

Høringsforslag

Forskrift om gebyr og tilleggsgebyr for kjøring med forurensende biler i lavutslippssone

Fastsatt av Samferdselsdepartementet xx.xx.xxxx med hjemmel i vegtrafikkloven § 13, § 31 og § 31a og lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 fjerde ledd. [Bygger på Representantforslag 35 L (2015-2016) om lovhjemmel for lavutslippssoner oversendt fra Energi- og miljøkomiteen på Stortinget til departementet 13. januar i år.]

I - Forskriftsforslag

Del I gjengir foreslått sentral forskrift om lavutslippssone:

§ 1. Formål

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

§ 2. Virkeområde

Denne forskriften gjelder bruk av alle biler som bruker diesel eller biodiesel som drivstofftype, innenfor nærmere definert lavutslippssone.

Denne forskrift gjelder ikke bruk av følgende biler:

- 1) Bil klassifisert som diesel ladbar hybrid og som samtidig har en elektrisk rekkevidde uten bruk av forbrenningsmotor på minimum 40 km
- 2) Bil godkjent som utrykningskjøretøy
- 3) Bil spesialinnredet for egentransport av funksjonshemmet
- 4) Bil med kjennemerke med gule tegn på blå bunn.

§ 3. Definisjoner

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

I tillegg gjelder følgende definisjoner i denne forskriften:

Lavutslippssone: Særskilt avgrenset område på offentlig veg utsatt for lokal luftforurensning der bestemte biler må betale gebyr for å kjøre.

Euroklasse: Avgasstandard bilen er godkjent i henhold til forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, Vedlegg 1 eller kjøretøyforskriften kap. 25.

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

§ 4. Innføring av lavutslippssone

Kommunen kan ved forskrift innføre gebyr for bruk av bil med bakgrunn i bilens avgasstandard/euroklasse i nærmere fastsatt lavutslippssone. Kommunen er ansvarlig for kostnadene ved etablering og drift av lavutslippssonen.

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.

Vedtak om innføring av lavutslippssone krever godkjenning fra regionvegkontoret. Godkjenningen kan gis med varighet inntil 6 år. Følgende vilkår må være oppfylt:

- a) Kommunen må med tiltaksutredning, jevnfør forurensningsforskriften § 7-9 (forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning), dokumentere omfang og utbredelse av miljøproblemer knyttet til utslipp fra biler som bruker diesel eller biodiesel innenfor en angitt sone.
- b) Kommunen skal gjennomføre en vurdering av personvernkonsekvensene ved innføring av ordningen.
- c) Kommunen må ha opprettet et forsvarlig system for registrering, betaling av gebyr og et system for forsvarlig informasjon om ordningen.
- d) Kommunen må ha opprettet et forsvarlig system for kontroll og håndheving, herunder et automatisk system for kontroll av kjennemerke for stikkprøvekontroll.
- e) Systemene for betaling og kontroll skal kunne lagre opplysninger om kjøretøy, eier og fører med videre i en IKT-applikasjon for bruk i betalingen og håndhevingen. Prinsippet om innebygget personvern skal følge løsningen. En beskrivelse av hvordan dette er ivarett 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. IKT-applikasjonen kostnadsdekkes av kommunen(e).
- f) Kommunens nettoinntekt skal nyttes til miljørettede transportformål. Dersom flere kommuner har etablert en felles lavutslippssone avtales det innbyrdes hvordan nettoinntekt fra ordningen skal fordeles.

Regionvegkontorets vedtak etter denne bestemmelsen kan påklages til Vegdirektoratet.

§ 5. Sonestørrelse m.m.

Kommunen fastsetter størrelsen på lavutslippssonen. Det kan etableres flere soner innenfor en kommune. Sonen(e) skal være skiltet, sammenhengende og enhetlig med offentlig trafikkskilt.

Dersom lavutslippssonen etableres av flere kommuner skal disse kommunene samarbeide om skiltingen av sonen.

Kommunen kan fastsette at den lokale forskriften bare skal omfatte tunge biler.

§ 6. Fastsetting av euroklasse

Euroklasse fastsettes på bakgrunn av informasjon i vognkortet/ motorvognregisteret der dette finnes, alternativt fastsettes euroklasse på bakgrunn av dato for førstegangsregistrering. For utenlandske biler legges dato for førstegangsregistrering til grunn.

Tunge biler førstegangsregistrert etter 1. januar 2014 er her klassifisert som Euro VI. Lette biler førstegangsregistrert etter 1. september 2015 er her klassifisert som Euro 6. Biler førstegangsregistrert før disse datoene anses som Euro V/5 eller eldre.

§ 7 Registrering i systemet og betaling av gebyr

Før kjøring i lavutslippssonen med bil jevnfør § 2, skal korrekt informasjon om bilens kjennemerke og nasjonalitet, eier og adresse samt bilens vektklasse og dato for førstegangsregistrering være lagt inn i kommunens betalingssystem, jevnfør § 4, 3. ledd, bokstav b c), og korrekt gebyr skal være er betalt. Når korrekt euroklasse er tilgjengelig i motorvognregister eller vognkort for norskregistrerte biler skal dette registreres i kommunens betalingssystem.

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 30 dager har gyldighet fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av dagsgebyr 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.

§ 8. Gebyrets størrelse

Gebyrets størrelse er som gjengitt i følgende tabell. Gebyr må være betalt før kjøring i lavutslippssonen påbegynnes. Gebyrstørrelsen kan indeksjusteres.

	1 år		
	Under 3,5 tonn	3,5 til 12 tonn	Over 12 tonn
Euro VI/6	1 800 kr	0 kr	0 kr
Euro V/5 og eldre	3 000 kr	25 000 kr	50 000 kr

	30 dager		
	Under 3,5 tonn	3,5 til 12 tonn	Over 12 tonn
Euro VI/6	275 kr	0 kr	0 kr
Euro V/5 og eldre	500 kr	4 000 kr	7 500 kr

	1 døgn		
	Under 3,5 tonn	3,5 til 12 tonn	Over 12 tonn
Euro VI/6	25 kr	0 kr	0 kr
Euro V/5 og eldre	40 kr	300 kr	650 kr

§ 9 Kontroll

Kontroll utføres av myndighet som angitt i § 13 ved bruk av enten mobile 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 må godkjennes av regionvegkontoret.

§ 10. Tilleggsgebyr

I lavutslippssoner kan tilleggsgebyr ilegges hvis informasjon i kommunens betalingssystem ikke er oppgitt, er oppgitt feil, betaling ikke foreligger eller hvis det er betalt for lavt gebyr. Det kan likevel ikke ilegges tilleggsgebyr på grunnlag feil informasjon om bilen eller for lav eller manglende betaling dersom det ikke med rimelighet kan forventes at eier og fører burde forstått at opplysningene var feil.

Tilleggsgebyr er likt gebyret for 30 dager, jevnfør § 8 annet ledd. Euro VI/6 har likt tilleggsgebyr som Euro V/5.

Før tilleggsgebyr ilegges må bilen kontrolleres iht. forskriftens virkeområde, jevnfør § 2, gebyrstørrelse kontrolleres iht. aktuelt motorvognregister og eierforholdet avklares.

§ 11. Ansvar for betaling, forhøyet tilleggsgebyr

Eier av bilen er ansvarlig for betaling av tilleggsgebyr. 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 lovbrudd.

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

Er tilleggsgebyret, jevnfør § 10, ikke betalt innen tre uker etter at den er ilagt, forhøyes den med kr 1000. Dette gjelder selv om tilleggsgebyret er påklaget.

Betalingsplikt gjelder selv om det klages på ileggelsen.

Tilleggsgebyr/ forhøyet tilleggsgebyr tilfaller kommunen dersom overtredelse er håndhevet av kommunen som er tildelt myndighet etter § 13 annet ledd, og staten henholdsvis politi/ Statens vegvesen dersom overtredelse er håndhevet av politi/ regionvegkontor, jevnfør § 13 første ledd.

§ 12. Inndriving av tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr

Er tilleggsgebyr ikke betalt innen tre uker etter ileggelsen, kan tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr 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.

§ 13. Håndheving

En kommune kan etter å ha søkt Vegdirektoratet tildeles myndighet til å ilegge tilleggsgebyr, jevnfør § 10 og vegtrafikkloven § 31a. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden. Ved manuell kontroll av parkerte biler skal 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 håndheving.

Politi og regionvegkontor kan ilegge tilleggsgebyr, jevnfør § 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 gebyret, politi, regionvegkontor eller kommune, i det distrikt tilleggsgebyret ble ilagt. Er det ilagt av myndighet som nevnt i § 13 annet ledd, sendes klagen til kommunen der dette er ilagt.

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

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

§ 15. Kompetent tingrett

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

§ 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 kap. 30 om saksomkostninger så langt de passer, jevnfør også vegtrafikkloven § 31a fjerde ledd. Reglene i straffeprosessloven kap. 9 om offentlig forsvarer gjelder ikke. Forkynnelse i klagesaker kan utføres av polititjenestemann.

