



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 32

(2000-2001)

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 21. desember 2000,
godkjent i statsråd samme dag.*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Vegprising er omtalt i St.meld. nr. 34 (1992-93) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97*, St.meld. nr. 37 (1996-97) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007* samt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011*. Ved behandlingen av St. meld. nr. 37 (1996-97) stilte flertallet i Stortingets samferdselskomité seg positiv til innføring av vegprising, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97) side 25. Vegprising innebærer at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Samferdselsdepartementet legger med dette frem forslag til ny bestemmelse i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 som gir hjemmel for at det, med samtykke fra Stortinget, kan innføres vegprising på offentlig veg i et nærmere fastsatt område.

Lovforslaget omfatter følgende hovedpunkter:

- Formålet med vegprising skal være trafikkregulering. Vegprising skal tas i bruk for å regulere vegtrafikk, der dette fremstår som et hensiktsmessig og effektivt virkemiddel for å redusere køproblemer og til å bedre lokale miljøforhold. Det skal ikke være mulig å ta vegprising i bruk uten at det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer lokalt.
- Vegprising og bompengefinansiering skal ikke brukes samtidig i samme område.
- Vegprising skal tas i bruk som et supplement til dagens drivstoffavgifter.
- Det skal som en hovedregel kreves tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak i hvert enkelte tilfelle. I helt spesielle situasjoner kan Samferdselsdepartementet foreslå at vegprising pålegges. Stortinget skal fatte endelig vedtak i hvert enkelt tilfelle.
- Kostnadene ved etablering og drift av vegprising skal dekkes av inntektene. Nettoinntektene skal fordeles mellom staten og kommunesektoren med 50 pst. på hver. Staten kan fastsette en annen fordelingsnøkkel dersom en lik fordeling vil gi åpenbare skjevheter. Fordelingen innen kommunesektoren må vurderes nærmere i det enkelte tilfelle på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses. Den endelige inntektsfordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåene og innen det enkelte forvaltningsnivå, skjer gjennom Stortingets behandling av den enkelte vegprisingsproposisjonen.
- Nettoinntektene skal øremerkes transportformål i det berørte området. Det legges ikke begrensninger på type transportformål.
- Den kommunale og fylkeskommunale andelen av nettoinntektene skal ikke inngå i statsbudsjettet og ikke regnes med i det årlige kommunaløkonomiske opplegget.
- Den statlige andelen av inntektene og motsvarende utgifter vil inngå i statsbudsjettet (bruttobudsjettering), og føres på egne kapitler/poster.
- Det skal utformes forskrifter om takstfastsettelse, tilleggsavgift og fordeling av nettoinntekter.

1.1 Proposisjonens oppbygning

I kapittel 2 omtales bakgrunnen for lovforslaget.

Forholdet til EØS- regelverket omtales i kapittel 3.

Hovedpunkt i høringsnotatet som ble sendt på alminnelig høring i september 1999, omtales i kapittel 4.

I kapittel 5 gis det en omtale av den alminnelige høringen av høringsnotatet. Det gis en oversikt over de høringsinstanser som mottok høringsnotatet for eventuelle merknader. Videre trekkes frem sentrale merknader innkommet under høringen.

Samferdselsdepartementets forslag knyttet til vegprising blir omtalt i kapittel 6, herunder departementets vurdering av de sentrale høringsuttalelsene. Kapitlet er bygd opp temavis.

I kapittel 7 gås det nærmere inn på administrative og økonomiske konsekvenser. I kapitlet omtales bl.a. fordelingsmessige konsekvenser av vegprising samt budsjettering av nettoinntekter fra vegprising.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Vegtrafikken påfører samfunnet en rekke kostnader som trafikantene ikke i særlig grad har økonomiske motiv for å ta hensyn til (eksterne kostnader). Dette kan f. eks. være miljøkostnader og køkostnader. For å bedre samsvaret mellom de samfunnsøkonomiske kostnadene og de privatøkonomiske kostnadene forbundet med vegtrafikk, har det vært innført «miljøelementer» i nasjonale avgifter, som f. eks. CO₂-avgiften. Slike generelle avgifter vil imidlertid i liten grad være effektive overfor eksterne kostnader som varierer betydelig med tid og sted. Dette kan gjøre det vanskelig å finne et godt samsvar mellom avgiftens størrelse og de eksterne kostnadene, som det skal korrigeres for.

Vegprising innebærer at trafikantene må betale for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Vegprising vil derfor i større grad kunne korrigere for eksterne kostnader, som avhenger av når og hvor bilkjøringen finner sted. Ved at bilistenes kostnader i større grad samsvarer med de totale samfunnsmessige kostnadene ved bilkjøring, legges forholdene til rette for bedre avveining mellom nytten en trafikant har av bilbruk på et bestemt tidspunkt, og den samfunnsmessige kostnaden bruken innebærer.

Bruk av vegprising vil kunne være særlig aktuelt i storbyene. Vegprising vil bl.a. kunne medføre at en del trafikanter velger andre reisemål, en annen kjørerute, et annet reisetidspunkt eller et annet transportmiddel enn de ellers ville ha gjort. Dette kan bidra til bedret utnyttelse av vegkapasiteten, og også gi et bedre lokalt miljø ved at drivstoffbruk og avgassutslipp kan reduseres innen området som omfattes av vegprisingsopplegget.

3 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 (transportører).

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, men er foreløpig ikke implementert i norsk rett. Etter Samferdselsdepartementets vurdering får ikke Rådskonferansen 1999/62/EF anvendelse på avgifter for kjøring i byer eller på regulerende avgifter, hvor formålet er å unngå trafikkoverbelastning på visse steder og til visse tidspunkter. Samferdselsdepartementet ser det derfor slik at vegprising ut fra sitt formål og lokale tilknytning faller utenfor konferansens anvendelsesområde. EU-Kommisjonen har i brev til Samferdselsdepartementet av 31. juli 2000 bekreftet dette.

