

Vedlegg 2

Forskrift om avgift og tilleggsavgift for kjøring med særlig forurensende biler i lavutslippssone

Fastsatt av Samferdselsdepartementet xx.xx.2009 med hjemmel i Vegtrafikkloven § 13, 7. ledd.

I

Forskrift om avgift og tilleggsavgift for kjøring med særlig forurensende biler i lavutslippssone er en ny forskrift og forslaget er som følger:

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å gi kommunene et virkemiddel til å bedre lokal luftkvalitet ved å begrense bruk av særlig forurensende biler i områder særlig utsatt for lokal luftforurensning.

§ 2. Virkeområde

Denne forskrift gjelder bruk av alle biler over 3500 kilo som bruker diesel eller biodiesel som drivstofftype, innenfor nærmere definert sone.

Denne forskrift gjelder ikke bruk av følgende biler:

- 1) Bil som i følge opplysninger i vognkortet er godkjent som utrykningskjøretøy.
- 2) Bil med kjennemerke med gule tegn på blå bunn.
- 3) Bil som er godkjent etter avgassystemet for lette biler, i kjøretøyforskriften kap. 25 og som kan dokumentere dette etter denne forskrift § 6.

§ 3. Definisjoner

Lavutslippssone: Særskilt avgrenset område utsatt for lokal luftforurensning der bestemte biler må betale avgift for å kjøre.

Euroklasse: Utslippsstandard bilen er godkjent etter i hht. forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kap. 25, kravnivåene for tunge biler, og forskrifter som den har avløst. Bil som har eldre utslippsstandard betegnes pre-euro.

Avgift: Pris en eier eller fører av en bil må betale for å lovlig kunne benytte de biler som er omtalt i § 2 første ledd.

EEV: Bil godkjent som mer miljøvennlig kjøretøy (enhanced environmentally friendly vehicle).

§ 4. Innføring av lavutslippssone

Kommune kan ved forskrift innføre avgift for bruk av bil med bakgrunn i bilens avgasstandard i nærmere fastsatt lavutslippssone. Dette kan gjøres dersom en kommune med tiltaksutredning, jf. forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning

(forurensningsforskriften), del 3, om lokal luftkvalitet, dokumenterer omfang og utbredelse av miljøproblemer knyttet til de lokale utslipp.

Vedtak om innføring krever samtykke fra Statens vegvesen Vegdirektoratet

I særlige tilfelle kan Samferdselsdepartementet pålegge en kommune å gjennomføre ordning som nevnt i denne forskrift.

§ 5. Sonestørrelse

Kommunen fastsetter størrelsen på lavutslippssonen. Sonen skal være sammenhengende og enhetlig, og kan begrenses til en del av kommunen. Sonestørrelsen bør samordnes med evt. andre soner som krever trafikkskilting.

Flere tilliggende kommuner kan ved felles forskrift fastsette en felles lavutslippssone, dersom miljøkrav og administrative hensyn tilsier dette. Kommunene avtaler hvordan inntekter og kostnader ved ordningen skal fordeles.

§ 6. Fastsetting av euroklasse

Euroklasse fastsettes på bakgrunn av informasjon i vognkortet der dette finnes.

Ellers legges følgende euroklasse til grunn basert på dato for førstegangsregistrering:

- 1 oktober 2008: euro5 eller høyere
- 1 oktober 2006: euro4
- 1. oktober 2001: euro3
- 1. oktober 1996: euro2
- 1. oktober 1993: euro1
- alle tidligere datoer: pre-euro.

Bileier som har bil med gunstigere euroklasse enn dato skulle tilsi og som ønsker at dette legges til grunn, har selv ansvar for å få innført rett euroklasse i vognkortet. For utenlandskregistrerte biler kan en alternativt bestemme annen dokumentasjon.

§ 7. Betalingssystem mm

Kommunen er ansvarlig for informasjon om, tilretteleggelse og gjennomføring av et forsvarlig system for betaling av avgift. Inntektene fra ordningen tilfaller kommunen. Statens vegvesen Vegdirektoratet kan tillate bruk av elektroniske betalings- og kontrollsystemer. Kommunen kan opprette database over betalingsinformasjon til bruk i kontroll av avgiftsbetaling.

Ved betaling skal bilens registreringsnummer og nasjonalitet, eier og adresse samt bilens euroklasse og vektklasse oppgis.

Betalt årsavgift er gyldig ett år fra betalingsdato. Betaling for måned har gyldighet i en måned fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av dagskort har tilsvarende gyldighet 24 timer fra betalingstidspunkt eller fra oppgitt dato. Betalt avgift er kun gyldig for én bil. Betalt avgift i én lavutslippssone er gyldig i en annen lavutslippssone.

Refusjon for betalt avgift kan gis i forhold til betalt årsavgift dersom denne ikke skal benyttes. Det gis refusjon forholdsmessig, likevel slik at det bare kan gis refusjon fra det tidspunkt det er registrert i betalingssystemet at kjøringen er opphørt.

§ 8. Avgiftens størrelse

Avgiftens størrelse er som gjengitt i følgende tabell. EEV er avgiftsfri. Fra 1. juni 2012 avgiftslegges euro4 med samme avgift som euro3.

Avgift må være betalt før kjøring i sonen påbegynnes.

| | 1 år | |
|-------------------|-----------------|--------------|
| | 3,5 til 12 tonn | Over 12 tonn |
| euro2 og euro3 | 11 000 | 23 000 |
| euro1 og pre-euro | 20 000 | 40 000 |

| | 1 måned | |
|-------------------|-----------------|--------------|
| | 3,5 til 12 tonn | Over 12 tonn |
| euro2 og euro3 | 1 600 | 3 300 |
| euro1 og pre-euro | 2 900 | 5 700 |

| | 1 dag | |
|-------------------|-----------------|--------------|
| | 3,5 til 12 tonn | Over 12 tonn |
| euro2 og euro3 | 150 | 300 |
| euro1 og pre-euro | 260 | 500 |

§ 9. Tilleggavgift

I lavutslippssoner kan tilleggsavgift ilegges hvis gyldig betaling ikke foreligger. Tilleggsavgiften er lik månedsavgiften, jf. § 8.

§ 10. Ansvar for betaling, forhøyet tilleggsavgift

Tilleggsavgift blir ilagt fører av bilen på stedet. 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 en forbrytelse.

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

Er tilleggsavgiften ikke betalt innen tre uker etter at den er ilagt, forhøyes den med kr 1000. Dette gjelder selv om tilleggsavgiften er påklaget.

Betalingsplikt gjelder selv om det klages på ileggelsen.

Tilleggsavgift/ forhøyet tilleggsavgift tilfaller kommunen dersom overtredelse er håndhevet av kommune som er tildelt myndighet etter § 12 annet ledd, og staten dersom overtredelse er håndhevet av politi/ Statens vegvesen, jf. § 12 første ledd.

§ 11. Inndriving av tilleggsavgift/forhøyet tilleggsavgift

Er tilleggsavgift ikke betalt innen tre uker etter ileggelsen, kan tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift inndrives i overensstemmelse med vegtrafikkloven § 38, men tidligst fjorten dager etter at varsel om inndriving er kommet fram til den skyldige. Gebyret kan også

inndrives hos eieren av bilen etter samme prinsipper. Skyldneren har ikke erstatningsplikt for kostnader ved utenrettslig inndriving.

§ 12. Håndheving

Politi og Statens vegvesen kan ilegge tilleggsavgift, jf. § 9.

En kommune kan etter å ha søkt Statens vegvesen Vegdirektoratet tildeles myndighet til å ilegge tilleggsavgift, jf. vegtrafikkloven § 31 a. Kommunen kan opprette et elektronisk kontrollsystem basert på audiovisuell maskinell avlesing av registreringsnummer (video). I database nevnt i § 7 kan kommunen for bruk i håndhevingen også lagre registrerte og innhentede opplysninger om kjøretøy, eier og bruker m.v. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden. Kommunal håndheving skal utføres av den instans som håndhever parkeringsreglene, jf. forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering mv. § 18. Personell skal være uniformert, og må ha fått tilfredsstillende opplæring. Dersom føreren krever det må personell legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer.