§ 17. Opphør og forlengelse av ordningen

En kommune kan avvikle ordning som beskrevet i denne forskrift, eller søke om forlengelse.

§ 18. Ikrafttredelse

[Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.]

II - Kommentar til forskriftsforslaget

Hver paragraf i forskriften er i del II nærmere begrunnet.

Rettslig grunnlag:

Etablering av denne forskriften krever etter Vegdirektoratets vurdering ny hjemmel i Vegtrafikkloven. Vegdirektoratet er gjort kjent med representantforslaget per 13. januar i år til ny hjemmel i vegtrafikkloven § 13 nytt 8.ledd og etter vår vurdering vil hjemmelen slik den er foreslått være tilstrekkelig. Forslaget til ny forskrift må etter Vegdirektoratets vurdering også hjemles i vegtrafikkloven §§ 31 og 31a da forskriften også tildeler kommunen myndighet til å sanksjonere i form av å ilegge tilleggsgebyr ved brudd på bestemmelsene. Videre vurderer Vegdirektoratet det slik at forskriften i tillegg må hjemles i forvaltningsloven § 28 4. ledd (tidligere 3. ledd), da forskriften inneholder klageregler som avviker fra de generelle klagereglene i forvaltningsloven (klagebehandling i tingretten). Forskrift 7.mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr (Piggdekkgebyrforskriften) er også hjemlet i vegtrafikkloven §§ 13 og 31a, og forvaltningsloven § 28 3. ledd (nå 4.ledd). Forslaget til forskrift om gebyr for kjøring i lavutslippssone foreslås derfor bygd opp etter samme mønster som Piggdekkgebyrforskriften. Dette innebærer at det etableres en oblatordning som likner på ordningen som er etablert i Piggdekkgebyrforskriften. I forslaget til forskrift om gebyr for kjøring i lavutslippssone foreslås det at bilens kjennemerke er 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.

Representantforslaget til ny lovbestemmelse gir hjemmel til at kommunen kan opprette lavutslippssoner for å *begrense miljølempen fra vegtrafikken*. Forskriften som nå foreslås retter seg primært mot utslipp av nitrogenoksider fra dieselmotorer som påvirker lokal luftkvalitet på en uheldig måte. Den har således et snevrere virkeområde enn det som angis i forslaget til ny § 13 8.ledd.

Biltrafikken står for flere miljølempen enn utslipp av nitrogenoksider og svevestøv. Gamle bensinbiler kan for eksempel ha et skadelig utslipp av benzen og karbonmonoksid. Videre gir trafikkstøy en betydelig miljølempen. Biltrafikken kan også ha konsekvenser for nærmiljøet. Det vil si menneskers daglige livsmiljø, herunder ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder befolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. En forskrift som har mål om å regulere slike forhold vil kreve nærmere utredninger; noe som krever tid. Forslaget til forskrift bygger imidlertid på foreliggende utredninger og et ønske om å være enkel og oversiktlig, slik at den eventuelt kan implementeres innenfor relativt kort tid.

Dersom det på et senere tidspunkt er ønskelig at flere miljølempen enn de som nå blir foreslått innarbeidet, vil ny § 13 8. ledd eventuelt kunne hjemle forskrifter om dette. Dette kan gjøres ved å endre forskriften som nå eventuelt blir vedtatt – eller ved å lage en supplerende forskrift.

Vurdering av EØS-Høring

Lov 17. desember 2004 om europeisk meldeplikt for tekniske regler med mer (EØS-høringsloven) oppstiller krav om at forslag til tekniske regler skal meldes til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) jevnfør lovens § 4.

Av lovens § 3 (Definisjoner) nr. 1 annet ledd fremkommer det at: «Som tekniske regler regnes også vilkår i avtaler med det offentlige om overholdelse av tekniske spesifikasjoner eller andre krav, med unntak av anbudsgrunnlag ved offentlige innkjøp, og regler om økonomiske tiltak som påvirker forbruket av produkter eller informasjonssamfunnstjenester ved å motivere til å følge slike krav.»

Vegdirektoratet vurderer det slik at innføring av en gebyrbasert lavutslippssone er omfattet av uttrykket «regler om økonomiske tiltak som påvirker forbruket av produkter (...) ved å motivere til å følge slike krav». Innføring av en lavutslippssone er derfor etter Vegdirektoratets oppfatning i utgangspunktet omfattet av EØS-høringsloven.

Norge har imidlertid blitt dømt i EFTA-domstolen i dom av 2. oktober for å ikke oppfylle våre forpliktelser etter direktiv 2008/50/EF om kvaliteten på omgivelsesluft og renere luft for Europa. Hensikten med luftdirektivet er blant annet å beskytte *folkehelsen*.

Forslaget om innføring av lavutslippssoner er et virkemiddel som velges for å bedre luftkvaliteten for å etterkomme kravene i ovennevnte direktiv jevnfør ovennevnte dom fra EFTA domstolen.

Etter EØS-høringsloven § 2 1. ledd bokstav a), gjelder ikke kravet om meldeplikt for tekniske regler «som gjennomfører bindende bestemmelser i EØS-rettsakter». Derfor kan det anføres at siden lavutslippssone innføres som et tiltak for å etterkomme kravet i ovennevnte direktiv er det ikke omfattet av meldeplikten.

Dersom man lander på at innføringen av en lavutslippssone er omfattet av meldeplikten, kan det argumentere med at det må gjøres unntak fra stillstandsplikten jevnfør lovens § 7. Etter denne bestemmelsen kan det gjøres unntak fra stillstandsplikten på grunn av en alvorlig og uforutsigbar situasjon knyttet til vern av *folkehelsen* jevnfør § 7 1.ledd bokstav a). Norge kan for eksempel få en vær-situasjon neste år som skaper ulovlige høye NO₂-nivåer pga eksosutslipp til ulempe for folkehelsen.

Generelle EØS-rettslige vurderinger:

En lavutslippssone vil på en ikke-diskriminerende måte gjelde likt både for norske og utenlandske transportører. Innføringen av en lavutslippssone vil derfor etter Vegdirektoratets vurdering ikke være til hinder for internasjonal transport og kabotasje og dermed heller ikke medføre ulovlige hindringer for fri flyt av varer og tjenester.

Vegdirektoratet vil i denne sammenhengen også vise til at lavutslippssoner er etablert i flere andre EU-land.

Kommentarer til hver enkelt bestemmelse:

Til § 1. Formål

Formålet med denne sentrale forskriften om gebyr for kjøring med særlig forurensende biler i en lavutslippssone, er å gi kommunene et permanent virkemiddel til å forbedre den lokale luftkvaliteten på årsmiddelbasis når forurensingen i betydelig grad skyldes utslipp fra slike forurensende biler. Forskriften er hovedsakelig innrettet mot nitrogendioksid, som per i dag utgjør de største problemene for lufta i byene. Resultatmålet er raskere utfasing av særlig forurensende dieslbiler innenfor definert lavutslippssone, og tilsvarende raskere innfasing av mindre forurensende biler.

Forurensningsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet, fastsetter grenseverdier for lokal luftkvalitet. Eksos fra dieslbiler utgjør en betydelig lokal luftforurensning. Disse bidrar særlig til lokale problemer med NO₂ (nitrogendioksid), men også PM_{2,5} (fint svevestøv). Vegstøv er først og fremst grovt svevestøv (PM₁₀). I byer er bruk av piggdekk en viktig årsak til problemer med vegstøv. Bergen og Oslo har innført piggdekkgebyr for å redusere dette problemet.

Bergen og Oslo har flere år hatt høyere antall timer over timemiddelgrensen for NO₂ enn det

som er lovlig. Flere norske byer har hatt overskridelser av årsmiddelgrensen for NO₂. Grensen er 40 µg/m³. Norge er i så måte dømt av EFTA-domstolen for ikke å ha overholdt grenseverdiene for NO₂ i årene mellom 2010 og 2012.

Forurensningsnivåene i Norge ligger noe over nivåer som anbefales ut fra et helsesynspunkt. Det er fastsatt luftkvalitetskriterier, det vil si det nivået for luftkvalitet som de aller fleste kan utsettes for uten at det oppstår skadevirkninger på helse. Årsmiddelgrensen for NO₂ sammenfaller med dette nivået. Luftkvalitetskriteriet for PM_{2,5} er 8 µg/m³.

Det er forskjell på utslippet fra dieslbiler. Eldre biler med lavere avgasstandarder i henhold til euroklassesystemet har langt høyere utslipp av eksospartikler enn dagens biler. Skjerpede krav har gitt store utslippsreduksjoner for PM_{2,5}. Strengere avgasskrav til nitrogenoksider (NO_x) har bare medført mindre reduksjoner (NO_x = NO + NO₂). Fra bybusser og lette dieslbiler har NO₂-utslippet faktisk økt med stigende euroklasse. Standarden euroklasse seks ble for førstegangsregistrerte tunge biler introdusert 1. januar 2014 og for lette biler 1. september 2015. I november 2015 passerte det over 9 millioner biler over bomringen i Oslo. Om lag 10 % av disse tilhørte euroklasse seks. Ser en bare på de tunge bilene var andelen høyere; 18 % tilhørte euroklasse seks.

