



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 19.09.2016
Vår ref.: 2016/6682-2
Saksbehandlar: bjomidt
Dykkar ref.: 15/576-

Om forslaget til sentral forskrift om lågutsleppssone for bilar

Eg viser til høyringsbrev frå Samferdselsdepartementet frå 28.6.2016 om forslag til sentral forskrift om lågutsleppssoner for bilar - med høyringsfrist 22.8.2016. Grunna kort høyringsfrist, som etter førespurnad ikkje vart forlenga, oversender underteikna merknader til utkastet til forskrift.

Eg viser til at Hordaland saman med Bergen kommune i lengre tid har bedt om heimel og eit rammeverk for eventuelt å kunna oppretta lågutsleppssoner i forureina byområde. Vegtrafikkloven §13, nytt åttande ledd, vedteke i Stortinget i 3. juni 2016, var på høyring i regi av Vegdirektoratet alt i 2008. Fylkesutvalet i Hordaland gav 27.8.2008 slik uttale til lovendinga:

«Fylkesutvalet meiner at oppretting av lågutsleppssoner i forureina byområde kan vera eit effektivt verkemiddel for å få ned lokal luftforureining. Lågutsleppssoner kan forsera innfasinga av meir miljøvenleg tungtransportteknologi - noko som vil bidra positivt i høve internasjonale forpliktingar om NOX reduksjon og komande grenseverdikrav i forurensningsforskriften. Fylkesutvalet er difor positive til den føreslegne lovendinga i §13 i Vegtrafikkloven.»

Fylkesordførar er positiv til at det no er vedteke ei lovending som opnar opp for at kommunane skal kunna etablera lågutsleppssoner.

Nokre merknader til enkelte paragrafar i utkastet til forskrift

§3 Verkeområde

Plikta til å betala gebyr skal berre omfatta bilar som bruker diesel eller biodiesel som drivstoff, og det er gjeve ei rekkje unntak t.d. for bilar med godkjent Euro VI motorteknologi. Storparten av bussane i Bergen er i Euro V klassen. Det er ei målsetjing at trafikkveksten skal takast med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Om kollektivtrafikken skal betala slikt gebyr, vil kostnadane auka, noko som kan gå utover rutetilbodet i byområdet, ialfall om ikkje inntektene frå gebyrordninga vert nytta til kollektivtrafikk. Det er i forslaget til forskrift opna opp for at kommunen kan bestemma at plikta til å betala gebyr for å køyra i ei lågutsleppssone berre skal omfatta grupper av køyretøy. Her bør det vera aktuelt for kommunane å gje fritak utover minimumsfritaka i forskrifta i t.d. minimum 5 år. Alternativt kan det forskriftfestast ei overgangsordning med fritak for gebyr for bussar med Euro V standard i t.d. minimum 5 år.

§4 Innføring av lågutsleppssoner

Fylkeskommunen er ikkje tillagt noko formelt ansvar i forslaget til forskrift, men departementet føreset at fylkeskommunen vil vera ein sentral høyringsinstans ved ei eventuell etablering av ei kommunal lågutsleppssone. Fylkesordføraren legg til grunn at ei eventuell innføring av lågutsleppssone i Bergen, med konsekvensar for bompenginntektene, nødvendigvis må handsamast innanfor rammene av det transportpolitiske samarbeidet som er i Bergen, med tilslutnad i kommunale og fylkeskommunale organ.

§7 Fastsetjing av gebyr

I forslaget fastset kommunen gebyret for å køyra i lågutsleppssona, men gebyret skal differensierast ut i frå euroklasse og vekt. Fylkesordførar er nøgd med at departementet har gått vekk frå Vegdirektoratet sitt forslag om sentral fastsetjing av gebyra. Til liks med bompengetakstar, bør slike takstar bli utarbeida og foreslått frå lokalt hald. Den som har skoen på kjenner best kor han trykkjer.

§17 Nettoinntekt frå lågutsleppssona

Det er i utkastet til forskrift lagt opp til at kommunen bestemmer sjølv korleis nettoinntekta frå lågutsleppssona skal brukast på kollektivtransport, trafikktryggleik og miljøtiltak for å redusera lokal ureining. Ved høyringa i 2008, då utkastet til forskrift berre omfatta tungekøretøy, var ikkje bruken av inntektene forskriftsfesta. Fylkesutvalet i Hordaland rådde 27.8.2008 til at:

«...det vert forskriftsfesta at nettoinntektene frå lågutsleppssona skal nyttast av kommunen i samråd med fylkeskommunen til å fremja miljøvenleg kollektivtransport i lågutsleppssona.»

Fylkesordføraren er nøgd med at det no vert forskriftsfesta at inntektene kan nyttast til kollektivtrafikk. Slik inntektsbruk må skje i eit samarbeid mellom kommune og fylkeskommune.

§19 Om forholdet mellom lågutsleppssoner og miljødifferensierte bompengetakstar

Det framgår av §19 i høyringsutkastet at det ikkje vil vera høve til å innføra lågutsleppssoner og miljødifferensierte bompengetakstar i det «samme geografiske området». Det er ikkje nærmare presisert kva som er meint med «samme geografisk område». Bompengeneinnkreving skjer i bomstasjonar, i innkrevingspunkt, medan lågutsleppssoner er meint å dekkja større areal. Om t.d. «området» for bomringen i Bergen vert rekna til å omfatta heile Bergen kommune, vil ei eventuell miljødifferensiering av takstane i bomringen, i følgje utkastet til forskrift, utelukka at det samstundes kan etablerast lågutsleppssoner i Bergen.

Byområda har bedt om fleire verkemiddel for å motverka ureining frå køyretøy. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har i tiltaksplanen knytt til belønningsavtalen for 2015- 2018 gått inn for å bruka prismekanismen meir direkte mot bruken av køyretøy med høge NO₂ utslepp - ved hjelp av lågutsleppssoner og ev. ved å miljødifferensiera bompengetakstane. Ordningane er ikkje overlappande, då lågutsleppssoner, etter forslaget i forskrifta, gjeld berre for dieslbilar, medan miljødifferensierte bompengar også vil gjelda for bensinbilar. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har derfor lagt til grunn at det vil bli høve til eventuelt å kombinera bruk av lågutsleppssoner og miljødifferensierte bompengar i byområdet.

Med helsing

Anne Gine Hestetun
Fylkesordførar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.