4 Høringsnotat av september 1999

Et høringsnotat med forslag til endringer i vegtrafikkloven vedrørende vegprising ble sendt på alminnelig høring ved brev av 15. september 1999. Lovforslaget omfattet følgende hovedpunkt:

Forholdet til bompengeneinnkreving

Formålet med vegprising skal være trafikkregulering. I motsetning til ved bompengereordninger, vil det for vegprising ikke være naturlig å sette begrensinger til varigheten. Vegprising og bompengefinansiering skal ikke benyttes samtidig i samme område - eksisterende bomringer må derfor enten avvikles etter planen eller reforhandles før vegprising kan tas i bruk i disse områdene.

Vedtak om vegprising/saksbehandlingsregler

Som en hovedregel skal lokale myndigheter selv ta initiativ til å innføre vegprising og det skal kreves tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak. Samferdselsdepartementet skal i særlige tilfelle kunne pålegge bruk og Stortinget skal fatte endelig vedtak i hvert enkelt tilfelle.

Nivået på vegprisen

Det ble ikke tatt stilling til spørsmål som størrelsen på prisnivået. Myndigheten til å fastsette prisnivået ble foreslått delegert til Vegdirektoratet og det skal utarbeides utfyllende retningslinjer for fastlegging av prisnivået og sentrale forskrifter om tilleggsavgift ved unnlatt betaling.

Forholdet til skatte- og avgiftssystemet

Det ble vist til at drivstoffavgiftene er begrunnet med at trafikanter skal stilles overfor de generelle vegbruks-, ulykkes- og miljøkostnadene som de påfører samfunnet. Vegprising skal ta sikte på å redusere køproblemer og til å bedre lokale miljøforhold, f.eks. i de største byene. Det ble lagt til grunn at vegprisingssystemer vil kunne begrunnes som et supplement til dagens drivstoffavgifter.

Fordeling og bruk av inntekter

Inntektene vil avhenge av utforming av det enkelte vegprisingssystem og av hvilke steder som tar i bruk virkemiddelet. Det vil ikke være mulig å gi et entydig svar på hvor høye inntektene vil bli.

Kostnadene ved etablering og drift av et vegprisingssystem skal dekkes av inntektene. Det ble foreslått at nettoinntektene skal fordeles mellom statlige og berørte kommunale og fylkeskommunale myndigheter etter en nærmere vurdering, slik det ble lagt til grunn ved Stortingets behandling av saken i St.meld. nr. 37 (1996-97). Det ble uttalt at en slik fordeling skal ta utgangspunkt i objektive kriterier som vil bli fastsatt gjennom arbeidet med utfyllende retningslinjer. Høringsnotatet foreslo videre at nettoinntektene skal øremer-

kes lokale transportformål, herunder kollektivtransport, trafiksikkerhet og miljø. Dette er en endring i forhold til St.meld. nr. 37 (1996-97) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007*. Øremerking vil være viktig for å skape lokal forståelse for vegprising og det kan gi sterkere vilje til å innføre ordningen. Det ble lagt til grunn at de aktuelle tiltakene skal skisseres i den enkelte vegprisingsproposisjon, og følges opp ved jevnlig rapportering til Stortinget. Samferdselsdepartementet kan med samtykke fra Stortinget definere andre formål enn lokale transportformål som nettoinntekten skal kunne anvendes til.

Forvaltning av vegprisingsordningen

Det ble forutsatt at lokale myndigheter administrerer og forestår driften av vegprisingsordningen. Samferdselsdepartementet fant det lite hensiktsmessig å legge føringer for hvordan en slik forvaltningsordning skal organiseres, men antok at det vil være hensiktsmessig å opprette lokale aksjeselskap på linje med de som eksisterer for bompengeneinnkreving. Departementet mente at det i den enkelte sak bør inngås en avtale mellom lokale myndigheter og staten og at Vegdirektoratet blir tillagt ansvaret for oppfølging av denne avtalen. Det ble tatt sikte på å nærmere vurdere hva som skal inngå i en slik avtale. Det ble uttalt at det må utvikles rutiner for rapportering og kontroll for å sikre at den enkelte ordning utvikles og brukes i samsvar med forutsetningene og at Vegdirektoratet må utforme et nærmere opplegg for dette.

Teknologiske forhold

Det ble ikke lagt sterke føringer for valg av teknologi, men det ble uttalt at det vil være en fordel at det siktes mot at systemene gjennom standardisering også kan nyttes til andre formål, som for eksempel parkering. Det ble lagt til grunn at det må foretas en grundig avveining i forhold til personvernet før en ordning eventuelt innføres.

5 Høringen

Lovforslaget ble sendt på høring til følgende høringsinstanser:

- Statsministerens kontor
- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Finansdepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Justisdepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Miljøverndepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Sosial- og helsedepartementet
- Riksadvokatembetet
- Riksrevisjonen
- Sametinget
- Fylkesmennene
- Fylkeskommunene
- Oslo kommune
- Bergen kommune
- Trondheim kommune
- Stavanger kommune
- ESA
- Datatilsynet
- Direktoratet for Naturforvaltning
- Forbrukerrådet
- Jernbaneverket
- Konkurransetilsynet
- Kredittilsynet
- Luftfartsverket
- Post- og teletilsynet
- NSB BA
- Rådet for funksjonshemmede
- Statens forurensningstilsyn
- Statens Innkrevingsentral
- Toll- og avgiftsdirektoratet
- Vegdirektoratet
- Landsdelspolitimestrene
- Utrykningspolitiet
- Færdselsstyrelsen
- Justisministeriet
- Kommunikasjonsdepartementet
- Trafikministeriets Vägtrafikkavdeling
- Vägverket
- Vejdirektoratet
- Akademikernes Fellesorganisasjon
- Akademikerne
- Aksjon Nærmiljø og Trafikk
- Aleneforeldreforeningen (AFFO)

- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Bellona Miljøstiftelsen
- Den Norske Advokatforening
- Den norske Bankforening
- Entreprenørforeningen - bygg og anlegg
- Falken Redningstjeneste
- Foreningen 2 Foreldre
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Handelens- og servicenæringens Hovedorganisasjon
- Kommunenes sentralforbund
- Kongelig Norsk Automobilklub
- Landsorganisasjonen i Norge
- Lastebileiernes Forening
- Maskinentreprenørenes Forening
- Motorførernes Avholdsforbund
- Naturvernforbundet
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilutleieforbund
- Norges Caravanbransje-forbund
- Norges Forsikringsforbund
- Norges Handikapforbund
- Norges Kommunale Parkeringsforening (NORPARK)
- Norges Lastebileier-Forbund
- Norges Lensmannslag
- Norges Taxiforbund
- Norsk Caravan Club
- Norsk Motorcykel Union
- Norsk Petroleumsinstitutt
- Norsk Rutebilarbeiderforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Norsk Veteranvogn Klubb
- Norvegfinans
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Opplysningsrådet for Veitrafikken
- Politiets Fellesforbund
- SINTEF Samferdsel
- Syklistenes Landsforening
- Teknologibedriftenes Landsforening
- Teknologisk Institutt
- Transportbedriftenes Landsforening
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Transportøkonomisk institutt
- Trygg Trafikk
- Viking Redningstjeneste AS
- Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Høringsinstansene gir i stor grad tilslutning til lovforslaget. Det har imidlertid vært reist innvendinger mot enkelte forhold i lovforslaget, bl.a. er det sterk motstand mot at staten skal kunne *pålegge bruk av vegprising og endre formål for anvendelse av nettoinntektene.*

Enkelte sentrale høringsinstanser - Justisdepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet/Konkurransetilsynet samt Vegdirektoratet - har uttalt at nærmere bestemmelser som skal regulere ordningen, bør gis som forskrifter fremfor retningslinjer. Begrunnelsen er at dette i stor grad vil være bestemmende for rettigheter og plikter for publikum.

Enkelte sentrale høringsinstanser stiller seg negativ til lovforslaget. Dette gjelder særlig Buskerud og Vest-Agder fylkeskommuner, Stavanger kommune, Norges Automobil-Forbund (NAF) samt Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). Det uttales bl.a. at vegprising vil bli en form for dobbelbeskatning, at vegprising vil ramme sosialt skjevt og at det i dag ikke eksisterer et historisk erfaringsmateriale om trafikkmessige effekter av vegprising.

5.1 Forholdet til bompengeneinnkreving

Vegdirektoratet uttaler at det i byområder kan være behov for både å regulere trafikken ved hjelp av vegprising og foreta investeringer i vegnettet ved hjelp av bompenger. Direktoratet anser det derfor som uheldig å ikke kunne ha mulighet for å bompengefinansiere enkeltprosjekter innenfor områder med vegprising.

5.2 Vedtak om vegprising/saksbehandlingsregler

Justisdepartementet stiller spørsmål ved om det bør kreves samtykke fra Stortinget i de tilfeller hvor de aktuelle kommuner og fylkeskommuner er enig i ordningen.

Nærings- og handelsdepartementet, Hordaland fylkeskommune, Akershus fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Stavanger kommune, Drammen kommune, Kommunenes Sentralforbund og Transportbrukernes Fellesorganisasjon mener at bruk av vegprising bør være basert på tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak uten at staten kan gi pålegg. Det blir vist til at statlig pålegg vil kunne åpne for å utvikle ordningen til en fiskal ordning og svekke tilliten til at ordningen blir brukt som forutsatt.

5.3 Nivået på vegprisen

Akershus fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Kommunenes Sentralforbund er uenig i at prisnivået skal fastsettes av Vegdirektoratet - ansvaret bør ligge hos fylkeskommunen i nært samarbeid med berørte kommuner.

5.4 Forholdet til skatte- og avgiftssystemet

Transportbrukernes Fellesorganisasjon uttaler at vegprising kun må brukes for å hindre økte transportkostnader.

Norsk Petroleumsinstitutt mener at dagens drivstoffavgifter ligger betydelig høyere enn summen av lokale, regionale og globale eksterne effekter ved bilbruk. Innføring av vegprising må derfor resultere i at den generelle drivstoffavgiften reduseres.

5.5 Fordeling og bruk av inntekter

Justisdepartementet påpeker at det i høringsnotatet ikke er sagt hvem som skal fastsette nøkkelen for fordeling av nettoinntektene, men at det synes forutsatt i motivene at spørsmålet vil bli vurdert av Stortinget. Slik høringsnotatet er utformet, holder man det rettslig åpent om fordelingsnøkkelen vil bli bestemt av Stortinget eller av Samferdselsdepartementet når ikke Stortinget har avgjort noe om den. Justisdepartementet uttaler videre at ordlyden i høringsnotatet ikke gjør det klart om inntektene fra vegprising kan brukes til infrastrukturtiltak - det er uklart hva som skal regnes som «miljørettede investeringer i vegnettet», og om dette vil omfatte vegutvidelser. Justisdepartementet viser til at høringsnotatet åpner for at inntektene også skal kunne brukes til andre formål enn lokale transportformål, dersom Stortinget har gitt samtykke til det. Justisdepartementet har ikke innvendinger mot at det kreves samtykke fra Stortinget til å fravike lovordningen, men reiser spørsmål om tilslutning fra berørte fylkeskommuner og kommuner kunne være tilstrekkelig.