Dersom flere kommuner omfattes av lavutslippssone, kan disse gå sammen om felles administrasjon og håndheving.

§ 13. Klage

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

Klagen fremsettes for politi eller Statens vegvesen i det distrikt tilleggsavgiften ble ilagt. Er det ilagt av myndighet som nevnt i § 12 annet ledd, sendes klagen til kommunen der dette er ilagt.

Politi/ Statens vegvesen/ kommunen behandler klagen og gir skriftlig begrunnelse dersom klageren ikke får medhold. Disse myndigheter kan, dersom særlige grunner tilsier det, frafalle tilleggsavgift/ forhøyet tilleggsavgift.

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

§ 14. Kompetent tingrett

Politi/ Statens vegvesen/ kommunen sender klagen til tingretten på stedet der gebyret ble ilagt.

§ 15. Klagebehandlingen i tingretten

Tingrett som nevnt i § 12 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 politi, Statens vegvesen Regionvegkontor 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 kap. 30 om saksomkostninger så langt de passer, jf. også vegtrafikkloven § 31 a fjerde ledd. Reglene i straffeprosessloven kap. 9 om offentlig forsvarer gjelder ikke. Forkynnelse i klagesaker kan utføres av polititjenestemann.

§ 16. Opphør av ordningen

En kommune kan søke Statens vegvesen Vegdirektoratet om avvikling av ordning som beskrevet i denne forskrift.

Samferdselsdepartementet kan i særlige tilfelle pålegge en kommune å avvikle ordningen.

§ 17. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.



Kommentar til forskriftsforslaget

I tillegg til nedennevnt vises det til regneeksempler i Vedlegg 3, samt eksempler på lokale løsninger i Vedlegg 4.

Til § 1. Formål

Fra 2005 har flere norske byer hatt overskridelser av grenseverdien for svevestøv. Det innebærer krav om tiltak, tiltak som i sum må være i stand til å redusere forurensingsnivået til et akseptabelt nivå på få år. Hvert EØS-land skal rapportere overskridelsene til EU-administrasjonen. I så måte er piggedekkgebyr, støvdemping og nedsatt hastighet innført som effektive tiltak mot veistøv. Fra 2010 trer grenseverdien for NO₂ i kraft med de samme krav til gjennomføring av tiltak. Per i dag har kommunene som er lokal forurensingsmyndighet, ingen virkemidler mot NO₂ forurensingen utover å avvente innfasingen av euro5 eller å redusere biltrafikken.

Formålet med denne forskriften om avgift for kjøring med særlig forurensende biler i en lavutslippssone, er å gi kommunene et virkemiddel til å bedre den lokale luftkvaliteten når forurensingen i betydelig grad skyldes utslipp fra slike forurensende biler. Effektmålet er raskere utfasing av særlig forurensende tunge dieserbiler innenfor definert lavutslippssone og tilsvarende raskere innfasing av mindre forurensende biler.

I denne forskriften brukes avgift som virkemiddel i stedet for forbud. Avgiftssystem har den fordelen at bileierne lettere kan tilpasse seg en lavutslippssone med avgift. Avgiften kan settes

til et nivå, der den på den ene siden påvirker til betydelig raskere utfasing av særlig forurensende biler, og på den annen side ikke skaper for store vanskeligheter i en overgangsperiode å benytte de mest forurensende bilene. Videre vil avgiftene skaffe kommunen inntekt. Dersom kommunen ønsker det, kan nettoinntekten benyttes til trafikkformål eller tilbakeføres til lastebilnæringen slik at næringen raskere erstatter gamle biler med nye biler. Kommunen må i så måte påse at det ikke oppstår konkurransevridning.

Forurensningsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet, fastsetter grenseverdier for lokal luftkvalitet. Eksos fra biler utgjør en betydelig forurensning. Det gjelder særlig utslipp av gassen NO_2 og andre nitrogenoksider som er skadelig for helse og natur, samt forbrenningspartikler ($\text{PM}_{2,5}$) som er skadelig for helsen. NO_2 nivået i flere norske byer er høyere enn grenseverdien for tillatt årsmiddel fra 2010. Nivået er svakt økende langs de aller mest trafikkerte veiene til tross for nesten 50 prosent redusert utslipp av nitrogenoksider (NO_x) fra 1990 til 2006 (kilde: Statistisk sentralbyrå). NO_x betegnes her som summen av NO og NO_2 . I 2007 lå NO_2 nivået i de mest trafikkerte områdene i Oslo og Bergen ca 20 prosent over grenseverdien og i Trondheim nesten 50 prosent over grenseverdien for tiltak.

Målinger foretatt ved Kirkeveien i Oslo viser at NO_2 nivået har ligget fast på litt over 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ fra 1996 til 2007, mens NO nivået er redusert til en tredjedel. Samme tendens er målt på Danmarks plass i Bergen. Det innebærer at andelen NO_2 i luften i forhold til NO_x er gått fra 25 prosent til 50 prosent i løpet av siste ti år. Lik effekt er dokumentert i en rekke andre europeiske byer.

DEFRA, det britiske miljøverndepartement, legger til grunn at denne endringen skyldes økt bruk av dieselmotorer, når en ser bort fra bidraget til bakkenært ozon. I Norge har nivået for bakkenært ozon gått ned, slik at det kan ikke være forklaringen på økningen. Det fremlegges fra DEFRA at tunge dieselmotorer i utslippsklasse euro3 og euro4 jevnt over har et primærutslipp av NO_2 på omkring 50 prosent mot euro1 og euro2 som har et primærutslipp på 10-20 prosent. Støvfilter som virker oksiderende, oksiderer NO til NO_2 , slik at mesteparten av NO_x utslippet skjer som NO_2 utslipp. Bruk av støvfilter kan derfor forsterke problemet med høyt NO_2 utslipp. I Norge brukes støvfilter på tunge biler i liten grad. Forskrift om lavutslippssoner åpner da heller ikke for at ettermontering av støvfilter skal gi redusert avgift.

I tillegg til å øke primærutslippet av NO_2 som er dokumentert i ovennevnte britiske rapport, er det store kontrollproblemer knyttet til ettermonterte partikkelfiltre. Alminnelige tekniske kontroller på tunge biler vil vanligvis ikke avdekke feil. Da må feilen være stor. Kontroll vil måtte skje på "rullende landevei" der bilen skal kjøre iht et fastlagt kjøremønster (kjøresyklus). Å kontrollere én bil koster flere titalls tusen kroner, videre finnes det ikke slike teststasjoner i Norge. Det finnes én kommersiell dreven "rullende landevei" i Skandinavia, den ligger i Stockholm. Fabrikkmonterte løsninger, altså biler som er godkjent iht en euroklasse, er garantert å virke iht eurokravet. Oppdages det en svakhet står fabrikken ansvarlig for å rette opp feilen på samtlige aktuelle biler. For å beholde garantien må bileier vedlikeholde bilen iht en fastlagt plan. Garantien er i så måte et insitamant for at så skjer.

Det høye NO_2 nivået som måles i Norge skyldes primært høyt utslipp fra tunge dieselmotorer. Det finnes langt flere bensinbiler enn dieselmotorer, men den enkelte bensinbil har et lavt NO_x utslipp. I følge Statistisk sentralbyrå (2006) står de tunge dieselmotorer for 53 prosent av NO_x utslippet, lette dieselmotorer står for 13 prosent og bensinbiler står for 33 prosent. På lang sikt vil NO_2 nivåene synke som følge av at flere og flere dieselmotorer vil bli skiftet ut med euro5 biler, dieselmotorer med vesentlig lavere utslipp enn det som er vanlig på norske veier i dag. Fra 1. oktober 2008 må alle førstegangsregistrerte tunge dieselmotorer være euro5. Tunge euro5 biler har imidlertid vært til salgs i flere år.