Euroklassesystemet stiller ikke krav til NO₂-utslipp, men til NO_x-utslipp. Vi har derfor valgt å vurdere bilens forurensningsgrad utfra dokumentert NO_x-utslipp i reel bytrafikk og ikke etter avgasskravene i kjøretøyforskriften i kapittel 25. Vi forventer at framtidige utslippsmålinger av euroklasse seks biler vil vise større variasjon i NO_x-utslippet enn det som er dokumentert til nå. Videre antar vi at andelen NO₂ i det totale NO_x-utslippet fra disse bilene også vil variere. Dersom vi vektlegger NO₂-utslipp som grunnlag for bilens forurensningsgrad innfører vi enda mer usikkerhet i beslutningsgrunnlaget. Det tilsier at gebyrnivåene bør være sjablongmessige.

Avgassmålingene som er gjennomført som en del av forsknings- og utviklingsprogrammet EMIROAD («Emissions from road transport vehicles»),^{*} viser at tunge dieslbiler 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 dieslbiler et NO_x-utslipp som er ca. 60 % 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 % av trafikkarbeidet, men ca. 30 % av NO₂-utslippet.[†] Bussene sto for 3 % av trafikkarbeidet og 12 % 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 22/2015.[‡] Som et regneeksempel forutsatt vi at to av tiltakene hadde lavutslippssone for tunge dieslbiler der samtlige hadde konvertert til euroklasse seks. Som nevnt over har disse bilene lavt utslipp. En lavutslippssone innenfor dags bomring reduserte NO₂-nivået med om lag 15 %. En sone innenfor Oslo kommunes grense reduserte NO₂-nivået med 20 til 25 %. En utvidelse av sonen til kommunens grense gav betydelige reduksjoner i nabokommunene.

På bakgrunn av ovennevnte vurderinger anses derfor etablering lavutslippssone, særlig for tunge biler, som et adekvat tiltak for å kunne bedre den lokale luftkvaliteten i et byområde.

^{*} <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling/emiroad/om-etatsprogrammet>

[†] TØI rapport 1168/2011. NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer. Utfordringer og muligheter frem mot 2025.

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

Til § 2. Virkeområde

1.ledd

Denne forskriften gjelder alle dieserbiler, det vil si biler for person- og godstransport som bruker diesel eller biodiesel som drivstofftype, innenfor nærmere definert sone. Biodiesel gir omtrent det samme bidraget til NO_x-utslipp som ordinær diesel. Ved at begrepet «bil» benyttes omfattes alle dieseldrevne personbiler (M1), busser (M2 og M3), varebiler (N1) og lastebiler, herunder trekkvogn (N2 og N3) jevnfør også kommentar til § 3 nedenfor. Ordningen omfatter drosjer. Dette er etter Vegdirektoratets syn berettiget da ordningen skal ha størst mulig effekt.

Gjennom anskaffelsessystemet for busstjenester i de store byene er mye av bussflåten konvertert til busser med lave utslipp. På den annen side er NO₂-utslipp fra euroklasse fem busser særlig høy. Det anses derfor som formålstjenlig å innlemme busser i ordningen.

Videre skiller ordningen seg fra Piggdekkgebyrforskriften ved at det ikke er unntak for bil hvor fører eller passasjer medbringer parkeringsbevis for forflytningshemmede, jevnfør forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede. Forflytningshemmede som medbringer parkeringsbevis har ikke en særlig fordel av å bruke en gebyrpliktig bil. Det bemerkes også at andre typer motorvogner som motorsykel, traktor og motorredskap ikke er omfattet av begrepet «bil». Motorsyklar bruker svært sjelden diesel og trafikken av traktorer og motorredskap i byområder er såpass liten at det betyr lite om disse kjøretøyene er omfattet.

2.ledd -unntak

Unntaksadgangen er snever da Vegdirektoratet ønsker at ordningen skal ha størst mulig virkning.

Det foreslås derfor ikke noen dispensasjonshjemmel i forskriften. Unntakene som er foreslått i § 2 annet ledd vil således være uttømmende. Det er mange som kan tenkes å anføre at de har gode grunner for å søke om unntak fra ordningen. Vegdirektoratet vurderer det slik at det skal svært gode grunner til at forurensende kjøretøy skal være unntatt innenfor en etablert sone, slik at unntakene som er foreslått og omtalt nedenfor etter vårt syn er tilstrekkelige; det bør ikke gis ytterligere unntak. Innføring av en dispensasjonshjemmel, er også ressurskrevende ved at det må bygges et apparat klart for saks- og klagebehandling av dispensasjonssøknader. Etter Vegdirektoratets syn bør det være unødvendig å bruke ressurser på dette.

Vi foreslår at forskriften gir unntak for dieserbiler som er typegodkjent som ladbar hybrid iht kjøretøyforskriften og som samtidig tilfredsstillende elektrisk rekkevidde uten bruk av forbrenningsmotor på minimum 40 km, jevnfør utført NEDC-testsyklus («New European Driving Cycle»). Vi vurderer 40 km som tilstrekkelig i bysammenheng. Den nasjonale Reisevaneundersøkelsen 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 46,0 km per dag og i kommunene rundt Bergen, Trondheim og Stavanger reiser de 45,2 km. Tallene inkluderer alle reiseformer eksklusiv fly. Vi velger således 40 km som utgangspunkt for fast kjørelengde som grunnlag for våre beregninger i dette forslaget til forskrift, inklusiv beregningsgrunnlag for gebyrstørrelse for lette biler. Det er mulig denne størrelsen bør justeres opp til 50 km.

Det er viktig å understreke at det per dags dato (mars 2016) ikke foreligger tilfredsstillende uavhengige dokumentasjon på hvilke faktiske avgassutslipp ladbare dieselhybrider har i reell

[§] TØI-rapport 1383/2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. Tabell 4.4: Daglige reiser; antall, lengde og tidsbruk for ulike grupper. 20013/14.

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. Imidlertid er det tre forhold som kan tilsi å holde denne typen biler utenfor forskriften: Når bilen kjører på elektrisk energi er avgassutslippet lik null. Vegdirektoratet erfarer at førere av ladbare hybrider utnytter i stor grad kjøretøyets elektriske rekkeviddepotensial. Gjennom justeringer av engangsavgiften er det innført incentiver for å øke bruken av ladbare hybrider. På grunn av særskilte hensyn til liv og helse regulerer ikke forskriften utrykningskjøretøy og spesialinnredet bil for egentransport av funksjonshemmet. Begge bilene er spesialinnredete. Betaling av gebyr i en lavutslippssone er i utgangspunktet 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 som har kjennemerke med gule tegn på blå bunn skal derfor kunne kjøre fritt i en lavutslippssone.

Til § 3. Definisjoner

Definisjonene i kjøretøyforskriften (forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr) og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (5. juli 2012 nr. 817) gjelder tilsvarende for denne forskrift. Det omfatter bil for persontransport, herunder busser (gruppe M) og bil for godsbefordring, herunder trekkvogn (gruppe N). Det betyr at denne forskriften ikke omfatter motorsykel, traktor eller motorredskap og liknende jevnfør ovenfor.

I tillegg ser Vegdirektoratet behov for å definere noen begreper særskilt for denne forskriften. Dette gjelder følgende:

Lavutslippssone:

Lavutslippssone - defineres i denne forskriften som et særskilt avgrenset område på offentlig veg utsatt for lokal luftforurensning der bestemte biler må betale gebyr for å kjøre.

Euroklasse:

Med euroklasse menes den avgass-standard aktuell bil er godkjent etter jevnfør forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil Vedlegg 1 (for biler registrert fra og med 15. september 2012) og kjøretøyforskriften kap 25 (for biler registrert i perioden 1. januar 1995 til

14. september 2012). Systemet med Euroklasser er gjennom rettsakter fra EU innført som harmoniserte krav for godkjenning av biler i EØS-området. Dette ble innført 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 kjøretøy- forskriften kapittel 25.). Pr. i dag har euroklasse seks de strengeste kravene til utslipp. Biler som er førstegangsregistrert i Norge før 1. januar 1995 er ikke omfattet av systemet med euroklasser.

Det finnes en del biler som ved typegodkjenning tilhører en biltype euroklassifisert 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 lette biler kan da totalvekten være over 3500 kg. Dette er nærmere beskrevet i kjøretøyforskriften kapittel 25.

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

Gebyr:

Gebyr defineres som prisen en eier eller fører av en bil må betale for å lovlig kunne benytte de biler som er omtalt i § 2 første ledd innenfor lavutslippssonen. Definisjonen er selvforklarende.

