

BREN

ABU

Samferdselsdepartementet

KONGELEG RESOLUSJON

Statsråd:
Ketil Solvik-Olsen

Ref.nr.: 47 / 2016-2017

Dato: 16.12.2016

FORSKRIFT OM MELLOMBELSE AUKA BOMPENGETAKSTAR I BERGEN.

1. Innleiing

Saka gjeld fastsetjing av forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen.

Forskrifta gir Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune myndigheit til å fastsetje at det skal takast i bruk bompengetakstar som er fem gongar så høge som takstane som til kvar tid gjeld ordinært i Bergen. Vilkåret for bruk av slike takstar etter forskrifta er at grenseverdiane etter forskrift 1.6.2004 nr. 931 om begrensning av forurensing (forurensningsforskriften) § 7-6 er overskride eller det er fare for slik overskriding med anteke varigheit på to dagar eller meir. Føremålet med ordninga er at dei auka bompengetakstane kan nyttast som eit strakstiltak for å få ned trafikken i periodar med høg luftforureining.

Forskrifta har heimel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 27 andre ledd. Lovføresegna gir departementet myndigheit til å fastsetje forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i lov 13.3.1981 nr. 6 om vern mot forurensningar og om avfall (forurensningsloven) § 9.

I forskrifta § 4 er det gitt ei føresegn som gir dei kommunale myndigheitene moglegheit til å nytte inntekter frå takstauken til å dekkje kostnader til dei tiltaka som kommunen og fylkeskommunen finn naudsynt for å få ned biltrafikken i perioden det gjeld. Etter ordlyden i veglova § 27 andre ledd er det ikkje regulert at departementet kan gi ei slik føresegn i forskrifta. Veglova har i § 62 første ledd ei forskriftsheimel som gir Kongen myndigheit til å gi overgangsføresegner og forskrifter elles til gjennomføring og utfylling av føresegnene i veglova. Etter departementet si vurdering gir veglova § 62 første ledd heimel til å fastsetje føresegna slik ho er utforma i forskrifta § 4.

2. Bakgrunn

Veglova § 27 andre ledd legg initiativet til kommunen og fylkeskommunen, for at ei gjeldande bompengoordning i eit byområde skal kunne nyttast som eit strakstiltak for å få ned biltrafikken i periodar med høg luftforureining som overskrider grenseverdiane etter forurensningsforskriften § 7-6. Eit slikt framlegg blei motteke av departementet i eit felles brev av 13. april 2016 frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Dei lokale vedtaka byggjer på vinterutfordringar i Bergen i dei seinare åra med å halde forureininga under grenseverdiane for tiltak etter forurensningsforskriften. Grenseverdiane for nitrogendioksid har vore overskride både vinteren 2010, 2012, 2013 og 2014. I januar 2016 blei også grenseverdiane for svevestøv overskride.

Dei kommunale og fylkeskommunale vedtaka er basert på ei fagleg utgreiing utført av ei arbeidsgruppe tilknytt Bergensprogrammet. Etter dei gjeldande takstane, inneber ei femdobling at taksten for personbil utan rabatt blir på 225 kroner i rushtida og 95 kroner utanom rush. For tunge køyretøy blir taksten det dobbelte. Arbeidsgruppa har i sin rapport lagt til grunn at tiltaket skal bli avgrensa til tidsrommet 06.00-22.00. Etter berekningane, vil takstane føre til ei meirinntekt på om lag 4 millionar kroner dagleg og ein trafikkreduksjon på 43 prosent. Berekningane er usikre. Bergen blir den første byen som får moglegheit til å ta virkemiddelet etter veglova § 27 andre ledd i bruk, og ein har derfor ikkje praktisk erfaring med å bruke beredskapstakstar som eit mellombels trafikkregulerande virkemiddel.