Årsmiddelnivået for svevestøv (PM₁₀) ligger i Norge med få unntak under det forurensningsnivået som defineres som ”fare for at grenseverdi kan overskrides”, slik dette formuleres i forurensningsforskriften, del 3, om lokal luftkvalitet. Videre så er PM₁₀ forurensningen fallende. Forbrenningspartikler, særlig fra dieselbiler, gir imidlertid enkelte steder et betydelig bidrag til at konsentrasjonen av svevestøv enkelte dager kommer over grenseverdien. Raskere innfasing av tunge euro4 og euro5 dieselbiler og utfasing av mer forurensende eldre biler vil etter hvert redusere dette bidraget.

De nasjonale målene for NO₂ og PM₁₀ er mer ambisiøse enn forskriftskravene. Langs de mest trafikkerte veiene er forurensningsnivået langt høyere enn miljømålene. Tiltak for å redusere luftforurensingen slik at forskriftskravene kan overholdes vil også gjøre det lettere å nå de nasjonale miljømålene.

Til § 2. Virkeområde

Denne forskriften gjelder tunge dieselbiler, det vil si biler over 3500 kilo som bruker diesel eller biodiesel som drivstofftype, innenfor nærmere definert sone. Biodiesel gir omtrent det samme bidraget til lokale utslipp som ordinær diesel. Dieselbiler typegodkjent som hybrid iht kjøretøysforskriften vil i utgangspunktet ha lave lokale utslipp og således være avgiftsfrie.

Forskriften regulerer ikke utrykningskjøretøy. Disse har en samfunnsberedskapsoppgave på tvers av en lavutslippssone. Enkelte sivile og militære brannbiler og ambulanser vil være over 3,5 tonn; noe som også kan gjelde ambassadebiler som har kjennemerke med gule tegn på blå bunn. Betaling av avgift er primært å anse som betaling for en tjeneste, men kan også vurderes som skattelegging av utenlandske diplomater. Iht Wien-konvensjonen av 18. april 1961 kan vertslandet ikke beskatte utenlandske diplomatiske tjenestemenn. De skal kunne kjøre fritt i en lavutslippssone.

Det finnes en del biler som ved typegodkjenning tilhører en biltype klassifisert som lett, men som er bygget slik at de skiller seg fra de andre bilene i samme biltype (for eksempel bobil), ved å ha høyere totalvekt. For enkelte biler kan da totalvekten være over 3500 kg. Dette er nærmere regulert og beskrevet i kjøretøysforskriften kapittel 25.

I dette høringsforslaget er det tatt utgangspunkt i at det ikke skal gis unntaksbestemmelser utover det som er listet opp i § 2 om virkeområde. Det vil være mange gode og mindre gode argumenter for at nettopp én gruppe biler skal unntas og slippe avgift i en lavutslippssone. Et viktig argument kan være at antallet biler som tilhører denne gruppen er så få og kjører så lite at utslippet er neglisjerbart. Eksempel på dette er motorhistoriske kjøretøy eller bevaringsverdige kjøretøy. Flere av disse bilene har åpenbar kulturhistorisk interesse og at de vil berike samfunnet om de får kjøre ute på vegnettet. På den annen side vil de ofte ha høyt utslipp per kjørte kilometer. Det er derfor uheldig om avgiftsfritak i en lavutslippssone skulle stimulere til økt bruken av slike biler. Skal Statens vegvesen Vegdirektoratet gå inn på en dispensasjonsordning der Vegdirektoratet gir fritak for enkeltkjøretøy i forbindelse med lavutslippssone, vil dette måtte bygge på strenge regler. For eksempel er bevaringsverdige kjøretøy definert i kjøretøysforskriften i henghold til § 1-9. Slike kjøretøy skal ha følgende påtegning i vognkortets anmerkningsrubrikk: ”Bevaringsverdig kjøretøy. Må ikke endres konstruktivt eller utseendemessig”. Bilene kan bare benyttes ved spesielle anledninger og bare leilighetsvis når bruken ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk. For å gjøre nåløyet ennå mindre kan sikkert Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber lage et sett med ytterligere spilleregler som sikrer at bare et fåtall motorhistoriske kjøretøy tilgodeses. Tilsvarende løsninger kan en kanskje se for seg for andre kjøretøygrupper.

Hovedargumentet mot å åpne for å gi enkelte biler dispensasjon, er at disse bilene alternativt kan benytte dagskort de få gangene bilene kjører i lavutslippssonen, slik også andre som bruker sonen lite, gjør. På den annen side kjenner vi i dag ikke mulighetene som ligger i den teknologiske utviklingen, i så måte bør det kanskje bør åpnes for å gi dispensasjon i særlige tilfeller. Høringsinstansene inviteres til å gi merknader til dette.

Til § 3. Definisjoner

Lavutslippssone defineres i denne forskriften som et større byområde med så høy lokal luftforurensning at tiltak kan være nødvendig i henhold til forurensningsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet. Innenfor lavutslippssonen må bestemte biler betale avgift for å kjøre, mens andre mindre forurensende biler kan kjøre avgiftsfritt.

For tunge dieselbiler er euroklassene euro1, euro2, euro3, euro4 og euro5 definert i kjøretøyforskriften kapittel 25. Med euroklasse menes den utslippsstandard tung bil er godkjent etter. Euro5 har de strengeste kravene til utlipp. Systemet ble innført 1. oktober 1993 i tråd med EUs direktiver og harmoniserer med EUs eget regelverk. Biler som har eldre utslippsstandard enn EUs eget regelverk betegnes pre-euro.

I denne forskriften brukes avgift for den pris en eier eller fører av en bil må betale for lovlig å kunne benytte tung dieselbil i lavutslippssonen, en bil som er definert avgiftspliktig i henhold til denne forskriften.

Bil typegodkjent som mer miljøvennlig kjøretøy, betegnet EEV etter ”enhanced environmentally friendly vehicle”, inngår som egen utslippsklasse i EUs regelverk.

Til § 4. Innføring av lavutslippssone

Forurensningsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet, regulerer bestemmelsene om lokal luftkvalitet. Kommunen er den lokale forurensningsmyndighet, og eiere av anlegg som bidrar vesentlig til den lokale forurensingen er pliktig til å gjennomføre tiltak når forurensningsmyndigheten krever det.

Før en kommune kan innføre en lavutslippssone ved forskrift, må det foreligge fare for at grenseverdiene for lokal luftkvalitet kan overskrides. Fare for slike overskridelser er nærmere definert i forurensningsforskriften, del 3. Når slik fare foreligger, skal tiltaksutredning gjennomføres. Tiltaksutredningen skal redegjøre for nødvendige tiltak for å sikre at kravene tilfredsstilles. Dersom det gjennom arbeidet med tiltaksutredningen fremkommer at lavutslippssone er et adekvat tiltak, er ovennevnte formalkrav innfridd.

Forurensningsforskriften krever tiltaksutredning når det i et større byområde ved måling dokumenteres fare for flere overskridelser enn tillatt av en eller flere av grenseverdiene gitt i forurensningsforskriften. Fare for overskridelse foreligger når toleransemarginen for nitrogenoksid (NO_2) overskrides flere ganger enn tillatt. For 2008 trer dette i kraft når det måles flere enn 18 timer med høyere timemiddelverdi enn $220 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per kalenderår. Tilsvarende for 2009 er $210 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Toleransemarginen overskrides på årsbasis i 2008 når årsmidlet måles til over $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ og i 2009 til over $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Fra 2010 skal tiltaksutredning gjennomføres når NO_2 nivået på timesnivå målt som $140 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overskrider mer enn 18 timer per kalenderår. På årsbasis gjelder dette tilsvarende når NO_2 nivået for et helt år måles til over $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

For svevestøv skal tiltaksutredning gjennomføres når PM_{10} nivået på timesnivå målt som $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, overskrider mer enn 35 ganger per kalenderår. Tilsvarende gjelder når PM_{10} nivået på årsnivå målt som $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$, overskrides.