Til § 4. Innføring av lavutslippssone

Forskriften gir hjemmel til at kommunen har myndighet til å innføre en lavutslippssone. Kommunen er ansvarlig for kostnadene som er forbundet med etableringen og driften av en slik sone. Dette betyr at kommunen ikke bare er ansvarlig for kostnadene ved opprettingen av lavutslippssonen, men også for kostnader som administreringen av ordningen medfører.

Kostnadene med å etablere IKT-applikasjoner for registrering, betaling, kontroll og håndheving, omtale nedenfor, er aktuell å dele på de kommunene som eventuelt innfører lavutslippssone. I tillegg kommer investeringer i enheter for automatisk kontroll, manuelle systemer og bemanning av ulike oppgaver kommunen påtar seg for å sikre en tilfredsstillende tjeneste. Kommunens vedtaksform er lokal forskrift og ikke enkeltvedtak jevnfør forvaltningsloven § 2.

Flere kommuner kan gå sammen om å etablere en felles sone, en felles forskrift for sonen og felles administrasjon og håndheving, dersom det finnes formålstjenlig.

Før en kommune kan fatte vedtak om innføring av en lavutslippssone kreves det godkjenning fra regionvegkontoret. Dette foreslås at regionvegkontoret skal kunne kvalitetssikre at det er *saklig grunnlag* for etablering av sonen og at forsvarlige systemer for informasjon, registrering, betaling, kontroll og håndheving av ordningen er opprettet. Vedtaket er tidsavgrenset og gjelder inntil seks år. 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.

Bestemmelsens 3.ledd bokstavene a-f angir vilkårene som må være oppfylt før regionvegkontoret kan godkjenne at en kommune fatter vedtak om innføring av en lavutslippssone.

Til bokstav a)

Kommunen er den lokale forurensningsmyndighet. 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 forurensingsforskriften, del 3 om lokal luftkvalitet. I henhold til forurensingsforskriften § 7-9 trede ledd foreligger fare for overskridelse når helsebasert vurderingstærskel 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. Se 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 bokstav b)

Bestemmelsen stiller krav om at Kommunen skal gjennomføre en vurdering av personvernkonsekvensene ved innføring av ordningen. Dette innebærer en vurdering av ulempene som påføres enkeltindividet 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 opp mot andre samfunnsmessige krav, slik som for eksempel miljø.

Til bokstav c, d og e)

Bestemmelse i bokstavene c, d og e) pålegger kommunen ansvaret for å etablere systemer for

informasjon, registrering, betaling, kontroll og håndheving.

Kommunen må sørge for å gi publikum, også utenlandske trafikanter tilstrekkelig informasjon om lavutslippssonen og hvordan man registrerer seg i systemet og betaler riktig gebyr.

Videre er kommunen ansvarlig for tilretteleggelse og gjennomføring av et forsvarlig system for betaling av gebyr. Systemet skal utformes slik at bilens kjennemerke, nasjonalitet, eier, adresse, samt bilens euroklasse, vektklasse og dato for førstegangsregistrering kan legges inn i systemet. Kommunen må sette opp et grensesnitt mot det norske motorvognregisteret slik at IKT-applikasjonen inneholder nødvendig informasjon som publikum trenger for å registrere korrekte opplysninger om bilen, som grunnlag for 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 minske risikoen for at gale data legges inn, slik at det ikke blir betalt ukorrekt gebyr. Stor-London innførte lavutslippssone i 2008. Nettportalen til Transport for London er et eksempel på hvordan løsningen kan bygges.

Når det gjelder opplysninger om euroklasse vil det ikke alltid ligge inne i motorvognregisteret. Statens vegvesen skal imidlertid sørge for at opplysninger om kjøretøyenes miljøegenskaper blir lagt inn i motorvognregisteret.

Iht. §§ 6 og 7 nedenfor skal gebyrstørrelse primært fastsettes på grunnlag av bilens euroklasse. Dersom opplysningene om euroklasse ikke er tilgjengelig i motorvognregisteret skal euroklassen fastsettes på grunnlag av dato for førstegangsregistrering.

Dersom opplysningene om euroklasse er tilgjengelig er det et krav i § 7 om at dette skal kunne legges inn i kommunens system for registrering og betaling av gebyr.

Når det 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, jevnfør § 6. Da er det ikke nødvendig å legge inn euroklassen manuelt.

Publikumsvennlige tjenester herunder internettbasert IKT-applikasjon, telefon- og skranketjenester, skal brukes som betalingsgrensesnitt mot publikum.

Kommunen må ha 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 Piggdekkgebyrforskriften jevnfør ovenfor. I forslaget til forskrift om lavutslippssone legges det opp til at bilens kjennemerker skal fungere som oblat. Systemet for automatisk kontroll må derfor kunne lese bilens kjennemerke. Dette automatiske systemet kan med bygge på ANPR-teknologi. Dette systemet tar bilder for automatisk gjenkjenning av bilens kjennemerke. Systemet heter ANPR etter «automatic number plate recognition». ANPR er tatt i bruk i flere land. Statens vegvesen bruker ANPR-teknologi til trafikkteiling og for å kontrollere biler i trafikk, herunder utekontroll og ATK (automatisk trafikkontroll). Bilder tatt for automatisk nummeregjenkjenning kan også egne seg som fotobevis for å dokumentere kjøring i lavutslippssone uten betalt gebyr. Vi erfarer at dette kan være nødvendig ved sanksjonering og eventuelt klagebehandling.

Regionvegkontoret kan tillate bruk av et automatisk system for stikkprøvekontroll dersom regionvegkontoret mener systemet vil 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 generer som fotobevis i håndhevingen og som grunnlag for sanksjonering. Ansikter skal automatisk

sladdes dersom bildet viser identifiserbare personer. Identifiserbare kontroll- og passeringsdata skal slettes når gyldig gebyr er dokument betalt og slettes når tilleggsgebyr er betalt. I søknaden 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 motorvognregistre. Kommunene må 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 fotobokser langs offentlig veg jevnfør § 9 og kommentarene til denne. Det presiseres at en slik oppsatt fotoboks ikke vil ta bilde av hver eneste bil. Den skal kun ta bilde 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) jevnfør kommentarer til §§ 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 ivarettatt 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 personvern: <https://www.datatilsynet.no/Teknologi/Innebygd-personvern/>.

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 motorvognregistre 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 forhånds-

deklarerert 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.

Kommuner som oppretter en felles lavutslippssone må avtale seg imellom hvordan opplegget med betaling og kontroll skal organiseres og inntekter og kostnader ved ordningen skal fordeles.

Til bokstav e)

Inntektene fra ordningen tilfaller kommunen. 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 miljø- og trafikksikkerhetsrettede transportformål. Eksempler på dette er kollektivtransport, trafikksikkerhetstiltak, 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. 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. Dersom flere kommuner omfattes av lavutslippssone, kan og bør disse gå sammen om felles administrasjon og håndheving.

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. Dersom flere kommuner har etablert en felles lavutslippssone avtales det innbyrdes hvordan nettoinntekt fra ordningen skal fordeles.

Til 4. ledd

Kommunen må dokumentere for regionvegkontoret at alle de ovennevnte vilkår er ivarett. Regionvegkontoret kan nekte å godkjenne innføring av lavutslippssone dersom et eller av vilkårene ikke anses for å være oppfylt. Det er viktig at regionvegkontoret setter avtilstrekkelig med ressurser til å vurdere kommunens søknad. Dersom regionvegkontoret fatter vedtak om å ikke godkjenne en lavutslippssone, kan dette påklages til Vegdirektoratet.

Til § 5. Sonestørrelse med mer

Kommunen kan ved det lokale forskriftsvedtaket fastsette størrelsen på lavutslippssonen. Den kan følge kommunegrensen eller begrenses til en del av kommunen. Dersom kommunen finner det adekvat kan den etablere flere soner innenfor samme kommune. Tilliggende kommuner kan fastsette en felles lavutslippssone. Sonestørrelsen må begrunnes ut fra lavutslippssonens hensiktsmessighet i forhold til å begrense forurensingen, jevnfør § 4 første ledd. Formålet med en lavutslippssone er å redusere utslippet fra særlig forurensende dieselmotorer der disse bidrar vesentlig til fare for overskridelsene av forurensingsforskriften § 7- 6 om grenseverdier for tiltak mot dårlig lokal luftkvalitet.

Sonen skal være sammenhengende og enhetlig slik at trafikantene opplever sonen som klart avgrenset og definert. Sonen må være skiltet med offentlig trafikkskilt. Vedtak om å sette opp skilt fattes av rett myndighet etter forskrift 10.oktober 1980 nr.1 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkskilt og anvisninger (Skiltforskriften). Flere tilliggende kommuner kan ved felles forskrift fastsette en felles lavutslippssone, dersom miljøkrav og administrative hensyn tilsier dette.

