

Utkast til sentral forskrift om lavutslippssone for biler - forskrift

Fastsatt av Samferdselsdepartementet dd.mm.2016 med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 åttende ledd, § 31 og § 31a, samt lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 fjerde ledd.

Innledende merknader:

Denne forskrift er hjemlet i vegtrafikkloven § 13 nytt åttende ledd, samt §§ 31 og 31a siden forskriften også tildeler kommunen myndighet til å sanksjonere i form av tilleggsgebyr. Videre er forskriften hjemlet i forvaltningsloven § 28 fjerde ledd, siden forskriften inneholder klageregler som avviker fra de generelle klagereglene i forvaltningsloven. Dette skyldes at klagebehandling er lagt til tingretten. Det vises til at også forskrift 7. mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr (heretter piggdekkgebyrforskriften) er hjemlet i de nevnte bestemmelser. Piggdekkgebyrforskriften gebyrlegger bruk av særlig forurensende bil i en sone. Denne forskriften foreslås bygget opp etter samme mønster som piggdekkgebyrforskriften. Dette innebærer at det etableres en oblatordning som likner på ordningen som er etablert i piggdekkgebyrforskriften, inkludert at bilens kjennemerke skal tjene som oblaten. Det vil si at opplysninger om bilens kjennemerke må registreres ved betalingen av gebyret og at kontrollen er basert på en automatisk lesing av kjennemerket.

§ 1. Formål

Formålet med denne forskrift er å gi rammeverket for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve kommunale lavutslippssoner som etableres for å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler.

Til § 1. Formål:

Formålet med forskriften er å gi rammeverket for kommunale lavutslippssoner, som etableres for å forbedre luftkvaliteten, på årsmiddelbasis, i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler. Kommunale lavutslippssoner må etableres med hjemmel i og i tråd med bestemmelsene i denne forskriften. Det fremgår av forskriften § 3 første ledd at forskriften retter seg mot biler som bruker diesel som drivstoff, jf. § 3. Det begrunnes med at det er dieseldrevne biler som står for det vesentligste av nitrogendioksid- og svevestøvutslippet, som utgjør de største utfordringene for å forbedre lokal luftkvalitet i større norske byer i dag.

Det er store forskjeller i utslipp fra dieslbiler. Eldre biler med lavere avgasstandard i henhold til euroklassesystemet har langt høyere utslipp av eksospartikler enn nyere biler. Skjerpede krav har gitt store utslippsreduksjoner for PM_{2,5}. Strengere avgasskrav til nitrogenoksider (NO_x) har imidlertid bare medført mindre faktiske reduksjoner av nitrogendioksid (NO₂) (NO_x = NO + NO₂). I flere tilfeller har NO₂-utslippet faktisk økt med stigende euroklasser, for eksempel fra lette dieslbiler. Standarden euroklasse seks ble for førstegangsregistrerte tunge biler introdusert 1. januar 2014 og for lette biler 1. september 2015. I november 2015 passerte det, for eksempel over 9 millioner biler i bomringen i Oslo.

Omlag 10 prosent av disse bilene tilhørte euroklasse seks. Om man bare ser på de tunge bilene var andelen høyere, da 18 prosent var euroklasse seks.

Euroklassesystemet stiller ikke krav til NO₂-utslipp, men til NO_x-utslipp. Departementet støtter derfor Vegdirektoratets forslag om også å hensynta bilens forurensningsgrad utfra dokumentert NO_x-utslipp i reell bytrafikk og ikke kun etter euro-/avgasskrav i kjøretøysforskriften i kapittel 25. I praksis innebærer dette at tunge dieserbiler med euroklasse VI unntas fra gebyrplikt. Vegdirektoratet forventer at framtidige utslippsmåliger av euroklasse seks biler vil vise større variasjon i NO_x-utslippet, enn det som er dokumentert til nå. Videre antar Vegdirektoratet at andelen NO₂ i det totale NO_x-utslippet fra disse bilene også vil variere. Dersom man vektlegger NO₂-utslipp som grunnlag for bilens forurensningsgrad, innføres det enda mer usikkerhet i beslutningsgrunnlaget. Det kan tilsi at gebyrnivåene bør være sjablongmessige.

Avgassmålingene som er gjennomført som en del av forsknings- og utviklingsprogrammet EMIROAD¹ («*Emissions from road transport vehicles*»), viser at tunge dieserbiler med euroklasse seks teknologi har et NO_x-utslipp som er mange ganger lavere enn utslippet fra eldre tunge biler. Tilsvarende har lette euroklasse seks dieserbiler et NO_x-utslipp som er ca. 60 prosent av NO_x-utslippet fra euroklasse fem. Forsert innføringen særlig av tunge euroklasse seks biler vil gi en betydelig forbedring av luftkvaliteten, siden tunge biler står for en stor del av utslippet i norske storbyer. I Stor-Oslo sto lastebiler i 2010 for 10 prosent av trafikkarbeidet, men ca. 30 prosent av NO₂-utslippet². Bussene sto for 3 prosent av trafikkarbeidet og 12 prosent av NO₂-utslippet.

Vegdirektoratet utredet i 2015 flere strakstiltak som kunne settes inn dersom det oppsto en situasjon som kunne medfører minst to dager med høy NO₂-luftforurensning. Med hjelp fra flere konsulentfirmaer fikk direktoratet beregnet utslipp og forurensningsnivå i Oslo for disse strakstiltakene. Beregningene er presentert NILU-rapport OR 22/2015³. Som et regneeksempel forutsatt man at to av tiltakene hadde lavutslippssone for tunge dieserbiler, der samtlige hadde konvertert til euroklasse seks. Som nevnt over har disse bilene lavt utslipp. En midlertidig lavutslippssone innenfor dags bomring reduserte NO₂-nivået med om lag 15 prosent. En sone innenfor Oslo kommunes grense reduserte NO₂-nivået med 20 til 25 prosent. En utvidelse av sonen til kommunens grense ga betydelige reduksjoner i nabokommunene.

På bakgrunn av ovennevnte vurderinger kan derfor etablering lavutslippssone, ikke minst for tunge biler, være et adekvat tiltak for å kunne bedre den lokale luftkvaliteten i et byområde.

¹ <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling/emiroad/om-etatsprogrammet>

² TØI rapport 1168/2011. NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer. utfordringer og muligheter frem mot 2025.

³ NILU-rapport OR 22/2015. Effekt av strakstiltak på dager med høy luftforurensning og effekt for NO₂.

§ 2. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

Lavutslippssone: Et geografisk avgrenset område på offentlig veg, som er utsatt for lokal luftforurensning fra bil, og der kommunen har innført gebyr, basert på euroklasse og vekt, for å få kjøre.

Euroklasse: Den avgasstandard som bilen er godkjent med etter forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil Vedlegg 1 eller forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr kapittel 25.

Gebyr: Det vederlag eier eller fører av bil må betale for å kunne kjøre innenfor en lavutslippssone.

Definisjonene i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr gjelder for øvrig tilsvarende for denne forskrift.

Til § 2 Definisjoner:

Lavutslippssone defineres som et geografisk avgrenset område på offentlig veg, som er utsatt for lokal luftforurensning fra bil, og der kommunen har innført gebyr, basert på euroklasse og vekt, for å få kjøre. Definisjonen anses å være nær lik den forståelse av lavutslippssone, som er lagt til grunn Innst. 239 L (2015–2016) til Dokument 8:35 L (2015–2016). Departementet mener imidlertid at definisjonen klargjøre bedre kommunens ansvar og at gebyr også skal baseres på vekt (og ikke kun euroklasse).

Euroklasse defineres som den avgasstandard bilen er godkjent med iht. forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil, Vedlegg 1 (for biler registrert fom. 15. september 2012) og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr kapittel 25 (for biler registrert i perioden 1. januar 1995 - 14. september 2012). Euroklassesystemet følger av EU/EØS – regelverk og legges til grunn for godkjenning av biler i hele EU/EØS-området. Regelverket ble gjennomført i Norge som obligatoriske krav gjennom EØS-avtalen og vedtakelsen av kjøretøyforskriften 1. januar 1995. (For dieserbiler er euroklassene en, to, tre, fire, fem og seks definert i kjøretøyforskriften kapittel 25). Euroklasse seks inneholder i dag de strengeste kravene til utslipp. Bil førstegangsregistrert i Norge før 1. januar 1995, er ikke omfattet av systemet med euroklasser.

Gebyr defineres i denne forskrift som det vederlag eier eller fører av bil må betale for å kunne kjøre innenfor lavutslippssonen. Hvilke biler som skal være gebyrpliktige, og unntatt fra gebyrplikt, følger av § 3.

Definisjonene av bil i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 4 og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav om godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr § 2-2 gjelder for denne forskriften. Dette betyr at når forskriften omfatter biler som

bruker diesel eller biodiesel jf. § 3 Virkeområdet gjelder dette for personbiler, busser, varebiler og lastebiler.

§ 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.**
- 2) **Bil klassifisert som diesel ladbar hybrid og som har en elektrisk rekkevidde uten bruk av forbrenningsmotor på minimum 40 km.**
- 3) **Bil godkjent som utrykningskjøretøy og andre biler i politiets eller forsvarets tjeneste.**
- 4) **Bil spesialinnredet for egentransport av funksjonshemmet og bider fører eller passasjer medbringer parkeringsbevis for forflytningshemmede, i henhold til [forskrift 15. mars 1994 nr. 222](#) om parkering for forflytningshemmede. Ved parkering skal parkeringsbeviset alltid være plassert godt synlig bak frontruten. Bil med kjennemerke med gule tegn på blå bunn.**
- 6) **Bil med montert synlig innretning og som er under oppdrag i forbindelse med brøyting, salting eller strøing.**

Kommunen kan bestemme at plikten til å betale gebyr for å kjøre i en lavutslippssone kun skal omfatte enkelte grupper av biler som bruker diesel eller biodiesel som drivstoff, herunder kun biler over 12 tonn.

Til § 3. Virkeområde:

Første ledd presiserer at plikten til å registrere bilen i kommunens register/betalingsystem for lavutslippssonen, jf. § 4 og å betale gebyr i kommunal lavutslippssone skal omfatte biler som bruker diesel eller biodiesel som drivstoff, forutsatt at kommunen ikke ytterligere begrenser gebyrplikten i henhold til tredje ledd, for eksempel til kun biler over 12 tonn. Bakgrunnen for at også biler som anvender biodiesel omfattes, skyldes at drivstoffet gir omtrent det samme bidraget til NOx-utslipp som ordinær diesel. Første ledd skiller ikke mellom lette eller tyngre biler, ikke mellom biler som i eller utenfor næringsvirksomhet eller bilkategorier. Bruk av begrepet "*bil*" innebærer imidlertid at motorsykler, mopeder og traktorer, som bruker diesel, er unntatt fra gebyrplikten. Dette begrunnes med at motorsykler og mopeder sjelden bruker diesel som drivstoff og at traktorer unntaksvis kjører i byområder. For øvrig vises det til

Annet ledd presiserer at utvalgte biler, som omfattes av gebyrplikten i første ledd, dvs. bruker diesel eller biodiesel, skal være unntatt fra plikten til å betale gebyr. Dette gjelder følgende biler:

- Bil godkjent med euro VI.