Dei kommunale og fylkeskommunale vedtaka byggjer på ein føresetnad om at tiltaket skal bli nytta saman med gratis kollektivtransport, for å gi innbyggjarane eit best mogleg reisetilbod dei aktuelle dagane. Vedtaka inneheld ein føresetnad om at Hordaland fylkeskommune skal bli kompensert for kostnader til gratis kollektivtransport med midlar frå dei auka inntektene. Hordaland fylkeskommune har anslått at kostnadene til ekstra bussproduksjon vil vere om lag 0,75 millionar kroner per dag. Kostnader ved tapte inntekter som følgje av at kollektivtransporten blir gjort gratis er rekna til om lag 2,25 millionar kroner per dag.

Dei kommunale og fylkeskommunale vedtaka inneheld elles ein føresetnad om at virkemiddelet skal vere tilgjengeleg for framtidige tilfelle med høg luftforureining frå og med vintersesongen 2016/2017. Virkemiddelet skal vere ein del av Bergen kommunes si til ein kvar tid gjeldande beredskapsplan. Fylkestinget har gjennom sitt vedtak delegert myndigheit til byrådet i Bergen til å avgjere iverksetting av tiltaket etter beredskapsplanen.

3. Offentleg høring av forskrifta

På vegne av Samferdselsdepartementet sendte Vegdirektoratet forslaget til forskrift på offentlig høring 6. oktober 2016 med frist 18. november 2016. I høringa blei det varsla at departementet vurderte heimelen til å fastsetje føresegna i forskrifta § 4 som noko usikker, ettersom veglova § 27 andre ledd ikkje regulerer spørsmålet om bruken av inntekter frå ei ordning med mellombelse auka bompengetakstar. Det blei i høringa òg varsla at departementet ville foreslå ei endring veglova § 27 andre ledd, slik at det blir ein klar heimel for å fastsetje føresegner om bruk i forskrift til veglova.

Høringa blei sendt totalt 58 høringsinstansar. Det blei motteke totalt 19 hørings svar. Av disse hadde 17 av instansane realitetsuttale.

Høringsinstansane som uttalar at dei i all hovudsak støttar forslaget til forskrift er kommunane Bergen, Meland, Oslo og Kristiansand, fylkeskommunane Hordaland og Sør-Trøndelag, Fylkesmannen i Hordaland, Miljødirektoratet og Helsedirektoratet. Av disse uttalar Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune at forskrifta i all hovudsak baserer seg på dei kommunale og fylkeskommunale vedtaka. Bergen kommune peiker på at det hastar å få forskrifta vedteke. Kommunen har behov for virkemiddelet frå vinteren 2016/2017. Meland kommune uttalar at kommunen har forståing for at det blir prøvd ut tiltak for å redusere forureininga på dei dagane verdiane er høge i Bergen sentrum. Meland kommune aksepterer bruken av forskrifta, så lenge kollektivtilbodet både i og utanfor Bergen blir styrka i samband med at takstane blir auka, det blir lagt til rette for innfartsparkering og det ligg føre eit godt system for varsling slik at dei som blir ramma av tiltaket kan innrette seg. Kommunen henstiller til at Bergen kommune tar tak i utfordringane som ligg bak dei lokale utsleppa og få ned den lokale forureininga.

Bergen kommune og Fylkesmannen i Hordaland viser òg til arbeidet med å gjere det mogleg å ta i bruk miljødifferensierte bompengetakstar gjennom AutoPASS, og meiner det må bli lagt til rette for at systemet for mellombelse auka bompengetakstar kan miljødifferensierast.

Nokre av høringsinstansane som representerar næringslivet og transportbransjen har uttala at dei støttar tiltak for å få ned forureininga frå transportsektoren i norske byar, men dei er negative til at det ikkje er gitt unntak for vare- og nyttetransporten i samsvar med vedtaka frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Dette gjeld Handel og Kontor Region Vest og NHO Hordaland. Handel og Kontor Region Vest oppmodar i si uttale kommunen til å arbeide vidare med langsiktige tiltak slik at fordyrande strakstiltak ikkje blir naudsynt i framtida.

