Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Oslo

Byrådens sak

Vår ref. (saksnr.):	Byrådens sak nr.:	Vedtaksdato:
20/2608 - 119	22/26	29.09.2026

Oslo kommunes høringsuttalelse til høring om nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving

Saksfremstilling:
Statens vegvesen Vegdirektoratet sendte den 02.07.2026 høring med forslag til regulering av kommunale nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving. Høringen omfatter følgende endringsforslag:

- Forslag til nytt fjerde ledd i § 7 i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven), som skal gi hjemmel for å innføre kommunale nullutslippssoner.
- Forslag til nytt sjuende ledd i § 31 a i vegtrafikkloven som skal gi hjemmel for at det kan gis forskrift om automatisert kontroll og håndheving av avkriminaliserte overtredelser. Der det er gitt slik forskrift, får organer som er utpekt i forskriften hjemmel til å gjennomføre automatisk kontroll og håndheving og hjemmel til å treffe automatiserte avgjørelser etter personvernforordningen artikkel 22.
- Forslag til ny sentral forskrift om kommunale nullutslippssoner for motorvogn, som fastsetter rammer for innføring av slike soner. I denne foreslås det også hjemmel til å vedta nærmere bestemmelsene for slike soner i lokal forskrift.
- Forslag til endringer i forskrift 7. oktober 2005 nr.1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Det foreslås her inntatt nye skilt i forskriften som kan brukes for å skilte nullutslippssoner på en enhetlig og tydelig måte.

Bymiljøetaten har gitt innspill til høringsuttalelsen og Klimaetaten og Renovasjon- og gjenvinningsetaten har deltatt i Bymiljøetatens arbeid med å lage en høringsuttalelse.

Vedtakskompetanse:
Byrådet er gitt myndighet til å avgi høringsuttalelser på kommunens vegne ved bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218. Myndigheten er videredelegert til de respektive fagbyråder i saker som ikke er av prinsipiell betydning, jf. byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360.

Vedtak:
Oslo kommune avgir følgende uttalelse til forslag til forslag til regulering av kommunale nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving:

Oslo kommune viser til høring av regelendringer som gir hjemmel til å innføre nullutslippssoner, automatisk kontroll og håndheving. Oslo kommune har i mange år arbeidet for å få på plass en nullutslippssone, og er svært positiv til at det innføres en mulighet til å innføre nullutslippssoner som kan fastsettes lokalt. Vi støtter hovedtrekkene i høringsutkastet og er særlig positive til at forslaget legger til rette for stor grad av lokal fleksibilitet i utformingen av nullutslippssoner.

Mens nybilsalget av personbiler er tilnærmet helelektrisk, er nesten halvparten av nye varebiler i Norge fortsatt fossilbiler og det selges vesentlig flere nye lastebiler med fossile drivlinjer, enn med nullutslippsdrivlinjer. Dersom salgsmålene for elektriske vare- og lastebiler som er vedtatt i Nasjonal transportplan, skal nås i tråd med utslippsbanene i Regjeringens klimastatus og -plan, er det et stort behov for å utvide virkemiddelbruken rettet mot næringstransporten.

Utslipp fra næringstransport (varebiler og tunge kjøretøy) utgjør 21 prosent av Oslo sine utslipp. Dersom Oslo skal nå sitt eget mål om 95 % klimagassreduksjon i 2030, bør utslippene fra veitransport med varebiler og tunge kjøretøy reduseres med 97 % sammenlignet med 2009. For å oppnå dette, må utskiftning av varebiler og tunge kjøretøy til nullutslipp gå vesentlig raskere.

Oslo har over tid, og i tråd med nasjonale anbefalinger, rettet omfattende virkemiddelbruk mot overgangen til utslippsfrie alternativer av nyttekjøretøy, og har i praksis få urealiserte virkemidler igjen. En nullutslippssone vil være sentral for å akselerere omstillingen. Etter mange år med premiering og tilrettelegging for innfasing av utslippsfrie kjøretøy, er markedet nå modent for virkemidler som i større grad favoriserer nullutslippskjøretøy.

1. Lovendringer

Det er positivt at foreslått nytt syvende ledd i vegtrafikkloven § 31a er generelt formulert. Kommunen har et stort behov for virkemidler for håndheving, som trolig kan hjemles i den samme bestemmelsen på sikt.

2. Forslag til ny forskrift om nullutslippssoner for motorvogner

Som nevnt innledningsvis, støtter vi at kommuner får en vid hjemmel for å innføre, kontrollere og håndheve nullutslippssoner.

Muligheten for automatisk håndheving er betinget av at hver enkelt kommune gjør en egen personvernkonsekvensvurdering (DPIA), jf. GDPR art. 35.

