



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 81 L

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i veglova og vegtrafikkloven

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 30. mars 2012,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhaldet i forslaget

Samferdselsdepartementet gjer i denne proposisjonen framlegg om endring av veglov 21. juni 1963 nr. 23 (veglova) § 27 i eit nytt andre ledd om mellombelse tidsdifferensierte satsar av bompengar.

Lovføresegna opnar for byområde med bompengeinnkrevjing kan bli gitt moglegheit til å ta i bruk auka mellombelse bompengetakstar i avgrensa periodar med høg luftforureining utan eit framlegg for Stortinget. Ordninga er eit verkemiddel som raskt kan setjast i verk for å få ned forureininga frå biltrafikken i byområda når det er naudsynt av omsyn til folk si helse.

Departementet legger vidare fram forslag til ei teknisk endring av veglova si tittel. Tittelen på veglova bryter med den normale og standardiserte titteloppbygginga som gjeld for lovverket, og departementet foreslår endring av tittelen etter same oppbygging som i lovverket elles.

Samferdselsdepartementet legg òg fram forslag til lovtekniske korrigeringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) §§ 22 a, 36 og 36 b.

2 Endring av veglova § 27 andre ledd

2.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Utslipp til luft frå vegtrafikken er ei betydeleg kjelde til forureining og dårleg luftkvalitet i byar og tettstader. I storbyane er forureininga frå vegtrafikken større enn gjennomsnittet elles i landet. Dei viktigaste stoffa som påverkar den lokale luftkvaliteten er svevestøv (PM₁₀, PM_{2,5}) og nitrogendioksid (NO₂). Studiar av luftforureininga si påverknad på folk si helse har vist at luftforureining gir uønska helseverknader og at det er ein samanheng mellom eksponering for luftforureining, som PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂, og dødelegheit og sjukdomar, spesielt luftvegs- og hjartekarsjukdomar.

God luftkvalitet føreset langsiktig arbeid av både sentrale og lokale styresmakter. Den seinare tida har det vore fleire tilfelle av svært høg luftforureining i dei større byane, der kombinasjonen av kald og stillestående luft og forureining frå vegtrafikken har vore hovudårsaka. Ein har sett tilfelle der vinterkulda endar opp med eit inversjonslokk som hindrar utlufting av forureininga. Slike lokk kan vara nokre få timar, men dei kan òg vara i fleire dagar. Det har her særleg vore eit problem med for høge nivå av nitrogendioksid. Under slike tilhøve kan store delar av befolkninga bli eksponert.

I medhald av lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensningar og om avfall (forurensnings-

loven) er det i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) § 7-6 sett krav til maksimale tal for overskridingar av grenseverdier for stoff som svevestøv og nitrogendioksid i løpet av eit år. I nokre byar blir dette brote allereie tidleg på året. I dei større byane kjem trafikkforureininga frå både riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Etter forurensningsforskriften § 7-3 første ledd pliktar eigar av anlegg som bidreg vesentleg til fare for overskriding av grenseverdiane å sikra naudsynte tiltak for å sikra at desse blir overhaldne. Utslipp frå trafikk på vegar sjåast under eitt, uavhengig av kven som eig vegane, jf. § 7-3 fjerde ledd. Etter dette er ansvaret for høg luftforureining i dei store byane delt mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen, jf. veglova § 9. Kommunen har dessutan eit overordna ansvar til å påleggja gjennomføring av tiltak for å sikra at krava etter forurensningsforskriften kapittel 7 blir overhaldne, jf. forurensningsforskriften § 7-4.

Det er viktig at kommunen og vegstyresmaktene har naudsynte verkemiddel for å redusera trafikken raskt når grenseverdiane etter forurensningsforskriften § 7-6 blir overskridne og når det er fare dette. Vegstyresmaktene har i dag slike verkemiddel til mellombels å redusera eller forby trafikk på veg etter vegtrafikklova § 7 andre ledd. Tiltak som kan setjast i verk er mellom anna innføring av par- og oddetalskøyning, atterhald overfor dei mest forureinande køyretøy og andre typar mellombelse forbod.

Veglova § 27 opnar for at det kan krevjast inn bompengar på offentleg veg. Alle dei største byane i Noreg har per i dag innkrevjing av bompengar i form av bompengepakker. I tråd med gjeldande praksis er bompengefinansiering i byane teke i bruk etter vedtak frå den gjeldande kommunen og fylkeskommunen. Føremålet med bompengeinnkrevjinga i desse byområda er finansiering av tiltak på det offentlege vegnettet og investeringar i og drift av kollektivtrafikken. Ved bompengefinansiering i byområde fungerer betalingssnittet som ein ring rundt dei indre områda av byen og deler på denne måten byen i område der det krevst og ikkje krevst betaling av bompengar for å køyra. Avhengig av nivået på takstane og bruken av bompengemidlar til kollektivtrafikken, vil bompengeinnkrevjinga i byane generelt kunna ha ein viss trafikkavgrensande effekt. Ved bruk av auka takstar i etablerte bompengesystem ligg det såleis til rette for at bompengar kan gi ei ytterlegare trafikkavvising dersom takstane blir heva tilstrekkeleg mykje. Ein vil på denne måten kunna

bruka bompengesystemet til å avvisa trafikk dersom det etter tilhøva er påtrengt.

Bompengefinansiering krev etter § 27 samtykke frå Stortinget, og etter føresegna i lova og gjeldande praksis tek Stortinget i si handsaming av den einskilde bompengeproposisjon stilling til det nærare opplegget for og bruken av midlane frå bompengeinnkrevjinga. Dersom det er behov for endringar i bompengelopplegget skal saka handsamast på nytt av Stortinget.

Vegdirektoratet gjennomførte våren 2011 ei brei offentleg høyring av eit forslag til ei unntaksføresegn i veglova § 27 som opnar for takstauke i periodar med høg luftforureining. Lovforslaget er meint å gi byar som allereie har i drift bompengeneinnkrevjing mogelegheit til å nytta bompengesystemet til trafikkregulering når trafikken skaper fare for høg luftforureining og etter at forureininga har blitt eit faktum. Tiltaket vil fungera slik at det offentlege vegnettet framleis er ope for trafikk, noko som inneber at trafikantar som har eit absolutt behov for å køyra, vil ha mogelegheit til dette mot ein høgare takst. Verkemidlet må såleis sjåast som eit mjukare tiltak enn dei tiltaka som heilt eller delvis nedlegg forbod mot trafikk, jf. vegtrafikklova § 7 andre ledd.

Etter forslaget blir føresegna i veglova § 27 andre ledd eit unntak frå føresegna om Stortingshandsaming i § 27 første ledd. For å sikra hovudregelen om Stortinget si vedtaksmyndigheit og at ei unntaksordning ikkje i for stor grad går på kompromiss mot den vedtekte finansieringsordninga, blir det i forslaget lagt opp til at departementet fastset dei mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstane for det einskilde byområdet i forskrift. Myndigheit til å fatta avgjerd om bruken av takstane er lagt til kommunen og fylkeskommunen. For at opninga for dei mellombelse takstane ikkje skal bli for vid, er det i forslaget opna for at dei tidsdifferensierte takstane berre kan bli tekne i bruk i tilfelle der det er heilt naudsynt av omsyn til liv og helse. Bruken av takstane er etter dette knytt til fare for og ved overskriding av grenseverdiane fastset i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9.