Kommunen kan bestemme at ordningen bare skal gjelde de tunge dieselbilene. Bybusser og lastebiler tilhørende euroklasse fem eller eldre har relativt høye utslipp av NOx. Et system bare for tunge biler vil gi meget god effekt på luftkvaliteten og være enklest å etablere og drifte. Bileiere av tunge biler er gjerne profesjonelle transportører og må holde seg godt orientert om ulike betalingssystemer. Innføres ordningen for lette dieselbiler må kommunen utrede hvordan utenlandske bilturister og trafikantgrupper med særlig informasjonsbehov skal følges opp. Videre er det mange ganger flere bileiere av lette dieselbiler 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 mulig å la hovedveier som E6 (TEN-T vegnettet) være omfattet av sonen i byområder.

Til § 6. fastsetting av euroklasse

Før kjøring i sonen skal bilen registreres bilen inn i kommunens system med riktige opplysninger om euroklasse eller dato for førstegangsregistrering jevnfør nedenfor og betale riktig gebyr ut fra dette jevnfør § 7.

Opplysninger om euroklasse vil normalt ligge inne i det norske motorvognregisteret, men dette er ikke alltid tilfelle spesielt for de litt eldre bilene. Statens vegvesen skal imidlertid sørge for at opplysninger om kjøretøyenes miljøegenskaper blir lagt inn i motorvognregisteret.

Opplysninger om euroklasse vil heller ikke alltid fremkomme av vognkortet da dette ikke er obligatorisk krav, men er valgfritt jevnfør forskrift om bruk av kjøretøy § 2-8 jevnfør direktiv 1999/37/EF som endret ved direktiv 2003/137/EF, Vedlegg I. Det betyr at opplysninger om euroklasse noen ganger vil være tilgjengelige i motorvognregisteret/vognkortet og andre ganger ikke.

Etter forannevnte forskriftsbestemmelse og rettsakter fra EU er det imidlertid obligatorisk 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 det norske og de utenlandske motorvognregistrene.

I de tilfellene hvor opplysninger om euroklasse ikke finnes i motorvognregisteret, eventuelt i vognkortet, kan 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)

Dieserbiler førstegangsregistrert før 1. januar 1995 er ikke klassifisert i euroklassesystemet.

Kommunene må 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 slik at eier/fører samtidig får tilgang til relevant informasjon om aktuell bil, inkludert dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt, samt euroklasse dersom dette finnes. Dataene skal kommunens betalingssystem kunne hente fra det norske motorvognregisteret. Det er Statens vegvesens ansvar å holde det norske motorvognregisteret oppdatert. Eventuelle oppgraderinger av bilen til høyere euroklasse, er bileiers ansvar å melde til aktuelt motorvognregister.

Kommunene må tilsvarende legge til rette for utenlandskregistrerte biler. Som dokumentasjon for utslippsstandard for utenlandskregistrerte biler godtas dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt hentet fra motorvognregisteret i aktuelt land. Utlendinger som ikke finner egen bil i kommunens betalingssystem ved innlegging av data, må selv legge inn rett dato for førstegangsregistrering og teknisk tillatt totalvekt for aktuell bil. Da må kommunen i ettertid selv kontrollere at innlagte data er riktige og rett gebyr er betalt jevnfør § 10 2. ledd.

Til § 7. Registrering i systemet og betaling av gebyr

Før dieselbil, jevnfør § 2, skal kjøre i lavutslippssonen, skal bilen registreres med korrekte opplysninger i kommunens system for registrering og betaling jevnfør § 4 ovenfor og riktig gebyr skal være betalt jevnfør § 8 nedenfor. Ved registreringen skal bilens kjennemerke og nasjonalitet, eier og adresse vektklasse og dato for førstegangsregistrering oppgis. Videre skal bilens euroklasse legges inn når opplysninger om dette er tilgjengelig. Kravet om registrering av euroklasse gjelder bare for norskregistrerte biler da euroklasse fastsettes på bakgrunn av dato for førstegangsregistrering for utenlandske biler jevnfør ovenfor.

For norskregistrerte biler vil kommunens oppsatte grensesnitt mot motorvognregisteret jevnfør kommentarer til § 4 3. ledd bokstav c og § 6 ovenfor sikre at riktige opplysninger om bilen blir lagt inn. Det understrekes at registreringsplikten også gjelder for tunge euroklasse seks biler som ikke skal betale. Bakgrunnen for at alle biler må registreres i systemet er at det er nødvendig for å kunne kontrollere at forskriftens bestemmelser følges.

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 jevnfør § 10 nedenfor.

Når det gjelder utenlandske biler vil det som nevnt i kommentarene til § 4 ovenfor 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. Av § 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.

Bestemmelsen angir videre 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 det ikke er rimelig at de skal ha ansvaret for, foreslås det en unntaksbestemmelse i § 10 om tilleggsgebyr nedenfor jevnfør kommentarene til denne bestemmelsen.

Gebyret kan betales som årskort, 30-dagerskort eller dagskort. Betalt årsgebyr er gyldig ett år fra betalingsdato. Betaling for 30 dager har gyldighet i 30 dager fra betalingsdato og klokkeslett. Betaling av dagskort har tilsvarende gyldighet 24 timer fra betalingstidspunkt eller fra oppgitt dato og klokkeslett. Det nå være mulig å betale for flere måneder og dager. Betalt gebyr er kun gyldig for én bil. Betalt gebyr i én lavutslippssone er gyldig i en annen lavutslippssone.

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 tillempling 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.

Til § 8. Gebyrets størrelse

For dieselbiler er det én gebyrklasse for alle biler eldre enn euroklasser seks. 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 transportlengden 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
- Utslippsfaktorer for lett dieselbil euroklasse seks: 0,350 g NO_x per km og 0,0017 g PM

per km

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

Vi har for lette biler og NO_x-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 NO_x-utslippet til grunn. Vi har satt gebyret for euroklasse seks ca. 40 % lavere enn klasse fem.

Ovennevnte marginale eksterne kostnader for NO_x og PM₁₀ bygger på gamle beregninger og er derfor kanskje utdaterte. Statens vegvesen er i ferd med å oppdatere prissetting.

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:

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

Biler førstegangsregistrert før innføring av euroklassene kategoriseres med samme gebyrnivå som euroklasse «en – fem». Vi foreslår at gebyrstørrelsen kan indeksjusteres hvert tredje år.

Foreslåtte gebyrnivåer bygger på det velferdstapet samfunnet påføres i form av helsemessige ulemper på grunn av visse skadelig eksosutslipp fra dieserbiler 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 dieserbiler 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 dieslbiler 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 *double* gebyrnivået for lette dieslbiler; noe som innebærer følgende gebyrnivåer:

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

Til § 9. Kontroll

Kontroll utføres av myndighet som er angitt i § 13 om håndheving. Det vil si politi og regionvegkontor, samt kommune, dersom kommunen etter søknad har fått tillatelse til det av Vegdirektoratet jevnfør også § 13. Kontroll utføres ved bruk av mobile eller faste enheter for automatisk kontroll av bilen kjennemerker, som kan være ANPR-enheter som nevnt ovenfor. I tillegg kan kontroll også foretas som manuell utekontroll. For politi og regionvegkontor er det aktuelt å bruke mobile enheter for automatisk kontroll i forbindelse med en utekontroll. Politiet og regionvegkontoret har myndighet til å kontrollere trafikk jevnfør vegtrafikkloven § 10 og kan vinke inn kjøretøy i fart for kontroll og dermed foreta en manuell kontroll av vognkort med videre.

Kommunen har etter gjeldende regelverk ikke hjemmel til å vinke inn kjøretøy i fart for kontroll. Den nye foreslåtte hjemmelen i veitrafikkloven § 13 8. ledd vil heller ikke gi hjemmel til dette. Dersom kommunen gis myndighet til håndheving etter forskriftens § 13 vil kommunens kontroll i stor grad måtte være automatisk stikkprøvekontroll for eksempel ved hjelp av mobile eller faste enheter for automatisk kontroll. Kommunen kan bruke mobile enheter for automatisk kontroll til å kontrollere parkerte biler eller til å drive automatisk stikkprøvekontroll av kjøretøy i fart.

Kommunen kan også sette opp faste kontrollpunkter for automatisk kontroll langs offentlig veg. Kontrollsystemet og plasseringen av kontrollpunktene langs offentlig veg innenfor sonen skal godkjennes av regionvegkontoret. Vedtaket kan påklages til Vegdirektoratet. Kommunen gis med en slik godkjenning rett til å etablere og drifte kontrollpunkter for automatisk kontroll langs vegnettet i sonen.

Det kan anføres at kommunens bruk av mobile eller faste enheter for automatisk kontroll av kjøretøy i fart er en trafikkontroll som er omfattet av vegtrafikkloven § 10; noe kommunen per i dag ikke har anledning til å utøve. Vegdirektoratet mener imidlertid at den nye bestemmelsen i vegtrafikkloven § 13 8. ledd vil gi kommunen tilstrekkelig hjemmel til å kunne kontrollere og håndheve forskriftens bestemmelser ved hjelp av automatiske kontroller. Så lenge kommunens folk ikke stopper trafikk i fart for kontroll anses dette ikke for å være i konflikt med vegtrafikkloven § 10.