- Bil klassifisert som diesel ladbar hybrid og som har en elektrisk rekkevidde uten bruk av forbrenningsmotor på minimum 40 km.
- Bil godkjent som utrykningskjøretøy og andre biler i politiets eller forsvarets tjeneste.
- Bil spesialinnredet for egentransport av forflytningshemmede og der fører eller passasjer medbringer parkeringsbevis for forflytningshemmede, i henhold til [forskrift 15. mars 1994 nr. 222](#) om parkering for forflytningshemmede. Ved parkering skal parkeringsbeviset alltid være plassert godt synlig bak frontruten.
- Bil med kjennemerke med gule tegn på blå bunn.
- Bil med montert synlig innretning og som er under oppdrag i forbindelse med brøyting, salting eller strøing.

Annet ledd punkt 1) gir unntak for bil godkjent som euro VI. Dette omfatter tyngre lastebiler og busser. Hva gjelder begrunnelsen for å unnta disse, vises det til merknadene til § 1. *Annet ledd punkt 2)* gir unntak for dieselmotorer som er typegodkjent som ladbar hybrid i henhold til godkjenningforskriften og/eller kjøretøyforskriften, og som samtidig tilfredsstillende elektrisk rekkevidde uten bruk av forbrenningsmotor på minimum 40 km, jf. utført NEDC-testsyklus («*New European Driving Cycle*»). Vegdirektoratet vurderer 40 km som tilstrekkelig i bysammenheng. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen⁴ dokumenterer den gjennomsnittlige reiselengde per dag for dem som bor i de fire største byene. Oslos befolkning reiser 31,1 km per dag, i Stavanger reiser de 28,6 km, i Bergen 41,8 km og i Trondheim 27,0 km. I omegnskommunene til Oslo reiser befolkningen 46 km per dag og i kommunene rundt Bergen, Trondheim og Stavanger reiser de 45,2 km. Tallene inkluderer alle reiseformer eksklusiv fly. Vegdirektoratet har således valgt 40 km som fast kjørelengde som grunnlag i dette forslaget til forskrift, inklusiv beregningsgrunnlag for gebyrstørrelse for lette biler.

Vegdirektoratet påpeker at det per dags dato (mars 2016) ikke foreligger tilfredsstillende uavhengige dokumentasjon på hvilke faktiske avgassutslipp ladbare dieselhybrider har i reell bykjøring og i nordisk vinterklima. I vinterkulda har disse bilene nedsatt batterikapasitet slik at de i større grad vil måtte bruke sin dieselmotor. Det er om vinteren når det er kaldt at de største byene har alvorlige problemer med NO₂ som skyldes utslipp fra dieselmotorer. Vegdirektoratet fremhever imidlertid tre forhold som kan tilsi å holde denne typen av biler utenfor forskriften: Når bilen kjører på elektrisk energi er avgassutslippet lik null, førere av ladbare hybrider utnytter, etter Vegdirektoratets erfaring, i stor grad kjøretøyets elektriske rekkeviddepotensial og gjennom justeringer av engangsavgiften er det innført incentiver for å øke bruken av ladbare hybrider.

⁴ TØI-rapport 1383/2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 2013/14.

Annet ledd punkt 3) til 5) er begrunnet i å innføre de lignende unntak som i piggdekkgebyrforskriften, blant annet for å legge til rette for at kommunene kan innføre en enklere administrativ ordning. Hva gjelder *punkt 3)* foreslås det i tillegg at forsvarets kjøretøy gis unntak fra gebyrplikten. Hva gjelder *punkt 4)* er denne også noe utvidet i forhold til piggdekkgebyrforskriften grunnet ny forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede 18. mars 2016 nr. 264, som også vil muliggjøre utstedelse av parkeringstillatelse til spesialinnredet motorvogn som disponeres av institusjon og som nyttes til transport av forflytningshemmede. Forskriftshenvisningen vil bli justert, når nevnte forskrift trer i kraft 1. januar 2017. Unntaket som sådan begrunnes i at departementet mener det er behov for unntak fra gebyrplikt frem til hele reisekjeden er universelt utformet, slik at forflytningshemmede har et reelt alternativ til bilen.

Tredje ledd presiserer at kommunen kan bestemme at plikten til å betale gebyr for å kjøre i en lavutslippssone kun skal omfatte enkelte grupper av biler, for eksempel biler over 12 tonn som bruker diesel. Det vises igjen til ovenfor nevnte om at tunge biler med euroklasse fem eller lavere har høye NOx-utslipp. Et system bare for tunge biler vil gi meget god effekt på luftkvaliteten og kan være enklere å etablere og drifte, da bileiere av tunge biler er gjerne er profesjonelle transportører og som må holde seg godt orientert om ulike betalingssystemer. Innføres ordningen for lette dieserbiler (under 3,5 tonn), må kommunen utrede hvordan utenlandske bilturister og trafikantgrupper med særlig informasjonsbehov skal følges opp. Videre er det mange ganger flere bileiere av lette dieserbiler enn av tunge biler som skal følges opp. Særlig i oppstartfasen er det mange som kan gjøre feil og kan ha behov for rettleiding; noe som også vil gjelde nye brukere og turister. Norge er bundet av EU-direktivet om Eurovignett som blant annet gjelder vegnettet mellom byene. De største byområdene er ikke omfattet av Eurovignetten slik at det er uproblematisk å la hovedveier som E6 (TEN-T vegnettet) være omfattet av sonen i byområder.

Kommunens rett etter *tredje ledd* til nærmere å bestemme ytterligere begrensninger i gebyrplikten, må være i overensstemmelse med første og annet ledd. Det innebærer at kommunen ikke kan fastsette lavutslippssone, som for eksempel omfatter gebyrplikt for bensindrevne biler eller at gebyrplikt likevel skal innføres for de biler som har fått unntak med hjemmel i annet ledd. Kommunens rett til nærmere å bestemme at plikten til å betale gebyr for å kjøre i en lavutslippssone kun skal omfatte enkelte grupper av biler, vil reduserer behovet for en dispensasjonsregel. Det foreslås av den grunn ikke en slik bestemmelse for kommunene.

§ 4. Innføring av lavutslippssone

En kommunal lavutslippssone krever søknad til og samtykke fra regionvegkontoret før den kan innføres. Samtykke fra regionvegkontoret kan gis med varighet opp til 6 år.

Følgende vilkår må være oppfylt for at regionvegkontoret kan gi sitt samtykke:

- 1) Dokumentasjon på omfang og utbredelse av miljøproblemene fra biler som bruker diesel eller biodiesel innenfor den planlagte lavutslippssone, jf. forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning § 7-9..
- 2) Informasjon om planlagt sonestørrelse og skilting.
- 3) Informasjon om fastsatte gebyrsatser og hvordan disse er beregnet.
- 4) Dokumentasjon på et forsvarlig system for registrering, for betaling av gebyr, for informasjon ovenfor bilistene samt for kontroll (inkludert eventuelt planlagt oppsetting og plassering av faste kontrollpunkter) og håndheving. Dokumentasjon må inneholde en vurdering av de personvernmessige konsekvenser som den foreslåtte lavutslippssonen vil ha.

Systemene for betaling og kontroll skal kunne lagre opplysninger om kjøretøy, eier og eventuelt bruker mv. i en IKT-applikasjon for bruk for betaling og håndheving. Prinsippet om innebygget personvern skal følge løsningen og en beskrivelse av hvordan dette er ivaretatt skal følge søknaden. Etableres lavutslippssone i flere kommuner skal disse kommunene samarbeide om felles systemer for betaling og kontroll, slik at registrering og betaling i en lavutslippssone gjelder for alle soner i hele landet.

Kommunen(e) er ansvarlig for kostnadene for utvikling og drift av IKT-applikasjonen.

En kommune, som har innført gebyr for bruk av piggdekk i en nærmere fastsatt gebyrsone, jf. forskrift 7. mai 1999 nr. 437, kan legge til grunn dette systemet for registrering, betaling av gebyr samt håndheving og kontroll, forutsatt at kommunen også her kan dokumentere at personvernet er forsvarlig ivaretatt.

- 5) Informasjon om kommunen har søkt Vegdirektoratet om å bli tildelt myndighet til å ilegge tilleggsgebyr, jf. forskriften § 10 og vegtrafikkloven § 31a, herunder informasjon om uttalelsen fra vedkommende politimester.
- 6) Informasjon om hvordan nettoinntekten fra lavutslippssonen skal brukes på kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Regionvegkontorets vedtak om samtykke etter denne bestemmelsen kan påklages til Vegdirektoratet.

Til § 4. Innføring av lavutslippssone:

Første ledd presiserer at en kommunal lavutslippssone krever søknad til og samtykke fra regionvegkontoret før den kan innføres. Samtykke fra regionvegkontoret kan gis med varighet opp til 6 år. Samtykke innebærer at regionvegkontoret skal ha ansvaret for å kvalitetssikre at det er *saklig grunnlag* for å etablere lavutslippssonen og at kommunen har forsvarlige system for informasjon, registrering, betaling, kontroll og håndheving av sonen som ønskes opprettet. At samtykke kan gis med seks år er satt for å motvirke reintroduisering

av eldre kjøretøy, når ordningen opphører. Videre tar det normalt seks år før vesentlige deler av de tunge bilene blir skiftet ut med nye.

Annet ledd angir de nærmere vilkår som må være oppfylt før regionvegkontoret kan gi sitt samtykke, jf. punkt 1) til 6). Vilåårene må være oppfylt for at regionvegkontoret kan gi sitt samtykke. Dersom regionvegkontoret ikke gir sitt samtykke kan det påklages til Vegdirektoratet. *Til punkt 1).* Kommunen er den lokale forurensningsmyndighet. Før en kommune kan innføre en lavutslippssone, må det foreligge fare for at grenseverdiene for lokal luftkvalitet kan overskrides. Fare for slike overskridelser er nærmere definert i forurensingsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet. I henhold til forurensingsforskriften § 7-9 trede ledd foreligger fare for overskridelse når helsebasert vurderingsterskel overskrides i et byområde og dette dokumenteres ved måling. Når slik fare foreligger, skal tiltaksutredning gjennomføres i henhold til forurensingsforskriften § 7-9 første ledd. I praksis betyr det at årsmiddelnivået for NO₂ er over 32 µg/m³. Tiltaksutredningen skal redegjøre for nødvendige tiltak for å sikre at kravene tilfredsstilles, jf. Miljødirektoratets rapport 252/2014 om lokal luftkvalitet og tiltaksutredning. Dersom kommunen gjennom arbeidet med tiltaksutredningen kommer fram til at lavutslippssone er et adekvat tiltak, er ovennevnte formalkrav innfridd.