Kommunens vedtaksform er forskrift og ikke enkeltvedtak. Den lokale forskriften hjemles i den sentrale forskriften. Kommunen kan innføre avgift for bruk av bil med bakgrunn i bilens avgasstandard slik dette er definert i EUs harmoniserte regelverk for kjøretøy. Avgift kan bare kreves i forbindelse med kjøring i nærmere fastsatt lavutslippssone.

Vedtaket om innføring krever samtykke fra Statens vegvesen Vegdirektoratet. Vedtaket kan påklages til departementet. Det er en rekke egenskaper ved en lavutslippssone som må være på plass før Vegdirektoratet kan samtykke til å innføre lavutslippssone. Kommunen må på en god måte ivareta hensynet til trafikantene, bileierne, publikums behov for informasjon, salgssystem, internettløsninger og betalingssystemer. Kommunen må beskrive databaser, kontrollsystemer, håndhevelse, oppdagelsesrisiko og oppfølging av tilleggsgebyr og eventuelle klager. Kommunen må stipulere utgifter og inntekter. Særlig er godt tilrettelagte salgs- og betalingssystemer, samt høy oppdagelsesrisiko av stor betydning for at en lavutslippssone skal kunne fungere tilfredsstillende.

Norge har forpliktet seg internasjonalt med hensyn til lokal luftkvalitet. I særlige tilfeller har Samferdselsdepartementet anledning til pålegge en kommune å gjennomføre ordningen med lavutslippssone som nevnt i denne forskrift. Eksempel på et slikt tilfelle er overskridelse av grenseverdier i større byområder som utløser krav om tiltak.

Til § 5. Sonestørrelse

Det er opp til kommunen å fastsette størrelsen på lavutslippssonen. Sonen kan med fordel følge kommunegrensen, men må minst dekke områdene i kommunen som har lokale forurensingsproblemer, da dette er formålet med lavutslippssonen. Det skal være én sone og sonen skal være sammenhengende og enhetlig slik at trafikantene opplever sonen som klart avgrenset og definert. Ofte vil de mest trafikkerte veiene også være de mest forurensede områdene i kommunen. Av hensyn til trafikantene som må forholde seg til andre typer trafikale sonebestemmelser, bør sonestørrelsen samordnes med eventuelle andre soner som krever trafikkskilting, for eksempel piggdekkgebyrsone.

Det er primært i de tre største byene Oslo, Bergen og Trondheim som har så mye biltrafikk og så mange mennesker som bor tett opp til veisystemet, at luftforurensing fra eksos kan bli et alvorlig problem. De tre byene har i en rekke år hatt NO_2 nivåer over grenseverdien uten at nivået har falt. Tettbebyggelsen innerst i Indre Oslofjord omfatter imidlertid ikke bare Oslo. Det er nærliggende at tilliggende kommuner også har forurensningsproblemer. Flere tilliggende kommuner kan derfor ved felles forskrift fastsette en felles lavutslippssone, dersom miljøkrav og administrative hensyn tilsier dette.

Kommuner som oppretter en felles lavutslippssone må avtale seg i mellom hvordan opplegget med betaling og kontroll skal organiseres og inntekter og kostnader ved ordningen skal fordeles. Videre skal gyldig betalt avgift betalt i én sone være gyldig i en annen sone. Det kan derfor være formålstjenlig for kommuner med felles sone eller med ikke-tilliggende soner å ha utstrakt samarbeid om både betalingssystem og kontrollsystem.

Til § 6. fastsetting av euroklasse

Det fremkommer ikke nødvendigvis av bilens utseende at det er en tung bil, dieselbil, bil tyngre enn 12 tonn, euro1 bil, euro2 bil eller en avgiftsfri euro5 bil. Bilens utseende kan derfor ikke legges til grunn for å klassifisere bilen. Imidlertid vil bilens registreringspapirer normalt dokumentere bilens egenskaper. Således fastsettes aktuell vektklasse og euroklasse ut fra informasjonen som ligger i vognkortet, der dette finnes.

Dersom euroklassen ikke framgår av vognkortet, er det opp til eier eller bruker av bilen selv å framskaffe nødvendig dokumentasjon som bekrefter hvilke utslippsnivå bilen har, for så å få utstedt nytt vognkort. Dokumentasjonen bør fremskaffes fra fabrikant, importør eller selger av bilen. Alternativt dersom ikke slik dokumentasjon frembringes, fastsettes euroklasse på grunnlag av dato for førstegangsregistrering. Følgende datoer legges til grunn: Alle tunge dieselmotorer førstegangsregistrert før 1. oktober klassifiseres som pre-euro. Førstegangsregistreres bilen etter 1. oktober 1993 klassifiseres den som euro1, registreres bilen etter 1. oktober 1996 klassifiseres den som euro2, registreres bilen etter 1. oktober 2001 klassifiseres den som euro3, registreres bilen etter 1. oktober 2006 klassifiseres den som euro4 og registreres bilen etter 1. oktober 2008 eller senere klassifiseres som euro5 eller høyere.

Det stilles ikke krav i denne forskriften at norskregistrert biler som skal kjøres i lavutslippssone, må ha utslippsstandard innført i vognkortet. Eier eller fører av bil må likevel påse at gyldig betalt avgift er betalt før kjøring i sonen påbegynner. Det legges videre opp til i dette forslaget at kjøretøyinformasjon fremskaffet fra motorvognregistre, etterforskning eller fra bileier selv, lagres i den databasen betalende registrerer seg i. Således kan data som skal legges inn ved betalingen kvalitetssikres.

Som dokumentasjon for utslippstandard for utenlandskregistrerte biler godtas vognkort der det er innført utslippsstandard i henhold til EUs harmoniserte regelverk. For biler som er godkjent etter annen standard enn det europeiske harmoniserte regelverk, inkludert US-standarder, eller for biler uten tilfredsstillende utslippsdokumentasjon som nevnt over, legges datoen for førstegangsregistrering til grunn. For utenlandskregistrerte biler kan en alternativt bestemme annen dokumentasjon når standarden ikke framgår av vognkortet. Dette er aktuelt å komme tilbake til ved en eventuell søknad om lavutslippssone til Vegdirektoratet.

Til § 7. Betalingssystem mm

Lavutslippssone er et kommunalt virkemiddel. Kommunen må selv stå for etablering og drift av løsningen i nær dialog med veimyndighet og andre myndigheter. Kommunen er ansvarlig for informasjon om systemet og for tilretteleggelse og gjennomføring av et forsvarlig system for betaling av avgift. Systemene må ha et tilfredsstillende brukergrensesnitt mot publikum og ha sikre transaksjonsrutiner for innbetaling av avgift. God tilgjengelighet og god informasjonsoppfølging er viktig. Bruk av internettløsninger er å anbefale som informasjonsbærer, for registrering av biler og for betaling av avgift.

Inntektene fra ordningen tilfaller kommunen. Det foreslås at det i er opp til kommunene å velge hvordan inntektene skal brukes. Men det er å anbefale at nettoinntekten, når driftskostnadene er trukket fra, benyttes til formål som reduserer forurensingen fra trafikken eller stimulerer økonomisk til redusert bruk av særlig forurensende biler til fordel for mindre forurensende biler. Økonomiske stimulerings tiltak må ikke virke konkurransevridende. [Det vises til Vedlegg 4 om eksempler på lokale løsninger. Høringsinstansene inviteres til å gi merknader på dette.](#)

Elektroniske betalingssystemer over internett må holde tilfredsstillende kvalitet. Data om betalingsinformasjon skal tas forsvarlig vare på i en database, en database som bare skal kunne benyttes til formål knyttet til lavutslippssonen. Ved betaling før avgiftspliktig bil skal kjøre i sonen, skal bilens registreringsnummer og nasjonalitet, eier og adresse, samt bilens euroklasse og vektklasse oppgis. Ved kontroll om aktuell bil har gyldig betalt avgift, kan det gjøres oppslag i databasen via telenettet. Databasen skal bare være tilgjengelig for kommunens og Statens vegvesens kontrollører, politi, driftpersonell og de som forvalter ordningen. Oppdages det ved kontroll at bilen ikke vedlikeholdes slik at bilen ikke holder oppgitt euroklasse, kan bilen betraktes som avgiftspliktig eventuelt at betalt avgift ikke er gyldig.

