



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 80 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. mars 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endring av lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 i et nytt tredje ledd. Lovbestemmelsen vil åpne for at departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (brikke) til de norske trafikantbetalingssystemene for kjøring på det offentlige vegnettet. Lovbestemmelsen vil videre åpne for at departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes av påbudet.

Ved ikrafttredelse av lovforslaget vil bestemmelsene i vegtrafikkloven § 13 tredje til sjette ledd slik de gjelder i dag bli videreført i fjerde til sjuende ledd.

2 Bakgrunn

Investeringer i utbygging av det offentlige vegnettet i Norge er i dag finansiert gjennom en kombinasjon av bevilgninger fra staten, fylkeskommunene og kommunene og trafikantbetaling (bompengefinansiering). I de store byene benyttes bompenger også til investering i og drift av kollektivtrafikk. Andelen bompengefinansiering har økt

gradvis over tid. I 2010 betalte trafikantene om lag 6,3 mrd. 2011-kroner i bompenger på riks- og fylkesvegene, og i 2011 betalte trafikantene om lag 6,7 mrd. 2011-kroner. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt opp til en økt grad av bompengefinansierte prosjekter, og det er ventet at bompengandelen i mange prosjekter vil være høy i årene som kommer.

Innkrevningen av bompenger administreres i dag av kommunal- og fylkeskommunaleide bompengeselskaper. Kostnadene til innkrevningen av bompenger dekkes av de innkrevde midlene. De fleste trafikantbetalingssystemene i Norge er i dag er automatiske. Dette innebærer at alle kjøretøy må kjøre gjennom betalingssnittene uten å stoppe for å betale. Betalingen gjøres i etterkant av passering ved at faktura sendes i posten. Trafikanter som ikke har tegnet abonnement med tilknyttet elektronisk brikke kan også betale i etterkant av passering i skiltede servicestasjoner eller ved å sende sms.

Bompengeselskapene har relativt høye kostnader knyttet til fakturering av bompenger til eiere av kjøretøy som ikke har tegnet abonnement med tilknyttet elektronisk betalingsenhet. Bompengeselskapenes tap på fordringer er også i stor grad knyttet til kjøretøy uten elektronisk betalingsenhet. I tillegg til dette er innkreving av trafikantbetaling fra utenlandske kjøretøy i mange tilfeller krevende. Nasjonale bestemmelser hos utenland-

ske myndigheter hindrer tilgang til relevante registre. Det er også ofte ulønnsomt å kreve inn trafikantbetaling i ettertid på grunn av høye kostnader for informasjon fra registrene og lang behandlingstid hos utenlandske motorvognregistre. Dette fører til at enkelte utenlandske tungtransportører unnlater å betale bompenger og kan operere med lavere driftskostnader enn norsk transportnæring. Dette fører til en uheldig konkurransevridning mellom norsk og utenlandsk næringsvirksomhet.

Et påbud om avtale om betalingsenhet for tunge kjøretøy vil sikre innkrevingselskapene nødvendig informasjon om kjøretøyets eier og fakturaadresse. Dette vil redusere behovet for manuell behandling av registreringsnummer og fakturering, og det vil redusere behovet for oppslag i registre, noe som er ventet å føre til at bompengeselskapenes administrasjonskostnader vil bli redusert. Det er også ventet at et påbud om elektronisk betalingsenhet vil redusere bompengeselskapenes tap på fordringer, slik at det blir færre trafikanter som unndrar seg bompenger og bompengeselskapenes inntekter økes.

Vegdirektoratet sendte i brev av 15. mars 2012 et forslag om endring av vegtrafikkloven § 13 tredje ledd på offentlig høring med høringsfrist 15. juni 2012. Høringsbrevet ble sendt følgende instanser:

Departementene

Arbeids- og velferdsdirektoratet
Bergen kommune
Brønnøysundregistrene
Bærum kommune
Datatilsynet
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
Drammen kommune
Finanstilsynet
Forbrukerombudet
Fredrikstad kommune
Fylkesmannen (alle fylkene)
Fylkeskommunene
Færdselsstyrelsen Danmark
Jernbaneverket
Justisministeriet Sverige
Justisministeriet Danmark
Klima- og forurensningsdirektoratet Klif
Kommunikasjonsministeriet Danmark
Konkurransetilsynet
Kristiansand kommune
Næringsdepartementet Sverige

Oslo kommune
Oslo kommune, Rådet for funksjonshemmede
Politidirektoratet
Politidirektoratet/UP
Porsgrunn kommune
Riksrevisjonen
Sametinget, Avjovarge
Sandnes kommune
Sarpsborg kommune
Skien kommune
Statens innkrevingsentral
Statens vegvesen, regionene
Stavanger kommune
Toll- og avgiftsdirektoratet
Trafikverket Sverige
Tromsø kommune
Trondheim kommune
Utdanningsdirektoratet
Vejdirektoratet Danmark