Tre av nabokommunane til Bergen, kommunane Askøy, Fjell og Lindås, har uttaler som inneber at dei går imot at forskrifta blir fastsett. Disse kommunane meiner at høringsgrunnlaget frå Vegdirektoratet var mangelfullt, og at det ikkje var mogleg å vurdere dei praktiske konsekvensane av ordninga og kva tiltak som er best eigna for å betre luftkvaliteten i det sentrale Bergen. Dei tre nabokommunane reiser spørsmål ved om tiltaket vil oppnå den ønska effekten. Dei peiker i sine høringsssvar på at vedfyring og skipstrafikken har betydelege utslepp, men at dette ikkje er vurdert opp mot tiltaket i høringa. Kommunane reiser spørsmål ved om det finst nok busskapasitet i Bergen og innfartsparkeringar til ein situasjon med auka bompengetakstar og fremjar at nabokommunane må bli inkludert i avgjerda om kva tiltak som skal bli satt i verk. Askøy kommune meiner tiltaket vil ramme kommunen sine innbyggjarar som arbeider i Bergen og at det vil slå skeivt ut for småbarnsfamiliar og låginntektsgrupper.

Ein annan høringsinstans som har negativ uttale til virkemiddelet etter forskrifta er NHO Logistikk og Transport. Organisasjonen uttalar at Bergen næringsråd gjennom Veikart for grøn næringstransport i Bergensområdet har beskrive kva virkemidlar som er naudsynte for å redusere den globale og lokale forureininga. Disse er etter organisasjonen si vurdering langt meir effektive enn virkemiddelet etter forskrifta.

Mange av høringsinstansane har uttaler som gjeld spørsmålet om fritak for vare- og nyttetransporten. Bergen kommune har ein merknad om kommunen sitt vedtakspunkt om at unntaksordningar

for vare- og nyttetransporten skal vurderast fram mot iverksetjing. Kommunen uttalar at den vil leggje til grunn forslaget for den kommande vinteren, men at det må arbeidast vidare med desse spørsmåla fram mot vinteren 2017/2018.

Dei andre som har uttaler om fritak for vare- og nyttetransporten, er organisasjonane for handel, næring og transportbransjen. Bergen Næringsråd uttalar at det er uforståeleg at nyttefartfikk skal bli ramma av tiltaket, og næringsrådet har ei forventning om at slike fritak blir ein del av forskrifta. NHO Hordaland uttalar at den kollektive godstrafikken ikkje vil bli redusert gjennom tiltaket. Resultatet blir ikkje mindre trafikk og lågare utslipp, men ein vanskelegare situasjon og økte kostnader for dei næringsdrivande. NHO Hordaland oppmodar om at det blir vurdert fritak for distribusjonsbilar, kollektiv godstransport og handverksbilar, på lik linje med el-bilar og hybridbilar.

NHO Logistikk og Transport og Norges Lastebileier-forbundet har uttalar om at nyttefartfikken over 3,5 tonn er kollektiv godstrafikk, som ikkje sjølv kan velje når den skal køyre. Tiltaket vil derfor ha avgrensa effekt og vil bare føre til å auke næringslivet sine kostnader. Tungtrafikken er allereie langt på veg fri for lokal luftforureining gjennom den raske introduksjonen av Euro VI-teknologien. Dei fleste av dei tunge køyretøya har i dag Euro VI- og Euro V-motorar. Utskiftinga skjer raskt, og innan 2020 vil nær sagt alle av medlemmane sine køyretøy ha Euro VI-motorar. Med den foreslegne forskrifta blir skilnaden i takstane mellom lette og tunge køyretøy uakseptabel, og den vil heller ikkje bidra til å redusere den lokale luftforureininga. Lastebilnæringa er ei svært konkurranseutsett næring. I praksis vil svært mange av transportørane ikkje få dekkja meirkostnader ved innføring av dei mellombelse auka takstane og at dette vil innebære eit direkte tap for transportøren. Tungtrafikken bør på lik linje med kollektivtrafikken og elbilar ha fritak fra å betale takstane etter forskrifta.