Til punkt 2). Kommunen skal informere om planlagt sonestørrelse og skilting av sonen, jf. § 5, der det fremgår at det er kommunen som fastsetter størrelsen på lavutslippssonen og at den skal være skiltet, sammenhengende og enhetlig med offentlig trafikkskilt. En planlagt sonestørrelse kan omfatte kommunale, fylkeskommunale og statlige veger. I enkelte situasjoner kan det imidlertid tenkes behov for at kommunen og regionvegkontoret må avklare sonestørrelsen nærmere, dersom trafikale og praktiske årsaker tilsier dette. Et slikt eksempel kan være fare for betydelig omkjøringstrafikk med tyngre lastebiler eller på fare for betydelig trafikk på en skoleveg. Dersom kommunen og regionvegkontoret ikke kommer til enighet, og dette leder til at samtykke ikke gis, kan kommunen klage dette inn til Vegdirektoratet. Regionvegkontorets mulighet til å justere planlagt sonestørrelse skal anvendes med varsomhet og i overenstemmelse med føringene i Innst. 239 L (2015–2016) til Dokument 8:35 L (2015–2016) om at man ikke "... kan si nei til lavutslippssoner som er innenfor Stortingets målsettinger med lovhjæmmelen."

Til punkt 3). Kommunen skal informere om fastsatte gebyrsatser og hvordan disse er beregnet, jf. merknadene til § 7, der det fremgår at kommunen selv fastsetter gebyret for å kjøre i lavutslippssone med bil, at gebyret fastsettes for et år, for tretti dager og for en dag og at gebyret skal differensieres ut ifra euroklasse og vekt på bilen. Regionvegkontoret skal ikke ha kompetanse til å foreslå justerte gebyrsatser. Det påligger således kommunen alene å påse at gebyrene er forholdsmessige ut ifra de lokale luftforurensningssituasjonen/-problemene ut i fra alminnelige forvaltningsmessige prinsipper. Se for øvrig merknadene til § 7 annet ledd der det presiseres at dersom flere kommuner, som har etablert en felles lavutslippssone, skulle innføre ulike gebyr for kjøring i samme sone vil regionvegkontoret ikke kunne gi sitt samtykke til lavutslippssonen.

Til punkt 4 første avsnitt første setning) Kommunen har ansvaret for å etablere forsvarlig system for registrering, betaling av gebyr, informasjon ovenfor bilistene samt for kontroll og

håndheving. Kommunen skal dokumentere at de har forsvarlige system på plass, før regionvegkontoret gir sitt samtykke. Hva angår informasjon, må kommunen sørge for å gi bilistene, inkludert potensielle bilister, tilstrekkelig informasjon om lavutslippssonen og hvordan man registrerer seg i systemet og betaler korrekt gebyr.

Til punkt 4 første avsnitt annen setning) Kommunen skal også gjennomføre en vurdering av personvernkonsekvensene ved innføring av ordningen. Dette innebærer en vurdering av ulempene som påføres enkeltindividene ved at opplysninger om kjøring i en lavutslippssone og opplysninger som behøves for å administrere ordningen blir registrert. Registrering av disse opplysningene sammenholdt med andre opplysninger kommunen sitter på, kan gjøre personvernbelastningen stor. Tiltak for å redusere belastningen skal identifiseres. Den totale belastningen på personvernet skal vurderes forholdsmessig opp mot andre samfunnsmessige krav.

Sentralt står etablering av system for betaling av gebyr og kontroll. Det er nærmere omtalt i *punkt 4 annet avsnitt*). Det stilles krav om at systemet skal utformes slik at bilens kjennemerke, nasjonalitet, eier, adresse, samt bilens euroklasse, vektklasse og dato for førstegangs-registrering kan legges inn i systemet. Kommunen må sette opp et grensesnitt mot det norske motorvognregisteret, slik at IKT-applikasjonen inneholder nødvendig informasjon som bilistene behøver for å registrere korrekte opplysninger om bilen, som grunnlag for betaling av korrekt gebyr. Følgende data bør være tilgjengelig i en slik applikasjon: Navn og adresse på bileier, kjennemerke, nasjonalitet, euroklasse, vektklasse og dato for førstegangsregistrering. Dette bør gjøres for å redusere risikoen for at feil data legges inn og ukorrekt gebyr blir betalt. Stor-London innførte lavutslippssone i 2008 og Nettportalen til Transport for London kan tjene som et eksempel på hvordan løsningen kan etableres.

I § 7 første ledd annet punktum presiseres det at gebyret skal differensieres ut ifra euroklasse og vektklasse. Dersom opplysningene om euroklasse ikke er tilgjengelig i motorvognregisteret, må euroklassen fastsettes på grunnlag av dato for førstegangsregistrering. Det er en forholdsvis stor jobb for Statens vegvesen å legge inn opplysninger om euroklasse inn i motorvognregisteret for eldre biler og en slik oppdatering vil derfor ta noe tid. Dersom en kommune ønsker å differensiere gebyret ytterligere, enn kun et skille mellom Euro VI/Euro 6 og lavere euroklasser, må dette (i hvert fall frem til Statens vegvesen har oppdatert motorvognregisteret med eldre euroklasser) gjøres på bakgrunn av datoen for førstegangsregistrering av bilen, jf. også kommentarene til § 7.

Dersom opplysningene om euroklasse er tilgjengelig, er det et krav i § 8 om at dette skal kunne legges inn i kommunens system for registrering og betaling av gebyr. Hva gjelder utenlandske biler vil det være mer krevende å opprette et tilsvarende grensesnitt mot utenlandske motorvognregistre. Kommunens system må derfor også inneholde en mulighet for at de ovennevnte opplysningene kan legges inn manuelt. For utenlandske biler fastsettes euroklassen på grunnlag av dato for førstegangsregistrering, jf. § 6. Det innebærer at det ikke er nødvendig å legge inn euroklassen manuelt. Publikumsvennlige tjenester, herunder internettbasert IKT-applikasjon, telefon- og skranketjenester, bør brukes som betalingsgrensesnitt mot publikum.

Kommunen bør også innføre et elektronisk system for kontroll og håndheving, herunder et automatisk system for stikkprøvekontroll som kan lese og gjenkjenne bilens kjennemerke. Forslaget til forskrift om lavutslippssone bygger på at det etableres en oblatordning, som likner på piggdekkoblatordningen. Her er det imidlertid bilens kjennemerker som vil fungere som oblat. Systemet for automatisk kontroll må derfor kunne lese bilens kjennemerke. Dette automatiske systemet kan med fordel bygge på teknologi for automatisk nummeregjenkjenning (ANPR⁵). Det stilles imidlertid intet krav om bruk av en type kontrollteknologi. ANPR-teknologien innebærer automatisk gjenkjenning av bilens kjennemerke og er tatt i bruk i flere land. Statens vegvesen bruker også i dag ANPR-teknologi for trafikkteiling og for å kontrollere biler i trafikk, herunder i sin utekontroll og i forbindelse med automatisk trafikkontroll (ATK). Bilder tatt for automatisk nummeregjenkjenning kan også egne seg som fotobevis for å dokumentere kjøring i lavutslippssone uten betalt gebyr, jf. kommentarer til § 14 tredje avsnitt.

Regionvegkontoret skal i sitt samtykke til kommunen om å få etablere lavutslippssone, også gi sitt samtykke til bruk av et automatisk system for stikkprøvekontroll om det anses å fungere tilfredsstillende. Systemet skal kunne brukes til å føre kontroll med om korrekt gebyr er betalt og at bilens kjennemerke og nasjonalitet, eier og adresse samt bilens vektklasse og dato for førstegangsregistrering er oppgitt og oppgitt korrekt før kjøring i lavutslippssonen, eventuelt også euroklasse dersom dette foreligger. Videre kan kommunen gis rett til å bruke bildet et eventuelt ANPR-system som generer fotobevis i håndheving og som grunnlag for illeggelse av tilleggsgebyr. Ansikter skal automatisk sladdes dersom bildet viser identifiserbare personer. Identifiserbare kontroll- og passeringsdata skal slettes når gyldig gebyr er dokumentert betalt og slettes når tilleggsgebyr er betalt. I søknad om samtykke må kommunen beskrive hvordan håndhevingen skal gjennomføres og hvilke systemer kommunen vil etablere for å ivareta rettssikkerhet og personvern.

Det forutsettes at kommunen beskriver i søknaden hvordan en IKT-applikasjon til bruk for kontroll får tilgang til aktuell kjøretøyinformasjon. En utfordring som kommunene må forsøke å løse er hvordan man skal sikre tilstrekkelig kontroll med at utenlandskregistrerte kjøretøy er registrert med riktige opplysninger i systemet, og samtidig har betalt riktig gebyr. For kontroll av norskregistrerte kjøretøy kan kommunens betalingssystem hente opplysningene ut av det norske motorvognregisteret. Det er imidlertid ikke like enkelt å kunne hente ut opplysninger fra utenlandske bilregistre. Kommunene bør derfor se hen til hvordan dette er løst i andre lavutslippssoner i EU. Det er viktig at det kan utføres kontroll med tilfredsstillende oppdagelsesrisiko også når det gjelder utenlandskregistrerte kjøretøy. Det kan innebære at kommunen(e) må opprette kontakt direkte med de enkelte land og kjøpe aktuelle data eller kjøpe tjeneste fra foretak som utfører slike tjenester på oppdrag, for å etablere en tilfredsstillende kontroll og håndheving.

Systemet kostnadsdekkes av kommunen. Kommunen skal vurdere om systemet skaper en tilstrekkelig oppdagelsesrisiko og se dette opp mot konsekvensene for personvernet jevnfør nedenfor. Et eventuelt ANPR-systemet kan også settes opp som faste kontrollpunkt i form av kameraer langs offentlig veg jevnfør § 9 og kommentarene til denne. Den skal kun ta bilde

⁵ *Automatic Number Plate Recognition (ANPR)*

av et tilstrekkelig antall biler til at oppdagelsesrisikoen blir ansett for å være stor nok. Plassering av faste ANPR-kontrollpunkter skal godkjennes av regionvegkontoret.

Et eventuelt ANPR-systemet som kommunen har utviklet for kontroll og håndheving må også kunne tas i bruk av andre kontrollmyndigheter (politiet og Statens vegvesen), jf. §§ 9 og 12.

Kommunen(e)s systemer for registrering, betaling og kontroll må begrunnes utfra rettssikkerhet for de vegfarende, forholdsmessighet mellom datahåndtering og personvern, og forholdsmessighet mellom kostnader og nytte. Kommunen må beskrive databaser, kontrollsystemer, håndhevelse og oppdagelsesrisiko, samt beskrive hvordan kommunen skal behandle personopplysninger på en tilfredsstillende måte.

Det er viktig å ha sikre transaksjonsrutiner for innbetaling av gebyr og god tilgjengelighet og god informasjonsoppfølging. Det stilles krav om at prinsippet om innebygget personvern skal følge løsningen og at en beskrivelse av hvordan dette er ivaretatt skal følge søknaden.

Prinsippet om innebygget personvern går ut på å minimere den samlede behandlingen av personopplysninger. Å tenke personvern i planleggingsfasen, utviklingsfasen og driftsfasen av prosjektet, eksponering av data, innsamling av data, tilgang til data, valg av løsning, lagring/sletting av data osv. er eksempler på innebygget personvern. Det vises til Datatilsynets nettside om innebygd personvern⁶.