Databasen kan i tillegg inneholde kjøretøyinformasjon som blant annet er innhentet rutinemessig fra nasjonalt motorvognregister. Dette skal primært være informasjon for å kontrollere og sikre at data om bilene er blitt eller blir lagt inn med korrekt vektklasse og euroklasse. Informasjon om avgiftfrie og avgiftspliktige biler skal også kunne legges inn slik at kontrollør, kontrollenhet eller elektroniske systemer raskt kan avklare at bilen er avgiftsfri eller skal etterforskes. Denne forskriften gir ikke hjemmel til å kreve at avgiftsfrie biler skal registrere seg før bilen kjører inn i sonen, det skal oppleves som en fordel for dem med avgiftsfri bil å slippe et slik krav. Data om avgiftsfrie biler kan imidlertid innhentes fra kilder som nevnt over. Databasen skal ikke inneholde mer informasjon enn det som er nødvendig for å utføre kvalitetskontroll og håndhevelse. I henhold til regneeksempler i Vedlegg 3 gir denne løsningen de laveste årlige driftskostnadene for kommunen, samtidig som oppdagelsesrisikoen blir høy. Etablering av databasen krever godkjenning av Datatilsynet.

Det er en stor ulempe dersom databasen ikke kvalitetssikres mot rutinemessig innhentet kjøretøyinformasjon. Dersom dette ikke skjer, kan data om en bil uten betydelig fare for oppdagelse, legges inn i databasen med gale data om vektklasse og euroklasse, og på den måten slippe med redusert avgift eller avgiftsfritak. Ytterligere vil samtlige avgiftsfrie biler som kontrolleres bli etterforsket, da disse er ukjente for systemet. Dette gir kommunen store ekstrakostnader. Løsningen er den dyreste for kommunen, samtidig som løsningen gir lav oppdagelsesrisiko. Det vises til regneeksempler i Vedlegg 3.

Autopass og tilsvarende elektriske betalingssystemer kan etableres dersom det innhentes tillatelse. Skal autopass etableres, må det godkjennes av Statens vegvesen Vegdirektoratet.

For å sikre tilfredsstillende kvalitet på elektroniske betalings- og kontrollsystemer må tillatelse fra Vegdirektoratet innhentes før dette kan brukes.

Avgiften kan betales som årskort, månedskort eller dagskort. Betalt årsavgift er gyldig ett år fra betalingsdato. Betaling for måned har gyldighet i en måned fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av dagskort har tilsvarende gyldighet 24 timer fra betalingstidspunkt eller fra oppgitt dato. Betalt avgift er kun gyldig for én bil. Videre skal gyldig betalt avgift betalt i én lavutslippssone være gyldig i en annen lavutslippssone.

Ved salg, kondemnering eller omplassering av bilen kan for eksempel bileier ha interesse av å få refundert betalt avgift. Dette skal kunne gis for betalt årsavgift. Refusjonen gis forholdsmessig, fra det tidspunkt det er registrert i betalingssystemet at kjøringen er opphørt.

Til § 8. Avgiftens størrelse

Før kjøring i en lavutslippssone med avgiftspliktig bil påbegynnes, skal avgift være betalt. Det gjøres for å sikre en mer forsvarlig håndhevelse. Det er opp til sjåfør eller bileier å sørge for gyldig betalt avgift før kjøringen begynner i sonen.

Bak fastsettingen av avgiftsnivåene er det foretatt en rekke avveininger med hensyn til avgiftsstørrelse. Avgiften skal dels speile miljøkostnadene og dels skape ønskede effekter. Det er videre tatt utgangspunkt i at det skal være et balansert forhold mellom antall avgiftsfrie og avgiftspliktige biler. Systemet skal stimulere til mindre bruk av de mest forurensende bilene til fordel for de minst forurensende. Bileierens alternativer til å betale avgift vil være avgjørende for hvordan bileierne responderer på avgiften. Lav avgift vil medføre at de fleste betaler avgiften uten å ta seg bryet med eller råd til å sette inn mindre forurensende biler. Jo høyere avgift, jo flere vil lete opp alternativer til å betale avgiften. Noen kan omgruppere sin kjøretøyflåte og på den måten finne billige alternativer, andre har kanskje ikke tilgang på avgiftsfrie biler og må velge en dyrere løsning. I følge Transportøkonomisk institutt (TØI) og instituttets forutsetninger om annenhåndsprisen på tung lastebil, vil det lønne seg for en bileier å bytte lastebil før fem år er gått, dersom avgiften settes til 13 000 kr per år. I en overgangsperiode kan det altså lønne seg å betale avgiften. Jo høyere avgift jo færre år er påkrevd før det svarer seg å bytte bil. Når avgiften er 46 000 kr per år vil det ikke lønne seg å betale avgift for en tung lastebil. Med en avgift mellom 20 – 30 000 kr per år vil det i følge TØI ikke lønne seg å betale avgiften i mer enn to til tre år. Dette åpner for å sette avgiftsnivået slik at systemet balanserer dels bileiernes behov for tid til å gjøre om på sin kjøretøyflåte – og dels forsert innføring av mindre forurensende biler på bekostning av de mer forurensende.

Avgiftens størrelse er gjengitt i forskriften. Det er én avgiftklasse for pre-euro og euro1 i vektklasse 3,5 til 12 tonn og én avgiftklasse for pre-euro og euro1 i vektklasse over 12 tonn. Tilsvarende er det avgift for euro2 og euro3 i vektklasse 3,5 til 12 tonn og egen avgift for vektklasse over 12 tonn. Biler godkjent som ”enhanced environmentally friendly vehicle” (EEV) er avgiftsfrie.

Over tid vil flere og flere velge å bruke avgiftsfrie biler i sonen. I 2012 vil det være 4 år siden euro5 ble innført som krav. Da er det naturlig å gjøre euro4 avgiftspliktig. Det vil stimulere til økt bruk av euro5. Euro5 har vesentlig lavere NO_x utslipp enn euro4. Stor-London innførte lavutslippssone 4. februar 2008 med £200 i dagsavgift for dieserbiler over 12 tonn med euro3 eller lavere euroklasse. Fra 7. juli 2008 gjelder kravet for alle dieserbiler over 3,5 tonn. I henhold til bestemmelsen blir euro4 dieserbiler over 3,5 tonn avgiftspliktig fra 3. januar 2012. Det vises til: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/vehicles/2535.aspx>. For norske forhold foreslås det å forskriftsbestemme at euro4 blir avgiftspliktig fra 2012, slik at bileierne kan tilpasse seg dette i god tid. Har de valgmuligheten bør de velge euro5 i stedet for euro4. Dato for denne endringen er satt til 1. juni 2012 slik at innføringen ikke sammenfaller med nyttår.

Betaling av avgiften kan kjøpes som et årskort, et månedskort eller et dagskort. Det sikrer et mer fleksibelt avgiftssystem 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 dagskort. Månedskort skal også være mulig å få kjøpt for dem som har sesongmessige oppdrag i lavutslippssonen. De som velger årskort 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. En relativt høy dagsavgift er til fordel for dem som har sitt daglige virke i lavutslippssonen, en lav dagsavgift vil være til fordel for dem som frakter varer ut og inn av sonen en til to ganger i uka.

