



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 144 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetstiltak mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 12. august 2011,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag til endringer av vegtrafikkloven av 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. Samtidig foreslås en ny hjemmel for departementet til å kunne pålegge kommunene å utarbeide og gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak på skoleskyssområdet. De foreslåtte endringer 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.

Departementet legger også frem 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 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.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Endring av vegtrafikkloven § 40 a – Sikring av skoleelever i buss

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 Dok. nr. 8:84/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. Risiko knyttet til skoleelevers bruk av ståplass i bussen sto særlig sentralt i utredningsarbeidet.

Våren 2008 ba Stortinget, ved behandling av Dok. nr. 8:28/Innst. S. nr. 149 (2007-2008), regjeringen 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 frem for Samferdselsdepartementet.

SINTEFs rapport *”Sikkerhet knyttet til skolebartransport 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. SINTEF anslår samtidig at i underkant av 10 prosent av alle skoleelever som tar buss til og fra skolen står usikret i midtgangen på hele eller deler av bussturen. Selv om ulykkesstatistikken viser at buss i all hovedsak er et trafikksikkert transportmiddel, illustrerer tallene fra SINTEF at ulykkespotensialet er stort dersom en alvorlig ulykke først skulle oppstå under dagens skoleskyssordning.

Samferdselsdepartementet har tidligere skriftlig bedt fylkeskommunene ta en aktiv rolle i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten ved skoleskyss i buss, inkludert at fylkeskommunene skulle sørge for at skoleskysstilbudet planlegges ut fra at det skal være tilgjengelig sitteplass for alle skoleelever. 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 skoleskyssområdet, 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.

Kommunene har ansvaret for enkelte skyssområder innenfor gjeldende skoleskyssordning, eksempelvis skyss av skoleelever med særlig farlig eller vanskelig skoleveg. Det er hensynet til likebehandling av skoleelever som særlig har vært avgjørende når departementet i proposisjonen, i tråd med det klare flertall av høringsinstansene, gjennom endring av vtrl. § 40 a foreslår at

også kommunens skyssansvarsområder underlegges nærmere forskriftsregulering.

2.2 Generelt om høringen

Samferdselsdepartementet sendte 23. desember 2010 på høring et forslag til endring av vegtrafikkloven § 40 a om fylkeskommunenes ansvar for trafikksikkerhetsarbeid. Sammen med lovforslaget fulgte forslag til forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss. Saken ble sendt til følgende høringsinstanser (i alt 44) med høringsfrist 28. februar 2011:

Arbeidsdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirke-
departementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune – Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

Eleveorganisasjonen
Foreldreutvalget for grunnopplæringen

Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiver-organisasjon
 Kristne Friskolers Forbund
 Norsk Montessoriforbund
 Norske Fag- og Friskolers Landsforbund
 Private Handelsskolers Landsforbund
 Steinerskoleforbundet
 Transportbedriftenes landsforening

Det har innkommet høringssvar fra 27 av de instanser som fikk tilsendt saken fra departementet. I tillegg har det innkommet høringssvar fra tre andre instanser. Det totale antallet høringssvar er følgelig 30. Følgende instanser har uttalt at de ikke har realitetsmerknader i saken:

Arbeidsdepartementet
 Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet
 Fiskeri- og kystdepartementet
 Fornyings- administrasjons- og kirke- departementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Vegdirektoratet

Følgende instanser har realitetsmerknader til den foreslåtte lovendring:

Justis- og politidepartementet
 Kommunal- og regionaldepartementet

Politidirektoratet

Aust-Agder fylkeskommune
 Oslo kommune – Byrådet
 Rogaland fylkeskommune
 Sogn og Fjordane fylkeskommune
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 Telemark fylkeskommune

Foreldreutvalget for grunnopplæringen
 Trygg Trafikk

Følgende instanser har realitetsmerknader bare til den foreslåtte forskrift:
 Kunnskapsdepartementet