2.2 Forholdet til EØS-regelverket

EØS-avtala avgrensar i hovuddelen del II og III høvet til å hindra den frie flyten av varar, tenester, personar og kapital (dei fire fridomar) mellom medlemsstatane. Restriksjonar kan bare akseptereast dersom dei er grunnlagt med allmenne omsyn og er proporsjonale.

Føremålet med lovendringa er at eksisterande system for bompengerekkjeving kan bli teke i bruk som trafikkregulerande verkemiddel i situasjonar med høg luftforureining. Føremålet med ordninga etter lovforslaget tilseier at takstane blir fastsette likt for dei ulike køyretøygruppene, uavhengig av nasjonalitet. Trafikkrestriksjonar som blir innført av omsyn til menneske si helse, må etter departementet si vurdering seiast å vera inn- anfor kva som kan akseptast som allmenne omsyn etter artikkel 13 i EØS-avtala. Departementet er av den oppfatning at sjølv høge takstar for å nytta vegnettet i avgrensa periodar med høg luftforureining i byområde, ikkje kan seiast å vera ein uproporsjonal restriksjon for å få ned forureininga frå biltrafikken. Med føremålet og vilkåra for å ta ordninga i bruk etter dette lovforslaget, vil det ikkje vera mogleg å innføra mindre inngripande tiltak som kan oppnå den same effekten for å få forureininga ned på eit akseptabelt nivå. Naudskskravet er difor vurdert å vera oppfylt.

Direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet og reinare luft for Europa regulerer innhaldet av partiklar (PM₁₀ og PM_{2,5}), nitrogendioksid (NO₂), svoveldioksid (SO₂), nitrogenoksid (NO), bly, benzen, karbonmonoksid (CO) og bakkenær ozon. Direktivet slår saman rammedirektivet for luftkvalitet, direktiv 96/62/EF, datterdirektiva 1999/30/EF og 2000/69/EF og rådsbeslutning 97/101/EF. Direktiv 2008/50/EF er innlemma i EØS-avtala og gjennomført i norsk rett, jf. forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet.

Direktiv 1999/62/EF (Eurovignettdirektivet) regulerer innkrevjing av trafikantbetaling i Europa og omfattar innkrevjing av bompengar frå motorvogner eller vogntog til bruk for godstransport på offentleg veg med tilleten totalvekt på 12 tonn eller meir. Direktivet er innlemma i EØS-avtala og gjennomført i norsk rett, jf. forskrift om innkreving av bompengar i visse tilfelle – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF. Kommisjonen har vedteke endringar i Eurovignettdirektivet i direktiv 2006/38/EF og 2011/76/EU. På grunn av behov for tilpassingar til rabattsystemet i norske bompengesystem, er endringsdirektiva ikkje gjennomførte i norsk rett. Forslag til tilpassingstekst til direktiv 2006/38/EF er til behandling i EFTA og i EU. Direktiv 1999/62/EF med endringsdirektiva frå 2006 og 2011 er avgrensa mot innkrevjing av trafikantbetaling i byområde.

EØS-regelverket er etter dette ikkje til hinder for å kunna ta i bruk ikkje-diskriminerande reguleringsavgifter som etter føresegna i dette framlegget.

2.3 Høyring av lovforslaget

Vegdirektoratet sende i brev av 18. februar 2011 forslag om lovendringa med høyringsfrist 1. april 2011. Høyringa blei sendt følgjande instansar:

Departementa

Bergen kommune
 Bærum kommune
 Datatilsynet
 Direktoratet for naturforvaltning
 Drammen kommune
 Finanstilsynet
 Forbrukerombudet
 Fredrikstad kommune
 Fylkeskommunane
 Fylkesmannen (alle fylka)
 Jernbaneverket
 Klima- og forureiningsdirektoratet
 Kristiansand kommune
 Oslo kommune
 Politidirektoratet/UP
 Porsgrunn kommune
 Riksrevisjonen
 Sametinget, Avjovarge
 Sandnes kommune
 Sarpsborg kommune
 Skien kommune
 Statens innkrevingssentral
 Stavanger kommune
 Toll- og avgiftsdirektoratet
 Tromsø kommune
 Trondheim kommune

Akademikerne

American Car Club of Norway
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Bergen Bompengeselskap AS
 Den Norske Advokatforening
 Elbil Norge AS
 Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg
 Finansnæringens Hovedorganisasjon
 Fjellinjen AS
 Forbrukarrådet
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Handels- og Servicenæringens
 Hovedorganisasjon
 Kommunesektorens Interesse- og Arbeidsgiver-
 organisasjon
 Kongelig Norsk Automobilklubb
 Landsorganisasjonen i Norge
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Maskinentreprenørenes Forbund

MC-rådet
 Miljøstiftelsen Bellona
 Motorførernes Avholdsforbund
 Nord-Jæren Bompengeselskap AS
 Norges Automobil-Forbund
 Norges bilbransjeforbund
 Norges bilutleieforbund
 Norges Caravanbransjeforbund
 Norges Handikapforbund
 Norges Kommunale Parkeringsforening
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Motorsykkelforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Taxiforbund
 Norsk Caravan Club
 Norsk Industri
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Norsk Veteranvogn Klubb
 Norvegfinans
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for Veitrafikken AS
 Rådet for funksjonshemmede
 SINTEF
 Syklistenes Landsforening
 Teknologisk Institutt AS
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg Trafikk
 Trøndelag Bomveiselskap AS
 Unio
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet
 Yrkestransportforbundet

Av høyringsinstansane har 44 svart, og 29 har gitt realitetsuttale. Dei sistnemnte er:

Fornyings-, administrasjons- og kyrkjedepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet

Akershus fylkeskommune
 Buskerud fylkeskommune
 Bærum kommune
 Fredrikstad kommune
 Fylkesmannen i Hordaland
 Fylkesmannen i Oppland
 Hordaland fylkeskommune
 Klima- og forureiningsdirektoratet
 Nordland fylkeskommune
 Sandnes kommune

Sarpsborg kommune
 Stavanger kommune
 Trondheim kommune
 Vestfold fylkeskommune
 Fjellinjen
 Forbrukarrådet
 Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
 Kommunesektorens Interesse- og Arbeidsgiverorganisasjon
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Latebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Norvegfinans
 Næringslivets Hovedorganisasjon

Høyringsinstansane gir i all vesentleg grad tilslutning til lovforslaget. Nokre høyringsinstansar, *Norges Taxiforbund*, *Akershus fylkeskommune* og *Bærum kommune*, går i mot forslaget. Einskilde høyringsinstansar, mellom anna *Norges Automobil-Forbund*, har uttala at det er behov for meir permanente verkemiddel enn det lovforslaget opnar for og at forslaget ikkje vil nå målsetjinga om ei god og permanent løysing. *Norges Automobil-Forbund* og *Forbrukarrådet* har etterlyst kva effekten av å innføra tiltaket vil vera, og at det bør gjerast ein nærare utgreiing om tidsdifferensiering vil gi ønska reduksjon av trafikken.

Når det gjeld vilkåra for å ta verkemidlet i bruk, meiner *Norsk Petroleumsinstitutt* at det må stillast strenge krav. Einskilde høyringsinstansar meiner det er uklart kor ofte og over kor lang tid unntaksføresegna kan takast i bruk ved høg luftforureining.