Tar en utgangspunkt i vedlagt regneeksempel i Vedlegg 3, vil en typisk tung bil som benytter årskort kjøre 200 dager per år i sonen. En typisk tung bil som benytter dagskort og har ukentlige oppdrag i lavutslippssonen eller har sonen som gjennomkjøring, vil bruke sonen 80 dager i året eller to dager i uka 40 uker i året. Ut fra dette settes 80 dagskort lik ett årskort. En bil som bruker lavutslippssonen på sesongbasis skal kunne betale opptil 7 månedskort før det lønner seg å betale årskort. Ut fra dette settes syv månedskort lik ett årskort.

Med bakgrunn i ovennevnte balansegang vil en typisk bil mellom 3,5 og 12 tonn ha en utsalgspris og en annenhåndpris som er det halve av en typisk bil på over 12 tonn. Denne forskjellen gjenspeiles i avgiftssystemet ved at vektklassen 3,5 til 12 tonn har halv avgift i forhold til vektklassen over 12 tonn.

Avgiften skal som nevnt tjene til å forsere innføring av mer miljøvennlige biler. Avgiften har også til hensikt å ballansere avgiftsnivået mot miljøkostnadene. De miljøkostnadene som bilene påfører befolkningen i et større byområde skal samfunnet kunne trekke inn som miljøavgift. Eldre tunge dieselbiler har et betraktelig høyere utslipp enn moderne dieselbiler. Det tilsier en høyere miljøavgift. Dette er innarbeidet i avgiftssystemet ved at pre-euro og euro1 har en egen avgiftsklasse i forhold til euro2 og euro3. Hvordan miljøkostnadene er beregnet er nærmere omtalt i TØIs rapport 848/2006. Denne rapporten kan hentes på www.luftkvalitet.info under rapporter.

Miljøkostnadene bygger på marginale helsekostnadene utviklet av SFT for lokale utslipp av svevestøv og NO_x fra biler. I henhold til regneeksempel i Vedlegg 3, er den gjennomsnittelige kjørelengden i en sone (Bergen kommune eller Oslo kommune) minst 20 000 km per år. Kjørelengden er sannsynligvis noe lengre, særlig hvis Bærum kommune danner felles sone med Oslo kommune. Miljøkostnaden fremkommer ved å multiplisere de marginale helsekostnadene med utslippet per kjørte km for de ulike euroklassene. Kjørelengden er satt lik for alle euroklasser og vektklasser. Det er ikke utarbeidet data som gjør det mulig på en troverdig måte å definere kjørelengder mer detaljert enn den gjennomsnittelige kjørelengden. Individuelt varierer kjørelengden svært mye. Marginale helsekostnader er fastsatt ut fra et gjennomsnitt av marginale helsekostnader for de tre største byene og for beregningsmetodene ”statistisk liv” og ”tapte leveår”. Størrelsen på miljøkostnadene er følsomme for hvor lang kjørelengde som velges og hvilke beregningsmetoder som velges. Ved å bruke andre regnemetoder enn det som er benyttet kan en komme fram til høyere eller til lavere miljøkostnader.

Miljøkostnadene er betydelig høyere for pre-euro enn euro1. TØI beregner miljøkostnadene for de tyngste pre-euro bilene til 81 000 kr per år og for euro1 bilene til 44 000 kr pr år. TØI har beregnet at en avgift høyere enn 46 000 kr for de tyngste bilene ikke vil være lønnsom for bileier å betale på årsbasis. Ut fra det kan pre-euro og euro1 slås sammen og tildeles en årsavgift på 46 000 kr, en miljørelatert avgift som for pre-euro vil være betydelig lavere enn miljøkostnadene, men stemme bra for euro1.

For euro2 og euro3 biler kommer miljøkostnadene nesten likt lik ut. Avgiftene for euro2 og euro3 er slått sammen, og vi får en miljørelatert årsavgift på 27 000 kr for tunge lastebiler.

Det er ingen detaljstudier som er utført for å klargjøre hvor mange kilometer som tilbakelegges i en lavutslippssone. TØIs anslag på 20 000 km per år tilsvarer 10 mil hver dag 200 dager i året eller 2 timer i 50 km/t hver dag 200 dager i året. Byens busser vil kjøre betraktelig lengre enn dette, mens andre vil kjøre mindre. Statens vegvesens egne tall for antall vognkilometer i Oslo er 352 mill km i Oslo per år. Det er videre registret 8023 tunge dieselbiler i Oslo (Autosys). Det tilsier en gjennomsnittelig kjørelengde på 44 000 km. Ser en på gjennomgangstrafikken er den gjennomsnittelige kjørelengde én vei gjennom sonen i gjennomsnittelig 36 km for Bergen dersom sonen settes lik kommunegrensen og 30 km for Oslo + Bærum dersom lavutslippssonen settes lik kommunegrensene.

En annen tilnæringsmåte er å ta utgangspunkt i SFTs gjennomsnittsverdier fra 1999 for kjørelengde fordelt på vektklasser og alder. Tallene er presentert i tabell 3 i TØIs rapport. Middelverdien, summert over 25 år og vektet for antall biler i de ulike vektklasser og alder i Oslo og Akershus (tabell 2 i samme rapport) er 34 600 km per år. Dette var i 1999. I følge SSB har trafikkarbeidet for tunge biler i Norge økt med 25 prosent. Da blir kjørelengden

43 300 km per år. Dersom en antar at dette trafikkarbeidet fordeles tilfeldig ut, noe kjøring skjer i sonen og noe kjøring utenfor sonen, kan en sette opp et regneeksempel som gjengitt i Vedlegg 3. Her er det antatt at 10 prosent av bilene kjører minst 90 prosent i sonen, 40 prosent kjører 80 prosent, 30 prosent kjører 50 prosent, 10 prosent kjører 20 prosent, mens 10 prosent kjører opp mot 10 prosent i sonen. Regner man ut dette får man at ca 60 prosent av den gjennomsnittelige kjørelengden utføres i nevnte sone. Det tilsvarer 25 700 km per år.

Ut fra ovennevnte betraktninger er TØIs forutsetning om 20 000 km per år et underestimat. Sånn sett er miljøkostnadene høyere enn slik TØI beregnet det. Videre er det mer køkjøring med høyere eksosutslipp per km i lavutslippssonen. Det tilsier også noe høyere miljøkostnader. I sum kan avgiftsnivåene likevel sies å speile miljøkostnadene beregnet som fortidlig død: På den ene side speiler årsavgiften noe lave miljøkostnader, på den annen side kan dagskortet speile noe høye miljøkostnader.

Tunge biler betaler i dag miljøavgifter til staten. De som betaler avgift for kjøring i lavutslippssonen bør ikke betale dobbelt opp med miljøavgifter. Miljøavgifter knyttet til drivstoffavgift, den delen som omfatter lokale utslipp er trukket fra. Det samme gjelder miljødifferensierte miljøavgifter som er justert og tilpasset avgiftsklassene i lavutslippssonen. Imidlertid kjører gjennomsnittet av de tunge bilene både i sonen og utenfor. Derfor kan ikke hele summen av miljøavgifter trekkes fra. Som ovennevnt er andelen kjøring i sonen satt til ca 60 prosent. Fradraget på årsbasis er således 6 055 kr for pre-euro og euro1 biler over 12 tonn, og 2 841 kr for de samme tunge bilene under 12 tonn. For euro2 og euro3 er fradraget henholdsvis 4 254 kr og 2 306 kr. Se regneeksempel i Vedlegg 3.

