

Høringsnotat

Utkast til forskrift til vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 7a (vegprising)

Innhold

0	Forslagets hovedinnhold	2
1	Bakgrunn	2
2	Forholdet til EØS-regelverket	2
3	Merknader til forskriftsutkastet	3
3.1	Forskriftens tittel og § 1 Definisjon	3
3.2	§ 2 Formål	3
3.3	§ 3 Vilkår	3
3.4	§ 4 Administrering og drift	4
3.5	§ 5 Styring og rapportering	4
3.6	§ 6 Fordeling og bruk av inntekter	5
3.7	§ 7 Fastsettelse av takst	5
3.8	§ 8 Betalingsplikt	6
3.9	§ 9 Fritak og rabattordning	7
4	Administrative og økonomiske konsekvenser	7
5	Utkast til forskrift til vegtrafikkloven § 7a om kjøprising	7

0 Forslagets hovedinnhold

Vegdirektoratet legger med dette frem forslag til forskrift til vegtrafikkloven § 7a om vegprising. Vegprising er etter lovbestemmelsen et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Formålet med bestemmelsen er å regulere trafikken med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblemer. Bestemmelsen er per dags dato ikke satt i kraft. Utsendingen av forskriftsutkastet på høring forutsetter at lovbestemmelsen settes i kraft før forskriften kan vedtas av Samferdselsdepartementet.

Forskriftsutkastet er kalt forskrift om kjøprising. Valg av tittel på forskriften er nærmere omtalt nedenfor, se punkt 4.1. Forskriftsutkastet baserer seg på bestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a og utfyller lovbestemmelsen med en nærmere regulering av systemet for vegprising/kjøprising. Forskriften inneholder nærmere bestemmelser om formålet med ordningen, vilkår, administrering og drift, styring og rapportering, fordeling og bruk av inntekter, fastsettelse av takst, betalingsplikt og fritak og rabattordninger.

1 Bakgrunn

Lovproposisjonen om vegprising, ble lagt frem for Stortinget i desember 2000 (Ot.prp. nr. 32 (2000-2001)). Saken ble behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2001 (Innst.O. nr. 64 (2000-2000) og Besl.O. nr. 86 (2000-2001)), men lovbestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a ble ikke umiddelbart satt i kraft. Samferdselsdepartementet har nå varslet at det vil bli fremmet en kgl.res. om ikrafttredelse av bestemmelsen i forbindelse med at forskriften blir ferdigstilt.

Rammene i Ot.prp. nr. 32 (2000-2001)

Forskriftsutkastet bygger på rammen for virkemiddelet som er skissert i Ot.prp. nr. 32. Det fremgår her at formålet med ordningen skal være trafikkregulering i de største byområdene for å redusere køproblemer og bedre lokale miljøforhold. Innføring av vegprising skal som hovedregel kreve tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal i utgangspunktet deles mellom staten og kommunesektoren med 50 prosent hver og skal øremerkes transportformål i det berørte området. Fritaksordninger bør holdes på et minimum og brudd på plikten til å betale vegpris bør føre til at det ilegges en tilleggsavgift. Det skal utvikles rutiner for kontroll med ordningen, og hver ordning skal vurderes etter maksimalt 10 år. Vegprising og bompengefinansiering er i utgangspunktet ikke tenkt benyttet i samme område. I tillegg til rammene som er skissert i forarbeidene bygger forskriftsutkastet også på langvarig erfaring med innkreving av bompenger etter vegloven § 27.

Departementet (Samferdselsdepartementet) er i § 7a femte ledd gitt fullmakt til å gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene. Forskriftsutkastet som med dette sendes på høring vil etter høringsrunden bli oversendt til Samferdselsdepartementet for endelig fastsetting.

2 Forholdet til EØS-regelverket

Rådskonferansen 93/89 inngår som en del av EØS-avtalen, og regulerer årsavgifter og anvendelse av bompenger og vegbruksavgifter for godstransport. Vegbruksavgifter gjelder for bestemte

vegnett eller visse kategorier av veger, som er sentrale for fellesskapstransportene (transportårer).