Utdanningsdirektoratet

Akershus fylkeskommune
 Buskerud fylkeskommune
 Hordaland fylkeskommune
 Møre og Romsdal fylkeskommune

Nordland fylkeskommune
 Østfold fylkeskommune

NHO Transport

Høringsinstansene som har uttalt seg er i all hovedsak positive til departementets forslag. Med unntak av *Hordaland fylkeskommune*, støtter alle de høringinstanser som bare har realitetsmerknader til den foreslåtte forskrift uttrykkelig et forslag om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss. Selv om ingen av disse høringinstansene kommenterer forslaget til lovendring, mener departementet det forutsetningsvis følger av instansenes støtte til den foreslåtte forskrift at instansene også er positive til selve lovendringen.

Hordaland fylkeskommune fokuserer i sine merknader på *konsekvensene* av den foreslåtte forskrift, uten at det uttrykkelig angis om *Hordaland fylkeskommune* prinsipielt støtter eller går imot forskriften.

Høringsinnspillene som retter seg mot den foreslåtte forskrift vil ikke ytterligere bli kommentert i det følgende. Disse høringinnspillene vil derimot bli vurdert i det videre arbeidet med forskriften frem mot en eventuell vedtakelse, et arbeid som vil skje parallelt med lovarbeidet.

3 Pålegg om trafikksikkerhetstiltak

3.1 Gjeldende rett

3.1.1 Fylkeskommunens og kommunens ansvar for skoleskyss

Retten til skoleskyss er hjemlet i lov 17. juli 1998 nr. 61 (opplæringslova) kapittel 7, og lov 4. juli 2003 nr. 84 (privatskolelova) § 3-7. Opplæringslova § 13-4 første ledd fordeler ansvaret for skoleskyssordningen mellom kommunen og fylkeskommunen, og tillegger fylkeskommunen hovedansvaret for ordningen.

Fylkeskommunen har for det første ansvaret for skoleskyss basert på skyssgrense etter reglene i opplæringslova §§ 7-1 og 7-2. Elever i grunnskolen har i henhold til opplæringslova § 7-1 første ledd rett til gratis skoleskyss dersom de bor mer enn to kilometer (1. årstrinn) eller fire kilometer (2.-10. årstrinn) fra skolen. For elever i videregående skole er grensen for retten til gratis skoleskyss satt til mer enn 6 kilometer, jf. opplæringslova § 7-2.

Fylkeskommunen har for det annet ansvaret for skoleskyss til elever som har behov for skyss

på grunn av funksjonshemming, skade eller sykdom, jf. opplæringslova § 7-3. Dette gjelder både skyss til og fra skolen, jf. første ledd, og skyss til og fra skolefritidsordningen, jf. annet ledd.

Fylkeskommunens ansvar for skoleskyss som beskrevet over gjelder også for skoleelever tilsluttet privat skole som faller innenfor privatskolelovas virkeområde (skoler med rett til statstilskudd). Det vises i denne sammenheng til privatskolelova § 3-7 som dels gir ovennevnte bestemmelser i opplæringslova tilsvarende anvendelse for skoleelever tilsluttet private skoler, og dels fordeles ansvaret mellom kommunen og fylkeskommunen på samme måte som i opplæringslova.

Voksne som ikke har fullført grunnskolen, og som får grunnskoleopplæring etter opplæringslova kapittel 4A, har rett til gratis skyss når de bor mer enn fire kilometer fra skolen, jf. § 4A-7. Også denne skyssen faller innenfor fylkeskommunens ansvarsområde.