Nærings- og handelsdepartementet, Akershus fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Stavanger kommune, Kommunenes Sentralforbund, Transportbrukernes Fellesorganisasjon og Transportbedriftenes Landsforening mener at staten ikke bør kunne omdefinere formålet for anvendelse av inntektene fra vegprising. Det blir trukket frem at dette vil fjerne den lokale forståelsen for vegprising og at dette vil åpne for å utvikle ordningen som en fiskal ordning og dermed svekke tilliten til at ordningen blir brukt som forutsatt.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon uttaler at inntektene må brukes til utbygging av infrastrukturen i de områder som omfattes av ordningen, ikke til drift av kollektivselskaper - da dette vil fjerne et viktig incitament for effektiv drift av kollektivselskaper og åpne for en subsidiering som det kan bli vanskelig å begrense.

Vegdirektoratet uttaler at finansiering av kostnader som ikke er klart tidsbegrensede kan skape et avhengighetsforhold til innkrevingen som gjør det vanskelig å få til opphør, dersom trafikk og miljøproblemene løses. Direktoratet mener videre at det er viktig å ha avklart både fordeling og bruk av inntektene på forhånd. Det foreslås at det etableres et samarbeidsforum med berørte lokale myndigheter, som skal komme frem til de beste løsningene uavhengig av myndighetsansvar forut for behandling av saken i departement og Storting. Videre må det avtales hvordan en skal fastsette inntektsfordelingen, dersom det ikke oppnås lokal enighet - det bør vurderes om f.eks. fylkesmannen kan få en meglingsrolle slik som ved innsigelser i plansaker og om Samferdselsdepartementet skal fatte endelig avgjørelse. Når det gjelder fordelingskriterier for fordeling av inntektene, mener Vegdirektoratet at eksempelet i høringsnotatet der trafikkfordeling antydes som mulig kriterium, bør strykes - direktoratet mener at dette kan gi staten det meste av inntektene.

5.6 Forvaltning av vegprisingsordningen

Vegdirektoratet uttaler at det kreves forpliktende avtaler med lokale myndigheter, når midlene skal øremerkes transportformål. I motsatt fall kan lokale myndigheter redusere sin ordinære innsats til transportformål for å skaffe rom i

budsjettene til andre viktige formål. Dette krever en annen type avtale enn dagens bompenggeavtaler.

5.7 Teknologiske forhold

Datatilsynet uttaler at valg av teknologiske løsninger kan få vesentlig betydning i personvernsammenheng. Som et generelt utgangspunkt anbefales det at man i minst mulig grad velger teknologiske og organisatoriske løsninger som fordrer registrering av trafikantenes bruk av vegnettet. Datatilsynet er tilfreds med at det legges opp til en grundig avveining i forhold til personvernet før en ordning med vegprising eventuelt innføres.

6 Samferdselsdepartementets vurderinger og forslag

Samferdselsdepartementets forslag blir omtalt i dette kapitlet, herunder departementets vurdering av de sentrale høringsuttalelsene. Kapitlet er bygd opp temavis.

Samferdselsdepartementet holder i hovedsak fast ved vurderingene i høringsnotatet.

Samferdselsdepartementet er enig i at nærmere bestemmelser som skal regulere ordningen, gis som forskrifter fremfor retningslinjer slik flere av høringsinstansene har påpekt.

6.1 Forholdet til bompengeneinnkreving

Bompengeneinnkreving

Med hjemmel i vegloven § 27, er det adgang til å innkreve bompenger på offentlig veg. Bompengeneinntektene kan benyttes til formål som vegloven skal ivareta, slik som finansiering av nye vegprosjekter (planlegging og bygging), vegutbedringer og vegvedlikehold.

Hovedformålet med dagens bompengeneinnkreving er *finansiering* av spesi-
fikke prosjekter. Bompengeprojekter er tidsbegrensede, og skal avvikles når prosjektene er nedbetalt. Bompengeneinntekter kan også benyttes til tiltak for kollektivtrafikk som kollektivfelt og lignende, samt miljø- og trafikksikkerhetstiltak, som er definert som en del av det spesifikke vegprosjektet. Loven åpner også for finansiering av investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane, herunder sporveg og tunnelbane - når dette samlet sett gir en bedre transportløsning. I praksis har dette hittil vært begrenset til lokale baner. Avgrensingen til «investeringer» medfører at drift av kollektivtrafikk, kjøp av materiell m.v. ikke kan finansieres gjennom bompenger på vegnettet.

Vegloven gir også åpning for bruk av bompengeneinntekter til vegvedlikehold. Denne muligheten har imidlertid ikke vært benyttet. Hovedårsaken til dette er at bompengeneinnkrevingen skal være tidsavgrenset og at en slik finansieringsform dermed framstår som lite hensiktsmessig for oppgaver av permanent karakter.

Takstoppleggene for bompengeneordningene er ulike (rabattsystemer, periodekort m.v.). Ordningene er primært utformet ut fra finansieringsbehovet. Alle takstopplegg vil imidlertid til en viss grad ha en trafikkbegrensende effekt. Utgangspunktet ved vurdering av bompengetakstene er at takstene skal være tilnærmet slik at de gjenspeiler den nytte trafikantene får av utbyggingen. På dette grunnlag gjøres vurderinger av hvilke kostnader bompengene kan og bør dekke når takstnivå foreslås.

Det er åpnet for at bomavgiften kan differensieres over døgnet. Bruk av slike tidsdifferensierte satser er i overensstemmelse med vegloven, så lenge dette ikke går ut over bompengeneinntektene. Hovedformålet med etableringen

av bompengeprojektet skal være *finansiering*, og bakgrunnen for tidsdifferensiering er å lette finansieringen av et veganlegg samtidig som betalingsplikten fordeles mer rettferdig. På denne måten kan et element av en hensiktsmessig trafikkregulering i områder hvor trafikken i deler av tiden gir betydelige eksterne virkninger, tas inn i eksisterende bompengoordninger - men reguleringen blir kun en bieffekt. Bruk av tidsdifferensierte satser forutsetter lokalpolitisk vedtak.