Rådskonferansen 1999/62/EF ble vedtatt i EU den 17. juni 1999, og erstatter Rådskonferansen 93/89. Konferansen trådte i kraft 1. juli 2000 i EU, og er implementert i norsk rett. Konferansen berører ikke adgangen til å ta i bruk ikke-diskriminerende reguleringsavgifter med sikte på å unngå trafikkoverbelastning på visse steder og tidspunkter og reguleringsavgifter som skal bekjempe trafikkenes innvirkning på miljøet, herunder luftforurensning

3 Merknader til forskriftsutkastet

3.1 Forskriftens tittel og § 1 Definisjon

Vegtrafikkloven § 7a benytter begrepet *vegprising* om ordningen som er omfattet av bestemmelsen. Lovens definisjon av vegprising er imidlertid snevrere enn det som er en vanlig bruk av begrepet, ikke minst i forhold til begrepet som benyttes i engelskspråklig sammenheng ("roadpricing"). Med vegprising forstås det i dag normalt noe mer enn ordningen som er omfattet av vegtrafikkloven § 7a. Vegprising kan omfatte alt fra en utstrakt nasjonal avgiftsbelegging av bruken av de offentlige vegene for å ramme den økonomiske belastningen som bilbruken påfører samfunnet, som eksterne kostnader forbundet med vegslitasje, sikkerhet og ulykker, til virkemidler som søker å avgiftsbelegge en bestemt type trafikk til bestemte tider. Vegtrafikkloven § 7a regulerer vegprising som et lokalt virkemiddel som skal kunne innføres i områder det er behov for en trafikkregulering med sikte på å få bukt med kø- og miljøproblemer. På bakgrunn av dette foreslås det at ordningen i det foreliggende forskriftsutkastet skal kalles *køprising*. Dette er i dag et mer presist navn på ordningen og i samsvar med den vanlige omtalen av virkemiddelet som er omfattet av lovbestemmelsen.

Bestemmelsene i utkastet er, slik de foreligger, en utfyllende regulering av virkemiddelet som er omfattet av vegtrafikkloven § 7a. I § 1 er det derfor inntatt en definisjon som sier at det med kjøprising i forskriften forstås vegprising, dvs. at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Definisjonen er den samme som er brukt i lovbestemmelsen, og bestemmelsen er ment å skulle klargjøre at forskriften regulerer ordningen som er omfattet av lovbestemmelsen.

3.2 § 2 Formål

Formålsbestemmelsen i utkastet § 2 er basert på det uttalte formålet med ordningen i forarbeidene til lovbestemmelsen. Bestemmelsen er inntatt for å synliggjøre hvilke effekter kjøprising skal ta sikte på å oppnå når kommunale og fylkeskommunale myndigheter vurderer å ta i bruk virkemiddelet. Videre vil formålsbestemmelsen kunne inngå som tolkningsmoment ved den videre behandlingen av fremlegg om å ta i bruk kjøprising, herunder spørsmålet om vilkårene for kjøprising er oppfylt, jf. utkastet § 3, og vurderingen av hvilke transportformål inntektene skal gå til, jf. utkastet § 6.

3.3 § 3 Vilkår

Bortsett fra vilkåret om at innføring av vegprising krever samtykke fra de berørte kommunene og fylkeskommunene, inneholder ikke vegtrafikkloven § 7a vilkår for at et område kan innføre kjøprising. Bestemmelsen i utkastet § 3 gir utfyllende vilkår og innebærer at ordningen kan innføres i byområder der det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer og en forventet virkning av tiltaket. Areal og transportsystem for det berørte området skal ses i

sammenheng, og som grunnlag for innføring av køprising skal det foreligge en helhetlig lokalpolitisk vedtatt plan som skal omfatte behovsvurdering med tilhørende målsetting. Kravet til at det skal foreligge en helhetlig plan vil som hovedregel innebære at det etter dagens ordning skal foreligge en konseptvalgutredning eller lignende, der det fastsettes en målsetting for ordningen og vurderes hvilke tiltak som bør gjøres for å nå målene som er satt. Bestemmelsen stiller videre som krav at det i størst mulig grad bør foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området før køprising settes i drift.

