

Kommentarer til høringsnotat «Forslag til forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner»

Generelle kommentarer	
A	<p>Et av EU-direktivene (Eurovignettedirektivet?) pålegger differensiering av bomtakster i forhold til kjøretøyets utslippssklasse (Euroclass I - V). For å kunne gjøre dette i praksis i bomstasjoner med elektronisk innkreving må Euroclass legges inn i brikken. Dette er ikke tenkt gjort i den løsningen som er foreslått.</p> <p>Resultatet av dette er at alle kjøretøy som ikke kan dokumentere (elektronisk) Euroklasse ved passering vil bli ilagt høyeste prisklasse (dette er gjennomført i flere land – bl.a. Sverige - og vil være en sannsynlig løsning også i Norge for å følge direktivet). Dette vil kunne oppfattes som urettferdig overfor transportører som har investert i «miljøsnille» kjøretøy. Disse kjøretøy henvises da til utstedere av brikker i andre land (Danmark, Østerrike) for å oppnå beste pris.</p>
B	<p>Pålegget gjelder offentlige veier / riksveger. Er det behov for å spesifisere at enkelte fergestrekninger er en del av det offentlige vegnettet? For eksempel for å kunne foreta kontroll på ferger eller terminaler?</p>
C	<p>Det bør tas hensyn til at det sannsynligvis vil innføres et tilsvarende krav om brikke i Sverige i løpet av de neste årene da det planlegges innføring av betaling med brikke i blant annet Gøteborg og Stockholm fra 2015. Samtidig innføres betaling for utenlandske kjøretøy (som hittil har kjørt gratis). Åkeriforbundet er en sterk pådriver for like konkurranseforhold i forhold til utenlandske transportører.</p> <p>I og med at en stor andel av utlandstrafikken ankommer Norge via Sverige (På Svinesund er 2 av 3 lastebiler utlandske) vil en samordning mellom Norge og Sverige kunne gi store gevinster.</p> <p>Tilsvarende bør pågående arbeid i regi av EasyGo med samordning av betalingsløsninger basert på brikke med blant annet Polen og Tyskland understøttes slik at flest mulig kan benytte de brikkene de allerede har i Norge.</p> <p>Dette punktet påvirker ikke selve forskriften men kan forenkle den praktiske løsningen på sikt.</p>
D	<p>Vi mener at våre kommentarer til høringen om obligatoriske brikker for tunge kjøretøy som ble gjennomført i 2012, fortsatt inneholder en del elementer som er av interesse for løsning m.m.</p>
Spesifikke kommentarer	
Henvising	
2.1	<p>Forskriften skal gjelde tunge kjøretøy som «er registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller på annen måte benyttes i næringsvirksomhet». Er det registrert på privatperson/enkeltmannsforetak så skrives det at det er et skjønsspørsmål om motorvognen benyttes i næringsvirksomhet eller ikke, men det konkluderes med at ikke vil by på særlige problemer i praksis. Er man sikker på det? Et enkeltmannsforetak som leier ut bobiler > 3.5 tonn (som må kunne kalles næringsvirksomhet) vil neppe kunne fanges opp i en kontroll, og det finnes også flere andre eksempler på omgåelse/gråsonetiltfeller. Private skoler, organisasjoner m.m. er andre eksempler.</p>
2.3	<p>Setningen «Flere av de norske bompengeselskapene benytter imidlertid i dag også såkalte lokale avtaler som bare er gyldig som betalingsmiddel i ett bompengeselskap» er noe upresis i konteksten den står i. Når en bruker</p>

