



Oslo kommune  
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 10.01.2017

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201605365-5

Line Ringsøy Johnsen, 23 46 12 43

610

## OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG OM ENDRINGER I VEGLOVEN § 27 OG VEGTRAFIKKLOVEN § 7A

Oslo kommune viser til høringsbrev av 27.10.2016 vedrørende forslag om endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a. Høringsuttalelsen avgis av byråden for miljø og samferdsel på delegert myndighet.

Vegloven § 27 regulerer bompengeneinnkreving i form av bompengepakker, mens vegtrafikkloven § 7a inneholder regler om vegprising/køprising. Erfaringer fra byene viser imidlertid at skillet mellom bompenge og kjøprising i praksis er vanskelig og uhensiktsmessig. Lovforslaget går derfor ut på å samle dagens regler og praksis for bompenge i byer i *ett* rettslig grunnlag i vegloven § 27.

Samferdselsdepartementet foreslår enkelte tekniske endringer i nytt første ledd i § 27:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, *fastsetje* storleiken på avgiftene, og *setje* vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

Oslo kommune har ingen kommentarer til forslagene.

Departementet foreslår et nytt § 27 annet ledd som en spesialbestemmelse om bompenge i byområdene. Forslaget innebærer at byområdene kan bruke bompengetakstene til å påvirke valg av reisemiddel, samt både tids- og miljødifferensiering:

*Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Føresegnene om samtykke, fastsetjing, vilkår og bruk av bompengar etter*

*første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.*

Oslo kommune er positiv til lovforslaget fra departementet. Endringene innebærer en mer fleksibel bompengordning, som åpner for bruk av bompengene til flere formål. Oslo kommune har behov for et regelverk som bidrar til at bompengordningen også kan anvendes til å regulere trafikken. Oslo kommune støtter derfor at det åpnes for spesialtilpassede ordninger ut i fra de særskilte behov og utfordringer det enkelte byområdet har. Dette gir en større fleksibilitet sammenlignet med dagens regelverk, og bidrar til at bompengordningen kan bli et enda mer effektivt virkemiddel for de trafikale og miljømessige utfordringer kommunen har. For Oslo er miljøutfordringene særlig aktuelle i denne sammenheng, og utredninger kommunen har foretatt, viser at f.eks. miljødifferensiering av bompengetakster er et effektivt virkemiddel for å redusere lokal luftforurensning. Det er derfor viktig å få en hjemmel som åpner for dette, og Oslo støtter forslaget til nytt annet ledd i § 27.

Departementet foreslår å videreføre dagens § 27 andre ledd, som gir hjemmel til midlertidig tidsdifferensierte bomtakster, i et nytt tredje ledd, med enkelte mindre endringer. Ordlyden «differensiering» forslås endret til «auka», og det åpnes for at kommunen og fylkeskommunen kan benytte inntektsøkningen til tiltak for å få ned luftforurensningen i perioden:

*Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse auka bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande 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. Departementet kan i forskrifta fastsetje føresegn om at inntekter frå dei auka takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

Oslo kommune støtter endringsforslagene. Ordlyden *økte* fremfor *tidsdifferensierte* er mer treffende og bidrar til å skille mellom midlertidig økte bomtakster som følge av høy luftforurensning, og de differensierte takstene som kan besluttes i medhold av ny § 27 annet ledd. Videre er det positivt at det tydeliggjøres at inntektene fra slike økte bompengetakster kan benyttes til tiltak for å få ned trafikken på slike dager. Oslo kommune har vedtatt at reisende skal slippe å betale billett for enkeltreiser på dager med midlertidig økte bompengetakster, og er avhengig av at inntektene fra ordningen kan benyttes til å dekke den økte utgiften dette medfører. Oslo tolker bestemmelsen dithen at gratis kollektivtransport vil være et tiltak som faller innenfor ordlyden.