Det følger av det som er sagt at også kommunen har ansvar for skyss i henhold til opplæringslovas/privatskolelovas bestemmelser, jf. opplæringslovas § 13-4. Dette gjelder skyss for elever med særlig farlig eller vanskelig skoleveg, jf. opplæringslovas § 7-1 første ledd annet punktum, jf. privatskolelova § 3-7 første ledd, og skyss for barn under opplæringspliktig alder, jf. opplæringslova § 7-6. Dersom kommunen er skoleeier, har kommunen også ansvar for den skyss som skjer i skoletiden og som er nødvendig for å gjennomføre opplæringen – typisk tur-retur svømmehallen. Er fylkeskommunen skoleeier, påhviler dette ansvaret fylkeskommunen.

3.1.2 Fylkeskommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet

Vegtrafikkloven § 40 a regulerer fylkeskommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeid. Bestemmelsens første ledd ble tilføyd ved lov 10. april 1981 nr. 8, og gir uttrykk for en programerklæring hvor formålet er å aktivisere og skjerpe fylkeskommunenes innsats knyttet til lovgivers prinsipielle ønske om at større deler av trafikksikkerhetsarbeidet bør skje på det lokale plan, fortrinnsvis på fylkes- og kommunenivået. Det vises i denne sammenheng blant annet til Innst. S. nr. 189 (1970-1971) og St.meld. nr. 76 (1975-1976). Bestemmelsen har hatt liten praktisk betydning siden vedtakelsen i 1981, noe som må tilskrives bestemmelsens lite forpliktende karakter.

Bestemmelsens annet ledd ble tilføyd ved lov 19. juni 2009 nr. 109 i forbindelse med forvaltningsreformen, hvor fylkeskommunene og Oslo

kommune overtok ansvaret for store deler av det daværende riksvegnettet. Bestemmelsen gir departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune, å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Bestemmelsen er tilsynelatende vid, idet bestemmelsen etter sin ordlyd ikke legger noen begrensninger på departementets adgang til å pålegge fylkeskommunen trafikksikkerhetstiltak.

Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) s. 25 angir rekkevidden av – og formålet med – bestemmelsen slik:

”Bestemmelsen gir mulighet for gjennom forskrift å kunne pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune en rekke konkrete plikter knyttet til trafikksikkerhet på det vegnettet som er fylkesveg og i Oslo kommunal veg etter at reformen er gjennomført. Det kan vanskelig gis en uttømmende oppregning av slike aktuelle plikter og oppgaver. Formålet med hjemmelen er imidlertid å gi staten mulighet til å sikre at alle oppgaver knyttet til trafikksikkerhet som tidligere har vært utført av staten i forhold til det vegnettet som skal overføres til fylkeskommunene og Oslo kommune, blir ivare tatt også etter overføringen. I tillegg skal hjemmelen sikre at også nye oppgaver innen dette området skal kunne pålegges fylkeskommunene, i Oslo kommunen, for å opprettholde et helhetlig nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid.”

På bakgrunn blant annet av ovennevnte uttalelse mener departementet at vegtrafikkloven § 40 a annet ledd, slik denne fremstår i dag, ikke kan tolkes så vidt som ordlyden isolert sett skulle tilsi. 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.

3.2 Forslag om utvidet forskriftshjemmel i vegtrafikkloven § 40 a annet ledd

3.2.1 Forslaget i høringsnotatet

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), jf. over punkt 3.1.2. Utvidelsen ble i høringsnotatet foreslått gjennomført ved følgende tilføyelse i gjeldende bestemmelse (markert i kursiv):

”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.*”

Departementet pekte i høringsnotatet på at en slik tilføyelse i større grad ville gjenspeile det som opprinnelig var formålet – og som med den endrede bestemmelsen fortsatt vil være et hovedformål, nemlig de statlige pålegg overfor fylkeskommunen om tiltak på vegnettet. Det ble vist til at tilføelsen likevel innebærer en utvidelse, idet uttrykket ”*herunder*” viser at bestemmelsen ikke er ment å utelukke statlige pålegg om trafikksikkerhetstiltak som mangler denne vegtilknytningen.

