



POLITIET

Politidirektoratet
Juridisk stab
v/ Nina Helmersen Østvold
Pb. 8005 Dep.
0030 OSLO

Deres referanse
Samferdselsdep:
15/576- av 28.6.2016

Vår referanse
201605863-2

Dato
15. august 2016

HØRING: Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler

Vi viser til e-post av 8.7.2016 med høringsbrev fra Samferdselsdepartementet med tilhørende utkast til forskrift.

Av høringsbrevet framkommer det at ny V § 13 åttende ledd er vedtatt og trådte i kraft 3. juni 2016. Av nevnte paragraf framkommer det at departementet kan gi nærmere bestemmelser om plikt til å medbringe dokumentasjon av kjøretøyets utslippsnivå. Oslo politidistrikt (OPD) er av den oppfatning at et slikt krav ville ha vært vanskelig å håndtere og mener det er fornuftig at man for norske kjøretøy har valgt å legge til grunn opplysningene som foreligger i "Autosys". Løsningen med at ikke norske statsborgere selv er pålagt å legge inn opplysninger så lenge man benytter referansedatoene for innføring av euro VI (1 jan 2014 tunge kjøretøy og 1 sep. 2015 lette kjøretøy) anser vi også som den mest håndterlige løsningen.

Forslaget som nå er på høring er ikke et forbud, men et avgiftssystem hvor målet er forbedret luftkvalitet. OPD deler Vegdirektoratets syn om at miljødifferensierte bompenger ville vært langt lettere å håndtere og formentlig gitt større effekt. Bompenger er en godt innarbeidet ordning i motsetning til lavutslippssoner. Slik vi ser det vil en framtidig tilknytning til Auto Pass og miljødifferensierte bompenger være enormt ressursbesparende, sett opp i mot de utfordringer skilting og kontroll lavutslippssoner medfører. Vi tar til etterretning at miljødifferensierte bompenger ikke er en del av denne høring.

OPD har ingen forutsetninger for å kunne uttale seg om luftkvalitet. Vi registrer at TØI har vært inne og beregnet effekten av avgifter og at det foreligger en NILU-rapport OR22/15 utarbeidet av konsulenter for Vegdirektoratet som sier noe om miljøgevinsten. Selv med utbytting av samtlige tunge dieserbiler til biler med euro VI motor innenfor Oslo sin bomring, oppnår man forbedring av NO₂ på 15 %. OPD er innforstått med at det er politisk besluttet at fokus skal rettes mot dieserbiler, men antar at fokus på blant annet skipstrafikk i havnebyer ville ha medvirket til rask reduksjon på årlige utslipp for en havneby som Oslo.

Oslo politidistrikt

13 Seksjon for trafikk- og sjotjeneste
Sorkedalsveien 27B, 0369 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 96 50

Org. nr.: 961398142
Bankgiro: 7694.05.08319

Vi er kjent med at blant annet Oslo kommune har ønsket å etablere lavutslippssoner og redusere CO₂-utslipp. OPD deler departementet sitt syn om at karbondioksid ikke skal medtas. Det er lokal forurensing som skal bekjempes, og forskriften omhandler dieslbiler. Bensindrevne biler har som kjent høyere utslipp av nettopp CO₂ og burde i så tilfelle også vært medtatt.

Ut i fra hva som er beskrevet i utkastet til forskriftsteksten i forhold til virkeområde til §3 annet ledd pkt. 1, mener vi dette også må medtas i selve forskriften. Det vil si at det må framkomme at fritaket kun gjelder tyngre lastebiler og busser.

§ 3. Virkeområde

Plikt til å betale gebyr i lavutslippssone skal kun omfatte biler som bruker diesel eller biodiesel som drivstoff.

Følgende biler er i tillegg unntatt fra plikt til å betale gebyr:

1) Bil godkjent med euro VI.

Vi er ikke kjent med at kravet om rekkevidde på minimum 40 km for bil klassifisert som diesel ladbar hybrid under punkt 2 vil framkomme av "AUTOSYS". Vi lurer derfor på hvordan dette kravet er tenkt kontrollert i kontrollsammenheng. Et annet spørsmål er hvordan denne problemstillingen skal håndteres opp i mot biler som ikke er registrert i Norge og dermed ikke tilknyttet "AUTOSYS"..

OPD er kjent med at Forsvaret sitter på mye gammelt materiell som er tilpasset Forsvarets eget bruk og har forståelse for fritaket gitt i punkt 3. Forsvaret leier i dag også inn private transportører til flytting av sitt utstyr.

Ut i fra dagens praksis med kjennetegn på ambassadekjøretøy, anbefaler vi at ordlyden i pkt. fire endres til ambassadekjøretøy i stedet for kjennemerke med gule tegn på blå bunn.