Fleire av høringsinstansane har uttalar som gjeld fastsetjinga og iverksetjinga av forskrifta § 4 og spørsmål knytt til ekstra kollektivtransport i samband med at dei auka takstane blir teken i bruk. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune føreset at § 4 i forskrifta blir sett i kraft samtidig med resten av forskrifta, i staden for ei utsett fastsetjing til ei endring av veglova § 27 andre ledd er vedteke av Stortinget. Inndekning av kostnader til kollektivtrafikk gjennom dei auka takstane er ein føresetnad etter

dei kommunale og fylkeskommunale vedtaka. Kommunen uttalar at ei forsinka iverksetjing av § 4 i praksis vil kunne innebere at det ikkje blir mogleg å nytte beredskapstakstane den komande vinteren. Oslo kommune meiner det er uheldig dersom forskrifta § 4 blir fastsett på eit seinare tidspunkt, og Sør-Trøndelag fylkeskommune er positiv til forslaget i § 4 om at kommunen og fylkeskommunen kan nytte inntekter frå ordninga til finansierte naudsynete tiltak.

Miljødirektoratet støttar at det blir opna for at inntekter frå ordninga kan bli nytta til kapasitetsauke og subsidiering av kollektivtransporten på dagane dei auka takstane blir teke i bruk. Miljødirektoratet tilrår elles Arbeidsgruppa under Bergensprogrammet å gjere ei vurdering om det gjeldande varslingsystemet for bruken av tiltaket er godt nok.

Norges Lastebileier-forbund støttar at inntektene frå ordninga kan nyttast til investering i kollektivtransport, når investeringa fører til betre framkome for næringstransporten. Forbundet er imot at bompengar nyttast til drift av kollektivtransport, sidan det betyr behovet for bompengeneinnkrevjinga aldri vil ta slutt. Forbundet kan likevel akseptere at dei auka bompengetakstane i Bergen kan bli nytta til å finansiere kollektivtransport for personar avgrensa til dei aktuelle dagane virkemiddelet blir teke i bruk.

Fylkesmannen i Hordaland tar til etterretning at forskrifta opnar for øyremerking av provenyet. Fylkesmannen meiner at provenyet bør nyttast der det gir best samfunnsøkonomisk nytte. Subsidiering av kollektivtrafikken slik det er foreslått, vil etter fylkesmannen si vurdering bidra til økt etterspørsel etter slike tenester på det tidspunktet i døgnet det er mest kostbart å tilby dei.

Handel og Kontor Region Vest uttalar det er ein klar utfordring at det allereie i dag er mangel på bussjåførar, og dei stiller spørsmål om korleis dette kan bli løyst utan å ramme befolkninga unødig. Handel og Kontor Region Vest viser til ein rapport frå Transportøkonomisk institutt som seier at gratis kollektivtransport som eit enkelttiltak gir minimal effekt.

4. Samferdselsdepartementet sine vurderingar

Departementet merker seg at dei fleste av høringsinstansane som har gitt realitetsuttale er positive til at forskrifta blir fastsett. Dei store byane og fylkeskommunane som har gitt uttale, Meland kommune, Fylkesmannen i Hordaland, Miljødirektoratet og

Helsedirektoratet, støttar i all hovudsak dei lokale vedtaka i saken og til forslaget til forskrift.

Høringsinstansane som har dei mest kritiske merknadene til forslaget er tre av nabokommunane til Bergen og organisasjonane for dei næringsdrivande og transportbransjen.

Tre av nabokommunane til Bergen har reist kritikk til høringsgrunnlaget og dei lokale vedtaka. Dei fremjar at tiltaket vil ramme nabokommunane sine innbyggjarar utan at nabokommunane har blitt involvert, og dei reiser spørsmål ved busskapasiteten som blir sett inn og tilrettelegginga for innfartsparkeringar.