3.2.2 Høringsinstansenes syn

Justis- og politidepartementet viser til at reglene om skoleskyss i buss primært er å finne i opplæringslova, og mener derfor en egen forskriftshjemmel bør utformes og inntas i denne loven fremfor vegtrafikkloven. Uavhengig plassering i lovverket, mener *Justis- og politidepartementet* at forskriftshjemmelen bør få en annen utforming enn det som er foreslått i høringsbrevet. Begrunnelsen er at forskriftshjemmelen, etter *Justis- og politidepartementets* syn, ikke med tilstrekkelig grad av klarhet får frem hva hjemmelen er ment å omfatte.

Kommunal- og regionaldepartementet viser til at innføring av forskrift er en sterk form for statlig styring. *Kommunal- og regionaldepartementet* er usikker på om den foreslåtte forskriften er den mest hensiktsmessige måten å oppnå det ønskede formålet. Det blir i denne sammenheng etterlyst en vurdering av eventuelle alternative virkemidler.

Aust-Agder fylkeskommune er av den prinsipielle oppfatning at det er fylkeskommunens ansvar å organisere og dimensjonere skoleskyssen i fylket. *Aust-Agder fylkeskommune* gir likevel sin uttrykkelige støtte til den foreslåtte endring av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd.

Oslo kommune uttaler at de slutter seg til departementets vurderinger når det gjelder utvidelsen av vegtrafikkloven § 40 a.

Rogaland fylkeskommune mener gjeldende regler er tilstrekkelige og at det ikke er nødvendig med ytterligere forskriftshjemmel for at departe-

mentet eller andre skal kunne gi pålegg om sikringstiltak.

Sogn og Fjordane fylkeskommune og Telemark fylkeskommune gir begge sin uttrykkelige støtte til den foreslåtte endring av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har enkelte kommentarer til høringsnotatet, men opplyser likevel at departementets samlede forslag støttes av trafikksikkerhetsmessige grunner. Kommentarene som gis er utelukkende knyttet til den foreslåtte forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss, men departementet forstår uttalelsen dit hen at Sør-Trøndelag fylkeskommune ikke er uenig i den foreslåtte endring av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd.

Politidirektoratet opplyser at høringsnotatet har vært forelagt Utrykningspolitiet og utvalgte politidistrikter, og at Utrykningspolitiet og Oslo politidistrikt støtter forslagene i høringen. Oslo politidistrikt har enkelte synspunkter knyttet til den foreslåtte forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss. Ettersom *Politidirektoratet* ikke har andre synspunkter til høringen, legger departementet til grunn at *Politidirektoratet* støtter den foreslåtte endring av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd.

Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG) er enig med departementet i at forslagene til endringer bør gjennomføres. Det blir uttalt at lovendringen er i samsvar med hva foreldre er opptatt av.

Trygg Trafikk viser til at departementets forslag vesentlig vil styrke arbeidet for økt trafikksikkerhet, ved at flere trafikksikkerhetstiltak i framtiden enklere kan omfattes av hjemler i forskrifter og deretter pålegges fylkeskommuner og kommuner til det beste for befolkningen. Endringen vil etter *Trygg Trafikk* sitt syn også kunne åpne for økt fokus og større oppmerksomhet på trafikksikkerhet. *Trygg Trafikk* er på denne bakgrunn svært positiv til departementets forslag om å utvide anvendelsesområdet for vegtrafikkloven § 40 a annet ledd.

3.2.3 Departementets vurdering

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 skyssebrettete 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. Det vises i denne forbindelse til redegjørelsen for gjeldende rettstilstand over i punkt 3.1.2.

Det følger av det som er sagt i avsnittet over at departementet ikke deler Rogaland fylkeskommune sitt syn om at gjeldende regler er tilstrekkelige, og at det ikke er nødvendig med ytterligere forskriftshjemmel for at departementet eller andre skal kunne gi pålegg om sikringstiltak. Departementet viser også til at spørsmålet har vært forelagt Justis- og politidepartementets lovavdeling, som deler departementets syn.