Akademikerne
American Car Club of Norway
Arbeidsgiverforeningen Spekter
AS Austevoll Bruselskap
Atlantehavstunnelen AS
Aust- Agder Vegfinans AS
Autobransjens Leverandørforening
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Bergen Bompengeselskap AS
Betongindustriens Landsforening
Bilimportørenes Landsforening
Bomvegselskapet E 39 AS Øysand – Thamshavn
Bømlo Vegselskap AS
Danske Busvognmænd
Den Norske Advokatforening
E134 Åkrafjorden, Hordaland fylkeskommune
E18 Vestfold AS
E39 Knutset – Astad AS
E6 Oppland AS
Eiksundsambandet AS
Elbil Norge AS
Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg EBA
Falck Redning AS
Fastlandsfinans AS
Fastlandssambandet Halsnøy AS
Fatlatunnelen AS
Finansnæringens Hovedorganisasjon FNH
Finnfast AS
Finnmark bompengeselskap AS
Fjellinjen AS
Følgefontunnelen AS
Forbrukerrådet
Fosenvegene AS
Fredrikstad-Distriktets Vegfinansiering AS
Frie Bilimportørers Forening

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Norges Røde Kors Hjelpekorps
Gardermoen-Moelv AS E6	Norges Skogeierforbund
Gausdalvegen AS Rv 255	Norges Taxiforbund
Gjesdal Bompengeselskap AS	Norges Turbileierforbund
Hadelandsvegen As Rv 35	Norsk Caravan Club
Hallingporten Vegfinans AS	Norsk Cirkus og Tivolieierforbund
Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon HSH	Norsk Industri
Hardangerbrua AS	Norsk Petroleumsinstitutt
Haugaland Bompengeselskap AS	Norsk Transportarbeiderforbund
Haugalandspakken AS	Norsk Veteranvogn Klubb
Helgeland Veiutvikling AS	Norvegfinans
Hidra Bompengeselskap As	Nye Kristiansand Bompengeselskap AS
Hitra Frøya Fastlandssamband AS, Ny Rv 714 AS	Oppland Bompengeselskap AS
Horten bompengeselskap RV306 AS	Opplysningsrådet for Veitrafikken AS
Høyanger Gulen Bompengeselskap	Oslofjordtunnelen AS
Imarfinans AS	Osterøy Bruselskap AS
Jondalstunnelen AS	Ryaforbindingen AS
KNA Kongelig Norsk Automobilklubb	Ryfast AS
Kommunenes Sentralforbund	Schenker AS
Kongelig Norsk Automobilklub	Setesdal Vegfinans As
Kongsvingervegen AS Rv 2	SINTEF
Kristiansand Bompengeselskap AS	Sunnhordaland Bru- og Tunnelselskap AS
Kvam bompengeselskap AS	Svinesundforbindingen AS
Landsorganisasjonen i Norge	Sykkylvsbrua AS
Lastebileiernes Forening	Teknologisk Institutt AS
LeasePlan Norge AS	TL Transportbedriftenes Landsforening
Lister Bompengeselskap AS	Trafikkforum AS
Logistikk- og transportindustriens Landsforening	Traktor- og landbruksmaskinimportørens forening
Maskinentreprenørenes Forbund MEF	Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Maskingrossistenes Forening	Transportøkonomisk institutt
MC-rådet	Trenregimentet
Miljøstiftelsen Bellona	Tromsø Veg AS
Motorførernes Avholdsforbund	Trygg Trafikk
Motormännens Riksförbund	Trøndelag Bomveiselskap AS
NAF Norges Automobil-Forbund	Trøndelag Bomveiselskap AS v/Bro- og Tunnel- selskapet AS
Namdal Bomvegselskap AS	Tønsberg Hovedvegfinans As
NHO Næringslivets Hovedorganisasjon	Unio
NHO Transport	Vegpakke Salten AS
Nord-Jæren Bompengeselskap AS	Vestfold AS E18
Nordkapp Bompengeselskap AS	ViaNova
Norges ambulansseforbund	Viking Redningstjeneste
Norges Automobil-forbund	Voss og Omland Bompengeselskap AS
Norges Bilbransjeforbund	Yrkestrafikkforbundet
Norges bilutleieforbund	Yrkestransportforbundet
Norges Bonde- og småbrukarlag	YS Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
Norges Bondelag	Østfold Bompengeselskap AS
Norges brannskole	Ålesund og Giske Tunnel og Bruselskap
Norges Caravanbransjeforbund	
Norges Handikapforbund	
Norges Kommunale Parkeringsforening (NOR-PARK)	Av høringsinstansene har 45 svart. Av disse har følgende høringsinstanser hatt realitetsmerk- nader til forslaget:
Norges Lastebileier-Forbund	
Norges Motorsykkelforbund	
Norges Naturvernforbund	Justis- og beredskapsdepartementet

Utenriksdepartementet

Bergen kommune

Buskerud fylkeskommune

Datatilsynet

Hedmark fylkeskommune

Nord-Trøndelag fylkeskommune

Oslo politidistrikt

Politidirektoratet

Statens vegvesen Region nord

Statens vegvesen Region sør

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Toll- og avgiftsdirektoratet

Vestfold fylkeskommune

Utrykningspolitiet

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Finnmark Bompengeselskap AS

Fredrikstad-distriktets vegfinansiering AS

Hadelandsvegen AS

Haugaland Bompengeselskap AS

Hovedorganisasjonen Virke

Kongelig Norsk Automobilklub

Landsorganisasjonen i Norge

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

NHO Transport

Norges Automobil-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund

Norsk Petroleumsinstitutt

Norvegfinans

Ryfast AS

ViaNova (ViaNova TransIT og Eriksroed Consulting)

Yrkestrafikkforbundet

Østfold bompengeselskap AS

Samtlige av disse høringsinstansene har hovedsakelig stilt seg positive til høringsforslaget.