Vegprising

Formålet med vegprising er *trafikkregulering* med sikte på å korrigere for eksterne kostnader, som avhenger av når og hvor trafikken finner sted. En vegprisingsordning vil særlig kunne være et effektivt virkemiddel for å begrense køproblemer og lokale miljøproblemer. Det skal ikke være mulig å ta vegprising i bruk uten at det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer lokalt. Slike problemer vil ofte variere betydelig, f.eks. over døgnet. I et vegprisingsopplegg vil det derfor normalt være viktig at takstene differensieres over tid mest mulig i tråd med kostnadene.

Vegprising vil bl.a. kunne medføre at en del trafikanter:

- velger andre reisemål
- velger andre kjøreruter
- velger andre reisetidspunkter
- velger andre transportmidler
- unnlater å reise

Vegprising vil bidra til en bedre utnyttelse av vegkapasiteten og gi et bedre miljø. I motsetning til en bompengoordning, vil det for en vegprisingsordning ikke være naturlig i utgangspunktet å sette begrensninger til varigheten. Departementet vil imidlertid foreslå at hver enkelt ordning skal revurderes etter maksimalt 10 år.

En innføring av et vegprisingssystem bør vurderes i forhold til andre virkemidler overfor lokale miljø- og køproblemer, og bør bare innføres når ordningen framstår som et hensiktsmessig og effektivt virkemiddel. Blant annet anses vegprising å kunne være aktuelt å ta i bruk i lokale transportpakker som ett av flere tiltak.

Departementet er ikke enig i - slik Vegdirektoratet har foreslått i høringen - at det skal være mulig å bompengefinansiere enkeltprosjekter innenfor områder med vegprising. Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet om at det ikke skal benyttes vegprising og bompengefinansiering i samme område samtidig. En slik kombinasjon vil bl.a. kunne ha en uheldig virkning på forståelsen av de ulike formålene ved de to ordningene. Ordningene vil også delvis kunne være i motstrid med hverandre. Formålet med vegprising er som nevnt trafikkregulering, og intensjonen med ordningen er bl.a. at trafikkmengden skal reduseres. Dette formålet vil stå i motstrid med bompengoordningen der formålet er finansiering. Dersom trafikkmengden reduseres, vil inntektsgrunnlaget kunne svekkes. Departementet forutsetter derfor at bompengeringene rundt de større byene enten må avvikles etter planen eller reforhandles før vegprising tas i bruk i disse områdene. Dette er særlig begrunnet i to forhold:

- For det første er bompengeringene basert på etablerte avtaler, som omfat-

ter utbygging og finansielle forpliktelser. Disse avtalene bør oppfylles etter forutsetningene, om bompengedordningens troverdighet skal opprettholdes.

- For det andre er bompengestasjonenes plassering bestemt ut fra et finansieringsbehov. De er ikke nødvendigvis godt egnet, om formålet endres til å regulere trafikken.

6.2 Vedtak om vegprising/saksbehandlingsregler

Vegprising skal som hovedregel være et lokalt virkemiddel. Bakgrunnen for dette er bl. a. det generelle politiske ansvar, kjennskapen til lokale forhold og vurderingen av vegprising i forhold til andre lokale virkemidler. Disse forhold tilsier en viktig rolle for lokale myndigheter. Det er primært i de største byområdene at vegprising kan være aktuelt. Trafikksituasjonen i disse områdene er sammensatt, og bruk av vegprising vil med stor sannsynlighet kunne involvere flere kommuner.

I hvert tilfelle hvor et vegprisingsprosjekt er aktuelt, må det gjennomføres en nærmere vurdering av prosjektet. Det må legges vekt på problembeskrivelse, forventede trafikale og miljømessige virkninger, andre tiltak som eventuelt må gjennomføres parallelt, konkret systemutforming, prisnivå samt fordeling og bruk av inntektene. Det må i denne sammenheng gjennomføres analyser av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av prosjektet.

Samferdselsdepartementet understreker betydningen av lokalt samarbeid, og foreslår at det kreves tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak. Når lokale vedtak er fattet, framsendes forslaget via Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet. Departementet viser til ordningen med samtykke fra Stortinget til å innføre bompengeskjeving, jf. vegloven § 27, og finner det også hensiktsmessig med Stortingets samtykke ved innføring av vegprising.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at som hovedregel bør lokale myndigheter selv ta initiativ til å innføre vegprising. Departementet viser imidlertid til at mange av miljøproblemene som er knyttet til veg og vegtrafikk, har en nær sammenheng med trafikkenes størrelse. Tiltak som gir redusert trafikk, vil kunne føre til mindre luftforurensning og redusert støy i de områder som berøres. Sentrale virkemidler kan være fysiske tiltak i vegsystemet som utbygging av nytt hovedvegnett, miljøtunneler og omkjøringsveger. Som ansvarlig for forurensningssituasjonen langs riksvegnettet, har staten som vegholder ansvar for å gjennomføre nødvendige tiltak på riksvegnettet. Lovfestede miljøkrav medfører at staten som riksvegeier har ansvar for å etterkomme disse kravene på riksvegnettet. Ettersom vegprising har som formål å bedre fremkommeligheten på vegnettet lokalt og ivareta det lokale miljøet, kan bruk av vegprising være et alternativ til unødig kostbare tiltak for staten. Departementet kan ikke slutte seg til - slik enkelte høringsinstanser har foreslått under høringen - at staten ikke skal kunne gi pålegg om bruk av vegprising. Departementet opprettholder på denne bakgrunn forslaget om at staten i særlige tilfeller bør ha en adgang til å kunne gi pålegg om innføring av vegprising. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet gis hjemmel til med samtykke fra Stortinget å kunne pålegge lokale myndigheter å innføre vegprising. Det

er viktig å påpeke at denne adgangen bare skal kunne benyttes rent unntaksvis.