Når det gjelder Kommunal- og regionaldepartementets etterlysning av vurderinger knyttet til alternative virkemidler, vises det til at departementet tidligere skriftlig har bedt fylkeskommunene styrke trafikksikkerheten ved skoleskyss i buss, inkludert bedt fylkeskommunene dimensjonere skoleskysstilbudet ut fra at det skal være sitteplass tilgjengelig for skoleelevene. Det vises i denne sammenheng til redegjørelsen over i punkt 2.1. Selv om mange fylkeskommuner de seneste år har nedlagt et betydelig arbeid for å styrke trafikksikkerheten ved skoleskyssen, mener departementet likevel at skadepotensialet, kombinert med hensynet til likebehandling av skyssberettigede skoleelever uavhengig av bosted, tilsier at trafikksikkerheten ved skoleskyssen nå nærmere bør reguleres.

Departementet har innarbeidet merknaden fra Justis- og politidepartementet om at anvendelsesområdet for vtrl. § 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*". Den foreslåtte formulering tydeliggjør den konkrete foranledningen for lovendringen, nemlig behovet for pålegg overfor fylkeskommunene og Oslo kommune om å utarbeide og gjennomføre særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss.

Selv om tiltak på vegnettet og tiltak i tilknytning til skoleskyssen vil være naturlige kjerneområder innenfor bestemmelsens anvendelsesområde, understrekes at de nevnte områder kun er eksempler på områder hvor det kan være aktuelt med forskriftspålagte tiltak under bestemmelsen, jf uttrykket "*herunder*". Det er fylkeskommunens sentrale rolle i trafikksikkerhetsarbeidet som, i lys av nullvisjonens forutsetninger, særlig har vært avgjørende når det nå foreslås å gi departementet en generell adgang til å kunne pålegge fylkeskom-

munen og Oslo kommune tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

For nærmere om forslaget innhold og rekkevidde knyttet til vtrl. § 40 a annet ledd vises det til spesialmerknadene under i punkt 6.1.

Justis- og politidepartementet mener uavhengig av ovennevnte at forskriftshjemmelen burde utformes og inntas i opplæringslova i stedet for i vegtrafikkloven. Dette ettersom de øvrige regler om skoleskyss primært er å finne i nettopp denne loven. Departementet er enig i at en ren forskriftshjemmel om trafikksikkerhet ved skoleskyss i buss naturlig hører hjemme i opplæringslova. Departementet viser imidlertid til at den foreslåtte forskriftshjemmel i vtrl. § 40 a annet ledd ikke er begrenset til pålegg om trafikksikkerhetstiltak innenfor skoleskyssområdet, men at hjemmelen, som redegjort for over, vil gi departementet en generell adgang til å kunne pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune tiltak av trafikksikkerhetsmessig art. Departementet kan vanskelig se hvordan det sterke og generelle trafikksikkerhetsformål lovendringen søker å ivareta vil kunne la seg realisere ved en regulering under opplæringslova. Departementet viser til at anvendelsesområdet for en eventuell tilsvarende hjemmel i opplæringslova ville måtte bli formulert vesentlig snevrere enn det som foreslås i denne proposisjonen. Departementet mener på denne bakgrunn at vegtrafikkloven er den mest naturlige hjemmelslov for det aktuelle forslaget.

3.3 Kommunens skyssansvarsområder

3.3.1 Forslaget i høringsnotatet

Det er fylkeskommunen som i departementets høringsnotat foreslås som pliktsubjekt i forhold til de nye foreslåtte reglene. Som redegjort for over i punkt 3.1.1, har imidlertid også kommunen 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. Det ble påpekt at høringsinstansenes uttalelser ville være av betydning for departementets vurdering. Høringsinstansene ble derfor særskilt anmodet om å komme med sine syn på nødvendigheten av slik regulering.

3.3.2 Høringsinstansenes syn

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.