Sarpsborg kommune har i sin høyringsuttale uttalt at det i forslaget til lovføresegn er uklart kva som ligg i omgrepet akutt luftforureining og at dette bør bli konkretisert slik at kommunane har ei felles forståing av dette. *Klima- og forureiningsdirektoratet* har ein merknad om at forslaget til ny føresegn i veglov § 27 må bli knytt mot forureningsforskriften sine krav til lokal luftkvalitet i kapittel 7 og anleggseigar sitt ansvar etter forureningsloven § 7-3 for å sørgja for gjennomføring av tiltak når det er fare for overskriding av grenseverdiane etter § 7-6. Klima- og forureiningsdirektoratet har derfor foreslått ei omformulering av føresegna i veglova § 27 andre ledd som tek i vare dette. Forslaget frå Klima- og forureiningsdirektoratet inneber at lovheimelen i veglova § 27 andre ledd stemmer

overeins med føresegna elles i forurensningsforskriften kapittel 7.

Fleire høyringsinstansar, mellom anna *Klima- og forureiningsdirektoratet*, meiner at føresegna bør kunna nyttast også i dei områda der det ikkje er ein bomring, som til dømes innfartsårer mot dei store byane. *Stavanger kommune* meiner at prosjekt på Nord-Jæren som ikkje er ein del av bypakka bør kunna gis tidsdifferensierte satsar under særlege tilfelle med høg luftforureining. *Vestfold fylkeskommune* meiner at tiltaket bør kunna nyttast uavhengig av kva avtalar som ligg til grunn for etableringa av anlegget. *Forbrukarrådet* meiner på generelt grunnlag at det kan vera grunn til å innføra tiltak også i område der det ikkje er bompengesystem.

Fleire høyringsinstansar, mellom anna *Klima- og forureiningsdirektoratet* peiker på at det er viktig at takstane er så høge at ein oppnår ønska effekt for å få avvisning av trafikk. *Fjellinjen AS* meiner samstundes at det er viktig at trafikken likevel ikkje stoppar heilt opp. Einskilde høyringsinstansar, mellom anna *Hordaland fylkeskommune*, *Bergen kommune* og *Norges Automobil-Forbund*, peiker på at effekten av tiltaket vil vera høgast dersom reduksjonen i trafikken kjem frå dei køyretoya som forureinar mest, og meiner at det bør vurderast om både passeringstidspunkt og køyretoyet sine miljøegenskapar skal leggjast til grunn for trafikkregulerande avgifter. Andre høyringsinstansar, mellom anna *HSH* og *Logistikk- og Transportindustriens Landsforening* peiker på at verkemidlet først og fremst må ramma personbiltrafikken og at transport i næring må skjermast. *Norvegfinans* og *Fjellinjen AS* har uttala at handtering av fritak er kompliserande og kostbart og frårårar at det blir innført særskilte fritak i denne samanhengen. Det er viktig for effektiviteten av drifta av bompengeselskapet at det blir fastlagt eit avgrensa tal av tilfelle fritak, slik at det blir enkelt og oversiktleg å gjennomføra taksendingane.

Når det gjeld myndigheit og saksgong, har fleire høyringsinstansar peika på uklarleik ved myndigheits- og ansvarsdelinga, med behov for ei avklaring av ansvarshøvet for når føresegna skal setjast i verk. Fleire høyringsinstansar meiner at det må liggja til lokale styresmakter å treffa vedtak om ordninga, ikkje til departementet. Einskilde høyringsinstansar, mellom anna *Nordland fylkeskommune*, meiner at føresetnaden om at lokalt vedtak skal liggja til grunn for iverksetjing av ordninga, må synleggjerast og komma til uttrykk i sjølve lovteksten. Norsk Petroleumsinstitutt har peika på at det må stillast krav om ein kommunal tiltaksplan for å redusera utslipp gene-

relt slik at faren for forureining blir redusert. Planen må byggja på ein omfattande analyse og kommunen må samarbeida med alle berørte aktørar for gjennomføring av tiltak.

Fleire høyringsinstansar peikar på at det er viktig å utarbeida rutinar og system for informasjonshandtering, koordinering og styrking av kollektivtrafikken. *Forbrukarrådet* uttalar at det viktig at dei reisande får informasjon før dei er ved bomringen og ser taksttavlene. Intensjonen med tiltaket er ikkje at trafikantane får ein dyrare reise, men at dei veljar ein annan transportform. Vidare peiker fleire høyringsinstansar, mellom anna *Forbrukarrådet* og *NHO Transport*, på at det er vesentleg at kollektivtrafikken blir forsterka dei dagane tiltaket setjast inn.

2.4 Samferdselsdepartementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at dei fleste høyringsinstansane i all hovudsak støttar lovforslaget. Dei ser det som positivt at lokale styresmakter får moglegheit til å nytta eksisterande bompengesystem som verkemiddel til å få ned biltrafikken i periodar når det oppstår høg luftforureining.

Nokre høyringsinstansar har peika på behovet for meir permanente verkemiddel for å halda forureininga frå biltrafikken på eit akseptabelt nivå på ein permanent basis.

Departementet peikar på at det i all hovudsak er Oslo, Bergen og Trondheim som har problem med overskriding av grenseverdiane for NO₂ og PM₁₀ etter forurensningsforskriften § 7-6. Desse overskridingane er stort sett i januar, februar og desember. For PM₁₀ kan det i tillegg vera overskridingar i mars og april i periodar med piggdekkbruk og tørr vegbane. Figuren under viser tal på overskridingar av forurensningsloven av NO₂ og PM₁₀ for perioden 2004 til 2011.

For NO₂ er det etter forurensningsforskriften § 7-6 tillate med maksimalt 18 overskridingar av verdien for timesmiddel per år, medan det for PM₁₀ er det tillate med 35 overskridingar av døgnmiddel per år (vist i uheva skrift i tabellen). Som oversikta viser, har dei maksimalt tilletne grenseverdiane for NO₂ og PM₁₀ totalt sett vore overskridne eller nær overskridne dei fleste av dei siste åtte åra. Medan Trondheim først og fremst har eit problem med for høge nivå av PM₁₀, er det høge nivå av NO₂ som dei siste åra har vore hovudproblemet i Oslo og Bergen.

Den totale eksponeringa over tid er eit vesentleg større folkehelseproblem enn kortvarig, isolert eksponering av høg luftforureining, og det er

Tabell 2.1

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2	pm10	no2
Oslo (Manglerud)	38	0	49	1	21	2	15	5	21	0	15	32	7	220	9	18
Bergen (Dan- marks plass)	11	0	25	0	35	0	21	0	17	1	13	17	37	191	6	3
Trondheim (Elgseter)	41	0	43	0	81	1	41	2	31	1	43	0	43	3	52	3

derfor viktig at lokale myndigheiter arbeider aktivt for at lokal forureining blir halden på forskriftsfesta nivå. Kommunane og fylkeskommunane har etter folkehelseloven §§ 4 og 20 ansvar for å fremja helse og å førebyggja sjukdom i befolkninga med alle sine verkemiddel. Etter føresegna i forureiningsforskriften § 7-4 pliktar kommunen som forureiningsmyndigheit mellom anna å gi naudsynte pålegg for å sikra at krava etter forskrifta blir overhaldne. Etter departementet si vurdering er det ei folkehelseutfordring for kommunane når nivåa for CO₂ og PM₁₀ ligg nær grenseverdiane år etter år. Dette er ei utfordring som krev systematisk og langsiktig arbeid.