	<p>tegner avtale med en brikkeutsteder (som i dagens regime alltid er knyttet til et bompengeanlegg), kan brukeren alltid velge om brikken/avtalen skal gjelde kun i det ene lokale anlegget eller i hele AutoPASS/EasyGo. Forskriften krever at muligheten for velge bort full AutoPASS-gyldighet ikke skal være lov for avtaler med kjøretøy som omfattes av forskriften. Da vil det være en fordel om bompengesentralssystemet sperrer denne muligheten for denne typen kjøretøy, noe som krever en liten endring her.</p>
2.3	<p>Ref. forrige kommentar. Et kjøretøy med AutoPASS-avtale hos utsteder som gjelder hele AutoPASS kan også tegne tilleggsavtaler i lokale bompengeanlegg for å oppnå rabatter her. Her har man det forholdet at gyldighet på avtalene gjelder uavhengig av hverandre. Forskriften sier at det er utstederavtalen som til enhver tid skal være gyldig for brikke-pliktige kjøretøy. Et kjøretøy kan gjerne kjøre med ugyldig utstederavtale og gyldig tilleggsavtale. Da vil han kunne kjøre lovlig i «sitt» anlegg (kanskje det eneste han trafikerer), men like fullt kjøre ulovlig ihht. forskriften.</p>
2.4	<p>Det bør legges opp til nettbasert bestilling av brikke for forenklet prosedyre ved grensepassering.</p> <p>Det bør også vurderes om det skal være mulig å registrere en midlertidig kontrakt basert på bilnummer /kredittkort (som benyttet til turistløsningen) slik at det kan være mulig å kjøre uten å vente på mottatt brikke (hvis man for eksempel skal kjøre inn i Norge på en grenseovergang hvor det ikke er mulig å få brikke)</p>
2.4	<p>Informasjon er ekstremt viktig for krav om obligatorisk brikke. Dette er kun omtalt på et overordnet nivå</p>
2.5	<p>I bompengesammenheng oppleves det ofte at en brikke ikke leses korrekt eller at data om en kontrakt ikke er korrekt oppdatert. Da kontrollen av obligatorisk brikke skal skje ved oppslag mot sentralsystem for bompenger vil det derfor måtte antas at det vil oppstå regelmessige feil hvor et kjøretøy som har en gyldig avtale ved kontroll vil bli identifisert som å ikke ha gyldig avtale. Når det gjelder selve bompengeskillingen finnes det etablerte prosedyrer for dette. Det må sikres at det er relativt enkelt å korrigere feilaktige kontrollresultater – spesielt i forhold til utenlandske kjøretøy.</p> <p>Hvordan kan man, ved feilaktig kontrollresultat (kjøretøy med gyldig avtale blir feilaktig ilagt overtredelsesgebyr), sikre at dette ikke får uforholdsmessige konsekvenser for kjøretøyeier / sjåfør?</p>
2.5	<p>Selve kontrollfunksjonen er kun beskrevet på et overordnet nivå og er derfor vanskelig å kommentere utover hva som er nevnt ovenfor.</p>
2.5	<p>Kontrollen på veg vil bare kunne kontrollere en liten del av trafikken. Bompengeanleggene har anledning til å kontrollere hvert enkelt kjøretøy, men kan kun ilegge gebyr for manglende betaling og ikke for manglende oppfyllelse av kravet om gyldig brikke.</p> <p>Ved innsamling og samordning av disse data på tvers av selskapene kan kontrollmyndighet få et langt større datagrunnlag å forholde seg til.</p>
2.5	<p>I mange land er det førers plikt å sikre at brikke fungerer korrekt. Til dette anvendes lydsignal i brikke som angir om brikke er registrert og om avtalen er gyldig. Dette gir føreren bedre mulighet for å sjekke om han opptrer korrekt.</p> <p>I Norge, hvor det pr i dag benyttes lyssignal i vegkant, varsles ugyldig</p>

	<p>avtale med at det ikke gis noe lyssignal i det hele tatt. Dette er vanskelig å forstå for brukere.</p> <p>De nye AutoPASS brikkene er teknisk forberedt for å kunne gi lydsignal men denne funksjonen er ikke aktivert (må aktiviseres av vegkantutstyr)</p>
2.5	<p>Bompenger-sentralsystemet inneholder en mengde parametre om hvert kjøretøy, men (så vidt jeg vet) ikke entydig om det er et kjøretøy som omfattes av forskriften, dvs. om den «er registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller på annen måte benyttes i næringsvirksomhet» dersom den skulle være registrert på privatperson. Det bør vurderes om en slik parameter bør inn i bompenge-avtalesystemet slik at dette kan være i stand til å oppdage når et brikkepliktig kjøretøy kjører uten brikke. Er dette i så fall en parameter som kan hentes evt. utledes rett fra AutoSYS? Det bør alvorlig overveies å ha en form for samarbeid mellom kontrollene i bompeanleggene og kontrollene som kontrollmyndighetene gjør for å gjøre dette mer effektivt (ref. ASK's kom. under 2.5)</p>
2.5	<p>Avsnittet: «I tillegg til kontroll på veg, er det åpnet for at bompengeselskapene kan foreta kontroll av at brikken tilhører rett kjøretøy og vektklasse ved passering av betalingsnett og ilegge tilleggsavgift ved feil eller manglende betaling av bompenger...». Her har man det forhold at både bompengeselskap og kontrollmyndighet kan illegge gebyr for et brikke-pliktig kjøretøy som har brikke registrert på feil vektklasse, og det kan skje samtidig. Man bør vurdere om dette er i tråd med vanlige juridiske prinsipper som sier at ingen kan «straffes» to ganger for samme lovovertrødelse.</p>
3.1.2	<p>Det sies i notatet at det enkelte bompengeselskap må regne med økt bruk til informasjon og kundeservice. Dette kan tolkes på ulike måter. Da erfaringen med samordning av informasjon mellom selskapene ikke er spesielt god (se for eksempel hjemmesidene til det enkelte selskap) bør det sikres en helhetlig informasjon i regi av Statens vegvesen hvor ansvaret ikke overlates til det enkelte selskap.</p>