Kunnskapsdepartementet legger i sitt høringsvar til grunn at Samferdselsdepartementet i det videre arbeidet med å sikre trygg skoleskyss også vil arbeide med å inkludere den skyss som kommunene har ansvaret for.

Aust-Agder fylkeskommune og *Møre og Romsdal fylkeskommune* peker begge på hensynet til likebehandling av skoleelever i sine begrunnelser for hvorfor også kommunens skoleskyssområder bør reguleres.

Hordaland fylkeskommune mener konsekvensene av å holde kommunene utenfor reguleringen er begrenset. Det vises i denne sammenheng til at transporten som kommunene har ansvar for i all hovedsak vil bli utført med busser i rute som fylkeskommunen har ansvaret for.

Sør-Trøndelag fylkeskommune mener det overordnede trafikksikkerhetsargumentet tilsier at kommunen pålegges tilsvarende forpliktelser som fylkeskommunen for sin skoletransport. Det vises til at kommunale pålegg er noe mer krevende å gjennomføre og vil fordre større økonomisk kompensasjon, men at dette etter *Sør-Trøndelag fylkeskommune* sitt syn er en rimelig pris å betale for å gi handlekraftige direktiver som bidrar til å realisere nullvisjonen.

Østfold fylkeskommune mener også det er nødvendig med regulering av kommunens skyssansvarsområder. Det blir i begrunnelsen vist til det uheldige i at fylkeskommunen i motsatt tilfelle, og som følge av den foreslåtte forskrift, må påregne

ekstrakostnader for elever som kommunen har ansvaret for.

Politidirektoratet viser til merknad fra Oslo politidistrikt som understreker at det er uheldig med stående passasjerer på skolebusser/skolebusser uten sikkerhetsbelter, uavhengig av om det er en fylkeskommune eller en kommune som har ansvaret for transporten.

Utdanningsdirektoratet viser i sin begrunnelse for hvorfor også kommunens skyssansvarsområder bør reguleres særlig til at skadepotensialet ved en eventuell ulykke er det samme for denne type skyss som for skyss i fylkeskommunal regi.

Trygg Trafikk mener hensynet til å sikre alle skyssberettigede skoleelever like rettigheter over hele landet og i hele skoletiden tilsier at også den kommunale skoleskyssen må reguleres.

NHO Transport kan ikke se at det er behov for regulering av de skyssansvarsområdene som kommunen er pålagt under opplæringsloven. *NHO Transport* uttrykker å ha tillit til at skoleledelsen vektlegger trafikksikkerhet ved innkjøp av transport slik at busser som for eksempel frakter elever til og fra svømmehallen har setebelter og plass til alle.

3.3.3 Departementets vurdering

Departementet mener trafikksikkerhets-hensynet 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 skolebusser og/eller på tidspunkter utenfor rushtrafikken. Dette innebærer slik departementet ser det at spørsmålet om sitteplass i sjeldnere grad blir satt på spissen ved denne type transport. Ytterligere er skoleskyss for de elever kommunen har ansvaret for forbeholdt korte avstander, idet slike elever vil bo innenfor de skyssgrenser som ligger til grunn for fylkeskommunens ansvarsområde etter opplæringslova, jf. over punkt 3.1.1.

Departementet registrerer imidlertid – og til tross for ovennevnte – at et klart flertall av de høringsinstanser som har merknader til problemstillingen mener at regulering også av kommunens skyssansvarsområder er nødvendig. Selv om departementet mener trafikksikkerheten for skoleelever som faller innunder kommu-

nens skyssansvarsområder i stor grad vil bli ivare tatt med den foreslåtte regulering, ser departementet likevel at det er en risiko for at manglende regulering i praksis vil kunne bli oppfattet som en forskjellsbehandling av skoleelever. Det vil i så fall være en uheldig og uønsket følge av departementets forslag. Departementet foreslår derfor etter en fornyet vurdering, og 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 vtrl. § 40 a.