Departementet medgir at tiltaket etter forskrifta vil påføre dei som blir ramma negative konsekvensar i form av auka kostnader dersom dei vel å køyre. Tiltaket vil gi trafikantane eit klart incentiv om å velje alternative reisemåter, køyre saman med andre, la vere å køyre, eller liknande. Departementet si handsaming av saka byggjer i stor grad på ein offentlig rapport frå arbeidsgruppa som er tilknytt Bergensprogrammet. Departementet legg til grunn at tiltaket vil vere effektivt og føre til at biltrafikken i Bergen går betydeleg, når det er naudsynt å ta virkemiddelet i bruk.

Etter departementet si vurdering er det viktig at kommunane som har utfordringar med høg lokal luftforureining, har tilgang til de tiltaka dei meiner er naudsynte når den forureininga er så høg at ho truar folkehelsa. Virkemiddelet etter forskrifta vil inngå i Bergen kommune si til ein kvar tid gjeldande beredskapsprogram. Departementet understreker at tiltaket er eitt av fleire tiltak Bergen kan ta i bruk i tilfelle med høg luftforureining og vil bare kunne bli retta mot forureininga frå biltrafikken. Kommunen må nytte andre tilgjengelege tiltak mot forureininga frå andre kjelder, slik som vedfyring og skipstrafikken.

Departementet føreset at tiltaket blir nytta saman med eit godt informasjonssystem og tilgang til alternativ transport, slik det er omtalt i forarbeida til veglova § 27 andre ledd. Departementet føreset òg at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune involverer dei andre kommunane det gjeld i arbeidet med den praktiske tilrettelegginga, så langt kommunen og fylkeskommunen finn det naudsynt.

Uttalene frå organisasjonane for dei næringsdrivande og transportbransjen om fritak for nytte- og varetransporten er først og fremst retta mot dei lokale vedtaka om at det skal vurderast fritak for vare- og nyttetransporten i samband med arbeidet med forskrifta. Departementet vurderte det ikkje som naudsynt å foreslå unntak frå ordninga i forslaget til forskrift som blei sendt på offentleg høring. Fritaka som gjeld i dag er gitt i retningsliner frå Vegdirektoratet, og spørsmål om fritak knytt til ordninga med dei mellombelse auka bompengetakstane i Bergen kan bli vurdert politisk i etterkant, dersom det blir naudsynt.

Departementet medgir at tiltak av denne typen ideelt sett burde bli retta mot trafikantar som har moglegheit til å velje alternative transportmåtar eller å avstå frå å køyre.

Taksgruppestrukturen for bompengeneinnkrevjing i Norge er bygd opp etter køyretøya sin art og ikkje kva dei blir nytt til. I systemet som gjeld i dag er køyretøya delt inn i vekt (under og over 3500 kg). I dette systemet er det ikkje mogleg med eit automatisk skilje om køyretøya blir nytta i næring eller til privattransport. Dette gjeld òg den framtidige utviklinga av takstsystemet, der det blir arbeidd med differensiering ut i frå køyretøya sine miljøegenskaper. Ei omlegging til automatisk innkrevjing av bompengar som skil mellom på kjøretøya ut frå bruk og nytteverdi, vil krevje ein stor omlegging av takstsystemet og innkrevjingssystemet.

Det kan bli hevda at dei fleste køyretøya med vekt over 3500 kg er køyretøy som blir brukt i næring, og at denne gruppa derfor bør kunne bli friteke for taksten etter forskrifta, eller at køyretøya blir gitt eit lågare takstpåslag enn det er lagt opp til så langt. Ei side av eit slikt fritak vil vere at det verkar konkurransevridande til ulempe for næringskøyretøya med vekt under 3500 kg.

Vegdirektoratet har i den samanheng orientert at det er grunn til å tro at dei fleste næringskøyretøya i byane faktisk er lette kjøretøy slik som mindre varebilar, minibussar, mv.