Det er kommunen eller kommunene som innfører lavutslippssone som i felleskap har ansvaret for å etablere og drifte en felles IKT-applikasjon som skal brukes i lavutslippssonen(e). Før kommunen innhenter tillatelse fra regionvegkontoret til å bruke denne applikasjonen, må kommunen vurdere forholdsmessigheten mellom hvilke data det er nødvendig å innhente for å få til en effektiv, rimelig og trygg løsning med korrekte data, og personvern på den annen side. Applikasjonen bør lagre og håndtere kjøretøydata og eierdata og i den sammenheng ha et grensesnitt mot ulike bilregistre i innland og utland i den grad dette er mulig. Kommunen skal sikre høy kvalitet på dataene og tilrettelegge for en publikumsvennlig tjeneste. Den skal håndtere betalingsinformasjon og skal kjenne til hvem som har forhåndsdeklarerert kjøring i sonen. IKT-applikasjonen må lages på en slik måte at registrering og betaling av gebyr i en lavutslippssone er gyldig i alle lavutslippssoner over hele landet.

Til punkt 4 tredje avsnitt) presiserer at en kommune, som har innført gebyr for bruk av piggdekk i en nærmere fastsatt gebyrsoner, kan legge til grunn dette systemet for registrering, betaling av gebyr samt håndheving og kontroll, forutsatt at kommunen også her kan dokumentere at personvernet er forsvarlig ivaretatt. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er i gi relevante kommuner en mulighet til å få på plass et adekvat system på plass raskt med tanke på vintersesongen 2016-2017. Forutsatt at kommunen får håndhevingskompetanse, jf. § 13 kan kommunalt personell også kunne håndheve manuelt, med eller uten hjelp av automatiske systemer.

⁶ <https://www.datatilsynet.no/Teknologi/Innebygd-personvern/>

Til punkt 5) Kommunen må også informere om den har søkt Vegdirektoratet om å bli tildelt myndighet til å ilegge tilleggsgebyr, jf. § 10 og vegtrafikkloven § 31a, inkludert informasjon om uttalelsen fra vedkommende politimester. Denne informasjon er viktig for regionvegkontoret å få, da det i utgangspunktet forutsettes av lavutslippssonen blir kontrollert og håndhevd av kommunen selv. Vegdirektoratet bør etter departementets oppfatning gi kommunen kompetanse til å ilegge tilleggsgebyr, dersom uttalelsen fra vedkommende politimester er positiv. Dersom uttalelsen fra vedkommende politimester er negativ og Vegdirektorat støtter den, kan ikke myndigheten tildeles kommunen. I slike situasjoner vil det bare være regionvegkontoret og politiet selv som kan håndheve lavutslippssonen. Hvorvidt samtykke til kommunen da skal gis, vil da måtte bero på en konkret vurdering om regionvegkontoret og politiet har tilstrekkelig ressurser til håndheving av lavutslippssonen av hensyn til oppdagelsesrisikoen. Om ikke regionvegkontoret eller politiet har slike ressurser tilgjengelige, kan ikke regionvegkontoret gi sitt samtykke.

Til punkt 6). Kommunen skal informere om hvordan nettoinntekten fra lavutslippssonen skal brukes på kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak og må sees i sammenheng med § 17, der det fremgår at nettoinntekten tilfaller kommunen. Se nærmere merknader til § 17.

Annet ledd gir kommunen en klageadgang til Vegdirektoratet, dersom regionvegkontoret ikke gir kommunen sitt samtykke eller på vilkår som regionvegkontoret setter for sitt samtykke, for eksempel krav til justering av sonestørrelsen pga. hensynet til trafikkavviklingen eller – sikkerheten. Forvaltningslovens bestemmelser om klage skal da legges til grunn.

§ 5. Sonestørrelse og krav til skilting

Kommunen fastsetter størrelsen på lavutslippssonen. Kommunen kan etablere flere lavutslippssoner innenfor kommunen. Flere kommuner kan etablere en felles lavutslippssone.

En lavutslippssone skal være sammenhengende, enhetlig og skiltet.

Til § 5. Sonestørrelse og krav til skilting:

Første ledd presiserer at kommunen selv fastsetter størrelsen på lavutslippssonen. Lavutslippssonen kan dermed omfatte hele kommunen eller begrenses til en del av kommunen. Lavutslippssonen kan omfatte kommunal veg, fylkesveg og riksveg. Dersom kommunen finner det formålstjenlig kan den også etablere flere soner innenfor samme kommune. Sonestørrelsen må begrunnes utfra lavutslippssonens hensiktsmessighet for å begrense forurensningen, jf. § 4 annet ledd punkt 1). Det vises til at formålet med en lavutslippssone er å redusere utslippet fra særlig forurensende dieslbiler, der disse bidrar til fare for overskridelsene av forurensingsforskriften § 7-6 om grenseverdier for tiltak mot dårlig lokal luftkvalitet. *I annet punktum* fremgår det at flere tiliggende kommuner kan ved felles forskrift fastsette en felles lavutslippssone, dersom miljøkrav og administrative hensyn tilsier dette. I søknad om samtykke til å etablere lavutslippssone til regionvegkontoret, skal

det opplyses om planlagt sonestørrelse, jf. § 4 annet ledd punkt 2). Det vises her før øvrig til § 19 om forholdet mellom lavutslippssoner og miljødifferensierte bompengetakster.

Bestemmelsens annet ledd presiserer at lavutslippssonen skal være sammenhengende, enhetlig og skiltet, slik at trafikantene opplever sonen som klart avgrenset og definert. Sonen må være skiltet med offentlig trafikkskilt. Vedtak om å sette opp skilt må fattes av rett myndighet etter forskrift 10. oktober 1980 nr.1 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Vegdirektoratet vurderer nå hvorvidt det skal etableres et eget skilt for lavutslippssoner. Det vises her til at flere land har egne skilt for slike soner.

§ 6. Fastsettelse av euroklasse

Euroklasse fastsettes på bakgrunn av informasjon i bilens vognkort og / eller motorvognregisteret. Dersom vognkortet eller motorvognregisteret ikke inneholder slik informasjon, fastsettes euroklasse i tråd med dato for førstegangsregistrering av bilen.

Tyngre biler førstegangsregistrert etter 1. januar 2014 skal anses som klassifisert som Euro VI, mens lette biler førstegangsregistrert etter 1. september 2015 skal anses som klassifisert som Euro 6.

Til § 6. Fastsettelse av euroklasse:

Første ledd presiserer at bilens euroklasse skal fastsettes på bakgrunn av informasjon i bilens vognkort og / eller motorvognregisteret. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 8 første ledd, der det går frem at når korrekt euroklasse er tilgjengelig i vognkortet eller motorvognregisteret for norskregistrerte biler, skal dette registreres i kommunens betalingssystem. Opplysninger om euroklasse vil normalt være tilgjengelig i det norske motorvognregisteret. Statens vegvesen arbeider nå for å sørge for at eldre bilers også miljøegenskaper også blir lagt inn i motorvognregisteret. Dette er, som nevnt i kommentarene til § 4 ovenfor, et arbeid som vil ta noe tid.

Opplysninger om euroklasse vil imidlertid ikke alltid være tilgjengelig i vognkortet. Dette skyldes at det ikke er et obligatorisk krav om slike opplysninger der, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-8 og direktiv 1999/37/EF som endret ved direktiv 2003/137/EF, Vedlegg I. I nevnte forskriftsbestemmelse og EU-/EØS-regelverket, er det imidlertid et krav om at vognkortet skal inneholde opplysninger om dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt. Opplysningene om førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt, skal således ligge inne i både det norske motorvognregisteret og de utenlandske motorvognregistrene.

I de tilfellene hvor opplysninger om euroklasse ikke finnes i vognkortet eller motorvognregisteret, skal euroklassen bestemmes ut fra dato for førstegangsregistrering.

Følgende datoer legges til grunn:

Tunge kjøretøy:

- 1. januar 2014: euro VI (euroklasse seks)
- 1. oktober 2009: euro V (euroklasse fem)
- 1. oktober 2006: euro IV (euroklasse fire)
- 1. oktober 2001: euro III (euroklasse tre)
- 1. januar 1997: euro II (euroklasse to)
- 1. januar 1995: euro I (euroklasse en)

Lette kjøretøy:

- 1. september 2015: euro 6 (euroklasse seks)
- 1. januar 2011: euro 5 (euroklasse fem)
- 1. januar 2006: euro 4 (euroklasse fire)
- 1. januar 2001: euro 3 (euroklasse tre)
- 1. januar 1997: euro 2 (euroklasse to)
- 1. januar 1995: euro 1 (euroklasse en)

Alle dieserbiler førstegangsregistrert før 1. januar 1995 klassifiseres som pre-euro.

Kommunene skal legge til rette for at norskregistrerte biler, som blir regulert av den lokale forskriften om lavutslippssone og som skal kjøre i sonen, må kunne legges inn i kommunens betalingssystem. Dette slik at eier og/eller fører samtidig får tilgang til relevant informasjon om bilen, inkludert dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt, samt euroklasse dersom dette finnes. Dataene i kommunens betalingssystem skal hentes fra det norske motorvognregisteret. Det er Statens vegvesens ansvar å holde det norske motorvognregisteret oppdatert. Ansvaret for å melde inn eventuelle oppgraderinger av bilen til en høyere euroklasse i motorvognregisteret påligger, på den annen side, bilens eier.

Kommunene skal tilsvarende legge til rette for utenlandskregistrerte biler. Som dokumentasjon på utslippsstandard for utenlandskregistrerte biler godtas dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt, hentet fra motorvognregisteret i aktuelt land. Eier eller fører av utenlandskregistrert bil, som ikke finner egen bil i kommunens betalingssystem ved innlegging av data, må selv legge inn korrekt dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt for bilen. Kommunen må i ettertid selv kontrollere at innlagte data er riktige og rett gebyr er betalt.

§ 7. Fastsettelse av gebyr

Kommunen fastsetter gebyret for å kjøre i lavutslippssone med bil. Gebyret skal fastsettes for et år, for tretti dager og for en dag. Gebyret skal differensieres ut ifra euroklasse og vektklasse.

Flere kommuner, som har etablert en felles lavutslippssone, må innføre felles gebyr.

Til § 7. Fastsettelse av gebyr:

Første ledd presiserer at det er kommunen som fastsetter gebyret for å kjøre i lavutslippssonen og at gebyret skal fastsettes for et år, for tretti dager og for en dag. Gebyret skal differensieres ut ifra euroklasse og vekt.