Spørsmålet om køprising og bompenger i samme område er nærmere behandlet i forarbeidene til lovbestemmelsen. Forholdet er ikke foreslått regulert nærmere i forskriften. Departementets uttalelser i forarbeidene som legger opp til at bompengeringene rundt de store byene må avvikles eller reforhandles før køprising kan tas i bruk blir stående. Utover dette vil det ved manglende lov- og forskriftsregulering bli et vurderingstema fra sak til sak om enkeltprosjekter i området som er finansiert med bompenger må avvikles fordi det strider imot formålet med køprising.

3.4 § 4 Administrering og drift

I Ot.prp. nr. 32 (2000-2001) er det forutsatt at det skal opprettes et aksjeselskap til forvaltningen av den enkelte køprisordningen, på linje med aksjeselskapene som i dag eksisterer for bompengeneinnkreving. Departementet har i forarbeidene signalisert at det ikke er ønskelig å legge for tydelige føringer på hvordan forvaltningen av en køprisordning best kan gjennomføres, men viser til de erfaringene som er gjort i bompengeprojekt i byområder. Det vil være hensiktsmessig å utnytte den kompetansen som finnes her.

I utkastet § 4 er det foreslått en ordning der administrering og drift av køprisordningen skal utføres av et eget aksjeselskap der berørte kommuner og fylkeskommune har aksjemajoritet. Oppgavene til aksjeselskapet vil bl.a. være å opprette og drifte innkrevningssystemet, eventuelt også forvalte inntektene på vegne av de lokale myndighetene. Det skal inngås en egen avtale mellom selskapet og staten v/Statens vegvesen.

Det arbeides med en egen sak om å opprette regionale bomselskaper med offentlig eierskap. Hvis det er et regionalt bomselskap i området, bør felles drift med dette kunne vurderes.

3.5 § 5 Styring og rapportering

I utkastet § 5 er det foreslått at det ved innføringen av et køprissystem skal etableres en styringsgruppe der de berørte myndighetene er representert. Berørte myndigheter vil være staten representert ved Statens vegvesen og/eller Jernbaneverket, berørte kommuner og fylkeskommunen. Det kan også vurderes at andre berørte parter deltar, som for eksempel kollektivselskap. Styringsgruppa skal ha et hovedansvar for god koordinering og styring av køprisordningen. Arbeidet i gruppa skal danne grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters styring og kontroll med bruk av offentlige midler og midler fra køprisordningen. Det vil være bystyret/formannskapet i kommuner, fylkestinget i fylkeskommune og Stortinget som fatter de formelle vedtakene om innholdet i køprisordningen og budsjetter. Styringsgruppa sin oppgave skal være å prioritere midlene i køprisordningen med sikte på best mulig måloppnåelse i forhold til det som er vedtatt for ordningen, og forberede for de vedtakene som skal fattes i de formelle offentlige organene.

Ved etableringen av styringsgruppe må det lages et mandat for styringsgruppa sitt arbeid. Styringsgruppa må her selv vurdere om det er hensiktsmessig å etablere undergrupper som

koordineringsgrupper, sekretariat og referansegrupper. På bakgrunn av at det er Stortinget som vedtar en ordning med kjøprising, må det også etableres system for rapportering og kontroll. Det vil derfor være hensiktsmessig at styringsgruppa ledes av en representant fra staten.

I utkastet er det lagt opp til at Statens vegvesen skal utforme det nærmere opplegget og rutinene for rapporterings- og kontrollsystemet. Det er her tatt sikte på at styringsgruppa skal rapportere både til staten og de lokale partene. Rapporteringen bør fange opp løpende utvikling av kjøprisordningen og forventede effekter av tiltakene som prioriteres, sett i forhold til den målsettingen som er fastlagt for kjøprisordningen. Videre bør et rapporteringssystem vise de samfunnsøkonomiske virkningene for det enkelte tiltaket som langt dette er mulig. Det er dessuten viktig at det også rapporteres på bruk av midlene som betales av trafikantene gjennom kjøprissystemet, slik at det synliggjøres at midlene brukes i tråd med forutsetningene for ordningen.

3.6 § 6 Fordeling og bruk av inntekter

Utkastet § 6 inneholder bestemmelser om hvordan inntektene fra kjøprising skal brukes og fordeles mellom forvaltningsnivåene. Forholdet er også regulert i annet ledd i lovbestemmelsen. I utkastet § 6 er det foreslått inntatt en presisering at tiltak som vil redusere behovet for bilbruken skal prioriteres.