Effekten av å innføre en lavutslippssone er uoversiktlig, fordi effekten man oppnår er gitt som redusert utslipp for alle nitrogenoksider, slik eurokravene er formulert i EUs regelverk. Det er imidlertid fraksjonen NO_2 som skaper problemene for lokal luftkvalitet. NO_2 er langt mer helsepotent enn gassen NO , som er den andre hovedfraksjonen av nitrogendioksider. NO finnes naturlig i kroppen. I 2007 ble andelen NO_2 i forhold til NO_x målt ved Kirkeveien i Oslo og på Danmarks plass i Bergen. Andelen av NO_2 var 50 prosent. Begge målepunktene ligger i sterkt trafikkerte områder. Hovedkilden til forurensingen er derfor bileksos. Miljøvern-departementet i Storbritannia (DEFRA) påpeker at den viktigste årsaken til dette problemet er overgangen til dieslbiler, overgangen til euro3 og euro4 som har et vesentlig høyere primærutslipp av NO_2 og innføringen av partikkelfilter på dieslbiler som oksiderer NO til NO_2 før det kommer ut av eksosrøret. Det er dokumentert at primærutslippet fra moderne dieslbiler med partikkelfilter har en NO_2 andel på 40-70 prosent. DEFRA kan belegge at innføring av euro5 for tunge biler vil ha ønsket effekt, dels pga de strenge kravene til utslipp, men også fordi andelen av NO_2 er langt lavere fra disse når det benyttes ureatilsetting (CSR) for mineralisering av nitrogenoksidene til ren nitrogengass.

Nytteeffekten av en lavutslippssone for NO_2 er isolert sett derfor betydelig lavere enn tidligere forutsatt. For dieseleksos har det vært vanlig å forutsette et primærutslipp for NO_2 på omkring 10 prosent. Sett i forholdet alternativet til en lavutslippssone er imidlertid nytten stor. Alternativet er å avvente en naturlig innfasing av euro5 biler. Fra 1. oktober 2008 skal førstegangsregistrerte tunge dieslbiler overholde euro5 kravet.

I henhold til effektstudier basert på TØIs tall og et høyere NO_2 utslipp, presentert i Vedlegg 3, kan en lavutslippssone med foreslåtte avgifter inkludert innført avgift på euro4 i 2012, kunne redusere NO_2 utslippet til under det halv av dagens utslipp fra tunge biler innen utløpet av 2012 dersom sonen innføres med virkning i 2010. Når en også tar i betraktning utslipp fra lette biler og trafikkvekst, vil tiltaket trolig være tilstrekkelig til å bringe NO_2 nivået ned til under grenseverdien i Oslo og Bergen, men muligens ikke i Trondheim. Her må det kanskje

brukes lengre tid. Økt bruk av partikkelfilter på dieserbiler som øker NO₂ utslippet er ikke tatt med i denne vurderingen.

Til § 9. Tilleggsavgift

Lavutslippssonens bestemmelser må håndheves. Ordningen har et betydelig sanksjonsbehov. For å styrke håndhevelsen og respekten for ordningen kan det ilegges tilleggsavgift hvis gyldig betaling ikke foreligger. Tilleggsavgiften foreslås å være lik månedsavgiften for aktuell bil.

Tilleggsavgiften er lav i forhold til årsavgiften. Det innebærer at systemet må følges opp med høy oppdagelsesrisiko. Før tilleggsavgift ilegges må det gjennomføres en etterforskning for å avklare eierforholdet og hvilke vektklasse og euroklasse aktuell bil tilhører. Det må også avklares om bilen faller inn under forskriftens virkeområde slik dette er definert i § 2.

Til § 10. Ansvar for betaling, forhøyet tilleggsavgift

I den grad kontroll skjer manuelt i møte med sjåfør og gyldig betaling ikke foreligger, kan tilleggsavgiften ilegges fører av bilen på stedet. Dersom føreren av bilen er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige. Det betyr at bilfører så vel som bileier er ansvarlig for at avgiften er betalt før kjøring i sonen. Dette forholdet gjelder ikke hvis bilen er stjålet eller fravendt eieren ved en forbrytelse.

Ved manuell kontroll festes blanketten for tilleggsavgift på bilen sammen med innbetalingskort, eller leveres føreren, eller sendes fører eller eier i posten. Ved elektronisk kontroll sendes det i posten til eier.

I forbindelse med håndhevelsen kan det ofte være uklart om aktuell bil uten gyldig betaling, er avgiftsfri eller avgiftspliktig. Dette vil kreve etterforskning. Videre kan bilen være utenlandsregistrert slik at etterforskningen krever deltakelse fra aktuelt land. En etterforskning må gjennomføres før tilleggsavgift oversendes.

Tilleggsavgiften må betales innen tre uker etter at den er ilagt, hvis ikke forhøyes den med kr 1000. Dette gjelder selv om tilleggsavgiften er påklaget, for betalingsplikten gjelder selv om det klages på illeggelsen. Hensikten med lavutslippssonen er å stimulere til mindre bruk av særlig forurensende bil, ikke til å få inn inntekt. Berettigede eller uberettigede klager skal behandles med godt skjønn. Særlig i oppstartfasen er det mange som kan gjøre feil og kan ha behov for rettledning, noe som også vil gjelde nye brukere.

Tilleggsavgift/ forhøyet tilleggsavgift tilfaller kommunen dersom overtredelsen er håndhevet av kommunen når kommunen har fått myndighet til dette i henhold til denne forskriften. Tilleggsavgift/ forhøyet tilleggsavgift tilfaller staten dersom overtredelse er håndhevet av politi eller Statens vegvesen Regionvegkontor.

Til § 11. Inndriving av tilleggsavgift/forhøyet tilleggsavgift

Kommune med håndhevelsesmyndighet, politi eller Statens vegvesen Regionvegkontor har hjemmel til å drive inn tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift. Er tilleggsavgift ikke betalt innen tre uker etter illeggelsen, kan tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift inndrives i overensstemmelse med vegtrafikkloven § 38, men tidligst fjorten dager etter at varsel om inndriving er kommet fram til den skyldige. Gebyret kan også inndrives hos eieren av bilen etter samme prinsipper. Skyldneren har ikke erstatningsplikt for kostnader ved utenrettslig inndriving. [Fornyings- og administrasjonsdepartementet vurderer å opprette en statlig](#)

inndrivningsetat. Ovennevnte krav kan komme til å bli ivaretatt av denne etaten. For kommunene blir ordningen trolig frivillig.

Til § 12. Håndheving

Politi og Statens vegvesen Regionvegkontor kan ilegge tilleggsavgift. Det kan også kommunen, dersom kommunen etter søknad har fått tillatelse til det av Vegdirektoratet. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden. For å sikre at den kommunale manuelle kontrollen skjer forvarslig skal den kommunal håndhevingen utføres av den instans som håndhever parkeringsreglene. Denne instansen har erfaring med kontroll av biler. Kontrollpersonell skal være uniformert, og må ha fått tilfredsstillende opplæring. Dersom føreren krever det må personell legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer.

Ved utendørs manuell kontroll skal politi, Statens vegvesen Regionvegkontorets utekontroll og kommunens trafikkbetjenter kunne gjøre oppslag via telenettet i database, slik kommunens trafikkbetjenter gjør i dag vedrørende kontroll av betalt piggdekkgebyr. Ved å legge inn aktuelt registreringsnummer skal informasjon kunne hentes ut.

For at kommunen skal kunne gjennomføre håndhevingen effektivt og sikre høy oppdagelsesrisiko bør kommunen opprette og drifte et elektronisk kontrollsystem basert på audiovisuell maskinell avlesing av registreringsnummer (video). Et slikt kontrollsystem tilsvarende det som benyttes for biler uten autopass i Bompengeringen i Bergen og nå i Oslo Bompengering fra 2. februar. Kontrollstasjonene kan med fordel samlokaliseres med bompengestasjoner, dersom dette praktisk lar seg løse. Videre bør egne kontrollstasjoner etableres langs de største innfartsveiene der disse krysser sonegrensen og langs veier med spesielt høy andel tunge biler. For å øke oppdagelsesrisikoen bør kommunen også etablere mobile kontrollstasjoner. I dette forslaget til lavutslippssone skal ikke alle kontrolleres. Bare et begrenset antall biler skal kontrolleres, og de skal kontrolleres ved stikkprøver. Oppdagelsesrisikoen må likevel være så høy at ordningen respekteres. Videre må risikoen for oppdagelse være relativt likt fordelt geografisk for å unngå skjevheter.