Kommunens mulighet til å drive med manuell kontroll av vognkort med videre vil begrense seg til tilfeller hvor man kontrollerer en parkert bil hvor føreren sitter i bilen.

Ved manuell utekontroll om aktuell bil har gyldig betalt gebyr, skal det kunne gjøres oppslag manuelt i databasen. Databasen skal bare være tilgjengelig for kommunens og Statens vegvesens kontrollører, politi, driftspersonell og de som forvalter ordningen. Oppdages det ved utekontroll at bilen ikke vedlikeholdes slik at bilen kanskje ikke holder oppgitt euroklasse, bør bileier varsles slik at det kan gjennomføres 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.

Til § 10. Tilleggsgebyr

Lavutslippssonen må håndheves, derfor kan tilleggsgebyr ilegges dersom informasjon i kommunens betalingssystem ikke er oppgitt, er oppgitt feil, betaling ikke foreligger eller hvis det er betalt for lavt gebyr. Tilleggsgebyret foreslås å være lik 30-dagersgebyret for aktuell vektklasse. Euroklasse seks har likt tilleggsgebyr som euroklasse fem. Det betyr kr 500 for dieselbiler under 3,5 tonn og kr 4000 for de mellom 3,5 og 12 tonn. Tunge dieselbiler over 12 tonn har tilleggsgebyr på kr 7500.

Bestemmelsen må sees i sammenheng med kravene i §§ 7 og 11 om at bilen er registrert i systemet med korrekte opplysninger og at korrekt gebyr er betalt jevnfør § 7 og at eier og fører er ansvarlig for dette og at eier og fører vil være solidarisk ansvarlig for betaling av tilleggsgebyret.

De mest aktuelle bruddene som vil være grunnlag for sanksjonering er unnlattelse av å registrere bilen i kommunens system for registrering og betaling og/eller unnlattelse av å betale gebyr. Dette er regelbrudd som er enkle å avdekke ved en kontroll og det er eieren og føreren sitt ansvar å påse at bilen er registrert i systemet og at gebyr er betalt når de registrerte opplysningene gir grunnlag for at det skal betales.

Det kan imidlertid også ilegges tilleggsgebyr dersom opplysningene som er registrert i systemet er ukorrekte slik at gebyret som er betalt er for lavt eller at det ikke er betalt i det hele tatt. Det siste kan være tilfellet dersom en tung bil feilaktig er registrert i systemet som euroklasse seks.

En viktig grunn til forslaget om sanksjonering dersom det er registrert ukorrekte opplysninger og for lav eller mangelfull betaling som følge av det, er som nevnt hensynet til kontroll og sanksjonering av utenlandske biler.

Utenlandske biler vil kanskje måtte legges inn i systemet manuelt. Muligheten for å legge inn i gale opplysninger og betale for lite eller ikke i det hele tatt er således tilstede. For å kunne sanksjonere dersom dette blir avdekket må det være mulig å ilegge tilleggsgebyr dersom det blir avdekket at ukorrekte opplysninger er registrert i systemet.

Når det gjelder norskregistrerte biler, skal det som nevnt opprettes et grensesnitt mot motorvognregisteret. Dette skal i utgangspunktet forhindre at en bil blir registrert i systemet med ukorrekte opplysninger. Vegdirektoratet antar derfor at det vil være svært få tilfeller hvor det vil avdekkes at en norskregistrert bil er registrert i systemet med feil opplysninger slik at gebyret som er betalt er for lavt eller at det ikke er betalt i det hele tatt. Likevel er det imidlertid ikke helt utenkelig at det kan avdekkes at opplysningene som er registrert om et norskregistrert kjøretøy er feilaktige.

Før tilleggsgebyret kan ilegges må det klarlegges om årsaken til at det er registrert gale opplysninger skyldes feil i motorvognregisteret eller eventuelle andre systemfeil. Denne

undersøkelsen må kontrollmyndigheten som har avdekket regelbruddet (kommunen, regionvegkontoret eller politiet) gjøre før tilleggsgebyret kan ilegges. Dersom opplysningene som lå inne i motorvognregisteret ikke var korrekte på registreringstidspunktet er dette Statens vegvesen sitt ansvar og ikke noe eieren eller føreren i utgangspunktet kan lastes for. Eventuelle andre systemfeil som har ført til at ukorrekte opplysninger er registrert kan heller ikke eier eller fører i utgangspunktet gjøres ansvarlig for.

I henhold til § 7 er eier og fører 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 skyldes feil i motorvognregisteret eller eventuelle andre systemfeil kan det likevel være urimelig at eier og fører skal få tilleggsgebyr på bakgrunn av dette. Det foreslås derfor en unntaksbestemmelse som sier at tilleggsgebyr på grunnlag av feilregistrerte opplysninger og eventuell betaling av for lavt eller manglende gebyr som følge av dette likevel ikke kan ilegges dersom man ikke med rimelighet kan forvente at eier/fører burde forstått at opplysningene var feil.

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 for eksempel ikke helt automatisk kan skyldes på at opplysningene i motorvognregisteret var feil. Bestemmelsen stiller et visst krav til eierens og førerens aktsomhetsplikt. Hvorvidt unntaksbestemmelsen skal komme til anvendelse eller ikke må bero på konkrete vurderinger i hvert enkelt tilfelle. Generelt kan man si at kravet bør ligge på hva man kan forvente av en vanlig samfunnsborger. Dersom for eksempel gebyr er ikke er betalt fordi motorvognregisteret inneholder feil opplysninger om eierforhold, er det etter Vegdirektoratets syn åpenbart at eier/fører bør forstå at opplysningene er gale og det må forventes at eier/fører sørger for å ta kontakt med Statens vegvesen for å få disse opplysningene rettet. Videre kan det anføres at hvis du har en gammel bil 95 modell og dato for førstegangsregistrering er oppgitt til 2012 så bør det også kunne forventes at dette er et forhold som blir korrigert.

Opplysningene i motorvognregisteret vil i de langt fleste tilfeller være korrekte. Slik at tilfellene hvor disse problemstillingene vil dukke opp vil være svært få.

Unntaksbestemmelsen omfatter selvfølgelig også tilfeller hvor utlendinger ikke med rimelighet burde forstått at opplysningene som var lagt inn var feil.

Blir regelbruddet oppdaget ved en automatisk kontroll jevnfør ovenfor sendes gebyret i posten. Ved manuell kontroll festes blanketten for tilleggsgebyr på bilen sammen med innbetalingskort, eller leveres føreren, eller sendes fører eller eier i posten.

I oppstartfasen kan mange gjøre feil. Kontrollmyndigheten bør da veilede og rette feil i stedet for å prioritere tilleggsgebyr, dersom regelbruddet skyldes mangelfull informasjon om ordningen eller mangler ved systemet. Det er viktig å etablere ordningen på en publikumsvennlig måte. Resultatmålet er ikke å drive inn gebyr, men å stimulere til raskere utskifting av de mest forurensende bilene, samt redusere bruken av disse bilene.

Til § 11. Ansvar for betaling, forhøyet tilleggsgebyr

Hovedregelen er at eieren av bilen er ansvarlig for betaling av tilleggsgebyr. 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 gebyret er betalt før kjøring i sonen jevnfør § 7. Dette forholdet gjelder ikke hvis bilen er stjålet eller fravendt eieren ved lovbrudd.

Tilleggsgebyret enten det gjelder manglende betaling eller manglende registrering, må betales innen tre uker etter at den er ilagt, hvis ikke forhøyes den med kr 1000. Dette gjelder selv om tilleggsgebyret 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 rettleiding, noe som også vil gjelde nye brukere.

Tilleggsgebyr/ forhøyet tilleggsgebyr tilfaller kommunen dersom overtredelsen er håndhevet av kommunen når kommunen har fått myndighet til dette i henhold til denne forskriften. Tilleggsgebyr/ forhøyet tilleggsgebyr tilfaller staten henholdsvis politi eller Statens vegvesen dersom overtredelse er håndhevet av politi eller regionvegkontor. Tilleggsgebyret tilfaller med andre ord den som har utført kontrollen.

Til § 12. Inndriving av tilleggsgebyr/forhøyet tilleggsgebyr

Kommune med håndhevelsesmyndighet, politi eller regionvegkontor har hjemmel til å drive inn tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr. Er tilleggsgebyr ikke betalt innen tre uker etter illeggelsen, kan tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr 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.

Ved en eventuell revisjon av denne forskriften bør det vurderes om tilleggsgebyr/ forhøyet tilleggsgebyr bør suppleres med sterkere sanksjonering dersom det viser seg å være et problem med at enkelte bileiere ikke betaler gebyr, men fortsetter å kjøre i sonen. I så fall bør det vurderes om det skal være mulig å ta arrest i bilen dersom bilen blir stoppet ved utekontroll og har utestående et stort beløp av ubetalte gebyrer.