Målet med fastsetjinga av forskrifta er at dei auka bompengetakstane skal ha ein kraftig avvisningseffekt dei dagane dei blir teke i bruk. For at tiltaket skal ha den effekten ein ønskjer å oppnå, er det viktig at flest mogleg av køyretøya er omfatta av forskrifta. Departementet presiserer at vilkåra for å ta i bruk forskrifta er strenge, og ho skal bare bli teke i bruk på dagar da forureininga er så høg at det er farleg for folk si helse. Vurdert ut

frå den faktiske overskridinga av grenseverdiane i Bergen dei seinaste åra, vil det ikkje vere mange dagar i året forskrifta kan bli teke i bruk. Ut ifrå dette er det departementet si vurdering at den økonomiske belastninga for næringskøyretøya ikkje vil vere særleg stor. Til dette kjem at dei næringsdrivande dessutan vil ha moglegheit til å sikre seg mot dekking av dei auka takstane i dei framtidige kontraktane med kundane sine, og dei kan gjere frådrag for kostnadene knytt til næringsverksemda.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har i sine uttaler presisert at det er viktig at forskrifta blir fastsett og trer i kraft til vinteren 2016/2017. Dei auka takstane skal inngå i kommunen sin beredskapsplan for høg luftforureing og vil vere eit viktig og effektivt virkemiddel for å få ned forureininga frå biltrafikken raskt når det oppstår behov. Hordaland fylkeskommune har delegert myndigheit til byrådet i Bergen til å fatte avgjerd om den faktiske bruken av forskrifta.

Departementet har i sitt arbeid lagt vekt på at forskrifta skal bli fastsett i tide til vinteren 2016/2017. Vegdirektoratet har utført arbeid med tekniske tilpassingar til det elektroniske systemet for bompengerekkjering, som skal vere ferdig samtidig som forskrifta trer i kraft. Etter departementet si vurdering opnar forskrifta, slik ho er gitt, for at dei alminnelige reglane om delegasjon i forvaltningsretten kan nyttast, slik at det er opp til kommunen og fylkeskommunen å avgjere kva organ som til ein kvar tid er best egna til fatte avgjerd om bruken.

Kommunen og fylkeskommunen har fremja at det er viktig at § 4 i forskrifta blir sett i kraft samtidig med føresegnene elles i forskrifta. Som det blei varsla i høringa, la departementet opp til å vurdere nærare om det er heimel til fastsetje og sette i kraft føresegna om bruk av inntekter frå dei auka takstane slik det er foreslått i § 4. Ordlyden i veglova § 27 andre ledd gir ikkje ein slik eksplisitt heimel, og spørsmålet heller ikkje er regulert i forarbeida til lovføresegna, jf. Prop. 81 L (2011-2012). På bakgrunn av vedtaka frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, er det departementet si vurdering at det bør vere opna for at takstar frå ei ordning etter veglova § 27 andre ledd kan nyttast til tiltak som den aktuelle kommunen og fylkeskommunen finn er naudsynt for å få ned forureininga frå biltrafikken dei dagane virkemiddelet blir tatt i bruk. Departementet har derfor i eit forslag til endringar i veglova § 27 som er på offentleg høring, foreslått ei endring som

gjer det klart at lova opnar for fastsetjing av føresegner om alternativ bruk i forskrift til veglova.

Ettersom ein slik lovheimel på det gjeldande tidspunktet ikkje er lagt fram og vedteke av Stortinget, har departementet vurdert om det ligg innanfor heimelen etter veglova § 62 første ledd å fastsetje føresegna i forskrifta § 4. Veglova § 62 første ledd gir Kongen myndigheit til gi overgangsføresegner og forskrifter elles til gjennomføring og utfylling av føresegnene i veglova. Etter departementet si vurdering ligg det innanfor denne heimelen å utfylle veglova § 27 andre ledd med ei føresegn om alternativ bruk slik ho er foreslått i forskrifta. Føresegna vil gi opning for at ordninga med dei auka takstane kan få eit best mogleg opplegg i Bergen, slik at den ønska effekten i tråd med føremålet òg blir nådd. Departementet merker seg at dei ulike gruppene av høringsinstansar som har uttala seg om spørsmålet, langt på veg har uttala at dei støtter at inntekter frå dei auka takstane blir brukt til alternative tiltak. Ingen av høringsinstansane har uttrykt at dei meiner det ikkje er heimel til å fastsetje og setje i kraft føresegna.