Forureiningsnivået i dei største byane i Noreg dei siste åra viser at det både er behov for permanente verkemiddel som held den lokale forureininga på forskriftsfesta nivå og verkemiddel som kan setjast i verk raskt når forureininga er for høg. Dei kommunale og fylkeskommunale styresmakterne har verkemiddel for varig å halda forureining frå biltrafikken på forskriftsfesta nivå i kraft av mellom anna areal- og transportplanlegginga, auka satsing på kollektivtrafikk, reduserte fartsgrenser, vasking av vegane og piggedekkgift. Dei meir restriktive tiltaka som kan bli teke i bruk i byområde for å få meir av personbiltrafikken over på kollektivtransport, er køprising eller eit fast bompengesystem med høgare takstar i rushtida.

Periodar som ein hadde i Bergen og Oslo vinteren 2010 viser at det er viktig at dei lokale styresmakterne har tilgong på mellombelse verkemiddel som kan setjast i verk raskt når forureininga overstig grenseverdiane etter forureiningsforskriften. Verkemidlet det er lagt opp til i dette lovforslaget er eit slikt mellombels verkemiddel som ikkje er meint å løysa varige problem med lokal luftforureining i byområda. Den foreslegne lovendringa gir kommunane og fylkeskommunane som har i drift bompengeneinnkrevjing moglegheit

til å nytta bompengesystemet som eit verkemiddel som raskt kan bli sett i verk når forureininga overstiger forskriftsfesta krav, eller når det er fare for slik forureining. Verkemidlet vil dermed vera eit alternativ til dei verkemidla kommunale styresmakter og Statens vegvesen i dag har som veg-eigarar etter vegtrafikklova § 7 andre ledd.

Nokre høyringsinstansar har vore skeptiske til kva effekt tiltaket kan ha for å få ned den høge luftforureininga frå biltrafikken. Einskilde høyringsinstansar som går i mot forslaget ser først og fremst ut til å vera i mot at verkemidlet blir teke i bruk i bestemte område.

Når det gjeld spørsmålet om kva effekt tiltaket kan ha for å få ned den høge luftforureininga frå biltrafikken, peiker departementet på at erfaringane med bompengeneinnkrevjing i byområda har vist at takstfastsetting i kombinasjon med kollektivtrafikk har ein effekt på trafikkmengda på vegnettet. Om verkemidlet vil vera effektivt i det enkelte byområdet, meiner departementet vil måtta koma av ei konkret vurdering av kva effekt ulike takstaukingar har for trafikken i det enkelte byområdet og om takstauka rammar køyring i byområdet der forureininga er eit problem.

Den foreslegne endringa i veglova § 27 legg opp til at kommunen og fylkeskommunen fattar naudsynt avgjerd om at tidsdifferensierte takstar kan tas i bruk før departementet fastset dei nærare takstane. Dette inneber at det er dei lokale styresmakterne som både tek stilling til om verkemidlet er eigna som verkemiddel mot høg luftforureining frå biltrafikken i det enkelte byområdet og som avgjer bruken av verkemidlet i den einskilde situasjon. Ved takstfastsetjinga vil departementet, basert på faglege råd frå mellom anna Statens vegvesen og Klima- og forureiningsdirektoratet, ta ei overordna stilling til om dei auka takstane vil gi naudsynt effekt for byområdet. Utover dette ligg det etter føringane i forureiningsforskriften

kapittel 7 til dei lokale styresmaktene å avgjera kva for verkemiddel som er dei riktige for å få ned forureininga frå biltrafikken. Lovforslaget opnar ikkje for at departementet kan gi nærare føringar om bruken av takstane utover det som er fastsett etter vilkåra i forslaget og føresegna etter forurensningsforskriften kapittel 7.

Det er elles ein føresetnad for effekten av tiltaket at det blir teke i bruk andre verkemiddel i høve takstauka, som varsling av trafikantane og auke i kollektivtrafikktilbodet. Trafikantane må i god tid før det er aktuelt å setja i verk trafikkavgrensande tiltak bli førebudd på tiltaka, og det må vera alternative reisemåtar som dekkjer trafikantane sine behov så langt det er mogleg.

Når det gjeld avgjerdsmyndigheit og overordna saksgang, er det i lovforslaget lagt til grunn at departementet fastset dei tidsdifferensierte takstane for det einskilde byområdet. Dette er i tråd med hovudregelen i § 27 første ledd. Fleire høyringsinstansar har uttalt at vedtaket om dei mellombelse tidsdifferensierte takstane bør bli lagt til dei lokale styresmaktene, dvs. at forskriftsfullmakta i lova blir lagt direkte til kommunen. Av omsyn til at unntaksføresegna frå hovudregelen om Stortinget sitt samtykke til endringar i eksisterande bompengesystem etter § 27 første ledd ikkje i for stor grad går ut over den vedtekne finansieringsordninga, held departementet fast på at Samferdselsdepartementet blir gitt heimelen til å fastsetja takstane. Heimelen etter unntaksføresegna i andre ledd kan, dersom departementet finn det føremålstenleg, delegerast til Vegdirektoratet.

Mange av høyringsinstansane har uttala seg om fastsetjinga av takstane etter forslaget til lovføresegn. Nokre har her kome med synspunkt på at den trafikken som forureiner mest må betala høgare takst ut frå utslippmengda, medan andre høyringsinstansar har uttala at næringstransporten bør ha fritak. Departementet har vurdert spørsmålet om lova bør fastsetja nærare føresegn om takstfastsettinga etter andre ledd, inkludert føresegn om minimums- og maksimumssatsar, differensiering etter grad av forureining frå det enkelte køyretøy og fritaksordningar. Departementet meiner at omsynet til at takstsystemet blir tilpassa det enkelte byområdet sitt behov må gå føre eit behov for lovbundne ramar for takstane etter unntaksføresegna i § 27 andre ledd. Det er her eit hovudomsyn at takstane som blir fastsett i medhald av føresegna verkar i samsvar med føremålet med ordninga. Takstfastsetjinga vil koma av ein fagleg vurdering av kva takstar som må til for å oppnå ønska trafikkreduksjon i det enkelte byområdet. Departementet legg også vekt på at tak-

stane etter føresegna er meint å gjelda for korte periodar med høg luftforureining.

Departementet si avgjerd etter § 27 andre ledd blir å rekna som ei forskrift etter forvaltningslova § 2 første ledd bokstav c. Forvaltningslova kapittel VII gir nærare føresegn om saksbehandlingsreglar for departementet sitt vedtak og om førehandsvarsling så langt det er praktisk mogleg, jf. forvaltningsloven § 37. Departementet meiner ikkje det er behov for nærare føresegn om fastsettinga av takstane i § 27 andre ledd utover reglane som gjeld etter forvaltningsloven.