Lokale myndigheter skal bli forelagt forslag om statlig pålegg om bruk av vegprising, før det legges frem for Stortinget.

Det har vært vurdert om vedtak om innføring av vegprising bør skje på grunnlag av planer som vurderer bl.a. arealbruken, og transportsystemet i en regional sammenheng. Samferdselsdepartementet anser det ikke som hensiktsmessig å stille et særskilt plankrav ved innføring av vegprising, da plansituasjonen og behovet for planvurderinger kan variere fra område til område - beslutning om bruk av plan bør overlates til regionale og lokale myndigheter.

Departementet vil imidlertid foreslå at hver enkelt ordning skal revurderes etter maksimalt 10 år, herunder skal Stortinget om nødvendig kunne oppheve eller endre den enkelte ordning selv om dette ikke er basert på lokale vedtak.

6.3 Prisnivå, takstopplegg

Lovforslaget om vegprising omfatter et *prinsipielt* rammeverk for bruk av virkemiddelet. I forslaget tas derfor ikke stilling til spørsmål som prisnivået. Dette må fastlegges ved konkret utforming av den enkelte ordning og vil inngå i framlegget for Stortinget. Det vil bli utarbeidet forskrifter med prinsipper for takstfastsettelse. Disse vil være basert på bl.a. følgende:

- forståelig og forutsigbart system for trafikantene.
- prisnivået må vurderes ut fra de *eksterne kostnader* som det skal korrigeres for.
- differensiering i tråd med variasjonen i de eksterne kostnadene
- ordningen bør i utgangspunktet omfatte alle kjøretøyer.

Departementet understreker at taksten skal fastsettes på bakgrunn av lokale eksterne kostnader. Det må derfor utformes metoder for fastsetting av vegprisen og kontrollordninger for praktiseringen, som sikrer at ordningen ikke utvikler seg til å bli en lokal skatteform. Forskrifter vil også nærmere regulere ulike unntaksordninger.

Departementet ønsker å signalisere en restriktiv holdning, når det gjelder bruk av unntaksordninger. Unntaksordninger kan medføre at både fremkommelighets- og miljøeffekter reduseres og de administrative kostnadene ved de enkelte vegprisingssystemene øker. Å åpne for særordninger for enkelte grupper vil også lett medføre krav fra andre grupper. Departementet mener derfor at antall unntaksordninger bør holdes på et minimum, jf. tilsvarende ordninger ved bompengoopplegg.

Departementet er ikke enig i - slik enkelte høringsinstanser har foreslått i høringen - at ansvaret for å fastsette prisnivået skal ligge hos fylkeskommunen i nært samarbeid med berørte kommuner. Departementet fastholder at myndighet til å godkjenne vegprisingnivået og unntaksordninger delegeres til Vegdirektoratet.

Ved unnlatt betaling av vegprising, må føreren betale en tilleggsavgift. Det vil bli utferdiget nærmere forskrifter om slik tilleggsavgift ved unnlatt betaling. Samferdselsdepartementet tar sikte på å utforme en ordning for tilleggsavgift der føreren plikter å betale en avgift dersom betalingspunktet passerer

uten at lovlig betaling skjer. Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som ved overtredelsen er registrert som eier, hefter begge solidarisk. Ilagt tilleggsavgift vil kunne påklages.

6.4 Forholdet til skatte- og avgiftssystemet

Drivstoffavgiftene er begrunnet med at trafikantene skal stilles overfor de generelle vegbruks-, ulykkes- og miljøkostnadene som de påfører samfunnet. Vegprising tar sikte på å prise lokale kø- og miljøproblemer, f.eks. i de største byene. Utredninger indikerer at vegbruks- og ulykkeselementet i bensinavgiften ligger noe over de anslåtte samfunnsøkonomiske kostnadene, når de spesielle kø- og miljøproblemene i de største byene ikke trekkes inn. Autodieselavgiften ligger på den andre siden noe under de anslåtte samfunnsøkonomiske kostnadene. I tillegg til drivstoffavgiftene har vi CO₂- og svovelavgift som skal prise de globale/regionale miljøproblemene. Vegprisingssystemer vil derfor kunne begrunnes som et supplement til dagens drivstoffavgifter. Dette vil etter departementets vurdering ikke være til hinder for en annen arbeidsdeling mellom vegprising og drivstoffavgiftene i fremtiden, dersom det skulle vise seg å være aktuelt.

6.5 Fordeling og bruk av inntekter

Inntektene fra vegprising vil avhenge både av hvilke steder som tar i bruk virkemiddelet, og av utformingen av det enkelte vegprisingssystem. Det er derfor ikke mulig å antyde hvor høye inntektene vil kunne bli. Kostnadene ved etablering og drift av systemet skal dekkes av disse inntektene.

Departementet vil understreke betydningen av at det lokalt er utarbeidet forslag til *både fordeling og bruk av inntektene* før saken sendes til sentral behandling. Departementet er imidlertid ikke enig i - slik Vegdirektoratet har foreslått i høringen - at det skal settes formelt krav til et samarbeidsforum dannet av berørte lokale myndigheter. Det vesentlige er etter departementets mening at fordeling og bruk av inntektene er avklart på forhånd. Hvilken samarbeidsform som berørte myndigheter velger til dette formål, bør være opp til disse selv å avgjøre.

Fordeling av nettoinntekter

Vegprising er et *lokalt* virkemiddel. Departementet antar at det vil styrke den almene aksept for, og vilje til innføring av, et slikt virkemiddel om nettoinntektene fra vegprising kommer lokalsamfunnet til gode. Dette synet bygger i stor grad på erfaringer fra bompengoordningen.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor at nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom statlige og berørte kommunale og fylkeskommunale myndigheter etter en nærmere vurdering, slik det ble lagt til grunn da Stortinget behandlet saken i St.meld. nr. 37 (1996-97) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007*.