5. Nærare om forskrifta

Forskrifta gir Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune myndigheit til å vedta at det skal takast i bruk mellombelse auka bompengetakstar etter forskrifta når grenseverdiene etter forurensningsforskriften § 7-6 er overskride eller ved fare for slik overskriding med anteke varigheit på to dagar eller meir. Føremålet med forskrifta er å redusere luftforureininga i Bergen på dei dagane i året ho er så høg at det er fare for folkehelsa. Forskrifta er avgrensa til å gjelde bompengeskjeringa i Bergen og er å rekne som ei lokal forskrift.

Dei auka takstane skal etter forskrifta vere fem gongar så høge som takstane som til kvar tid gjeld ordinært i Bergen. Bruken av takstane skal vere eit mellombels strakstiltak, og dei skal nyttast i korte periodar. Takstane skal omfatte alle trafikantgruppene med unntak av trafikantar som har fritak, slik det er fastsett i retningsliner frå Vegdirektoratet.

Forskrifta opnar for at inntektene frå dei auka takstane kan bli nytta til å dekkje kostnadene til dei tiltaka som kommunen og fylkeskommunen finn naudsynt for å få ned biltrafikken i perioden det gjeld. Slike tiltak kan til dømes vere ekstra innsats av kollektivtransport, finansiering av drift av kollektivtransport, finansiering av tapte billettinntekter som følgje av at

kollektivtransport blir gjort gratis, finansiering av informasjonstiltak retta mot trafikantane, mv. Tiltaka må vere retta mot forureininga frå biltrafikken og kan ikkje nyttast til tiltak mot andre forureiningskilder. Etter forskrifta er det opp til kommunen og fylkeskommunen å vurdere kva tiltak som er naudsynt for å få ned biltrafikken i perioden det gjeld.

6. Fastsetjing og ikraftsetjing

Departementet foreslår at forskrifta blir fastsett av Kongen med heimel i veglova § 62 første ledd, jf. veglova § 27 andre ledd.

Seinare endringar i forskrifta kan bli gjort av departementet.

Departementet foreslår at forskrifta trer i kraft straks.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen blir fastsett i samsvar med det vedlagte forslaget.

*Statsministerens kontor
Bifalt ved
kongelig resolusjon
av 16. desember 2016
Anne Nafstad dyffingsmo*

Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen

Fastsett ved kongeleg resolusjon 16.12.2016 med heimel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar 62 første ledd, jf. § 27 andre ledd. Fremma av Samferdselsdepartementet.

§ 1. Føremål

Føremålet med forskrifta er å redusere luftforureininga i Bergen ved bruk av mellombelse auka bompengetakstar som eit trafikkreduserande tiltak i periodar med høg luftforureining.

§ 2. Vilkår

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune kan vedta at det skal takast i bruk mellombelse auka bompengetakstar etter denne forskrifta når grenseverdiane etter forurensningsforskriften § 7-6 er overskride eller ved fare for slik overskriding med anteke varigheit på to dagar eller meir.

§ 3. Takstane

Dei auka bompengetakstane skal vere fem gongar så høge som takstane som til kvar tid gjeld ordinært i Bergen. Dei auka takstane skal vere mellombelse og nyttast i korte periodar.

Takstane etter forskrifta skal omfatte alle trafikantgrupper med unntak av trafikantar som er gitt fritak frå betaling av bompengar.

§ 4. Bruk av bompengeinntekter frå ordninga

Inntekter frå takstauken etter § 3, kan nyttast til dekking av kostnader til dei tiltaka som kommunen og fylkeskommunen finner er naudsynt for å få ned biltrafikken i perioden det gjeld.

§ 5. Myndigheit til å fastsetje endringar i forskrifta

Departementet kan fastsetje endringar i denne forskrifta.

§ 6. Ikraftsetjing

Forskrifta trer i kraft straks.