Det følger av selve lovbestemmelsen at nettoinntektene fra kjøprising skal fordeles mellom staten og kommunesektoren og at nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området. Den prosentvise fordelingen er imidlertid ikke eksplisitt uttrykt i lovbestemmelsen, men forarbeidene til bestemmelsen signaliserer at inntektsfordelingen mellom lokale/regionale og statlige myndigheter i utgangspunktet skal være lik. Forvaltningsreformen har ført til at fordelingen av statlige og fylkeskommunale veger kan være en annen enn tilfellet var da lovproposisjonen ble lagt fram. Utgangspunktet for fordelingen bør være at inntektsfordelingen blir kanalisert til de høyest prioriterte transportformål i det berørte området, sett i lys av de fastsatte målene for ordningen. I utkastet § 6 annet ledd er det derfor foreslått forskriftsfestet at fordelingen av inntektene mellom og innen forvaltningsnivåene skal fastsettes i det enkelte tilfelle på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses i det berørte området. Den endelige fordelingen av inntektene skal fastsettes av Stortinget.

3.7 § 7 Fastsettelse av takst

Lovbestemmelsen om vegprising omfatter et prinsipielt rammeverk for bruk av virkemiddelet, og det er ikke tatt stilling til takstsystemet og spørsmålet om hvordan prisnivået skal fastsettes. Forarbeidene har forutsatt at det skal utarbeides forskrifter med nærmere prinsipper for takstfastsettelse.

Ved innføring av bompengefinansiering av vegprosjekter følger dette systemet i dag den ordningen at størrelsen på takstene er en del av proposisjonen som legges fram for og behandles av Stortinget. Vegdirektoratet vil påpeke at kjøprising ved sitt formål skiller seg klart fra bompenger ved at virkemiddelet ikke skal oppnå en bestemt inntjening innenfor en bestemt periode. Ordningen skal i stedet redusere lokale kø- og miljøproblemer ved å regulere trafikken. Det foreligger på denne bakgrunn grunner som tilsier at kjøprising ikke skal basere seg på et system der man legger fram et konkret takstforslag for Stortinget i samme grad som ved bompenger.

Vegdirektoratet mener at det ved utarbeidelsen for takstsystemet for kjøprising må forutsettes at systemet gir mulighet for å regulere både økte og lavere satser etter det de eksterne kostnadene skulle til enhver tid tilsi. Forskriftsutkastet legger derfor opp til at takstens størrelse i størst mulig grad skal ta hensyn til de eksterne kostnadene knyttet til trafikken i området og målene for miljø- og trafikktutviklingen, slik at målsettingen med ordningen ivaretas på best mulig måte. I dette ligger for det første at takstsystemet i utgangspunktet skal differensieres over døgnet med høye takster i rushtiden og lavere takster innenfor de tidspunktene trafikken er lavere. For det andre ligger det i dette at takstsystemet kan deles opp i soner, slik at for eksempel brukerne betaler mer jo lenger inn mot sentrum de kjører. Det er også til en viss grad åpnet for at takstene kan graderes for bestemte typer kjøretøy, dersom man ønsker å avvise bestemte typer kjøretøy, for eksempel tunge kjøretøyer, innenfor bestemte soner i området. En begrensning vil likevel her ligge i at ordningen ikke skal utvikle seg til å bli en lokal skatteform, jf. Ot.prp. nr. 32 (2000–2001) kapittel 6.3. Med et system der takstene skal reflektere de eksterne kostnadene for bilkjøringen, vil det også være naturlig at takstene er ulike innenfor ulike deler av året. I fellesferien og andre perioder med lite trafikk bør takstene være lavere enn i periodene med mye trafikk. Dersom det i byområdet normalt er større problemer med luftforurensning innenfor enkelte årstider bør takstsystemet også ta hensyn til dette. Takstsystemet må også være fleksibelt i den grad akutte forhold gjør det nødvendig å justere takstene midlertidig. Et eksempel på dette er situasjoner med akutt luftforurensning og luftmålinger som overstiger grenseverdiene etter forurensningsforskriften.