Når det gjeld bruken av takstane, har nokre høyringsinstansar teke til orde for at føresetnaden om lokale vedtak om bruken bør gjerast klårare i ordlyden enn forslaget som blei sendt på høyring la opp til. Departementet er samd i dette. Som omtalt i høyringsnotatet må det vera ein føresetnad for ordninga at det ligg føre lokale vedtak. I tråd med gjeldande retningsliner og langvarig praksis for at kommunen og fylkeskommunen fattar vedtak om bompengar før departementet legg fram proposisjon for Stortinget, må det vera ein føresetnad at kommunen og fylkeskommunen det gjeld også fattar dei naudsynte vedtaka om at bompengesystemet mellombels kan bli brukt som trafikkregulerande straksverkemiddel etter lovføresegna. Departementet foreslår derfor at det blir lagt inn eit tillegg i § 27 andre ledd som seier at bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. Setninga inneber at det både må liggja føre lokale vedtak om at det kan bli fastsett forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar etter lovføresegna og at den faktiske bruken av takstane blir gjort i samsvar med lokale vedtak.

Når det gjeld vilkåra for at dei mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstane kan bli tekne i bruk av dei lokale styresmaktene, var vilkåret i det opphavlege forslaget som blei sendt på høyring knytt til fare for og ved «akutt luftforureining». Klima- og forureiningsdirektoratet har foreslått endringar i lovføresegna som knyter unntaksføresegna direkte mot grenseverdiane etter forurensningsforskriften § 7-6. Forslaget er i samsvar med føremålet bak lovendringa, og endringa gjer at vilkåret som opnar for å ta verkemidlet i bruk blir meir konkret og lovteknisk korrekt. Samferdselsdepartementet ser forslaget frå Klima- og forureiningsdirektoratet som føremålstenleg og går inn for at ny § 27 andre ledd i veglova blir omforma i samsvar med Klima- og forureiningsdirektoratet sitt forslag på dette punktet. Referansen til forureiningsregelverket blir gitt til heimelsgrunnlaget for forskrifta, forurensningsloven § 9.

Det opphavlege forslaget hadde eit vilkår om at forureininga måtte vera ekstraordinær for at verkemidlet skal kunna bli teke i bruk. Føremålet med eit slikt vilkår i lovføresegna var ei synleggjering av at verkemidlet er meint for situasjonar med særleg høg luftforureining, som situasjonen i Oslo og Bergen i 2010 og at opninga for mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar ikkje er meint å vera eit permanent verkemiddel for vedvarande overskriding av grenseverdiane år etter år. Vilkåret var òg motivert av omsynet til at opninga i unntaket ikkje i for stor grad må gå på kostnad av innteninga i bompengeprojektet. Departementet har etter ei vurdering kome til at endringane i lovforslaget som viser til grenseverdiane etter forureningsforskriften § 7-6 og vilkåra om at takstane som kan fastsetjast skal vera «mellombelse» og til bruk i «avgrensa periodar», i tilstrekkeleg grad synleggjer at takstane etter unntaksføresegna berre kan bli teke i bruk i dei tilfella det er heilt naudsynt etter forskriftsfesta krav.

Det er ut over dette ikkje foreslått absolutte grensar for kor lenge dei mellombelse takstane kan vera i drift. Departementet ser det som føremålstenleg at dei lokale styresmaktene til ein kvar tid vurderar om vilkåra for å ha dei auka takstane i bruk er oppfylt, framfor lovbundne maksimaltider. Etter ordlyden i § 27 andre ledd, samanholden med føremålet med lovføresegna, må det likevel vera heilt klart at loven ikkje opnar for at takstane etter unntaksføresegna blir ei fast ordning. Byområde som har behov for varige tiltak for å halda luftforureininga på forskriftsfesta krav, må ta i bruk andre varige verkemiddel. Dersom det er behov for varige takstendringar med til dømes høgare takstar i rushtida vinterhalvåret eller liknande, er det etter veglova § 27 første ledd eit krav at takstendringa blir lagt fram for Stortinget for ny handsaming.

Samferdselsdepartementet har vurdert merknadene om at tiltaket bør kunna nyttast utanfor byområda der det ikkje er ein bomring og på reine bompengefinansierte strekningar som ikkje er i tilknytning til ei bompengepakke. Departementet peiker her på at mellombels tidsdifferensiering av bompengar er eit av fleire strakstiltak lokale myndigheiter kan nytta for å betra luftkvaliteten. For at tiltaket skal ha effekt, må trafikkmengda vera så stor at den bidreg vesentleg til overskriding av grenseverdiane for forureining. Dette er i dag først og fremst tilfelle i dei byområda der det allereie er etablert bompengeinnkrevjing. Ein auke av takstane i andre bompengeanlegg enn bompengeringar vil kunna føra til trafikklekkasje til sidevegnettet som ikkje er dimensjonert for store trafikk-

mengder, noko som kan føra til fleire ulukker og større utryggleik på vegen.

I eit område der det ikkje er innkrevjingssystem for bompengar, vil det vera relativt kostnadskrevjande å setja opp utstyr for tidsdifferensiering av bompengar berre for korte tidsperiodar. Etter departementet si vurdering er det heller ikkje ønskeleg å opna for at byområde kan ta i bruk tidsdifferensierte bompengetakstar som verkemiddel mot høg luftforureining utan at Stortinget på førehand har gitt sitt samtykke til opprettinga av sjølv bompengeinnkrevjinga, jf. hovudregelen i veglova § 27. Samferdselsdepartementet held etter dette fast på forslaget om at verkemidlet berre kan bli teke i bruk i byområde som allereie har i drift bompengeinnkrevjing. I område som ikkje oppfyller dette må det heller bli sett i verk andre og meir langsiktige tiltak for å halda luftkvaliteten på forskriftsfesta nivå.

2.5 Økonomiske og administrative konsekvensar

Bruk av takstar etter unntaksføresegna inneber ein del administrative og økonomiske konsekvensar som må avklarast i forkant av at det blir opna for tiltaket.

Eit verkemiddel som tidsdifferensiering av bompengar, tek sikte på å avgrensa biltrafikken innanfor eit angitt byområde. Dette vil kunna påverka innteninga i bompengepakka. Konsekvensane for innteninga i bompengeprojektet er avhengig av kor hyppig verkemidlet blir teke i bruk ut ifrå kor påkravd det er av omsyn til lokalmiljøet. Føremålet med forslaget samanholden med talet på overskridingar av grenseverdiane for NO₂ og PM₁₀ i dei tre største byane i landet, tilseier ikkje at bruken av takstane vil påverka innteninga i bompengeprojektet i vesentleg grad. Bruken av takstane er likevel avhengig av det langsiktige arbeidet med å få ned den lokale luftforureininga i dei enkelte byområda. Dette gjeld særskilt dei kommunale og fylkeskommunale myndigheitene sin areal- og transportplanlegging og løyving til investeringar og drift av kollektivtrafikk. Det kan derfor ikkje utelukkast at mellombelse tidsdifferensierte takstar og andre trafikkavgrensande verkemiddel kan ha ein effekt på innteninga i bompengeprojektet.

Ein mogleg konsekvens for bompengeinnkrevjinga ved bruk av trafikkreduserande tiltak, kan vera inntektsbortfall som følgje av at det passerer færre bilar gjennom betalingspunktet. Avhengig av kor høgt takstane blir fastsett er det òg ei moglegheit for meirinntekter, ved at den

høge taksten kompenserer for trafikkbortfallet. Samferdselsdepartementet anbefaler at moglege konsekvensar som inntektsbortfall eller meirinntekter blir teke omsyn til gjennom ein tilleggsavtale med bompengeselskapet. Lågare inntekter eller meirinntekter vil dermed tilfalla bompengeselskapet.