Kommunen har rett til selv å fastsette gebyr for å kjøre i lavutslippssonen, men med den føring at gebyret skal differensieres ut ifra euroklasse og vekt. Departementet mener dette fremstår som hensiktsmessig at kommunen selv fastsetter gebyret, siden kommunene er nærmest til å vurdere størrelsen på de lokale gebyrene sett i forhold til lokale luftforurensningssituasjonen som den enkelte kommune står ovenfor. En slik kommunal rett til selv å fastsette gebyrene er ikke i samsvar med Vegdirektoratets forslag til departementet, der det ble foreslått å innføre faste gebyrsatser som kommunen måtte legge til grunn, og som var differensiert på euroklasse (euro seks/lavere euroklasser) og vekt (under 3,5 tonn, 3,5-12 tonn og over 12 tonn).

Vegdirektoratet la følgende vurdering til grunn for sitt forslag⁷:

"For dieselbiler [foreslås] ... det en gebyrklasse for alle biler eldre enn euroklasser seks, inklusive pre-euro. Gamle dieselbiler har et meget høyt støvutslipp i forhold til yngre. Det forsvarer høyere gebyr for de gamle bilene. Disse bilene brukes imidlertid svært lite. På den annen side har euroklassene tre, fire og fem høyt NO₂-utslipp. For å skape et enkelt gebyrsystem foreslås det derfor å behandle alle euroklassene som er eldre enn euroklasse seks likt.

Vegdirektoratet beregnet i 2008 gebyrstørrelsene for lastebiler i en lavutslippssone. Da ble de tunge bilene delt i to vektklasser; de over og de under 12 tonn. Denne løsningen videreføres med samme begrunnelse; de største lastebilene har betydelig større utslipp som følge av kraftigere motorer. Vi har valgt å gi tunge biler under 12 tonn halv pris i forhold til tunge biler over 12 tonn slik som i 2008. Dagens euroklasse seks har så lave utslipp at det ikke er naturlig å dele disse i to vektklasser, videre er utslippet så lavt at gebyrstørrelsen for disse settes til null kroner.

Vegdirektoratet har med støtte i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/14 valgt å fastsette reiselengden for lette biler i en lavutslippssone til 40 km per dag. Det vises til merknadene til § 2. Vi har videre foretatt en analyse sammen med Vista Analyse i 2016 som gjelder miljødifferensiert trafikantbetaling. Vi har valgt å bruke noen av de samme inngangsdataene og resultatene fra Vistas analyse til å oppdatere beregningene fra 2008.

Dette har gitt følgende felles forutsetninger:

- *Tunge biler kjører 60 km per dag i sonen. SSB var den gjennomsnittlige transportlengde per tonn for nasjonal transport 62 km i 2. kvartal 2014*
- *Marginal eksterne kostnad for NO_x er 320 kr per kg utslipp, og for PM₁₀, inkludert PM_{2,5}, er kostnaden 5350 kr per kg utslipp*

⁷ Jf. Vegdirektoratets brev 1. april 2016 til Samferdselsdepartementet

- *Utslippsfaktorer for lett dieselbil euroklasse seks: 0,350 g NOx per km og 0,0017 g PM per km*
- *Utslippsfaktorer for lett dieselbil eldre enn euroklasse seks: 0,522 g NOx per km og 0,0095 g PM per km*
- *Utslippsfaktorer for tung dieselbil eldre enn euroklasse seks: 6,381 g NOx per km og 0,0405 g PM per km*
- *Utslippsfaktorer for tung dieselbil euroklasse seks: 0,13 g NOx per km og 0,0040 g PM per km.*

Vi har for lette biler og NOx-utslipp brukt utslippsfaktorene 0,350 g/km og 0,522 g/km, henholdsvis for euroklasse seks og euroklasse fem og eldre. Det gir en forskjell i gebyrstørrelse. Tilsvarende utslippsfaktor for NO₂ er henholdsvis 0,20 g/km og 0,21 g/km. Det tilsier ingen forskjell i gebyrstørrelse. Vi har likevel valgt å legge NOx-utslippet til grunn. Vi har satt gebyret for euroklasse seks ca 40 % lavere enn klasse fem.

Ovennevnte marginale eksterne kostnader for NOx og PM₁₀ bygger på gamle beregninger og er derfor kanskje utdaterte. Statens vegvesen i ferd med å oppdatere prissetting. Dette arbeidet kan ende opp med høyere marginalkostnader for NOx og PM₁₀ enn det som legges til grunn i arbeidet med denne forskriften. Det vil gi grunnlag for å sette høyere gebyrer.

Betaling av gebyret kan kjøpes som et årsgebyr, et 30-dagers gebyr eller et dagsgebyr. Det sikrer fleksibelt gebyrsystem som er bedre tilpasset til den enkelte bruker. De som skal bruke sonen mye bør velge årskort, de som sporadisk kjører i sonen eller kjører i sonen en til to ganger i uka bør velge dagsgebyr. 30-dagers gebyr skal også være mulig å få kjøpt for dem som har sesongmessige oppdrag i lavutslippssonen. De som velger årsgebyr skal ideelt eksponeres for samme økonomiske påtrykk som dem som bruker dagskort en til to ganger i uka. I motsatt fall vil det oppstå en konkurransevridning.

Gebyrnivået vil gjelde for alle byer som innfører lavutslippssone i landet. Ved å multiplisere ovennevnte dokumenterte faktorer får vi følgende avrundede priser:

	<i>Dag</i>	<i>30 dager</i>	<i>År</i>
	<i>1,3 % av år</i>	<i>15 % av år</i>	<i>100 % av år</i>
<i>Under 3,5 tonn, euroklasse 6</i>	<i>25 kr</i>	<i>275 kr</i>	<i>1 800 kr</i>
<i>Under 3,5 tonn, euroklasse I til 5</i>	<i>40 kr</i>	<i>500 kr</i>	<i>3 000 kr</i>
<i>Mellom 3,5 og 12 tonn, euroklasse I til V</i>	<i>300 kr</i>	<i>4 000 kr</i>	<i>25 000 kr</i>
<i>Over 12 tonn, euroklasse I til V</i>	<i>650 kr</i>	<i>7 500 kr</i>	<i>50 000 kr</i>

Pre-euro biler tildeles samme gebyrnivå som euroklasse en. Vi foreslår at gebyrstørrelsen kan justeres hvert tredje år iht. Statistisk sentralbyrås prisindeks.

Foreslåtte gebyrnivåer bygger på det velferdstapet samfunnet påføres i form av helsemessige ulemper på grunn av visse skadelig eksosutslipp fra dieselmotorer i større byområder. Samtlige faktorer som er brukt til å beregne gebyrnivået er usikre, og vil kunne endres når bedre kunnskap foreligger.

NOU-rapporten 2015:15, Sett pris på miljøet, Rapport fra grønn skattekomisjon, kapittel 6.3 om kjøretøy- og drivstoffavgifter redegjør for at lokale kø- og miljøproblemer i liten grad er fanget opp i dagens avgiftssystem. Dersom de som kjører i lavutslippssonen betaler oppgitte gebyrer, bidrar dette til økt samfunnsnytte og internalisering av nevnte samfunnskostnader.

Legg merke til at lette dieselbiler skaper et samfunnstap på 25 eller 40 kr pr dag. Dette må ses i lys av at mesteparten av året er forurensingsnivået lavt eller moderat. Det er i situasjoner der det legger seg inversjonslokk som stenger inne luftforurensingen, at aktuell bilreise skaper et samfunnstap som langt overgår 25 eller 40 kr pr dag. Lavutslippssone er derfor ikke designet for å håndtere forurensingsepisoder som krever strakstiltak, men er et langsiktig tiltak som virker på årsmiddelnivået.

Vi vurderer at gebyrnivået vil bidra til at biler med høyt utslipp blir brukt mindre. Gebyret vil videre bidra til forsert utskifting av tunge biler over 3,5 tonn, fra biler med høyt utslipp til biler med lavere utslipp (euroklasse seks). Det vises til del III om administrative og økonomiske konsekvenser.

Vi antar at en del eiere av lette dieselbiler vil la seg påvirke av et gebyrnivå fra to til tre tusen kroner per år til å bytte bil raskere enn planlagt; og da til gebyrfri bil. Men mange vil trolig velge å betale gebyr uten å forsere planlagt utskifting. Dersom samfunnet ønsker å begrense bruken av særlig forurensende biler enda mer, jevnfør § 1, tror vi at gebyrnivået må være betydelig høyere. Det er ikke utredet hvor høyt et slikt gebyr i så fall bør være. Vi foreslår imidlertid som alternativ 2 å doble gebyrnivået for lette dieselbiler; noe som innebærer følgende gebyrnivåer:

	<i>Dag</i>	<i>30 dager</i>	<i>År</i>
	<i>1,3 % av år</i>	<i>15 % av år</i>	<i>100 % av år</i>
<i>Under 3,5 tonn, euroklasse 6</i>	<i>50 kr</i>	<i>500 kr</i>	<i>3 500 kr</i>
<i>Under 3,5 tonn, euroklasse 1 til 5</i>	<i>80 kr</i>	<i>900 kr</i>	<i>7 000 kr</i>

På bakgrunn av at det vil ta tid å oppdatere motorvognregisteret når det gjelder å få lagt inn opplysninger om euroklasse for eldre kjøretøy, må en kommune som ønsker å differensiere gebyret ytterligere, utover en inndeling i de to kategoriene euro seks/lavere euroklasser differensiere på bakgrunn av dato for førstegangsregistrering av bilen. Denne datoen er alltid tilgjengelig i motorvognregisteret og euroklassen blir da fastsatt på bakgrunn av denne jf. § 6.

Tidsdifferensieringen i første ledd har en parallell til piggdekkoblatordningen, der det differensieres mellom sesonggebyr, månedsgebyr og dagsgebyr. Bakgrunnen for nær lik tidsdifferensiering er å etablere et system nær likt piggdekkoblatordningen, bl.a. for å underlette kommunenes administrasjon av begge ordningene.

Annet ledd presiserer kun at flere kommuner, som har etablert en felles lavutslippssone, må innføre felles gebyr i sonen. Hver kommune kan derfor ikke etablere hver sine takster. Dersom en slik situasjon skulle oppstå vil ikke regionvegkontoret ha anledning til å gi sitt samtykke til etablering av sonen.

§ 8. Registrering i systemet og betaling av gebyr

Korrekt informasjon om bilens kjennemerke og nasjonalitet, eier og eiers adresse, bilens vektklasse og dato for førstegangsregistrering skal være lagt inn i kommunens betalingssystem, jf. § 4 andre ledd punkt 4), og korrekt gebyr betalt, før bil kan kjøre i en lavutslippssone.

Eier og fører er solidarisk ansvarlig for at bilen er registrert i systemet, at opplysningene er korrekte, gebyr er betalt og at det er betalt korrekt gebyr.

Betalt årsgebyr er gyldig ett år fra betalingsdato. Betaling for tretti dager har gyldighet fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av døgnegebyr har tilsvarende gyldighet 24 timer fra betalingstidspunkt eller fra oppgitt dato og klokkeslett. Betalt gebyr er kun gyldig for én bil. Betalt gebyr i én lavutslippssone er gyldig i en annen lavutslippssone.

Refusjon for betalt årsgebyr kan gis dersom denne ikke skal benyttes til aktuell bil. Det gis refusjon for et halvt år dersom avtalen sies opp før det er gått et halvt år fra betalingsdato.