Som del av innføring av en ny sentral forskrift for nullutslippssone som åpner for automatisk håndheving og kontroll, bør Statens vegvesen gjennomføre en overordnet DPIA som kan vise til minimumskrav, beste praksis og/eller grensetilfeller, som hver kommune kan bearbeide og tilpasse til egen virksomhet.

Per i dag er det fortrinnsvis kameraovervåkning som er den mest aktuelle teknologien. Radar/sensorer/skannere er ikke like utviklet, men kan bli aktuelt på sikt. Kameraovervåkning er i seg selv en datamaksimerende teknologi, selv om det er gode rutiner på plass for å redusere, slette og bearbeide opptak om til aggregerte datasett. En overordnet DPIA burde ta

utgangspunkt i kamerateknologi som nevnt i forrige avsnitt, slik at en den kan gjenbrukes av kommunene.

Konkrete innspill til de enkelte paragrafene i forskriften følger under.

§ 2. Definisjoner

Biogass er ikke tatt inn som unntak i den sentrale forskriften. Vi forstår det imidlertid slik at forskriftens § 3 åpner for at et slikt unntak kan innføres i lokal forskrift, noe som er positivt.

§ 3. Virkeområde

Ulike kommuner vil ha ulike behov. Det kan derfor være fornuftig at unntakene i størst mulig grad settes lokalt. Kjøretøy som benyttes på grunn av samfunnsnyttige/kritiske funksjoner kan fastsettes sentralt. Vi oppfatter at unntakene i forskriftens § 3 pkt. a-e i så måte er fornuftige.

I pkt. f legges det opp til at motorvogner som disponeres av personer som bor i sonen er unntatt fra forbudet. Det vil være en rekke utfordringer knyttet til det å dokumentere om unntaket om bosted i sonen er oppfylt. Det vil særlig gjelde de som ikke har folkeregistrert adresse i sonen, og at det generelt er høy mobilitet ved stadige flyttinger ut og inn av en sone. Det vil være ressurskrevende å utvikle et register til å håndheve unntaket korrekt.

Lokal forskrift må kunne innrettes uten unntak, dersom den gjelder kun for enkelte kjøretøygrupper

I tillegg er det presisert i høringsnotatet, men ikke i forskriften, at kommunen selv kan bestemme om den lokale sonen kun skal omfatte enkelte kjøretøygrupper. Denne presiseringen kan med fordel tas inn i selve forskriften, ettersom unntaksbestemmelsene i § 3 i et slik tilfelle ikke vil gjelde. Da vil man unngå å gå veien om unntak og eventuelle gråsoner som følger av dette. Følgende formulering bør derfor tas inn i den sentrale forskriften:

«Kommunene har mulighet til å bestemme at den lokale sonen kun skal omfatte enkelte kjøretøygrupper».

Unntak for riksvei

Det foreslås et generelt unntak for riksveier. Avhengig av sonens avgrensning kan likevel riksveier påvirkes av nullutslippssoner, eksempelvis kan det bli behov for å skilte sonen på riksvei i overgangen til kommunal vei. Vi oppfatter at forskriften ikke er til hinder for dette, og at slike konsekvenser må utredes og diskuteres mellom vei- og skiltmyndighetene når den lokale forskriften utredes.

Kollektivknutepunkt, terminaler og havner

I vedlegg 1 fremstår det som en klar intensjon at det skal gis unntak for transport til/fra sentrale knutepunkt som havner, godsterminaler og kollektivknutepunkt, men at slikt unntak innføres i lokal forskrift. For Oslos del vil dette ha liten betydning, ettersom større knutepunkt i hovedsak har riksveiatkomst og derfor uansett er unntatt. Vi stiller likevel spørsmål ved hvorfor kollektivknutepunkt omtales på lik linje med havner og godsterminaler.

§ 4. Innføring av nullutslippssone

Det framstår som om kommunene kun plikter å sørge for forholdsmessighet ved innføringen av en nullutslippssone, men dette bør også gjelde så lenge sonen er gjeldende.

Den sentrale forskriften har heller ingen egen bestemmelse om avvikling av en nullutslippssone, i motsetning til forskrift om lavutslippssoner og piggdekkgebyr. Det er derfor uklart om kommunene plikter å avvikle en innført nullutslippssone dersom det etter innføring ikke lenger er forholdsmessighet mellom de innførte tiltakene, og ulempene den medfører, for juridiske og private personer.

§ 5. Sonens størrelse og krav til skilting

I § 5 stilles det som vilkår at sonen skal være avgrenset, sammenhengende, enhetlig og tydelig skiltet. En sone som ikke er sammenhengende eller avgrenset kan ikke skiltes, og er derfor ikke mulig å innføre. Det er uklart hva som ligger i vilkåret om at sonen skal være enhetlig. Som en forenkling bør Statens vegvesen vurdere om det er et tilstrekkelig vilkår at sonen skal kunne skiltes på en tydelig måte, men at det kan opprettes flere soner innenfor kommunen.