Når det gjelder kontroll, kan OPD ikke se det hensiktsmessig å drive manuell kontroll av denne avgiften i lavutslippssonene. Manuell kontroll vil trolig raskt føre til kø og opphopning av kjøretøy som igjen vil påvirke luftforurensningen negativt. Kontroll opp i mot parkerte biler vil fort kunne bli ressurskrevende. I § 3 står det i første ledd at plikt til å betale gebyr i lavutslippssonen skal kun omfatte biler som bruker diesel. Vi antar her at det er bruken av slike biler man ønsker å forhindre. At et kjøretøy som bruker diesel, står parkert i en lavutslippssone kan umulig være tenkt som grunnlag for illeggelse av gebyr. En må derfor kunne bevise at kjøretøyet har vært brukt innenfor sonen. Ordning med dag, måned og årsoblat/avgift tilsier en slik tolkning. Det bør derfor presiseres at det er bruken som utløser gebyr.

Oslo politidistrikt

13 Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste
Sørkedalsveien 27B, 0369 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 96 50

Org. nr.: 961398142
Bankgiro: 7694.05.08319

Vi ser at en slik avgift fort vil virke konkurransevridende for næringsvirksomhet som ligger utenfor en slik sone. For servicepunkt for bil innenfor en slik sone, vil bruk av servicepunktet medføre en merutgift for bileier/foretaket. Slike soner vil klart påvirke trafikkbildet. Det er derfor viktig at det legges ned tilstrekkelig arbeid for skiltplan, ikke bare for lavutslippssonen, men at man også ser på behov for området utenfor som vil få økt trafikkbetlastning. Dette bør derfor medtas som et krav under § 4 pkt. 2.

OPD ser at bruk av ANPR kan være et effektivt hjelpemiddel med tanke på å avdekke ulovlig kjøring innenfor en lavutslippssone, og eventuell senere inndrivning av gebyr. En forutsetning for at en slik løsning skal fungere effektivt, er at offentlige systemer kommuniserer med hverandre. Vi er derfor av den oppfatning at det bør utvikles en felles plattform for bruk av ANPR innenfor offentlig sektor, og at hver enkelt kommune ikke kan sitte på sitt system. Vi minner i den forbindelse om at Tollvesenet i disse dager har på høring forlenget oppbevaring av data innhentet ved bruk av ANPR. OPD støtter Vegdirektoratet sin tanke om lik avgift for hele landet. Det bør også sørges for at innkreving av avgift og eventuelle gebyrer, legges til en felles enhet.

Vi har tidligere påpekt at manuell utekontroll er lite hensiktsmessig. At eventuell utekontroll skal pålegge kontroll av kjøretøy for å avdekke om kjøretøyet fortsatt holder seg innenfor registrert utslippssklasse, og således kan utløse gebyrplikt eller at betalt gebyr ikke er riktig, kan vi ikke se er fornuftig bruk av ressurser verken for kontrollmyndighet eller bileier. Vi er av den oppfatning at kontrollen burde legges inn under den pålagte PKK-kontrollen av kjøretøy (Periodisk kontroll av kjøretøy, Forskrift av 13.05.2009 nr. 591).

OPD stiller spørsmålsteget ved økt ønske om bruk av kommunale parkeringsvakter i trafikksammenheng uten at man ser på grunnlaget for blant annet trafikkreglene § 2 pkt 4 c og mulighetene til offentlig parkeringskontrolltjeneste og fravike V§4-9. Parkeringskontroll er i hovedsak knyttet til trafiksikkerhet med unntak av tilleggsgebyr for overskridelse av tid. Offentlig parkeringskontrolltjeneste har som det også framgår av høringen, ikke anledning til å regulere trafikk. Det er her snakk om inndrivning av en avgift, og det synes helt klart mest hensiktsmessig at dette gjøres elektronisk, ikke minst med tanke på at en slik løsning også vil gi størst mulig miljøgevinst. Dette begrunnes med at man slipper stans av trafikk for kontroll, og at man slipper å ha annen trafikk inn i lavutslippssonen for å drive kontroll.

Vi registrerer at årsgebyr for lastebil er tenkt satt til ca. kr. 50 000,-, og at det tilrettelegges for refusjon, dog ikke for mer enn et halvt år, og at dette må sies opp før det er gått et halvt år for betalingsdato. Ved ufrivillig bytte av kjøretøy som driftsstans, motorhavari eller kondemnering ved for eksempel ulykker, burde det tilrettelegges for at avgiften enten kan refunderes eller overføres til annet kjøretøy. En slik ordning forutsetter selvfølgelig tilstrekkelig dokumentasjon for behov for refusjon/bytte.

Oslo politidistrikt

13 Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste
Sorkedalsveien 27B, 0369 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 96 50

Org. nr.: 961398142
Bankgiro: 7694.05.08319

OPD ser det som svært utfordrende å få tilrettelagt med tilstrekkelig skilting av en lavutslippssone. En forutsetning må være at det utarbeides egne skilt for slike soner som er forståelige for alle, også utlendinger. Den største utfordringen vil formentlig ligge i å få trafikanter med betalt gebyr for å kjøre i lavutslippssone, til å forstå at dette ikke gir rett til å kjøre dersom det enkelte dager med høy luftforurensing blir nedlagt totalforbud.

Med hilsen


Gunn Anita Bjornbakk
fung. seksjonssjef

Saksbehandler:
Inge Frydenlund
politioverbetjent spesialist

Oslo politidistrikt

13 Seksjon for trafikk- og sjøtjeneste
Sørkedalsveien 27B, 0369 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 96 50

Org. nr.: 961398142
Bankgiro: 7694.05.08319