Til § 8. Registrering i systemet og betaling av gebyr:

Første ledd presiserer at før en dieselbil skal kjøre i lavutslippssonen, skal korrekt informasjon om bilens kjennemerke og nasjonalitet, eier og eiers adresse, bilens vektklasse og dato for førstegangsregistrering skal være lagt inn i kommunens betalingssystem, samt korrekt gebyr betalt, før bil kan kjøre i en lavutslippssone. Kravet om registrering av euroklasse gjelder bare for norskregistrerte biler, da euroklasse fastsettes på bakgrunn av dato for førstegangsregistrering for utenlandske biler, jf. merknader til § 6.

For norskregistrerte biler vil kommunens system/grensesnitt mot motorvognregisteret sikre at riktige opplysninger om bilen blir lagt inn. Siden plikten til å betale gebyr, jf. § 2 andre ledd, ikke gjelder tunge euroklasse VI biler, må systemet utformes slik at det ikke er mulig å registrere bilen med euroklasse VI. Dette for å unngå juks.

Ved betaling legges betalingsinformasjon inn i ovennevnte IKT-applikasjon for registrering og betaling. Dersom bilen ikke er registrert i systemet og riktig gebyr ikke er betalt kan det bli ilagt tilleggsgebyr, jf. § 10 nedenfor.

For utenlandske biler vil det som nevnt i kommentarene til § 4 ovenfor være mer krevende å opprette et tilsvarende grensesnitt mot utenlandske bilregistre. Kommunens system må derfor også inneholde en mulighet for at de ovennevnte opplysningene kan legges inn manuelt. I § 6 fremkommer det imidlertid at euroklassen for utenlandske biler fastsettes på grunnlag av dato for førstegangsregistrering, slik at det ikke er nødvendig at euroklassen skal kunne legges inn manuelt.

Annet ledd presiserer at eieren og føreren er solidarisk ansvarlig for at bilen er registrert i systemet, at opplysningene er korrekte, gebyr er betalt og at det er betalt korrekt gebyr. Det

må være helt klart at eier og fører må være ansvarlig for at bilen blir registrert i systemet og at gebyret blir betalt når de registrerte opplysningene gir grunnlag for at det skal betales.

Når det gjelder norskregistrerte biler, skal det som nevnt opprettes et grensesnitt mot motorvognregisteret. Sett i lys av dette, kan det virke urimelig at eier og fører også skal være ansvarlig for at opplysningene som blir registrert er korrekte og at det er betalt korrekt gebyr. Opplysningene som registreres i systemet hentes fra motorvognregisteret og det er Statens vegvesen sitt ansvar at disse opplysningene er riktige. Eieren og føreren kan da i utgangspunktet ikke være ansvarlig for at opplysningene som er registrert i kommunens system er korrekte. Årsaken til at det likevel foreslås å gi eieren og føreren ansvaret for dette, er at utlendinger mest sannsynlig må registrere seg i systemet manuelt. Det må da kunne sanksjoneres, dersom det er lagt inn ukorrekte opplysninger som medfører at det er betalt for lavt gebyr eller ikke er betalt i det hele tatt.

For å unngå at eier og fører skal måtte betale tilleggsgebyr på bakgrunn av feil i motorvognregisteret eller eventuelle andre systemfeil foreslås det en bestemmelse i § 10 annet ledd om at det ikke kan ilegges tilleggsgebyr for feilinformasjon om bilen eller for lav eller manglende betaling, dersom det ikke med rimelighet kan forventes at eier og fører burde ha forstått at opplysningene var feil, jf. merknadene til § 10 annet ledd.

Tredje ledd presiserer gyldigheten for årskort, tretti-dagers kort og dagskort. Betalt årsgebyr er gyldig ett år fra betalingsdato. Betaling for tretti dager har gyldighet i tretti dager fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av dagskort har tilsvarende gyldighet 24 timer fra betalingstidspunkt eller fra oppgitt dato og klokkeslett. Det må være mulig å betale for flere måneder og dager. Betalt gebyr er kun gyldig for én bil. Betalt gebyr i en lavutslippssone er gyldig i en annen lavutslippssone.

Fjerde ledd presiserer mulighet for refusjon av betalt gebyr. Ved salg, kondemnering eller omplassering av bilen kan for eksempel bileier ha interesse av å få refundert betalt gebyr. Dette skal kunne gis for betalt årsgebyr. Ordningen er ment som en tillemping for bileierne, ikke en alternativ løsning til å betale fem til seks månedsgebyrer for én sesong. Ordningen avgrenses til å gi refusjon for et halvt år, det vil si en halv årsgebyr, dersom avtalen sies opp før det er gått et halvt år fra betalingsdato.

§ 9 Kontroll

Kontroll av bil som kjører i en lavutslippssone kan utføres av myndighet som angitt i § 13.

Kontroll kan skje ved bruk av mobile og / eller faste enheter for automatisk kontroll. Automatisk system for stikkprøvekontroll kan settes opp som faste kontrollpunkter langs veg av kommunen eller annen kontrollmyndighet.

Oppsetting og plassering av faste kontrollpunkter krever samtykke fra regionvegkontoret.

Til § 9. Kontroll:

Første ledd presiserer at kontroll av bil som kjører i lavutslippssone kan utføres av myndighet som angitt i § 13. Det vil si personell fra kommunen, regionvegkontoret og politiet. Kommunal kontroll forutsetter imidlertid at Vegdirektoratet har tildelt kommunen håndhevingsmyndighet, jf. merknadene til § 4 annet ledd punkt 5) og § 13.

Annet ledd presiserer at kontroll også kan skje ved bruk av mobile eller faste enheter for automatisk kontroll, for eksempel ANPR-enheter/-system. For politi og regionvegkontor vil det naturlige her være å bruke mobile enheter for automatisk kontroll, bl.a. fordi politiet og regionvegkontoret har myndighet til å stanse biler i fart med hjemmel i vegtrafikkloven § 10.

Kontroll kan også gjennomføres som manuell utekontroll, enten i kombinasjon med automatiske kontrollsystemer. Manuell utekontroll, i kombinasjon med automatiske kontrollsystemer, fremstår her som et hensiktsmessig alternativ for kommunalt kontrollpersonell, især om kommunen ikke (ennå) har satt opp faste enheter for automatisk kontroll. Det vises her til at kommunen, i tråd med hva som er nevnt ovenfor, ikke har hjemmel til å stoppe biler i fart, og at dette forslaget ikke inneholder et slikt forslag.

Ved manuell utekontroll, uten bruk av automatiske systemer, på om en bil har gyldig betalt gebyr, må det kunne gjøres oppslag manuelt i kommunal database. Databasen skal bare være tilgjengelig for kommunens og regionvegkontorets kontrollører, politi, driftspersonell og de som forvalter ordningen. Dersom det ved slik utekontroll mistenkes at bilen ikke vedlikeholdes, slik at bilen kanskje ikke tilfredsstillende oppgitt euroklasse, bør bileier varsles slik at hun/han kan gjennomføre teknisk kontroll på bilen. Det kan medføre at bilen skal betraktes som gebyrpliktig, eventuelt at betalt gebyr ikke er gyldig. En utekontroll av om bilen vedlikeholdes slik at oppgitt euroklasse opprettholdes, bør utføres av en kontrollinstans med kjøretøyteknisk kompetanse; det vil si regionvegkontoret.

Annet ledd annet punktum presiserer at kommunen eller annet kontrollmyndighet kan sette opp faste kontrollpunkter for automatisk kontroll langs offentlig veg. Oppsetting og plassering av faste kontrollpunkter krever samtykke fra regionvegkontoret etter *tredje ledd*. Slik samtykke kan gis i forbindelse med kommunens søknad om etablering av lavutslippssone, jf. § 4 eller på et senere tidspunkt når kommunen velger å sette opp et slikt system. Regionvegkontorets (manglende) samtykke til oppsetting og plassering av faste kontrollpunkter kan påklages til Vegdirektoratet, jf. tredje ledd og § 4 tredje ledd.

Vegdirektoratet har vurdert om kommunens bruk av mobile eller faste enheter for automatisk kontroll av kjøretøy i fart er en trafikkontroll omfattet av vegtrafikkloven § 10 og dermed noe kommunen per i dag ikke har hjemmel til å gjøre. Vegdirektoratet mener imidlertid at den nye bestemmelsen i vegtrafikkloven § 13 åttende ledd vil gi kommunen tilstrekkelig hjemmel til å kontrollere og håndheve lavutslippssoner, forutsatt at kommunen ikke stopper biler i fart for kontroll. Departementet deler denne vurderingen.

§ 10. Tilleggsgebyr

Tilleggsgebyr for å kjøre med bil i lavutslippssone kan ilegges om informasjon i kommunens betalingssystem ikke er oppgitt, er oppgitt feil, gebyret ikke er betalt eller det er betalt et for lavt gebyr.

Tilleggsgebyr kan ikke ilegges på grunnlag av feilinformasjon om bilen, for lavt betalt gebyr eller manglende betaling av gebyr, dersom det ikke med rimelighet kan forventes at eier og fører burde ha forstått at opplysningene var feil.

Tilleggsgebyr kan ikke overstige kommunalt gebyr for å kjøre tretti dager i lavutslippssonen.

Til § 10. Tilleggsgebyr:

Første ledd presiserer at tilleggsgebyr kan ilegges om informasjon i kommunens betalingssystem ikke er oppgitt, er oppgitt feil, gebyret ikke er betalt eller det er betalt et for lavt gebyr. Bestemmelsen må sees i sammenheng med kravene i § 8 om at bilen, før det kan kjøre i lavutslippssonen, skal være registrert i systemet med korrekte opplysninger og korrekt gebyr betalt. I § 8 fremgår det videre at det er eier og fører som er ansvarlig for dette, og at eier og fører vil være solidarisk ansvarlig for å betale tilleggsgebyret.

De mest aktuelle overtredelsene som kan danne grunnlag for ileggelse av tilleggsgebyr vil trolig være unnlattelse av å registrere bilen i kommunens system for registrering og betaling og / eller unnlattelse av å betale gebyr. Bestemmelsen gir imidlertid også anledning til å ilegge tilleggsgebyr, dersom opplysningene registrert i systemet ikke er korrekte slik at gebyr ikke er betalt eller det er betalt et for lavt gebyr. Et eksempel her kan være at en tyngre lastebil, som feilaktig registreres i systemet med euroklasse seks istedenfor euroklasse fire. Et viktig hensyn bak dette elementet i forslaget, skyldes som også tidligere nevnt hensynet til kontroll og håndheving ovenfor utenlandske biler. Utenlandske biler vil kanskje måtte legge inn informasjon i systemet manuelt. Muligheten for å legge inn i gale opplysninger, slik at det betales et for lavt gebyr eller at det ikke betales gebyr overhode, er dermed tilstede.