4 Enkelte lovtekniske endringer

Lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringer relatert til ruspåverka kjøring m.m.) er sanksjonert og delvis iverksatt, jf. Res 17. desember 2010 nr. 1613. Departementet har i etterkant blitt kjent med at det hefter enkelte henvisnings- og formateringsfeil ved endringsloven. Departementet ser derfor behov for å foreta enkelte lovtekniske justeringer og korrigeringer, dels i vegtrafikkloven direkte, og dels i selve endringsloven.

De bestemmelser som foreslås korrigert er vegtrafikkloven § 22 a tredje ledd, og endringsloven av 17. desember 2010 nr. 91 §§ 22, 31 tredje og femte ledd og § 33 nr. 1 tredje ledd.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

De foreslåtte endringer av vegtrafikkloven § 40 a annet ledd vil i seg selv verken ha økonomiske eller administrative konsekvenser. Eventuelle konsekvenser må derimot utledes av de forskrifter som fremover eventuelt måtte bli gitt i medhold av bestemmelsen.

Heller ikke forslaget om å endre vegtrafikklovens tittel eller forslaget om lovteknisk justering medfører økonomiske eller administrative konsekvenser. Det vises til at endringene utelukkende er av ren lovteknisk karakter.

6 Merknader til de enkelte bestemmelser

6.1 Endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Til lovens tittel

Tittelen på lover skal i henhold til *Veiledning om lov- og forskriftsarbeid*, utarbeidet av Justisdepartementets lovavdeling, alltid innledes med "lov om ...", eventuelt kombinert med lovens offisielle korttittel. Vegtrafikklovens formelle tittel ("Vegtrafikklov") bryter med denne systematikken. Departementet mener lovtekniske hensyn tilsier at vegtrafikklovens tittel underlegges samme titteloppbygning som gjelder i lovverket forøvrig, og foreslår derfor å endre tittelen til å lyde "Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)". Departementet har ikke sett behov for å sende forslaget på høring, da tittelendringen utelukkende vil ha formell betydning.

Til § 22 a tredje ledd

Vegtrafikkloven § 22 a tredje ledd regulerer at blodprøve og spyttprøve innhentet etter andre ledd bare kan innhentes av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Betegnelsen "offentlig godkjent" ble foreslått fjernet og tittelen "sykepleier" ble foreslått brukt på tilsvarende måte som tittelen "bioingeniør", jf. Prop. 9 L (2010-2011) s. 65. Ved en inkurie er dette ikke blitt endret i lovteksten. Rett tittel skal være "sykepleier".

Til § 40 a

Det foreslås å utvide anvendelsesområdet for § 40 a annet ledd og å oppstille to nærmere konkrete eksempler på områder hvor departementet i forskrifts form kan gi fylkeskommunene og Oslo kommune pålegg om trafikksikkerhetstiltak.

Den foreslåtte utvidelse av vtrl § 40 a annet ledd innebærer at departementet får en generell adgang til å pålegge fylkeskommunen og Oslo kommune tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Det er en klar og naturlig forutsetning for bruk av bestemmelsen at tiltakene har tilknytning til områder som fylkeskommunen allerede har et lov- eller forskriftspålagt ansvar for. Bestemmelsen nevner selv uttrykkelig eksempler på to slike områder: *"tiltak på vegnettet"* og *"tiltak i tilknytning til skoleskyss"*. Den alminnelige kollektivtransporten er ett av flere eksempler på områder som ikke uttrykkelig blir nevnt i vtrl. § 40 a annet ledd,

men hvor det likevel kan være aktuelt med pålegg under bestemmelsen. Det vises i denne sammenheng til fylkeskommunens overordnede ansvar i dag for den fylkesinterne kollektivtransporten.