Departementet foreslo i høringsnotatet at fordeling av nettoinntektene skal ta utgangspunkt i objektive kriterier, for eksempel målbare kriterier knyt-

tet til trafikkfordeling mellom riksveger, fylkesveger og kommunale veger i det aktuelle området.

Departementet vil på bakgrunn av høringen og ytterligere vurderinger foreslå at nettoinntektene blir fordelt mellom staten og kommunesektoren med 50 pst. på hver. Staten kan fastsette en annen fordelingsnøkkel dersom en lik fordeling vil gi åpenbare skjevheter. Fordelingen innen kommunesektoren må vurderes nærmere i det enkelte tilfelle på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses. Fylkeskommunen har ansvar både for lokal kollektivtransport og fylkesveger, og vil derfor i utgangspunktet ha behov for en stor andel av midlene. Det må imidlertid også tas hensyn til at tiltak innen kommunenes ansvarsområde er aktuelle, særlig for de store bykommunene. Oslo behandles i denne sammenheng både som fylkeskommune og kommune. Den endelige inntektsfordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåene og innen det enkelte forvaltningsnivå, skjer gjennom Stortingets behandling av den enkelte vegprisingsproposisjon. Det vil bli gitt nærmere forskrifter om inntektsfordelingen basert på de ovenstående prinsipper.

Departementet mener at fordelingen bør tas opp til ny vurdering etter maksimalt 10 år. Departementet anser det som viktig å åpne for dette, da situasjonen etter en viss tid kan ha endret seg betydelig i forhold til forutsetningene som lå til grunn i proposisjonen. Det må derfor fremgå av den konkrete vegprisingsproposisjon at den omforente fordelingen skal revurderes, samt tidspunktet for en slik revurdering.

Bruk av nettoinntekter

Ved behandlingen av St.meld. nr. 37 (1996-97) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007* ble det lagt opp til at bruken av inntekter fra vegprising ikke skal øremerkes.

Samferdselsdepartementet foreslår i tråd med høringsnotatet at nettoinntektene fra vegprising skal øremerke transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafiksikkerhet og miljø. Det synes ikke hensiktsmessig å legge begrensninger på hvilke lokale transportformål nettoinntektene skal kunne brukes til. Eksempler på bruk av inntektene kan være drift og investering i kollektivtrafikk, herunder kjøp av kollektivmateriell for å bedre kollektivtilbudet, tiltak for bedre miljø og trafiksikkerhet samt bygging av kollektivtrafikkterminaler og innfartsparkeringsplasser ved sentrale kollektivknutepunkt. Andre eksempler er drift, vedlikehold og miljørettet investering i vegnettet. Inntektene vil generelt kunne bidra til bl.a. å finansiere tiltak i lokale transportpakker, der vegprising inngår som virkemiddel. Ved å føre nettoinntektene tilbake til transportsektoren på en slik måte, vil inntektene kunne bli brukt til å forbedre trafikk- og miljøsituasjonen i det berørte området i tillegg til virkning av selve vegprisingen. I tillegg vil det bli signalisert til berørte parter at de får noe igjen for å ta vegprising i bruk. Slik øremerking kan derfor være viktig for å skape lokal forståelse for vegprising, og kan gi sterkere vilje til å innføre ordningen. De aktuelle tiltakene skisseres i den enkelte vegprisingsproposisjon, og følges opp ved jevnlig rapportering til Stortinget.

At nettoinntektene skal kunne brukes til lokale transportformål generelt, vil etter departements vurdering gi større frihet i prioriteringen og løsningen

av de enkelte oppgavene. Det vil derfor være opp til lokale myndigheter selv å vurdere om det vil være hensiktsmessig å dekke kostnader som ikke er tidsavgrensede, for eksempel til drift av kollektivtrafikk. Departementet kan ikke slutte seg til - slik enkelte høringsinstanser har foreslått i høringen - at dette ikke skal være mulig. Departementet vil i denne sammenheng understreke at det ikke vil kunne påregnes at statlige myndigheter skal dekke et fremtidig inntektstap fra vegprising på bakgrunn av at trafikk- og miljøproblemene lokalt er løst. Det vises i denne sammenheng også til at det i henhold til dette lovforslaget legges opp til en omfattende vurdering av hvert enkelte vegprisingsforslag før det blir oversendt departementet for nærmere vurdering og Stortinget for endelig vedtak.

Det vil kunne oppstå situasjoner der lokale transporttiltak ved øremerking av inntektene etter hvert når en tilfredsstillende standard. Nivået på de lokale eksterne kostnadene kan imidlertid tilsi videre drift av vegprissystemet. Samferdselsdepartementet foreslo derfor i høringsnotatet at departementet med samtykke fra Stortinget kan definere andre formål enn lokale transportformål som nettoinntekten skal kunne anvendes til. Som følge av merknader innkommet under høringen, jf. kapittel 5.5, velger Samferdselsdepartementet imidlertid å ikke holde fast ved dette forslaget. Departementet mener at det neppe vil oppstå mange slike situasjoner. Departementet antar videre at det vil skape mindre usikkerhet knyttet til systemet, dersom det ikke åpnes for at øremerkingen av inntektene skal kunne oppheves. Departementet vil imidlertid understreke at en viktig konsekvens av dette er at det må legges opp til en regelmessig vurdering av ordningen. Det vises i denne sammenheng til at den enkelte ordning uansett må tas opp til ny vurdering etter maksimalt 10 år.