Et fremlegg av kjøprising for Stortinget, bør basere seg på at ordningen inneholder en viss redegjørelse for hvordan takstsystemet skal fastsettes innenfor de ulike tidspunktene og årstidene, men uten at Stortinget skal ta avgjørende stilling til hva som skal være endelige nivået på takstene til enhver tid. Et slikt system forutsetter imidlertid en forutsigbarhet slik at brukerne til enhver tid vet hvilken takst som gjelder når passering skjer. Takstsystemet som benyttes skal ivareta krav om personvern etter personopplysningsloven.

Kompleksiteten i takstsystemet kan gjøre det nødvendig med et pålegg om at det enkelte kjøretøy er utstyrt med betalingsbrikke for trafikk i området som er omfattet av kjøprisingen. Vegdirektoratet vil utrede dette nærmere og eventuelt på et senere tidspunkt komme tilbake med forslag til nødvendig hjemmelsgrunnlag.

I utkastet § 7 første ledd er det foreslått at det endelige takstsystemet skal fastsettes i forskrift av Vegdirektoratet. Det er på denne måten lagt opp til at fastsettelse av takst gjøres i egen lokal forskrift for hver enkelt ordning. Bestemmelsene om utredning, høring og kunngjøring, mv. i forvaltningsloven kapittel VII vil gjelde tilsvarende. Utkastet § 7 annet ledd inneholder bestemmelser om varighet og evaluering i tråd med omtalen av dette i forarbeidene.

3.8 § 8 Betalingsplikt

Bestemmelsen bygger på en lignende bestemmelse om betalingsplikt i forskrift til vegloven § 27 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift (FOR 2004-04-30-678) § 2. Bestemmelsen skal sikre hjemmelsgrunnlaget for kjøprisselskapets oppgaver med innkreving av kjøprisen.

I Ot.prp. nr. 32 er det forutsatt at forskriften skal inneholde en bestemmelse om tilleggsavgift for tilfeller der betalingspunktet passerer uten at lovlig betaling skjer. Vurderingen av behovet for en tilleggsavgift i forarbeidene ble skrevet på et tidspunkt da betaling av bompenger ble krevet inn manuelt ved passering av et betalingspunkt eller ved at forhåndsbetalt brikke ble belastet. I ettertid har det skjedd en betydelig utvikling av de teknologiske innkrevningssystemene for bompenger i byområder, og fremtidige kjøprisordninger vil i tråd

med dette bli etablert som en helautomatisk betalingsordning. Da vil lovlig passering skje uten betaling, og brukerne blir i stedet avkrevd betaling for faktisk antall passeringer ved regelmessige terminoppgjør. Ordningen med tilleggsavgift per ikke-betalte passering passer etter vårt syn dårlig med et slikt helautomatisk system, og vi foreslår heller at manglende oppgjør (dvs. ikke-betalt faktura for x antall passeringer) følger de alminnelige reglene om inndriving av pengekrav. Forskriftsutkastet inneholder derfor ikke sanksjonsbestemmelser for ubetalte krav.

3.9 § 9 Fritak og rabattordning

I Ot.prp. nr. 32 (2000–2001) er det forutsatt at fritak for å betale kjøpris skal holdes på et minimumsnivå. Fritakene og rabattordningen som er foreslått i utkastet § 9 bygger på lignende fritaksbestemmelser i gjeldende bompengesystemer for byområder.

Fritaket i utkastet § 9 første ledd bokstav e) er av nyere dato, og har kommet med som følge av Norges forpliktelser til å fritta diplomatiske representanter for avgifter og skatter etter Wien-konvensjonen om diplomatisk samkvem av 1961 artikkel 34.

4 Administrative og økonomiske konsekvenser

De administrative konsekvensene av forskriften er behandlet ovenfor, se punkt 3.4 og 3.5. Det vises også til Ot.prp. nr. 32 (2000–2001), kapittel 7.

5 Utkast til forskrift til vegtrafikkloven § 7a om kjøprising

Forskrift om kjøprising

Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven) § 7a.

§ 1 Definisjon

Med kjøprising i denne forskriften forstås vegprising, dvs. at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

§ 2 Formål

Formålet med kjøprising er trafikkregulering med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblemer.