Det fremgår av endringsforslaget at det er de *økte* inntektene som kan benyttes til trafikkreduserende tiltak. Oslo kommune mener dette er en hensiktsmessig presisering ettersom bompengavtalene regulerer hva de *ordinære* inntektene skal anvendes til.

Departementet foreslår å oppheve gjeldende § 27 fjerde ledd om tilleggsavgift ved unnlatt betaling, da bestemmelsen ikke lenger er nødvendig i og med de teknologiske endringene i bompengeneinnkrevingen. Gjeldende tredje ledd om panterett til bompengekrav blir nytt fjerde ledd. Oslo kommune har ingen kommentarer til dette.

Departementet foreslår et nytt femte ledd med hjemmel til å fastsette generelle bestemmelser om bompengetakster i forskrift til vegloven § 27. Dette for å samle gjeldende bestemmelser

som er gitt i håndbøker og veiledere i en felles forskrift. Nytt femte ledd foreslås med følgende ordlyd:

*Departementet kan i forskrift fastsette generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.*

Oslo kommune mener det er hensiktsmessig å samle gjeldende bestemmelser og praksis som ikke allerede er lov- eller forskriftsregulert, i en felles forskrift. Kommunen støtter derfor forslaget.

Som følge av endringsforslagene til vegloven § 27, foreslår departementet å oppheve vegtrafikkloven § 7a og forskrift om kjøprising, som blir overflødige. Oslo kommune ser at dette er hensiktsmessig og støtter forslaget.

Grensesnittet mot lavutslippssoner nevnes flere steder i høringsnotatet, uten å konkludere. Oslo kommune legger til grunn at dette har sammenheng med at sentral forskrift for lavutslippssone ikke var vedtatt på tidspunkt for utsendelse av gjeldende høring. Høringsforslaget til forskrift om lavutslippssoner inneholdt en bestemmelse (§ 19) om at man ikke kunne ha miljødifferensierte bompengetakster og lavutslippssone i samme geografiske område. Det kom imidlertid flere negative høringsinnspill til den aktuelle bestemmelsen, blant annet fra Oslo kommune, og forskriften er nå vedtatt uten denne begrensningen. Oslo kommune legger derfor til grunn at de to virkemidlene kan anvendes parallelt. Kommunens utredning i forbindelse med KVU for lavutslippssone viser også at det er behov for begge virkemidler for å komme under forurensningsforskriftens grenseverdier så raskt som mulig.

I høringsnotatet kap. 6 henvises det bl.a. til direktiv 2008/50/EF, som omhandler grenseverdier for luftkvalitet, og er gjennomført i norsk rett gjennom forurensningsforskriften kap. 7. Departementet viser til at lovforslaget legger til rette for at byene har mulighet til å bruke bompengesystemet til å begrense den lokale luftforurensningen. Dette er viktig for Oslo kommune, som har store utfordringer med den lokale luftkvaliteten og er en del av EFTAs dom mot Norge for brudd på nettopp direktiv 2008/50/EF. Oslo kommune er derfor positive til at det nå hjemles både myndighet til å innføre lavutslippssoner og miljødifferensierte bompengetakster.

Avslutningsvis omtaler høringsnotatet i kap. 7 krav om informasjon til trafikantene. Det kan stilles spørsmål om hensikten med skilting med opplysning om alle mulige varianter av takster. Et skilt med opplysninger om mange takster vil være vanskelig for bilistene å oppfatte. Dette kan føre til at bilister vil måtte bremse ned for å lese skiltet, noe som kan gå ut over trafikk sikkerheten. Informasjon om takster rett før bomstasjonen vil være for sent med tanke på at bilistene kan være atferd. For Oslo og Akershus sitt vedkommende gjøres fullstendig informasjon om takstsystemet tilgjengelig for publikum fra Fjellinjen. Oslo kommune mener derfor det er tilstrekkelig at skiltet viser gjeldende takst på passeringstidspunktet.

Med hilsen

Lan Marie Berg  
byråd

**Godkjent og ekspedert elektronisk**