



Høringsinnspill nullutslippssoner og automatisk kontroll og håndheving

Kollektivtrafikkforeningen takker for muligheten til å kommentere høringsnotatet om nullutslippssoner og automatisk kontroll og håndheving. Dette er to saker våre medlemmer har vært opptatt av i lenger tid. Vi ønsker først å slå fast at vi er glade for at dette nå er på høring, og vi ønsker at mulighetene som ligger i nullutslippssoner og utvidet bruk av automatisk trafikk kontroll kan tas i bruk i Norge så raskt som mulig.

Vi har noen kommentarer til høringsnotatets vurderinger av både nullutslippssoner og automatisk trafikk kontroll, som vi ber om at blir ivare tatt i det videre arbeidet.

Angående nullutslippssoner

Kollektivtrafikkforeningen støtter forslagene som åpner opp for å innføre nullutslippssoner i Norge. Utover hva det betyr for klimautslipp og lokal forurensning, vil vi påpeke at teknologiutvikling innenfor nullutslipp i særlig tungtransporten også kommer kollektivtrafikken til gode, gjennom økt tilbud og billigere løsninger. Nullutslippssoner er et av mange tiltak som driver denne teknologiutviklingen framover.

Vi er enige i at myndigheten til å iverksette og utforme en nullutslippssone bør ligge hos kommunene, innenfor de rammene som er foreslått i forskriften. Vi er enige i at kommunene bør ha myndighet til å vurdere hvordan utformingen skal skje, for eksempel gjennom å inkludere biogass, eller begrense nullutslippssonen til å omfatte nyttetransport.

Vi merker oss at Statens Vegvesen lister opp en rekke unntak som skal defineres i det nasjonale regelverket, og videre understreker at det vil være opp til kommunene å innføre egne unntak utenom dette. Kollektivtrafikkforeningen støtter denne linjen. Vi vil gjerne understreke at det kan være tilfeller hvor det er riktig å innføre unntak for buss i rutetrafikk. En stund til vil det fortsatt være busser som bruker diesel eller

lignende drivstoff, og det vil være tilfeller hvor det er riktig å ha lokale unntak for kollektivtrafikken i en nullutslippssone. Dette er særlig viktig i lys av den pågående vurderingen av nasjonale sikkerhetshensyn.

Angående automatisk trafikkontroll og håndheving

Mer bruk av automatisk trafikkontroll kan bety mye for både framkommelighet og bymiljø i Norge. En rekke land og byer bruker nå kameraer til å håndheve ulike trafikkskilt som innkjøring forbudt, og erfaringene viser at det bidrar til å skape bedre forhold for kollektivtrafikken. I vår rapport "Teknologi for framkommelighet og bymiljø" fra 2025 går vi gjennom hvordan dette organiseres i Nederland, og hva det kan brukes til i Norge.

Eksemplene vi viser i den rapporten handler om:

- Økt framkommelighet for kollektivtrafikk
- Bedre styring av biltrafikken
- Bedre bo- og bymiljø i gater og områder
- Bedre framkommelighet for grupper man ønsker å prioritere

Dette er mål som også har stor støtte i Norge. Klarer man å realisere dem vil vi også se klare samfunnsøkonomiske gevinster. Etter vår vurdering bygger dette også opp under UFF-rammeverket som ligger til grunn for transport- og klimapolitikken, jmf. Meld. St. 25 (2024-2025) Klimamelding 2035. Kollektivtrafikkforeningen støtter derfor varmt opp om at høringsnotatet legger til å utvide bruken av automatisk trafikkontroll.

I Nederland, og i flere andre land hvor kamera brukes til denne type trafikkontroll, er dette et verktøy som kommunene har råderett over. De står fritt til å velge å bruke automatisk trafikkontroll, innenfor de rammene som er satt i de nasjonale retningslinjene. Vår vurdering er at det gir effektive prosesser og best mulig resultater. Vi er glade for at høringsnotatet legger opp til lignende forvaltning i Norge

Vi konstaterer at Statens Vegvesen mener en lovendring er en forutsetning for å kunne utvide bruken av automatisk trafikkontroll, og derfor foreslår en lovendring i vegtrafikklovens § 31 a. Deretter legger man opp til at det må utarbeides en forskrift, og at enkelte typer lovbrudd må avkriminaliseres for at automatisk trafikkontroll skal kunne tas i bruk. Statens Vegvesen legger opp til at man skal ilegges et gebyr og ikke en bot for en del av disse lovovertredselsene.

Vi forstår det som at Statens Vegvesen legger til grunn at bruken av automatisk trafikkontroll skal helautomatiseres, altså at både kontrollen og håndhevingen skal gjennomføres av automatiserte systemer. Forslaget til lovtekst, og påfølgende krav om forskrift og avkriminalisering følger av dette.

Siden formålet med forslaget til lovendring og statsrådets oppdrag til Statens Vegvesen om å utarbeide forslaget er helt i tråd med det Kollektivtrafikkforeningen ønsker å oppnå, vil vi be om at man vurderer om det virkelig er nødvendig å stille krav i lovteksten om at prosessen skal være helautomatisk, og at man vurderer om det kan utformes enklere prosesser for å kunne implementere automatisk trafikkontroll. Vi ber også om at man vurderer om det er nødvendig med avkriminalisering hvis man gjennomfører en annen type prosess for vedtak.

I vår rapport "Teknologi for bymiljø og fremkommelighet" fra 2025 viser vi hvordan dette organiseres i Nederland. Her brukes kamera til å kontrollere lovbrudd som gjennomkjøring forbudt. Det foretas en maskinell vurdering av bildene, men selve håndhevingen skjer ved at en lokalt ansatt gjennomgår bildene og sender anbefaling om bøtelegging til det regionale statsadvokatembedet. Det er statsadvokaten som formelt ilegges boten. Etter vår vurdering er dette ikke en helautomatisk prosess slik det beskrives i høringsnotatet.

I høringsnotatet refererer Statens Vegvesen til en sak for EU-domstolen hvor et firma har brukt kunstig intelligens til å gjøre statistiske vurderinger av klienter, og hvor dommen slår fast at dette er en automatisert prosess selv om den blir sett over av en person til slutt. Vi vil anføre at dette ikke er helt relevant for bruken av ATK til de nye formålene, fordi det ikke foregår en beregning basert på statistisk analyse, men en enkel vurdering om et skilt har blitt respektert eller ei.

Økt bruk av kamera til kontroll og håndheving av skilt er et verktøy som Kollektivtrafikkforeningen ønsker velkommen. Vi ber derfor om at Statens Vegvesen og etter hvert Samferdselsdepartementet vurderer hvordan dette verktøyet kan tas i bruk i Norge på en enklest mulig måte. Hvis Statens Vegvesen og Samferdselsdepartementet konkluderer med at det er en forutsetning med lovendring og avkriminalisering, ber vi om at arbeidet med forskrift og vurdering av avkriminalisering starter nå, og skjer mest mulig parallelt med innføringen av lovendring i vegtrafikklovens §31 a.

Vårt viktigste anliggende nå er at prosessen skjer på en rask og effektiv måte, som gir kommunene stor mulighet til å ta automatisk trafikk kontroll i bruk. Det vil ha klare positive effekter på bymiljø, og ikke minst på framkommeligheten for kollektivtrafikken. Dersom det kan bidra til raskere gjennomføring, ber vi om at det vurderes å etablere en pilotordning for å teste ut teknologi og samfunnseffekter.

Med hilsen,

Olov Grøtting, daglig leder
Daniel Rees, spesialrådgiver