§ 3 Vilkår

Kjøprising kan innføres i byområder der det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer, og hvor det kan forventes at dette er et effektivt positivt virkemiddel. Arealbruk og transportsystem for det berørte området skal ses i sammenheng. Som grunnlag for innføring av kjøprising skal det foreligge en helhetlig plan som skal omfatte behovsvurdering med tilhørende målsetting. Det bør i størst mulig grad foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området på det tidspunktet kjøprising settes i drift.

§ 4 Administrering og drift

Administrering og drift av ordningen skal utføres av et eget aksjeselskap. Det skal fastsettes i selskapets vedtekter at kommunene og fylkeskommunen der ordningen tas i bruk til sammen skal ha aksjemajoriteten i selskapet og rett til å velge flertallet av styrets medlemmer.

Det skal inngås en avtale mellom aksjeselskapet og Statens vegvesen for den enkelte kjøprising. Avtalen skal sikre at systemet utvikles og brukes i samsvar med forutsetningene for ordningen.

Det tekniske innkrevningssystemet skal godkjennes av Statens vegvesen.

§ 5 *Styring og rapportering*

Det skal opprettes en styringsgruppe der de berørte myndigheter er representert. Styringsgruppen skal ha ansvaret for koordinering av ordningen, for å sikre best mulig måloppnåelse og gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring med økonomien.

Det skal etableres et tilpasset rapporterings- og kontrollsystem. Opplegg og rutiner for rapportering og kontroll utformes av Statens vegvesen.

§ 6 *Fordeling og bruk av inntekter*

Inntektene fra kjøprising skal brukes til transportformål i det berørte området. Tiltak som vil redusere behovet for bilbruk, herunder spesielt kollektivtiltak, skal prioriteres. Kostnadene til etablering og drift dekkes av inntektene.

Nettoinntektene skal fordeles mellom staten og kommunesektoren. Fordeling av nettoinntekter mellom og innen forvaltningsnivåene gjøres i det enkelte tilfellet på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses i det berørte området. Stortinget fastsetter den konkrete inntektsfordelingen både mellom forvaltningsnivåene og innen det enkelte forvaltningsnivå ved behandlingen av den enkelte proposisjon om kjøprising.

§ 7 *Fastsettelse av takst*

Takstsystemet fastsettes i forskrift av Vegdirektoratet. Takstens størrelse skal i størst mulig utstrekning reflektere de eksterne kostnadene knyttet til trafikken i området og mål for miljø- og trafikktutviklingen, slik at målsettingen med ordningen best mulig ivaretas.

Taksten skal evalueres i forhold til ordningens målsetting senest to år etter oppstart og deretter hvert fjerde år. Den enkelte kjøprisordning skal revurderes av Stortinget etter maksimalt 10 år. Det skal vurderes hvorvidt takstnivå, organisering og inntektsfordeling er i samsvar med prosjektets formål. Ved vesentlige permanente endringer skal ordningen forelegges Stortinget på nytt.

§ 8 *Betalingsplikt*

Forskriftens bestemmelser om betaling gjelder for kjøretøy i medhold av forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften).

Føreren av motorvognen er ansvarlig for at riktig takst blir betalt. Er føreren av motorvognen en annen enn den som er registrert som eier av motorvognen, er føreren og den registrerte eieren solidarisk ansvarlig for taksten. Dersom det er registrert en gyldig avtale om bruk av elektronisk betaling på motorvognen, er også den som har inngått avtalen ansvarlig for betaling av taksten. Er motorvognen fravent eieren ved en forbrytelse er det likevel bare føreren som er ansvarlig for taksten.

§ 9 *Fritak og rabattordning*

Følgende motorvogner er fritatt for betaling:

- a) To- og trehjulede motorvogner som definert i kjøretøyforskriften § 2-3.
- b) Buss i rute som nyttes til kollektivtransport.
- c) Motorvogn med elektrisk fremdrift med drivstoffkode 05 i vognkortet og motorvogn med kjennetegn HY.
- d) Motorvogn hvor fører eller passasjer medbringer parkeringsbevis for forflytningshemmede, jf. forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede.
- e) Kjøretøyer registrert på utenlandske diplomater og ambassader.

Fritak etter første ledd betinger at motorvognen er utstyrt for elektronisk betaling.

Ved bruk av elektronisk brikke eller liknende skal det gis en generell rabatt på 10 prosent.

§ 10 *Ikrafttredelse*

Denne forskriften trer i kraft ...