Til § 13. Håndheving

Kommunen kan illegge tilleggsgebyr, jevnfør § 12, dersom kommunen etter søknad har fått tillatelse til det av Vegdirektoratet. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden. Den kommunal håndhevingen er begrenset til å kontrollere parkerte biler etter vegtrafikkloven § 31a, samt identifisere biler med hjelp av enheter for automatisk stikkprøvekontroll, kontrollere identifiserte biler opp mot dataene i IKT-applikasjonen og eventuelt sende tilleggsgebyr i posten jevnfør forskriften §§ 9 og 10. Dersom kommunen skal gis myndighet til å håndheve bestemmelsene må kommunen ha systemer for å håndtere ilagte tilleggsgebyr og eventuelle klager jevnfør § 14.

Det er av stor betydning å legge til rette for høy oppdagelsesrisiko for å skape lojalitet og rettferdig behandling. I tråd med dette bør også politi og regionvegkontor kunne illegge tilleggsgebyr, jevnfør § 12, siden disse har mulighet til å stanse biler for kontroll. Da kan disse kontrollere i den grad ressursene tillater det.

Det er en fordel om den kommunale manuelle kontrollen av parkerte biler utføres av den instans som håndhever parkeringsreglene på offentlig veg. 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, regionvegkontorets utekontroll og kommunens trafikkbetjenter kunne gjøre oppslag i nevnte IKT-applikasjon, slik kommunens trafikkbetjenter gjør vedrørende kontroll av piggdekkgebyr. Ved å legge inn aktuelt kjennemerke skal informasjon kunne hentes ut.

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

Følgende data vil være tilgjengelig i Nasjonal motorvognregister (Autosys):

- Kjennemerke
- År for førstegangsregistrering
- Kjøretøytype (jevnfør kjøretøyforskriften §§ 2-1 til 2-5): personbil (M1), buss (M2 og M3), varebil (N1 som er under 3,5 tonn), lastebil (N2 under 12 tonn og N3 over 12 tonn), tilhenger (O1-O4 og 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: Diplomabil (ja/nei eller kode 11 - Egentransport Diplomabil).
- Kjøringens art: Specialinnredet motorvogn 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

Til § 14. Klage

Mottatt tilleggsgebyr ilagt av politi, 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 tilleggsgebyr av politi eller regionvegkontor fremmes for politiet eller regionvegkontoret i det distrikt tilleggsgebyret ble ilagt. Er det ilagt av kommunal myndighet som nevnt i § 12 trede ledd, sendes klagen til kommunen der dette er ilagt.

Politiet, regionvegkontoret eller kommunen behandler klagen og gir skriftlig begrunnelse dersom klageren ikke får medhold. Disse myndigheter kan, dersom særlige grunner tilsier det, frafalle tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr. Særlig i oppstartfasen vil det være viktig å veilede og hjelpe bileierne. Det kan derfor være nødvendig i enkelte tilfeller å frafalle tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr.

For å sikre høy rettssikkerhet og lav belastning på domstolsystemet er det nødvendig at ilegging av tilleggsgebyr basert på kontrollstasjoner for automatisk kontroll, vedlegges fotobevis som tydelig dokumenter identiteten og tidspunktet til aktuell bil som passerer kontrollpunktet uten betalt gebyr eller korrekt oppgitt informasjon om kjøretøyet. Krav til gode fotobevis gjelder også parkerte biler som åpenbart har blitt brukt i sonen aktuell dag uten betalt gebyr. Det er derfor hensiktsmessig å benytte blant annet ANPR-teknologi som grunnlag for å lage fotobevis.

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

Til § 15. Kompetent tingrett

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

Til § 16. 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, 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 § 17. Opphør av ordningen

En kommune kan selv bestemme å avvikle ordning som beskrevet i denne forskrift, når kommunen mener dette er riktig.

Når det er dokumentert at lavutslippssone ikke lengre er et adekvat tiltak, er ikke lengre forskriftens formalkrav om å inneha lavutslippssone innfridd, jevnfør § 4. På den annen side kan kommunen komme fram til at tiltaket er adekvat også lengre enn seks år. Kommunen kan da søke om å forlenge ordningen.

Til § 18. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.

III – Administrative og økonomiske konsekvenser

Konsekvensene av å innføre lavutslippssone i henhold til foreslått forskriften er i del III nærmere beskrevet.

Forholdet til EØS-regelverket

Norge er bundet av EU-direktivet om Eurovignett som blant annet gjelder TEN-T vegnettet mellom byene. De største byområdene er ikke omfattet av Eurovignetten.

EUs direktiver for utendørs luftkvalitet ligger til grunn for grenseverdien for NO₂ i Norge. Brudd på disse bestemmelsene har medført at Norge er dømt av EFTA-domstolen for ikke å ha overholdt grenseverdiene for NO₂ i årene mellom 2010 og 2012. Norge brøt bestemmelsene også i 2015 og 2016.

Rollefordeling

Forskriften gir hjemmel til kommunen om å innføre lavutslippssone i form av lokal forskrift inntil 6 år, men dette krever godkjenning fra regionvegkontoret. Vedtaket til regionvegkontoret kan påklages til Vegdirektoratet. Den lokale forskriften fastsetter sonens størrelse og hvilke type dieselbil bestemmelsen skal regulere.

Det stilles flere vilkår som kommunen må utrede, vurdere og levere i forhold til, og som krever regionvegkontorets godkjenning. Lokalt krever ordningen samhandling med regionvegkontor og politi, herunder godkjenning av NPRA-kontrollpunkter og myndighet til å kontrollere parkerte biler. Sentralt må kommunen samhandle med Vegdirektoratet om data fra motorvognregistret.

Før lokal forskrift sendes på høring bør vilkår som krever avklaringer med regionvegkontoret, i stor grad være avklart.

Bileier

Eier eller bruker av dieselbil som skal kjøre i en lavutslippssone må før kjøring registrere sin bil i kommunens betalingssystem. Der skal han eller hun møte en oversiktlig nettside som guider vedkommende fram til rett bil, rett informasjon fra motorvognregistret og rett avgiftsnivå. Sidene må være beskyttet slik at dataene ikke kan endres med ukorrekte data. Ved manglende data om euroklasse skal § 6 annet ledd benyttes, slik at dato for førstegangsregistrering bestemmer euroklasse. Dersom eier mener at bilen har en høyere euroklasse enn det som fremkommer av motorvognregistret eller dato for førtegangsregistrering, kan vedkommende rette dette ved å få dataene oppdatert i motorvognregistret og vognkortet via nasjonal myndighet for dette. I Norge vil det være Statens vegvesen.

For utenlandske bileiere skal det være mulig på samme måte å registrere sin bil i kommunens betalingssystem før kjøring. Hvis ikke kommunen har lagret data fra utenlandske motorvognregistre som kan gjøre innleggingen sikrere og lettere for vedkommende, må vedkommende selv legge inn nødvendige data i betalingssystemet med utgangspunkt i vognkortet. Kommunen må da i ettertid kartlegge om innlagte data er korrekte. Er de feil skal dette rettes med en gang og eier meddeles slik at vedkommende eventuelt kan korrigere informasjonen.

Korrekt innlagt data i betalingssystemet danner grunnlag for å bestemme korrekt gebyrnivå. Før eier eller bruker av dieselbil kan kjøre i sonen må korrekt gebyr være betalt. Dette må skje ved hjelp av sikre betalingstjenester. Vedkommende kan betale for ett år, 30 dager eller ett døgn.

Det skal være mulig å betale for flere utvalgte døgn eller 30-dagersperioder framover.

Bileier eller bruker av bil som krever gebyrbetaling i en lavutslippssone, blir med innføring av ordningen stilt ovenfor tre valg: Skal jeg bruke bilen i sonen og betale? Skal jeg bruke bilen et annet sted enn i sonen? Eller skal jeg bruke en bil som ikke er gebyrpliktig? Har vedkommende flere biler kan vedkommende bruke den eller de gebyrfrie bilene i sonen og gjøre nytte av de andre bilene utenfor sonen. Ønsker vedkommende å bytte til gebyrfri bil, vil kostnaden av å betale gebyr i gebyrsonens levetid måtte veies opp mot innbyttekostnadene og andre ulemper som kan følge av å kjøre med en avgiftspliktig bil i sonen.

I 2006 beregnet TØI at årsgebyret måtte være minst 46 000 kr for å gjøre det billigere å bytte avgiftspliktig lastebil med ikke-avgiftspliktig.** Alternativet ville være å betale gebyr i gebyrsonens levetid. En gebyrstørrelse 50 000 kr vil trolig gjøre det lønnsomt å bytte lastebilen før planlagt tid.