Forslagets eksempel om *"tiltak på vegnettet"* innebærer intet nytt i forhold til gjeldende rettstilstand. Det vises til redegjørelsen over i punkt 3.1.2. Tilføyelsen foretas slik at hjemmelen i større grad enn i dag får gjenspeilet det som opprinnelig var hovedformålet med – og som fortsatt vil være et kjerneområde for bruk av – bestemmelsen, nemlig tiltak på vegnettet.

Eksemplet om *"tiltak i tilknytning til skoleskyss"* er nytt i forhold til gjeldende rettstilstand. Formuleringen er bevisst gjort vid, og er ment å inkludere et bredt spekter av trafikksikkerhetstiltak som på en eller annen måte har tilknytning til skoleskyssen. Uttrykket er ikke ment bare å dekke den transport som finner sted mellom hjem og skole og som nærmere reguleres av opplæringslova kapittel 7. Også den transport som skjer i skoletiden – for eksempel tur-retur svømmehallen – er ment omfattet. At tiltaket har trafikksikkerhetsbetydning også for andre enn skoleelevene, eksempelvis for sjåføren eller andre trafikanter, avskjærer ikke anvendelse av bestemmelsen. På denne måten er formuleringen ikke ment å være begrenset til tiltak som direkte er ment å beskytte skoleelevene alene, eksempelvis krav til sitteplass og setebelte. Også beskyttelsestiltak av mer indirekte karakter, eksempelvis krav til ulike intelligente transportsystemer (ITS-applikasjoner) med mer, er ment omfattet.

I nytt tredje ledd foreslås å gi departementet hjemmel til ved forskrift å pålegge kommunene å utarbeide og gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til skoleskyss. At området for departementets påleggskompetanse er begrenset til tiltak i tilknytning til skoleskyssen innebærer at den foreslåtte hjemmel rettet mot kommunene er vesentlig snevrere enn den som i annet ledd foreslås rettet mot fylkeskommunene. Forslaget vil blant annet gi departementet hjemmel til å vedta en forskrift med pålegg overfor kommunen om at

skysberettigede skoleelever, som kommunen har ansvaret for under opplæringslova, skal ha sitteplass med setebelte tilgjengelig på bussen.

6.2 Endringer i lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringer relatert til ruspåverka køyring m.m.)

Til § 22

Ved en teknisk feil har det falt ut et avsnittsskille mellom første og annet punktum i endringsloven § 22, slik at nytt første og annet ledd er blitt slått sammen til ett ledd. For å fjerne all tvil settes det inn et nytt avsnittsskille mellom første og annet punktum i § 22, slik at bestemmelsen med dette er delt opp i seks ledd, jf. Prop. 9 L (2010-2011).

Til § 31 nytt tredje ledd

Forslag til § 31 nytt tredje ledd, jf. omtalen i Prop. 9 L (2010-2011), ble ved en inkurie uriktig vedtatt som § 33 nr. 1 nytt tredje ledd. Rett paragraf er § 31 nytt tredje ledd. På bakgrunn av endringen blir gjeldende § 31 tredje til syvende ledd nå nye fjerde til åttende ledd.

Til § 31 nytt fjerde ledd

Vegtrafikkloven § 31 nytt fjerde ledd tredje punktum henviser til § 31 annet ledd bokstav b til d. Rett henvisning skal være § 31 annet ledd bokstav b og c. I tillegg henviser vegtrafikkloven § 31 nytt fjerde ledd uriktig til tredje ledd både i bestemmelsens annet og tredje punktum. Rett henvisning skal begge steder være *fjerde ledd*.

Til § 31 nytt sjette ledd

Vegtrafikkloven § 31 nytt sjette ledd gjør overtredelser av § 22 annet ledd straffbar. Rett henvisning skal være § 22 *femte ledd*.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i vegtrafikkloven (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetstiltak mv.).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (utvidet adgang til pålegg om trafikksikkerhetstiltak mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

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 skoleskyss.

§ 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 skoleskyss.

II

I lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring 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 politietterforskning 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 bestemmelser 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 uakt-

somt 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 og 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.