Det er fornuftig at det presiseres at kommunen kan opprette flere soner. Det kan med fordel presiseres om det kan innføres flere soner under samme lokale forskrift, eller om hver sone krever egen forskrift. Oslo kommune anbefaler at flere soner kan innføres under samme lokale forskrift.

§ 8. Overtredelsesgebyr

Sammenlignbare gebyrordninger i veitrafikken har en løsning der fører/eier av motorvogn selv er ansvarlig for å dokumentere en rett, der manglende oppfyllelse kan medføre et overtredelsesgebyr. Dette gjelder også der fører/eier hadde en rett, men der dette ikke var dokumentert på kontrolltidspunktet. For nullutslippssoner legges det opp til at kommunen kan ilegge overtredelsesgebyr ved kjøring inn i en nullutslippssone med fossil motorvogn, dersom ingen av unntakene fra kjøreforbudet er oppfylt. Det er ikke oppstilt dokumentasjonskrav til fører/eier.

Vi forstår høringsutkastet slik at det vil være kommunenes ansvar å lage systemer der motorvogner som oppfyller unntak blir forhåndsregistrert, slik at disse tillates å kjøre inn i nullutslippssonen uten å bli ilagt et overtredelsesgebyr. Vi tolker dette som at kommunen ikke har hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr dersom motorvognen reelt sett er omfattet av et unntak, men at kjøretøyet av ulike grunner ikke har blitt forhåndsregistrert. Dette vil trolig medføre at det ilegges mange overtredelsesgebyr som må oppheves ved klager, dersom fører eller eier av kjøretøyet dokumenterer at et unntak var oppfylt.

Kommunen ber Vegdirektoratet vurdere om det er hensiktsmessig å pålegge eier/fører å dokumentere at motorvognen er omfattet av et unntak, enten i sentral forskrift, eller at kommunen gis hjemmel til å pålegge dette i lokal forskrift.

Gebyrets størrelse

Overtredelsesgebyret er foreslått fastsatt i sentral forskrift til kr. 1000.

Det er i den lokale forskriften det blir avklart hvilke kjøretøy som omfattes av nullutslippssonen. Samtidig vil den avvisende effekten av et overtredelsesgebyr variere, avhengig av hvem som

mottar det. Gebyrets størrelse kan ha betydning for hvor stor effekt tiltaket vil ha, og vil derfor kunne være en del av utredningene som gjennomføres som grunnlag for innføring. Kommunen mener derfor gebyrets størrelse bør fastsettes i lokal forskrift, alternativt at det angis et spenn i den sentrale forskriften.

§ 11. Klage

Oslo kommune stiller spørsmål ved om denne typen klagesaker bør beslaglegge rettens tid, i likhet med andre trafikksaker. Vegdirektoratet har i høringsnotatet vist til at denne problemstillingen ble utredet av Samferdselsdepartementet i 2021, uten at det har kommet endringer. Kommunen tar dette til etterretning.

3. Skiltforskriften

Det vil bli komplisert å skilte en sone som har mange unntak i forskrift. Kompleksiteten øker ytterligere dersom ulike kommuner kan innføre ulike unntak i lokal forskrift. Det kan derfor bli krevende for trafikanter å forstå og forholde seg til skiltreguleringen på en trafikksikker og intuitiv måte.

Erfaringsmessig kan bruk av underskilt redusere noe av trafikantenes usikkerhet og bidra til å tydeliggjøre reguleringen. Samtidig kan mange underskilt i seg selv komplisere kommunikasjonen med trafikantene. Et underskilt som viser til unntak i forskrift kan likevel gi trafikantene en forståelse for at hovedskiltets bestemmelser ikke gjelder alle trafikanter, og derfor også begrunne hvorfor enkelte kjøretøy kan passere skiltet. Statens vegvesen bør derfor vurdere om det kan tas inn mulighet for bruk av underskilt i skiltforskriften, eksempelvis «Gjelder ikke unntak gitt i forskrift». Dersom kommunen velger å innføre et forbud kun rettet mot en kjøretøygruppe, ref. vårt innspill til § 3 Virkeområde, bør dette også kunne kommuniseres på et underskilt eksempelvis: «Gjelder kjøretøy gitt i forskrift».

Erfaringer fra utlandet viser at kommunikasjon overfor trafikantene er avgjørende, i forkant av innføring, men også i driftsfasen. Når sonen er innført, vil det sannsynligvis være hensiktsmessig å ta i bruk 560 opplysningstavle i tillegg til forbudsskiltene for nullutslippssone. 560 skilter vil i seg selv ikke være mulig å bruke alene for å skape et forbud i nullutslippssonen, men vi ser det som nødvendig som et supplement til forbudsskiltet for å forhåndsinformere trafikantene om nullutslippssonen.

Marit Kristine Vea

byråd