Dersom takstauka fører til vesentleg lågare inntekter for bompengeselskapet, kan dette få som konsekvens at planlagde tiltak i bompengefinansieringa ikkje kan bli realisert. Den einskilde bompengeproposisjon har nærare føringar om korleis dette skal bli løyst i praksis. Dersom eit eller fleire tiltak ikkje kan bli realisert pga. manglande inntening innanfor den vedtekne bompengeperioden, og det framleis er lokalpolitisk ønske om utbygging, vil det vera naudsynt å leggja fram ein ny proposisjon for Stortinget med forslag om utviding av bompengeinnkrevjinga.

For at verkemidlet skal ha nokon effekt på forureininga, er det avgjerande at publikum blir varsla om tiltaket i god tid i forkant før det blir sett i verk, slik at trafikantane kan planleggja andre måtar å reisa på eller eventuelt avstå frå å reisa. Takstendringane må bli gjort slik at trafikantane til ein kvar tid får korrekt informasjon om korrekt takst ved passering av betalingssnittet. Ved hyppig endring av takstar, vil dette kunna krevja at det blir innført variable taksttavler. Skilting inngår som ein del av drifta i eit bompengeselskap, og som utgangspunkt vil selskapet derfor måtta dekkja denne typen investeringskostnader. Det er òg avgjerande at kollektivtrafikken blir forsterka ved iverksetjinga av tiltaket. Fylkeskommunane har det primære ansvaret for kollektivtransporten, og kostnader knytt til ei auke i kollektivtrafikktilbodet vil vera fylkeskommunen sitt ansvar. Etter forurensningsforskriften § 7-3 skal likevel anleggseigarar som bidreg vesentleg til fare for overskriding av grenseverdiane dekkja kostnader til gjennomføring av tiltak mot forureininga. Ansvaret for kostnader til iverksetjinga av tiltaket vil etter dette kunna bli delt mellom fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen.

Dei nærare administrative konsekvensane av eit opplegg for tidsdifferensiering av bompengar må avklarast i forkant av at det blir opna for iverksetting av tiltaket i det enkelte byområdet. Tiltaket bør vera ein del av kommunen sin beredskapsplan etter forurensningsforskriften, der ansvarshøve og praktiske problemstillingar knytt til gjennomføring og iverksetting er avklart.

3 Lovtekniske endringar

3.1 Endring av tittel for veglova

Tittelen på lover skal etter *Veiledning om lov- og forskriftsarbeid*, utarbeidd av Justisdepartementet si lovavdeling, alltid vera innleia med «lov om», eventuelt kombinert med lova si offisielle korttittel. Veglova si formelle tittel (veglov 21. juni 1963 nr. 23) bryt med denne systematikken.

Departementet meiner lovtekniske omsyn til seier at veglova si tittel blir underlagt den same titteloppbygginga som gjeld for lovverket elles, og foreslår derfor å endra tittelen til «lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)». Departementet har ikkje sett behov for å senda forslaget på offentleg høyring, da tittelendringa utelukkande er av formell og teknisk verdi.

3.2 Endringar i vegtrafikkloven

3.2.1 Nærare omtale av § 22 a

Vegtrafikkloven § 22 a blei endra i to endringslover: lov 5. mai 2006 nr. 13 endringar i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.) og lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.).

Lovendringa frå 2006 blei først sett i kraft frå 1. februar 2012. Iverksetjinga førte til at dei mellomliggjande endringane i § 22 a frå 2010 fall bort. Det har ikkje vore departementet si meining å gjera denne realitetsendringa. Departementet ser det derfor som naudsynt å gjera ei lovteknisk endring av § 22 a for å få med dei mellomliggjande endringane frå 2010. Lovendringa har ikkje vore på offentleg høyring da departementet meiner at dette openbart ikkje er unaudsynt.

3.2.2 Nærare omtale av §§ 36 og 36 b

Ved lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk blei det i vegtrafikkloven § 37 teke inn eit nytt andre ledd, med den følge at opphavleg andre til sjuande ledd blei til tredje til åttande ledd. Departementet blei i etterkant merksam på at §§ 36 og 36 b, som viser til § 37 fjerde til sjuande ledd, ikkje blei endra slik at tilvisningane materielt sett vart uendra. Departementet ser det derfor som naudsynt å gjera enkelte lovtekniske korrigeringar i vegtrafikkloven.

Dei føresegnene som vert foreslått korrigererte er § 36 nr. 6 og § 36 b tredje ledd. Lovforslaget har

ikkje vore på offentleg høyring da departementet meiner at dette openbart ikkje er unaudsynt.

4 Merknader til lovforslaget

4.1 Endringar i veglov 21. juni 1963 nr. 23

Til endring av veglova si tittel

Veglova si formelle tittel (veglov 21 juni 1963 nr. 22) bryt med systematikken for lover sine titlar etter *Veiledning om lov- og forskriftsarbeid*, utarbeidd av lovavdelinga i Justisdepartementet. Endringa av tittelen er gjort for at tittelen skal bli underlagt den same titteloppbygginga som gjeld lovverket elles og er ei endring av rein teknisk karakter.

Til § 27 andre ledd

Bakgrunn og føremål

Føresegna i § 27 andre ledd opnar for at eksisterande bompengesystem i byområde kan bli teke i bruk som eit trafikkregulerande verkemiddel i avgrensa periodar med høg luftforureining.

Bakgrunnen for føresegna i § 27 andre ledd er tilfella med svært høg luftforureining som ein har hatt i dei største byane i Noreg dei siste åra. I Oslo og Bergen vinteren 2010 førte ein kombinasjon av kald og stillestående luft til ein situasjon der vørtilhøva hindra utlufting av forureining frå vegtrafikken, noko som førte til særs høge nivå av CO₂, sjå nærare tabellen i kapittel 2.4. Eksponering av høg luftforureining er eit folkehelseproblem som kan gi uønska verknader for folk si helse, som luftvegs- og hjartesyjukdomar. Opninga for å auka takstane i eksisterande bompengesystem etter § 27 andre ledd er eit tiltak som raskt vil kunna bli sett i verk for å få ned forureininga frå biltrafikken når det er påkravd av omsyn til lokalmiljøet og folk si helse.

Føremålet med ordninga etter § 27 andre ledd er eit verkemiddel som lokale styresmakter kan nytta under ansvaret for å setja i verk tiltak mot høg luftforureining etter forurensningsforskriften kapittel 7. Tiltaket vil fungera slik at det offentlege vegnettet framleis er ope for trafikk, noko som inneber at trafikantar som har eit absolutt behov for å køyra vil ha moglegheit til dette mot ein høgare takst. Dei høgare takstane vil gi eit incentiv til dei trafikantane som har moglegheit til det om å velja alternative miljøvennlege transportmiddel som kollektivtransport, køyra fleire i lag, velja andre tidspunkt for reisa eller å avstå frå å køyra, osv. Verkemidlet må etter dette sjåast som eit mju-

kare tiltak mot høg luftforureining frå biltrafikken enn verkemiddel som mellombels gir heilt eller delvis forbod mot trafikk, sjå vegtrafikklova § 7 andre ledd.