Hva gjelder norskregistrerte biler, vil det bli opprettet et grensesnitt mot motorvognregisteret. Et slikt grensesnitt vil forebygge at biler blir registrert i systemet med ukorrekte opplysninger. Vegdirektoratet antar derfor at det vil være svært få tilfeller, der det vil bli avdekket at en norskregistrert bil er registrert med feilaktige opplysninger i systemet.

Annet ledd presiserer at tilleggsgebyr ikke kan ilegges på grunnlag av feilinformasjon om bilen eller for lav eller manglende betaling, dersom det ikke med rimelighet kan forventes at eier og fører burde ha forstått at opplysningene var feil. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 8, det det går frem at eier og fører som er ansvarlige for at korrekte opplysninger er registrert i kommunens system og at det er betalt riktig gebyr. Dersom årsaken til at det er registrert feil opplysninger i systemet skyldes feil i motorvognregisteret, systemfeil eller lignende, fremstår det som urimelig at eier og fører skal bli ilagt tilleggsgebyr for dette. Feil i motorvognregisteret vil normalt være Statens vegvesens ansvar og ikke noe

en eier eller fører skal kunne lastes for. Eventuelle andre systemfeil, som har ført til at ukorrekte opplysninger er registrert, skal heller ikke eier eller fører gjøres ansvarlig for.

Utrykket «*dersom det ikke med rimelighet kan forventes at eier og fører burde forstått at opplysningene var feil*» er valgt for å synliggjøre at det eier / fører ikke helt automatisk kan skyldes på at opplysningene i motorvognregisteret var feil. Bestemmelsen oppstiller således en aktsomhetsplikt for eier og fører. Generelt kan man si at kravet bør ligge på hva man kan forvente av en vanlig samfunnsborger. Vegdirektoratet eksemplifiserer dette med om motorvognregisteret inneholder feil opplysninger om eierforhold slik at eier ikke har betalt gebyr, er det åpenbart at eier bør forstå at opplysningene var gale og selv tar kontakt med Statens vegvesen for å få rettet opplysningene. I en slik situasjon må tilleggsgebyr betales. Vegdirektoratet eksemplifiserer dette videre med om en eier en bil 95-modell, og dato for førstegangsregistrering er oppgitt til 2012, må det forventes at eier selv tar initiativ til å korrigere opplysningene. Opplysningene i motorvognregisteret vil imidlertid i de aller fleste tilfellene være korrekte og det forventes dermed svært få slike problemstillinger vil komme på spissen. Undersøkelsesplikten i *annet ledd* tilligger den kontrollmyndighet som skal ilegge tilleggsgebyr.

Tredje ledd presiserer at tilleggsgebyret ikke kan overstige kommunalt gebyr for å kjøre tretti dager med angjeldende bil i lavutslippssonen. Formuleringen "*ikke overstige*" innebærer en maksimalgrense for tilleggsgebyret. Kommunen har imidlertid anledning til å sette gebyret lavere. Tilleggsgebyret bør fremgå av lokal forskrift.

§ 11. Ansvar for betaling av tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr

Eier av bilen er ansvarlig for å betale tilleggsgebyret. Dersom føreren av bilen er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige, med mindre bilen var fravendt eieren ved et lovbrudd.

Blanketten for tilleggsgebyr skal festes på bilen sammen med innbetalingskort, eller leveres føreren eller sendes eier eller fører i posten.

Er tilleggsgebyret ikke betalt innen tre uker etter at den er ilagt, kan tilleggsgebyret forhøyes med 1000,- kroner. Plikten til å betale tilleggsgebyret / forhøyet tilleggsgebyr gjelder selv om det klages på tilleggsgebyret.

Tilleggsgebyr / forhøyet tilleggsgebyr tilfaller kommunen, dersom overtredelsen er håndhevet av kommunen. Tilleggsgebyr / forhøyet tilleggsgebyr tilfaller staten, dersom overtredelsen er håndhevet av politiet / regionvegkontor, jf. § 13 første ledd.

Til § 11. Ansvar for betaling av tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr:

Første ledd presiserer at det er eieren av bilen som er ansvarlig for å betale tilleggsgebyret. Dersom føreren av bilen er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de eier og fører ansvarlige. Det betyr at bilfører så vel som bileier er ansvarlig for at gebyret

er betalt *før* kjøring i sonen. I situasjoner der bilen er fravendt eieren ved et lovbrudd, er ikke eieren solidarisk ansvarlig med fører for tilleggsgebyret.

Annet ledd presiserer hvordan tilleggsgebyret faktisk skal ilegges. Bestemmelsen gir kontroll- / håndhevingsmyndighet følgende valgmuligheter: Tilleggsgebyret festes på bilen, leveres føreren eller sendes eier eller fører i posten. Dersom overtredelsen blir avdekket ved manuell kontroll fremstår det naturlig at tilleggsgebyret festes på bilen sammen med innbetalingskort eller leveres føreren. Dersom overtredelsen derimot blir avdekket ved automatisk kontroll fremstår det som naturlig at tilleggsgebyret sendes eier eller fører i posten. Kontroll- og håndhevingsmyndighet avgjør selv om tilleggsgebyret skal sendes eier eller fører. I de aller fleste tilfellene vil fører være ukjent, slik at det vil være mest hensiktsmessig å sende tilleggsgebyret til registrert eier.

Tredje ledd presiserer at tilleggsgebyret må betales innen tre uker etter at den er ilagt. Dersom tilleggsgebyret ikke betales innen tre uker, forhøyes det med 1000 kroner. Plikten til å betale tilleggsgebyret gjelder selv om det er påklaget. Klage på tilleggsgebyr skal ikke gi oppsettende virkning.

Fjerde ledd presiserer at tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr tilfaller kommunen, dersom tilleggsgebyret er utstedt av kommunen, og staten, dersom det er politi eller Statens vegvesen som har utstedt det.

§ 12. Inndriving av tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr

Er tilleggsgebyr ikke betalt innen tre uker etter illeggelsen, kan tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr inndrives etter vegtrafikkloven § 38, men tidligst fjorten dager etter at varsel om inndriving er kommet fram til den skyldige. Gebyr kan også inndrives hos eieren av bilen etter de samme prinsipper. Skyldneren har ikke erstatningsplikt for kostnader ved utenrettslig inndriving.

Til § 12. Inndriving av tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr:

Bestemmelsen gir de nærmere regler for inndriving av tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr og er i sitt innhold lik piggdekkgebyrforskriften § 13.

§ 13. Håndheving

En kommune kan etter å ha søkt Vegdirektoratet bli tildelt myndighet til å ilegge tilleggsgebyr, jf. vegtrafikkloven § 31a. En uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden.

Ved manuell kontroll av parkerte biler skal kommunens personell være uniformert og ha fått tilfredsstillende opplæring. Dersom føreren krever det må personell legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer.

Dersom flere kommuner har etablert felles lavutslippssone skal kommunene samarbeide om felles håndheving.

Politi og regionvegkontor kan, i tillegg til kommunen, ilegge tilleggsgebyr, jf. § 10.

Til § 13. Håndheving

Første ledd presiserer at kommunen kan søke Vegdirektoratet om å bli tildelt myndighet til å ilegge tilleggsgebyr. En uttalelse fra vedkommende politimester skal følge kommunens søknad til Vegdirektoratet. Denne bestemmelsen må sees i sammenheng med § 4 annet ledd nr. 5), der det fremgår at den kommunale søknaden om lavutslippssone skal inneholde informasjon om kommunen har søkt Vegdirektoratet om å bli tildelt slik myndighet. Det fremstår som en naturlig forventning at kommunen, som selv initierer en lavutslippssone, også påtar seg hovedansvaret for kontroll- og håndheving av den.

Annet ledd presiserer at ved manuell kontroll av parkerte biler skal kommunens personell være uniformert og ha fått tilfredsstillende opplæring. Dersom føreren krever det må personell legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer. Denne bestemmelsen må sees i sammenheng med at kommunal håndheving i tråd med dagens vegtrafikkregime i utgangspunktet er begrenset til å kontrollere parkerte biler etter vegtrafikkloven § 31a, jf. kommunal parkeringshåndheving og kommunal håndheving av piggdekkoblattordninger, der kontroll og håndheving skjer når bilen er parkert. Kommunal håndheving vil ved manuell kontroll av parkerte biler være tilnærmet lik den som gjelder for kommunal parkeringshåndheving og håndheving av piggdekkoblattordningen. Det fremstår derfor også her som naturlig å kreve at kommunens personell, også i forbindelse med kontroll- og håndheving av lavutslippssonen skal være uniformert og ha fått tilfredsstillende opplæring. Videre at personell må legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer, dersom fører krever det.

Ved manuell utendørs manuell kontroll skal kommunale tjenestemenn, regionvegkontoret v/utekontrollen eller politiet kunne gjøre oppslag i IKT-applikasjon, slik kommunens trafikkbetjener gjør vedrørende kontroll av piggdekkgebyr. Ved å legge inn aktuelt kjennemerke skal informasjon kunne hentes ut. Følgende data vil være tilgjengelig i nasjonalt motorvognregister (Autosys):

- Kjennemerke
- År for førstegangsregistrering
- Kjøretøytype (jevnfør kjøretøyforskriften §§ 2-1 til 2-5): Personbil (M1), buss (M2 og M3), varebil (N1 - under 3,5 tonn), lastebil (N2 - under 12 tonn og N3 - over 12 tonn), tilhenger (O1-O4, R1-R4 og S1-S2), terrenggående bil (G), mopeder og motorsykler (L1-L7), traktorer (T1-T5), beltetraktor (C1-C5) og motorredskap
- Vektklasse (totalvekt)
- Euroklasse (for noen biler er euroklasse ikke lagt inn, da brukes reglen gitt i § 6)
- Kjøringens art: Diplommatbil (ja/nei eller kode 11 - Egentransport Diplommat).

- Kjøringens art: Spesialinnredet bil for egentransport av funksjonshemmet (ja/nei eller kode 16 - Egentransport Funksjonshemmet).
- Utrykningskjøretøy (ja/nei eller kode 79 for spesialpåbygg på biler og tilhengere med totalvekt over 3500 kg).
- Drivstofftype: Diesel (drivstoffkode 2), bensin er drivstoffkode 1 og de andre typene har drivstoffkodene 3-9
- Eier: Navn på person/selskap, adresse, land

Departementet anser det som en fordel om den kommunale kontroll- og håndhevingen av lavutslippssonen utføres av den instans som håndhever kommunal parkeringshåndheving og kommunal håndheving av piggdekkoblatordningen, da denne instansen har erfaring med kontroll- og håndheving ovenfor bilister. Departementet har imidlertid ikke funnet grunn til å regulere dette, ikke minst fordi departementet mener at kommunene selv er nærmest til å avgjøre hvilket instans internt i kommunen som bør ha ansvaret for kontroll- og håndheving av lavutslippssonen.

Tredje ledd presiserer at dersom flere kommuner har etablert felles lavutslippssone skal kommunene samarbeide om felles håndheving. Felles håndheving krever at hver kommune søker om myndighet til å ilegge tilleggsgebyr etter første ledd.