6.6 Forvaltning av vegprisingsordningen

Samferdselsdepartementet uttalte i høringsnotatet at departementet finner det lite hensiktsmessig å legge føringer for hvordan en slik forvaltningsordning skal organiseres. For å sikre forutsigbarhet på dette området mener departementet at det likevel bør settes krav til valg av løsning på dette området. Etter departementets vurdering bør forvaltning av en vegprisingsordning utføres av lokale aksjeselskap på linje med de som eksisterer for bompengeneinnkreving. Oppgaven til et slikt vegprisingsselskap vil bl.a. kunne være å opprette og drive innkrevingssystemet, eventuelt også å forvalte inntekter på vegne av lokale myndigheter. Eventuell kompetanse fra bompengeneinnkreving bør kunne utnyttes i vegprisingssammenheng. Det forutsettes at lokale myndigheter administrerer og forestår driften av vegprisingsordningen.

Samferdselsdepartementet mener at det i den enkelte sak bør inngås en avtale mellom aksjeselskapet og staten. Departementet finner det naturlig at Vegdirektoratet blir tillagt ansvaret for oppfølging av denne avtalen. Dette vil blant annet innebære å påse at trafikantene ikke påføres unødvendig høye utgifter. Som for bompengeprojektene kan oppfølgingen utføres ved at Statens vegvesen bl.a. gjennomgår selskapenes regnskap og årsberetninger. Det vil bli nærmere vurdert hva som skal inngå i en slik avtale.

Det er av avgjørende betydning at et system med vegprising i realiteten ikke utvikler seg til å bli en lokal skattlegging. Dette vil i så fall kunne bryte med formålet med vegprising. Det må derfor utvikles rutiner for rapportering

og kontroll for å sikre at den enkelte ordning utvikles og brukes i samsvar med forutsetningene. Vegdirektoratet må utforme et nærmere opplegg for dette. Samferdselsdepartementet mener det vil være naturlig å gi Stortinget jevnlig orienteringer, spesielt ved revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt i budsjettene.

Departementet forutsetter at lokale myndigheter ikke reduserer sin ordinære innsats til transportformål som følge av inntekter fra vegprising.

6.7 Teknologiske forhold

Samferdselsdepartementet ser ingen grunn til å legge sterke føringer for valg av teknologi til bruk til vegprising, men anser det som en fordel at det siktes mot at systemene gjennom standardisering også kan utnyttes til andre formål, som for eksempel parkering.

Samferdselsdepartementet viser til at hensynet til personvernet må ivaretas i forsvarlig grad ved valg av system. Det må foretas en grundig avveining i forhold til personvernet, før en slik ordning eventuelt innføres. De positive sidene ved et vegprisingssystem må være klart definert og dokumentert slik at en kan vurdere disse opp mot eventuelle ulemper i forhold til personvernet.

7 Administrative og økonomiske konsekvenser

Vegprising vil innebære at det betales for bruk av vegen avhengig av reisetidspunkt. Vegprising vil medføre høyere kostnader for grupper som er svært avhengig av bil og må bruke den på bestemte tidspunkter. Brukerne av vegnettet vil på den annen side få økt sin nytte ved bedre framkommelighet og bedre forutsigbar kjøretid. Dette gjelder både for persontransport og næringstransport. Beboere i de aktuelle områdene vil dessuten kunne få et bedre miljø. De vil også kunne sikres en bedre alternativ transport gjennom et bedret kollektivtilbud. De fordelingsmessige konsekvenser vil avhenge av situasjonen i de ulike områdene og av den konkrete utforming av vegprisingssystemet. Departementet mener derfor at fordelingsmessige konsekvenser må vurderes i hvert enkelt tilfelle og at det bør tas sikte på å redusere uheldige fordelingsvirkninger i hovedsak gjennom utformingen av det konkrete system.

Et vegprisingssystem vil kunne utformes på mange måter. Utformingen vil påvirke i hvor stor grad de ønskede virkninger oppnås. Jo mer effektivt et system utformes, desto mer komplisert og dyrt vil systemet kunne være i drift. Kostnadene vil derfor avhenge av hvor omfattende og avansert systemet er. Til sammenlikning utgjør driftskostnadene ved bompengeprojekter gjennomsnittlig om lag 10 pst. av bompengeinntektene.

Kostnader ved etablering og drift av vegprisingssystemet skal dekkes av inntektene som kreves inn gjennom vegprising. Nettoinntektene fra ordningen skal fordeles mellom berørte myndigheter. Innføring av vegprising kan også på lang sikt medføre innsparinger i form av lavere kostnader til vedlikehold av det vegnettet der det skjer en eventuell nedgang/fordeling av trafikk og gjennom en forskyvning av behovet for ny vegkapasitet.

Departementet foreslår at kommunale og fylkeskommunale inntekter fra vegprising overføres direkte fra innkrevingselskapet til kommuneregnskapet. Departementet mener at dette vil bidra til at lokale myndigheter ønsker å ta virkemiddelet i bruk og anser dette også som en god løsning praktisk sett. Den *kommunale og fylkeskommunale andelen* av nettoinntektene vil dermed ikke inngå i statsbudsjettet og heller ikke regnes med i det årlige kommunal-økonomiske opplegget.

Den statlige andelen av inntektene og motsvarende utgifter vil inngå i statsbudsjettet (bruttobudsjettering), og føres på egne kapitler/poster. Behandlingen av vegprising i de årlige budsjettproposisjonene vil ta utgangspunkt i Stortingets behandling av de aktuelle vegprisingproposisjonene og de avtaler mellom partene som følger av proposisjonene.

Gjennom det foreliggende forslaget til vegprisingshjemmel vil rutinene for vegprisingssystemene få sterke likhetstrekk med den gjeldende bompengereordningen. Det vil derfor være naturlig å bygge videre på den kunnskap og kompetanse som allerede foreligger.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Departementet viser til de generelle vurderinger og forslag som fremkommer i kapittel 6.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising)

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

I

Ny § 7 a skal lyde:

Vegprising.

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