Verkemidlet etter veglova § 27 andre ledd er meint som eit mellombels verkemiddel. Dette inneber at tiltaket ikkje er meint som eit varig verkemiddel i det langsiktige arbeidet med å halda forureininga frå biltrafikken på forskriftsmessige nivå. Kommunale og fylkeskommunale styresmakter som har behov for varige restriktive verkemiddel for å få ned biltrafikken innanfor eit byområde, kan ta i bruk køprising etter vegtrafikklova § 7a, eller det kan til dømes bli teke i bruk eit fast bompengesystem etter § 27 første ledd med høgare takstar i rushtida. Slike ordinære ordningar må i tråd med gjeldande regelverk og praksis bli lagt fram for Stortinget.

Nærare om myndigheit og fastsetjing av takstane

Den overordna myndigheita til å fastsetja dei mellomse tidsdifferensierte takstane er i § 27 andre ledd første punktum lagt til departementet. Departementet legg opp til at fastsetjing av takstar etter føresegna må bli gjort individuelt for det ein-skilde byområdet etter oppmoding frå kommunen og fylkeskommunen. Ordlyden opnar både for at takstane etter § 27 andre ledd kan bli fastsett i høve eit bestemt einskild tilfelle med høg luftforureining og for at takstane kan bli fastsett for framtidige tilfelle av høg luftforureining. Departementet sitt vedtak vil vera avhengig av kva dei lokale styresmaktene legg opp til, jf. § 27 andre ledd andre punktum. Det ligg ikkje restriksjonar i lovføresegna på kor lang tid takstar som skal gjelda for framtidige situasjonar kan bli fastsett. I utgangspunktet må det vera opna for at takstane kan bli fastsett for situasjonar fram i tid så lenge bompengeneinnkrevjinga som er fastsett etter § 27 første ledd held fram.

Det må ved fastsettinga av takstane og bruken av dei vera eit hovudomsyn at føremålet med takstane om trafikkreduksjon og blir nådd, slik at det er opna for fleksibilitet ved val av takstsystem for det ein-skilde byområdet. Fastsetting av takstar for det ein-skilde byområdet må vera basert på faglege vurderingar om kva nivå som skal til for å oppnå riktig effekt. Med «tidsdifferensierte bompengetakstar» meiner ein takstar som er varierte etter som forureininga er høg og låg over ein periode. Takstane som blir fastsette kan vera eit system med høge takstar i dei periodane av døgnet trafikken er størst, vanlegvis i rushtida om morgonen og ettermiddagen, og lågare takstar i periodane av

døgnet med mindre trafikk. I dei byområda som har mykje trafikk over store tider av døgnet kan behovet til dømes vera at takstane blir auka til høge nivå for ein kortare periode på nokre dagar for å få ned trafikken. Takstane som blir fastsett i medhald av føresegna skal vera mellombelse. Dette inneber at takstane er eit unntak frå dei ordinært fastsette takstane etter § 27 første ledd.

Departementet si fastsetjing av mellombelse takstar blir å rekna som ei forskrift etter forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav c. Forvaltningslova kapittel VII gir nærare føresegner om saksførebuing av departementet sitt vedtak. Ei fastsetjing av mellombelse takstar for ein konkret situasjon i eit byområde vil etter føresegna i forvaltningslova § 37 innebera at departementet må ta stilling til om vilkåra for ta i bruk takstane er oppfylt. Ved fastsetting av forskrift som skal gjelda framtidige tilfelle av høg luftforureining, må avgjerda om i verksetjing av dei mellombelse takstane bli teke på lokalt nivå etter vilkåra i lovføresegna, jf. § 27 andre ledd andre punktum.

Etter § 27 andre ledd andre punktum føreset bruken av dei mellombelse tidsdifferensierte takstane vedtak av kommunen og fylkeskommunen som er ansvarleg for bompenggeinnkrevjinga i det enkelte byområdet. Kommunen og fylkeskommunen si myndigheit inneber både myndigheit til å ta stilling til om verkemidlet skal vera tilgjengeleg for framtidige tilfelle og myndigheit til å avgjera bruk av takstane i den enkelte situasjon med høg luftforureining. Når det er fastsett forskrift om takstar til bruk for framtidige tilfelle av høg luftforureining, kan fylkeskommunen og kommunen høvesvis velja å delegera myndigheita til å avgjera iverksetjing av takstane i den enkelte situasjon til kommunen aleine, som tek den overordna styringa etter systemet i forurensningsforskriften § 7-4.

§ 27 andre ledd gir ikkje nærare føringar for kommunen og fylkeskommunen sine vedtak. Dette vil vera politiske vedtak, der kommunen og fylkeskommunen avgjer bruken basert på ei vurdering av effekten av tiltaket, betydinga for innteninga i bompengeprojektet og andre omsyn. Kommunelova gir nærare føresegner om saksbehandlingsreglar i folkevalte organ for kommunen og fylkeskommunen. Departementet føreset at kommunale og fylkeskommunale vedtak som opnar for å ta i bruk verkemidlet, byggjer på faglege vurderingar og råd om moglegheita for trafikkavvisning, verknaden av tiltaket og konsekvensane for innteninga i bompengeprojektet frå Statens vegvesen, Klima- og forureiningsdirektoratet og andre fagetatar.

Vilkår

Hovudvilkåret for at dei mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstane kan bli tekne i bruk er knytt til grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9, sjå nærare forurensningsforskriften § 7-6. § 27 andre ledd opnar for at takstane kan bli teke i bruk både når grenseverdiane alt er overskridne eller i forkant når det er fare for overskriding. I byområda i dag er det grenseverdiane for svevestøv og nitrogendioksid som er eit problem for lokalmiljøet, og etter ordlyden er det dei til ein kvar tid fastsette grenseverdiane for desse komponentane som gir føringar for når verkemidlet kan bli teke i bruk. Det er ikkje eit vilkår at grenseverdiane allereie er overskridne tidlegare innanfor ei fastsett tidsperiode, eller at det er fare for at dei ansvarlege styresmaktene sine plikter etter forskrifta blir brotne dersom tiltak mot forureininga ikkje blir sett i verk. Avgjerda om det er fare for overskriding av grenseverdiane må koma av ei vurdering av om luftmålingane over ein periode, samanhalden med vêrprognosane i tida framover, gjer det sannsynleg at grenseverdiane blir overskridne. Ei betraktning vil her vera at det kan vera fare for at forureininga akkumulerer seg og tiltaka har avgrensa eller liten effekt dersom tiltak blir sett inn for seint.

I tillegg til vilkåret om overskriding av grenseverdiane må det i samsvar med føremålet med ordninga dessutan vera eit overordna krav at tiltaket vil ha ein effekt på forureininga for at verkemidlet kan bli teke i bruk. Departementet syner her til handleplikta etter forureiningslovgivinga og kravet om at tiltak som blir sett i verk må vera egna for å få ned forureininga, jf. forurensningsforskriften §§ 7-3 og 7-4.

Etter § 27 andre ledd er det eit vilkår at dei mellombelse tidsdifferensierte takstane blir tekne i bruk i «avgrensa periodar». Takstane etter andre ledd skal etter dette ikkje bli brukt som varige takstar i bompengesystemet, jf. hovudregelen i § 27 første ledd. Etter føremålet med lovforslaget er takstane etter § 27 andre ledd først og framst meint for uføresette situasjonar. Dette inneber at takstane som hovudregel ikkje kan bli teke i bruk samanhengande som eit permanent tiltak ein heil sesong. Også eit stadig oftare behov for å ta i bruk strakstiltak år etter år talar etter departementet si vurdering for at det er naudsynt å vurdere arbeidet med dei permanente tiltaka i byområdet på nytt. Departementet syner her til dei nærare føringane om vegeigarane sitt ansvar for å setja i verk tiltak som sikrar at grenseverdiane blir overhaldt i

minst 3 år etter tiltaksgjennomføring, jf. forskrifta § 7-6 andre ledd.