Kontrollsystemet må være effektivt, slik at relativt få biler må etterforskes. Etterforskning av et stort antall biler vil være kostbart og vil nødvendigvis legge en stor demper på hvor mange biler det lar seg kontrollere. For å sikre et effektivt elektronisk kontrollsystem må databasen, som systemet benytter som referanse for elektroniske oppslag, inneholde opplysninger om biler det er betalt avgift for, samt opplysninger om avgiftsfrie og avgiftspliktige biler. Ved hjelp av en slik database kan de fleste bilene sorteres ut som avgiftsfrie biler eller gyldig betalende. Tilsvarende kan de fleste passeringsopplysningene slettes etter kort tid, i stedet for å bli lagret i forbindelse med en etterforskning. Opplysninger om avgiftsfrie og avgiftspliktige biler kan rutinemessig overføres fra nasjonalt motorvognregister eller som opplysninger fremkommet under tidligere etterforskning. Det er ikke noen forutsetning at databasens kjøretøyinformasjon, det som ikke gjelder den delen av basen som omfatter betalende, inneholder data om eierforhold. Nasjonalitet og registreringsnummer for avgiftsfrie og avgiftspliktige biler er tilstrekkelig for å avklare om etterforskning skal gjennomføres eller ikke. Kommunen må i alle tilfeller gjennomføre en etterforskning før krav om tilleggsgebyr oversendes eier, det kan for eksempel ha skjedd et eierskifte. Bruk av dataregistre skal godkjennes av datatilsynet.

Forvaltning, manuell og elektronisk kontroll, drift av databaser og etterforskning er ressurs- og kompetansekrevende. Flere kommuner som har lavutslippssone bør derfor vurdere om de kan gå sammen om felles administrasjon og håndheving. Videre gjelder reglen at gyldig betalt avgift i en sone er gyldig i en annen sone.

I Vedlegg 3 er det presentert regneeksempler som viser at høye utgifter til håndhevelse og kontroll ikke nødvendigvis gir høy oppdagelsesrisiko. Manuell kontroll basert på 10 kontrollører i Statens vegvesen vil gi en oppdagelsesrisiko i Oslo på 1 prosent. Kommunens trafikkbetjenter vil i tillegg kunne kontrollere parkerte biler på offentlig vei, slik de kontrollerer biler med piggdekk. 20 kommunale trafikkbetjenter vil kunne kontrollere 5 prosent av de 30 000 tunge bilene som daglig passerer bomstasjonene i Oslo. Den manuelle kontrollen er kostnadsberegnet til 24 mill kr, i tillegg må det bygges kontrollposter i byen, her priset til 6 mill kr. Ut over dette må kommunen ha en administrasjon som forvalter systemet, her priset til 10 mill kr pr år.

Bygging av en web-database som kun skal håndtere de som betaler avgift er priset til 5 mill kr. I denne type base slettes alle opplysningene når transaksjonene er avsluttet. En utvidet versjon av denne for innhenting og oppbevaring av oppdatert kjøretøyinformasjon og forvaltning av dataene er priset til 10 mill kr. Det er antatt at 90 prosent av de som legger seg inn i databasen med gale opplysninger vil bli oppdaget om databasen inneholder oppdaterte tilleggsopplysninger om vektklasse og euroklasse. I motsatt fall må denne feilregistreringen bli fanget opp med stikkprøver. I regneeksemplet er det tatt utgangspunkt i at 50 prosent av de 30 000 som passerer, registrerer seg i basen. Dersom 5 prosent av dataene i basen daglig blir kontrollert til en enhetspris på 22 kr får kommunen en tilleggskostnad hvert år på 6 mill kr. Dette er en høy kostnad for å oppnå lav oppdagelsesrisiko. Oppdateres databasen rutinemessig med tilleggsopplysninger fra for eksempel motorvognregistre er dette anslått til 4 mill kr pr år, noe som sikrer en meget høy oppdagelsesrisiko.

Elektronisk kontroll sammen med begrenset manuell kontroll vil øke oppdagelsesrisikoen. I regneeksemplet er den manuelle kontrollen satt til 50 prosent av den manuelle kontrollen beskrevet ovenfor. Bygging av et elektronisk kontrollsystem vil koste omtrent det samme enten hensikten er å kontrollere få eller mange biler. For Oslo er bygging av et elektronisk kontrollsystem beregnet til 40 mill kr. Kommunen påtar seg langt større etterforskningskostnader når bilene skal kontrolleres elektronisk, fordi langt flere biler blir kontrollert. Det er beregnet at en web-database som ikke inneholder tilleggsinformasjon og derfor i begrenset grad sorterer bort biler som passerer på gyldig måte, vil generere en samlet etterforskningskostnad på 13 mill kr per år når det tas 10 prosent stikkprøver. Benyttes det en database med supplerende kjøretøyinformasjon blir etterforskningskostnaden med 20 prosent stikkprøver 10 mill kr per år.

Summert opp vil de ulike kontrollsystemene komme nesten likt ut mht årlige driftskostnader. Driftskostnadene er beregnet til ca 40 mill kr per år. Et kontrollsystem bare basert på manuell kontroll og bruk av web-database med utvidet kjøretøyinformasjon vil kunne gi en samlet oppdagelsesrisiko på 30-40 prosent. Se regneeksempel i Vedlegg 3. Et kontrollsystem basert på elektronisk kontroll supplert med manuell kontroll, samt bruk av web-database med utvidet kjøretøyinformasjon vil kunne gi en samlet oppdagelsesrisiko på nærmere 80 prosent. Derimot dersom nevnte system med elektronisk kontroll benytter en web-database uten tilleggsinformasjon der dataene slettes så snart betalingsforholdet er avsluttet, vil kunne ha en oppdagelsesrisiko ned mot 20 prosent (effekten i dette eksemplet er vanskelig å beregne).

Til § 13. Klage

Mottatt tilleggsavgift ilagt av politi, Statens vegvesen Regionvegkontor eller kommune 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.

Klage på ilagt tilleggsavgift av politi eller Statens vegvesen Regionvegkontor fremmes for politiet eller regionvegkontoret i det distrikt tilleggsavgiften ble ilagt. Er det ilagt av kommunal myndighet som nevnt i § 12 annet ledd, sendes klagen til kommunen der dette er ilagt.

Politiet, Statens vegvesen Regionvegkontoret eller kommunen behandler klagen og gir skriftlig begrunnelse dersom klageren ikke får medhold. Disse myndigheter kan, dersom særlige grunner tilsier det, frafalle tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift. Særlig i oppstartfasen vil det være viktig å veilede og hjelpe bileierne. Flere kan gjøre feil og bør rettledes. I oppstartfasen kan det derfor være nødvendigvis i enkelte tilfeller å frafalle tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift.

Klage som ikke gis medhold jevnfør tredje ledd, kan innen tre uker etter at klageren er underrettet om resultatet kreves forelagt for tingretten. Politiet, Statens vegvesen Regionvegkontoret eller kommunen forbereder klagebehandlingen.

Til § 14. Kompetent tingrett

Politiet, Statens vegvesen Regionvegkontoret eller kommunen sender klagen til tingretten på stedet der gebyret ble ilagt.

Til § 15. Klagebehandlingen i tingretten

Tingrett som nevnt i § 12 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 politi, Statens vegvesen Regionvegkontor 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. Opphør av ordningen

En kommune kan søke Statens vegvesen Vegdirektoratet om avvikling av ordning som beskrevet i denne forskrift. Videre kan Samferdselsdepartementet i særlige tilfelle pålegge en kommune å avvikle ordningen

.

Til § 17. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.