Fjerde ledd presiserer at politiet og regionvegkontoret kan ilegge tilleggsgebyr. Politiets og regionvegkontorets kompetanse komme i tillegg til kommunens kompetanse, og avskjæres ikke ved at kommunen har fått håndhevingskompetanse. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er å legge til rette for en høy oppdagelsesrisiko. Politiet og regionvegkontoret har, i motsetning til kommunen, også kompetansen til å stanse biler i fart, jf. vegtrafikkloven § 10.

§ 14. Klage

Ilagt tilleggsgebyr kan påklages innen tre uker etter ileggelsen. For beregning av fristen gjelder reglene i forvaltningsloven § 29 og § 30. Klagen utformes i samsvar med forvaltningsloven § 32.

Klagen fremsettes for den myndighet som ila tilleggsgebyret og i det distrikt gebyret ble ilagt.

Politi/regionvegkontor/kommunen behandler klagen og skal gi skriftlig begrunnelse, dersom klageren ikke får medhold. Disse myndighetene kan, dersom særlige grunner tilsier det, frafalle tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr.

Klage som ikke gis medhold, jf. tredje ledd, kan innen tre uker etter at klageren er underrettet om resultatet kreves forelagt for tingretten. Politiet/regionvegkontoret/kommunen forbereder klagebehandlingen.

Til § 14. Klage:

Bestemmelsen inneholder de nærmere bestemmelser om klage på ilagt tilleggsgebyr og gjelder uavhengig av hvilken myndighet som ila gebyret. Klagefristen er tre uker etter ileggelsen. For beregning av fristen gjelder reglene i forvaltningsloven §§ 29 og 30. Klagen utformes i samsvar med forvaltningsloven § 32. Klage på ilagt tilleggsgebyr av politi eller regionvegkontor fremmes for politiet eller regionvegkontoret i det distrikt tilleggsgebyret ble ilagt. Er det ilagt av kommunal myndighet, sendes klagen til kommunen som har ilagt gebyret. Kommunen, regionvegkontoret eller politiet skal behandle klagen og gi skriftlig begrunnelse, dersom klageren ikke får medhold. Når særlige grunner tilsier det, kan tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr frafalles. Klage, som klageren ikke får medhold i, kan innen tre uker etter at klageren er underrettet om resultatet kreves forelagt for tingretten. Politiet, regionvegkontoret eller kommunen forbereder klagebehandlingen. Bestemmelsen er lik i sitt innhold som § 11 i forskrift 7. mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk.

For å sikre en høy rettssikkerhet og lav belastning på domstolsystemet bør det ved ileggelse av tilleggsgebyr, vedlegges fotobevis som kan dokumentere identiteten og tidspunktet til aktuell bil har kjørt i sonen uten å ha betalt gebyr. Bruk av ANPR-teknologi kan være hensiktsmessig måte for å etablere fotobevis.

§ 15. *Kompetent tingrett*

Politiet/regionvegkontoret/kommunen sender klagen til tingretten på stedet der gebyret ble ilagt.

Til § 15. Kompetent tingrett:

Bestemmelsen er lik piggdekkgebyrforskriften § 12.

§ 16. *Klagebehandlingen i tingretten*

Tingrett, som nevnt i § 15 behandler klagen, med mindre retten av særlige grunner mener klagen bør behandles av en annen tingrett.

Klageren skal innkalles til rettsmøte ved stevning. Klagen kan likevel avgjøres uten slikt rettsmøte, dersom retten finner det ubetenkelig.

Klageren trenger heller ikke kalles inn når det bare skal avsies kjennelse. Dersom klageren eller vitner blir innkalt til rettsmøte, skal også politiet, regionvegkontoret eller kommunen varsles.

Når det er bedt om oppfriskning for oversittelse av klagefrist i sak som skal behandles av tingretten, kan tingretten samtidig avgjøre selve saken.

Ellers gjelder reglene i straffeprosessloven, herunder reglene i kapittel 30 om saksomkostninger så langt de passer, jevnfør også vegtrafikkloven § 31a fjerde ledd.

Reglene i straffeprosessloven kapittel 9 om offentlig forsvarer gjelder ikke. Forkynnelse i klagesaker kan utføres av polititjenestemann.

Til § 16. Klagebehandlingen i tingretten:

Bestemmelsen er lik piggdekkgebyrforskriften § 13.

§ 17. Nettoinntekt fra lavutslippssonen

Kommunen bestemmer selv hvordan nettoinntekten fra lavutslippssonen skal brukes på kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak for å redusere lokal luftforurensning.

Dersom flere kommuner har etablert en felles lavutslippssone, skal kommunene avtale hvordan nettoinntekten skal brukes dem imellom på tiltak nevnt i første ledd.

Til § 17. Nettoinntekt fra lavutslippssonen:

Første ledd presiserer at kommunene bestemmer selv hvordan nettoinntekten fra lavutslippssonen skal brukes på kollektivtransport, trafikksikkerhets- og miljøtiltak for å redusere lokal luftforurensning. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 4 annet ledd punkt 6), der det fremgår at kommunen(e) skal informere regionvegkontoret hvordan nettoinntekten skal brukes på kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Utgifter til informasjon, skilting, etablering av tekniske løsninger, support, betalingssystem og stikkprøvekontroll, samt inndrivning av tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr går som fradrag på inntekten. Nettoinntekten skal nyttes til kollektivtransport- trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Eksempler på dette er tilrettelegging for syklist, herunder vedlikehold av gang og sykkelveger og renhold av vegene.

Kommunen bør tilstrebe lave kostnader, slik at mest mulig av inntekten kan utnyttes til andre formål enn å drive inn pengene. Å kjøre i en lavutslippssone med en forurensende bil slik at det medfører miljølempe bidrar til et velferdstap for samfunnet. Dersom disse betaler foreslåtte gebyrer, bidrar dette til å betale for dette velferdstapet og dermed økt samfunnsnytt. Jo enklere system, jo mindre behov vil det være for manuelle og kostbare løsninger.

Kommunen må stipulere utgifter og inntekter, og således nettoinntekten. Særlig er godt tilrettelagte salgs- og betalingssystemer, samt høy oppdagelsesrisiko av stor betydning for at en lavutslippssone skal kunne fungere tilfredsstillende.

Staten er ikke ansvarlig der nettoinntekten er negativ. Departementet viser til at kommunen er ansvarlig for å etablere og administrere en lavutslippssone. Lavutslippssone er således heller ingen myndighetspålagt oppgave fra staten, som skal innebære økt tilskudd fra staten til kommunene.

Annet ledd presiserer at kommunene som har etablert en felles lavutslippssone selv har ansvaret for å avtale hvordan nettoinntekten skal brukes dem imellom på tiltak nevnt i første ledd.

§ 18. Avvikling og forlengelse av lavutslippssone

Kommunen avgjør selv når man ønsker å avvikle en lavutslippssone eller tre ut av en felles lavutslippssone, som er etablert sammen med flere kommuner.

En kommune som har etablert en lavutslippssone eller flere kommuner som har etablert en felles lavutslippssone kan søke om forlengelse av denne. Søknad om forlengelse krever nytt samtykke fra regionvegkontoret, jf. § 4. Ved søknad om forlengelse skal kommunen også vedlegge en evalueringsrapport om lavutslippssonen. Vegdirektoratet kan bestemme de nærmere krav til hva en slik evalueringsrapport skal inneholde.

Til § 18. Avvikling og forlengelse av lavutslippssone:

Første ledd presiserer at det er kommunen selv som avgjør når man ønsker å avvikle en lavutslippssone eller tre ut av en lavutslippssone etablert med andre kommuner. Et eksempel her kan være at kommunen mener at lavutslippssonen ikke lengre er et adekvat tiltak og/eller at andre tiltak er mer målrettede treffsikre for å redusere luftforurensningen fra dieseldrevne biler. Et annet eksempel er at kommunen anser at forskriftens formalkrav for å opprettholde en lavutslippssone ikke lengre er innfridd, jf. § 4.

Annet ledd presiserer at en kommune som har etablert en lavutslippssone, eller flere kommuner som har etablert en felles lavutslippssone, kan søke om forlengelse av denne. Søknad om forlengelse krever nytt samtykke fra regionvegkontoret, jf. § 4. Ved søknaden skal kommunen(e) også utarbeide en evalueringsrapport om lavutslippssonen. Det foreslås at Vegdirektoratet kan fastsette de nærmere kravene til hva en slik evalueringsrapport skal inneholde, på grunn av behovet for nasjonale føringer for dette, jf. § 19, der det foreslås at Vegdirektoratet kan gjøre endringer i denne forskrift. Eventuelle nasjonale føringer om evalueringsrapport bør følge av et vedlegg 1 i denne forskriften.

§ 19. Forholdet mellom en lavutslippssone og miljødifferensierte bompengetakster

Kommunal lavutslippssone, opprettet med hjemmel i denne forskrift, og miljødifferensierte bompengetakster, som vedtas med hjemmel i vegtrafikkloven eller vegloven, kan ikke opprettes i samme geografiske område.

Første ledd gjelder ikke for bompengetakster fastsatt med hjemmel i vegloven § 27 annet ledd.

Til § 19. Forholdet mellom en lavutslippssone og miljødifferensierte bompengetakster:

Første ledd regulerer forholdet mellom kommunal lavutslippssoner og miljødifferensierte bompengetakster, som vedtas med hjemmel i vegtrafikkloven eller vegloven⁸. I områder der det er innført kommunale lavutslippssoner kan det ikke etableres miljødifferensierte bompengetakster. I områder der det er etablert miljødifferensierte bompengetakster kan det likeledes ikke innføres kommunale lavutslippssoner. I slike situasjoner må kommunen fatte et valg på hvilket virkemiddel som kommunen ønsker å innføre for å bekjempe lokal luftforurensning fra (diesel-)biler.

Annet ledd presiserer at midlertidige bompengetakster som er fastsatt med hjemmel i vegloven § 27 annet ledd er unntatt fra bestemmelsen i § 19 første ledd. Den gjeldende bestemmelsen i vegloven § 27 annet ledd åpner for å innføre midlertidig tidsdifferensiering av bompengetakstene ved fare for og ved overskridelse av grenseverdiene som er fastsatt i forskrift til forurensningsloven § 9. Annet ledd vil således åpne for et system med både lavutslippssone og differensiering av bompengetakstene av hensyn til miljøet på enkeltdager og i korte perioder som strakstiltak ved særlig høy forurensning.

§ 20. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

Til § 20. Ikrafttredelse:

Bestemmelsen innebærer at forskriften trer i kraft straks etter vedtagelse, noe som anses viktig for eventuelle kommunale prosesser. Ikrafttredelse straks anses også i tråd med Stortingets forventninger.

⁸ Hjemmelsgrunnlaget for å ta i bruk miljødifferensierte takster i et trafikantbetalingssystem foreligger i dag etter vegtrafikkloven § 7a (vegprising). Departementet arbeider med et forslag til endring av vegloven § 27 (bompenger) som bl.a. vil åpne for å ta i bruk takster som varierer ut fra kjøretøyenes miljøegenskaper i bompengesystemene i byområdene.