Det følgjer vidare av ordlyden i § 27 andre ledd at verkemidlet berre kan takast i bruk i byområde der det allereie ligg føre etablerte system for bompenggeinnkrevjing. Med byområde meiner ein område der det er innført bompengar som ein del av ei bypakke. Området kan vera både den indre delen av eit byområde så vel som utanforliggjande innfartsområde som er ein del av den same pakka. Dette må gjelda sjølv om dei utanforliggjande områda ligg i tilgrensande kommunar, noko som er tilfellet i fleire av bypakkene som er i drift i dag. Kravet til byområde inneber likevel at det blir avgrensa mot at ordninga kan bli gjort gjeldande i reine strekningsvise bompengeprojekt. Dette må gjelda sjølv om det er tett busetnad langs vegstrekninga.

Overordna saksgang og praktisk gjennomføring

§ 27 andre ledd opnar for at dei mellombelse tidsdifferensierte takstane kan bli fastsette både som ei forskrift som gjeld ein konkret situasjon og som ei forskrift som opnar for framtidige situasjonar med høg luftforureining. Departementet meiner den sistnemnte ordninga best i varetek behovet for ei rask og effektiv i verksetjing når forureininga gjer det påkravd. Det er her færre avgjerdsledd som må til i det enkelte tilfellet før verkemidlet kan bli teke i bruk. Verkemidlet vil òg på denne måten betre bli integrert i kommunen sin beredskapsplan for situasjonar med høg luftforureining, noko som inneber at tilrettelegging og iverksetjing av tiltaket kan gjennomførast på ein betre måte.

Om departementet sitt vedtak følgjer det nærare reglar om utredning og forhandsvarsling i forvaltningslova kapittel VII. For at dei naudsynte formelle og praktiske omsyn skal bli ivaretekne, bør eit vedtak om tidsdifferensiering frå dei kommunale myndigheitene, så langt det er mogleg, leggjast fram for Samferdselsdepartementet i god tid før det er aktuelt å ta verkemidlet i bruk. Dersom det er behov for at forskrifta blir fastsett i tilknytning til ein konkret strakssituasjon, legg departementet til grunn at førehandsvarsling av vedtaket kan bli unnlate etter unntaka i forvaltningslova § 37 fjerde ledd.

I dei tilfella lokale styresmakter ønskjer å ha verkemidlet etter § 27 andre ledd tilgjengelig for framtidig situasjonar, må det i oppmodninga om takstforskrifta gå fram eit nærare opplegg for tak-

stane som kan bli sett i verk. Dette inneber at det blir oppgitt kva forureiningsnivå som skal leggjast til grunn som fare for eller overskriding av grenseverdiane og kva takstar som kan bli teke i bruk etter dei ulike forureiningsnivåa. I oppmodinga må det gis ei vurdering av kva effekt takstane vil ha på trafikken. Vidare må det bli gjort greie for kostnadene for at verkemidlet blir teke i bruk og korleis dette vil bli dekt. Til slutt bør det bli gjort greie for den praktiske gjennomføringa av tiltaket. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det blir laga eit eige opplegg for rapportering av konsekvensane av tiltaket, slik at dei lokale myndigheitene har grunnlag for å vurdere effekten av tiltaket opp mot innteninga i bompengeprojektet. Når forskrifta om dei mellombelse takstane er fastsett, er det naudsynt at Statens vegvesen inngår ei tilleggsavtale med bompengeselskapet om verknadene for bompenggeinnkrevjinga.

For at verkemidlet skal kunna fungera optimalt, bør ansvarleg forureiningsmyndigheit (kommunen) på førehand ha utarbeida ein beredskapsplan med apparat og rutinar for iverksetjinga av tiltaket. Det må for kvart einskilt byområde som ønskjer å ta ordninga i bruk, vurderast om det er naudsynt med investeringar i utstyr, som luftmåling, variable skilt, m.m. I samheng med at verkemidlet blir teke i bruk er det viktig med god koordinering mot andre verkemiddel, som reduserte fartsgrenser, parkeringsrestriksjonar og annan mellombels forbod mot køyring. I situasjonar det er aktuelt med strakstiltak mot høg luftforureining frå biltrafikken er det avgjerande for at verkemidla skal ha nokon effekt at trafikantane blir varsla så tidleg som mogleg, slik at dei kan planleggja alternative reisemåtar (reisa kollektivt, sitta på med naboar, ha heimekontor og liknande) eller unnlatar å reisa. Samstundes må kollektivtrafikken bli forsterka slik at tilbodet fangar opp behovet for alternative reisemåtar.

4.2 Endringar i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4

Til § 22 a

Ved iverksetjinga av ei endringslov frå 2006 blei dei mellomliggjande endringane i regelen ikkje konsolidert. Det har ikkje vore meininga frå departementet å gjera nokon realitetsendringar på dette punktet. Om merknader for dei einskilde endringane, sjå Prop. 9 L (2010-2011) kap. 11 og Ot.prp. nr. 39 (2005-2006) kap. 8.2.

Til § 36

Vegtrafikkloven § 36 nr. 6 tredje punktum viser til § 37 fjerde ledd andre og tredje punktum og femte til sjuande ledd. Rett tilvising i lova skal vera til § 37 femte ledd andre og tredje punktum og sjette til åttande ledd.

Til § 36 b

Vegtrafikkloven § 36 b tredje ledd andre punktum viser til § 37 fjerde, femte og sjette ledd. Rett tilvising i lova skal vera til § 37 femte til sjuande ledd.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i veglova og vegtrafikkloven.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t a r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak til lov om endringar i veglova og vegtrafikkloven i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i veglova og vegtrafikkloven

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 blir det gjort følgjande endringar:

Lova si tittel skal lyde:

Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)

§ 27 andre ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift fastsette mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen.

§ 27 noverande andre og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

II

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk blir det gjort følgjande endringar:

§ 22 a skal lyde:

§ 22 a *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om motorvognfører er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når:

1. det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22 b,
2. det er grunn til å tro at han har overtrådt andre bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne lov, og departementet har bestemt at overtredelsen kan ha slik virkning,

3. han med eller uten egen skyld er innblandet i trafikkuhell, eller

4. han er blitt stanset i trafikk kontroll.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22 b, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn og symptomer på ruspåvirkning og fremstille ham for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når føreren nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om føreren er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet gir nærmere bestemmelser om undersøkelsene nevnt i de foregående ledd.

§ 36 nr. 6 skal lyde:

6. I tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4 kan politiet ta kjøretøyet i forvaring når det finner det nødvendig. Blir det ikke hentet innen 3 måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges etter at eieren er varslet i rekommandert brev. Reglene i § 37 femte ledd annet og tredje punktum og sjette til åttende ledd gjelder tilsvarende.

§ 36 b tredje ledd skal lyde:

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse, kan motorvognen selges. For øvrig får bestemmelsene i § 37 femte til sjuende ledd tilsvarende anvendelse.

III

Lova trer i kraft straks.