (Innføring av piggdekkgebyr) andre og tredje ledd slås sammen og heter:

*«Vedtak om innføring av piggdekkgebyr krever samtykke fra Vegdirektoratet.»*

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

I dag har Bergen og Oslo piggdekkgebyr. Begge byene må søke på nytt for å kunne opprettholde ordningen dersom foreslått endring blir vedtatt. Vi legger til grunn at begge byene velger å søke. Kommunene må da bestemme seg for om de ønsker å strekke piggdekkgebyrordningen fra og med 1. oktober til og med 30. april eller avslutte ordningen til 31. mars. Kommunene må i så måte sørge for tilstrekkelig informasjon til publikum.

Innføring av piggdekkgebyr 1. oktober én måned tidligere vil kreve at ordningen må etableres tidligere, som kan få konsekvenser for inngåtte avtaler.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Med hilsen

Sonja Lindqvist  
fungerende trafikant- og kjøretøydirektør

Alf Heggeseth

Vedlegg:

- oversikt over virkemidlenes samlede effekt
- forslag til forskriftsendringer
- adresseliste