Et dagsgebyr for lette biler på 25 til 40 kr per dag i lavutslippssonen tror vi vil få mange til å velge å bruke dieselbilen noe mindre. I 2015 fikk Vegdirektoratet utarbeidet effektberegninger av strakstiltak over to dager for persondieselbiler. Tiltaket omfattet ikke lette biler som varebiler og personbiler brukt i næringsvirksomhet. Disse er i stor grad dieselbiler og står for en betydelig del av NO_x-utslippet i byene. En tidobling av bomtakstene over bomringen i Oslo, det vil si 320 kr per tur, ville fått de fleste til å parkere dieselpersonbilen i den aktuelle perioden. Strakstiltaket ville redusert NO₂-nivået med 5 til 10 %.

Prisen for lette biler er trolig tilstrekkelig til at noen bileier ønsker å bytte til gebyrfri bil, men kostnaden av å betale gebyr i gebyrsonens levetid vil for andre være mer fordelaktig da denne kostnaden ikke veier opp innbyttekostnadene. Vi har derfor foreslått som alternativ 2 en dobling av gebyrstørrelsen for de lette bilene.

Medfører innføring av lavutslippssone økt salg av brukte dieselbiler i Norge og dette fører til lavere priser enn i dag, vil det gi opprinnelig bileier et tap og gi den nye eieren en tilsvarende gevinst. Norge som helhet vil ikke tape på dette.

En utenlands bileier stilles overfor samme valg som en norsk bileier. Det er gjennom å bruke en gebyrfri bil i sonen at vedkommende unngår gebyr. Ordningen er i utgangspunktet ikke konkurransevridende mellom norske og utenlandske lastebileiere. En utlending som kjører i sonen en til to ganger i uka eksponeres omtrent mot samme totale kostnad som et lokalt transportfirma som betaler årsgebyr. Foreslåtte gebyrer kan imidlertid justeres noe dersom det framkommer at noen gebyrstørrelser virker konkurransevridende.

Kommunens ansvar

Før en kommune kan igangsette arbeid med lokal forskrift om lavutslippssone må kommunen vise at lavutslippssone er et adekvat tiltak for å begrense miljøulemper. I så måte foreligger det formalkrav om at det må være fare for brudd på årsmiddelgrensen for NO₂ (40 µg/m³), jevnfør forurensningsforskriften, del 3 (forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning). Flere byer har problemer med å overholde årsmiddelgrensen for NO₂.

Forurensningsforskriften har fastsatt at det er fare for brudd på grenseverdien dersom det gjennom målinger og eventuelt beregninger er dokumentert et årsmiddelnivå for NO₂ over 32 µg/m³ (øvre vurderingsterskel). Når slik fare foreligger skal kommunen gjennomføre tiltaksutredning, jevnfør forurensningsforskriften § 7-9. Dersom kommunen gjennom arbeidet med tiltaksutredningen kommer fram til at lavutslippssone er et adekvat tiltak, kan kommunen igangsette arbeid med lokal forskrift om lavutslippssone.

Kommunen må etablere et sentralt IKT- og internettbasert betalingssystem som samhandler

** TØI-rapport 848/2006. Miljøavgifter i lavutslippssone.

med det norske motorvognregistret og så langt som mulig med tilsvarende utenlandske motorvognregistre, for å lette betalingen og kvalitetssikre hva som registreres på aktuell bil, for å sette korrekt gebyrnivå. Kostnadene for et slik betalingssystem kan deles mellom de byene som etablerer lavutslippssone. Kommunen må påregne å måtte betale en del for å kjøpe kjøretøydata fra utenlandske motorvognregistre.

Løsningen skal danne grunnlag for kontroll og håndheving og må følges opp med informasjon, skilting, telefon- og skranketjenester. Skal løsningen omfatte lette biler, inklusive utenlandske bilturister, vil behovet for informasjon, telefon- og skranketjenester være langt større enn om løsningen avgrenses til tunge biler, eller bare til lastebil (N2 under 12 tonn og N3 over 12 tonn). Kommunen må sikre at personvernet er bygd inn i designet. Beskrivelse av løsningen skal følge søknaden.

Kommunen har hovedansvaret for å håndheve ordningen og sikre en tilfredsstillende oppdagelsesrisiko. I så måte skal kommunen etablere en automatisk stikkprøvebasert kontroll av gebyr. Det kan skje med hjelp av ANPR-teknologi som er sammenkoblet online med et sentralt IKT-system for kontroll og håndhevelse og som samspiller med ovennevnte IKT-løsning. Den største kostnaden er her knyttet til etablering av fotobokser. En fotoboks kan koste 0,5 til 1 mill.kr. Antall enheter vil variere fra by til by. Kommunen har ikke anledning til å utføre manuell trafikk kontroll. Manuell trafikk kontroll vurderes også som lite hensiktsmessig når det kanskje er hundre til to hundre tusen kjøreturer med dieselmotorer totalt hver dag på vegnettet i en by som Oslo. Det må være forholdsmessighet mellom oppdagelsesrisiko, kontroll og hensynet til personvern. Beskrivelse av hvordan personvern er innbygd i løsningen skal følge søknaden.

Etter søknad kan kommunen få tillatelse til at kommunens trafikkbetjener kontrollerer parkerte biler. Kommunen bør kunne sette av tilsvarende ressurser til manuell kontroll som byene Oslo og Bergen bruker til kontroll av piggdekkgebyr.

Gebyrinntekten tilfaller kommunen. Kommunen skal skissere hvor høye inndrivingskostnader de forutsetter. Det vil si utlegg til etablering, informasjon, drift, kontroll, håndheving og sanksjonering. Kommunen skal skissere hvor stor nettoinntekt ordningen vil gi og oppgi hvordan midlene skal anvendes. Nettoinntekten skal nyttes til finansiering av bymiljøpakke eller lokale transportformål, herunder miljøtiltak, kollektivtransport eller trafikkikkerhetstiltak.

Innføres lavutslippssone i flere byer skal disse samarbeide slik at eier eller fører bare registrerer og betaler for bilen ett sted. For utlendinger kan det være aktuelt å tilby dem en skranketjeneste for å bistå dem på utvalgte grenseoverganger.

Statens vegvesens ansvar

Regionvegkontoret er satt til å godkjenne opplegget til kommunen som soneutforming, informasjon, skilting, betalingssystem, kontroll, håndheving, IKT-applikasjoner og plassering av kontrollpunkter. Skiltplan og plassering av NPRA-kontrollpunkter krever godkjenning fra regionvegkontor.

Kommunen må samhandle med Vegdirektoratet om bruk av data fra motorvognregistret. Registret inneholder persondata. Det krever at direktoratet må påse at personvernet er bygd inn i designet til de IKT-løsningene kommunen ønsker å etablere.

Statens vegvesen utfører utekontroll i den grad ressursene tillater det.

Politiets ansvar

Politiet utfører utekontroll i den grad ressursene tillater det.

Sanksjonering og bruk av tingretten

Ordningen krever sanksjonering av dem som har brutt bestemmelsene. Å drive inn tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr er kostnadsdrivende. Kommunen må oppgi hvordan dette skal gjøres ovenfor norskregistrerte og utenlandskregistrerte biler. Det er avgjørende at kommunen bruker fotobevis av en slik kvalitet at det ikke skaper tvil om at aktuell bil har passert. Det stiller krav til at en eventuell ANPR-løsning på den ene side tar bilde som er tilstrekkelig til å lese kjennemerket og på den annen side tar bilde som kan fungere som fotobevis. Innebærer det bilde av personer, må ansiktene på disse sladdes. Dersom løsningen avgrenses til tunge biler, bør denne løsningen kunne fange opp at det er en tung bil på bildet og på den måten slette automatisk alle biler som fremstår som lette. Dette vil redusere antall biler som blir kontrollert til en tiende del, siden tunge biler utgjør om lag 10 % av biltrafikken.

Bildet og passeringsdataene slettes når korrekt gebyr er betalt, bilen er registret korrekt eller bilen ikke er en dieselbil. For å gjøre denne slettetjenesten effektiv bør det sentrale IKT-systemet inneholde en liste over alle kjennemerker som ikke er regulert av forskriften, for eksempel bensinbiler.

Bildet og passeringsdataene slettes når tilleggsgebyr eller forhøyet tilleggsgebyr er betalt.

Ansvar for å oppgi rett informasjon om bilen og betale korrekt gebyr er fører og eier av bilen, da de står solidarisk ansvarlig. Fører og eier bærer således bevisbyrden om kommunen fremlegger et fotobeviset med god kvalitet som dokumenterer at aktuell bil har kjørt i sonen slik at bestemmelsene er brutt. Ordningen vil derfor i liten grad belaste tingretten med berettigede klager. Videre kan tingretten avgjøre klagen uten rettsmøte, dersom retten finner det ubetenkelig, for eksempel at klagen er klart uberettiget. Vi erfarer at piggdekkgebyr-ordningen som har samme klagebehandlingssystem, i svært liten grad fører til klagebehandling i tingretten. Årsaken er at kommunene bruker fotobevis av god kvalitet.