Følgende høringsinstanser har uttalt at de ikke vil inngi høringsuttalelse eller at de ikke har hatt merknader til forslaget:

Arbeidsdepartementet

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet

Forsvarsdepartementet

Landbruks-, og matdepartementet

Arbeidstilsynet

Brønnøysundregistrene

Datatilsynet

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Statens Innkrevingsentral

Transportstyrelsen Sverige

3 Gjeldende rett

Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) regulerer den norske veginfrastrukturen. Trafikantbetaling foregår i dag gjennom innkreving av bompenger etter lovens § 27, som åpner for at departementet, med samtykke fra Stortinget, kan fastsette at det skal kreves inn bompenger på offentlig veg, størrelsen på avgiftene og sette vilkår som bestemmer bruken av inntektene. I henhold til vegtrafikkloven § 7a har byområdene også mulighet til å ta i bruk vegprising (køprising) som et trafikkregulerende virkemiddel, men denne formen for trafikantbetaling er per dags dato ikke tatt i bruk av noen av byene i Norge.

Det foreligger i dag ingen lovpålagte krav til elektronisk betalingsenhet med gyldig avtale ved passering av betalingssnitt for innkreving av trafikantbetaling. Avtale om betalingsenhet til betalingsanlegg på det offentlige vegnettet kan inngås frivillig med landets bompengeselskaper. Gjennom AutoPASS-ordningen kan elektronisk betalingsenhet tilknyttet ett av bompengeselskapene benyttes på de fleste av landets bompengefinansierte vegstrekninger.

4 Oversikt over EØS-regelverk og andre internasjonale avtaler

En lovbestemmelse som åpner for å pålegge kjøretøy bruk av elektronisk betalingsenhet, kan ha betydning for europeisk næringstransport sin tilgang til å yte transporttjenester i Norge. I EØS-retten er transport på jernbane, veg og innlandsvannveg regulert av EØS-avtalen artikkel 48 til 52 og vedlegg XIII, jf. EØS-avtalen artikkel 38. Dette innebærer bl.a. at tjenestefriheten etter EØS-avtalen artikkel 36 ikke har direkte anvendelse på vegtransporttjenester, og prinsippet om fri flyt av tjenester har ikke større rekkevidde enn det som er fastsatt i sekundærlovgivningen. Utover dette må den nasjonale retten på transportområdet heller ikke være i direkte eller indirekte strid med diskrimineringsforbudet etter EØS-avtalen artikkel 4.

Innenfor sekundærlovgivningen reguleres adgangen til markedet for internasjonal godstransport og busstrafikk av Rådsforordning (EØF) nr. 881/92 om markedsadgang i fellesskapet for gods-transport på vei som utføres fra eller til en med-

lemsstats territorium eller krysser en eller flere medlemsstaters territorium, med senere endringer, Rådsforordning (EØF) nr. 3118/93 om fastsettelse av transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat der de ikke er hjemmehørende, med senere endringer, Rådsforordning (EØF) nr. 684/92 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss, med senere endringer, og av Rådsforordning (EF) nr. 12/98 om fastsettelse av vilkår for at transportører skal kunne utføre innenlands persontransport på veg i en medlemsstat der de ikke hører hjemme. Forordningene er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett, se forskrift av 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje §§ 2 og 4. EU vedtok i 2009 forordninger som erstatter de nevnte forordningene, jf. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om adgang til markedet for internasjonal godstransport og Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om adgang til markedet for internasjonal persontransport. Disse er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen. Europaparlamentets- og rådsdirektiv 1999/62/EF av 17. juni 1999 om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur (Eurovignett-direktivet) regulerer bompengeneinnkreving på utvalgt vegnett (TEN-T vegnettet). Direktivet er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett, jf. forskrift av 24. november 1995 nr. 893 om innkreving av bompenger i visse tilfeller. EU har vedtatt endringer i Eurovignett-direktivet i Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 og Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2011/76/EU av 27. september 2011 om endringer av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur. I endringsdirektivene henvises det til Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet (EFC-direktivet), se neste avsnitt. 2006-direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen 13. juli 2012 etter at tilpasningstekst angående direktivets rabattgrense på 13 prosent ble akseptert av EU. Ny forskrift til vegloven § 27 som gjennomfører endringsdirektivet i norsk rett ble sendt på offentlig høring 7. mars 2013 med høringsfrist 18. april 2013. 2011-direktivet er per dags dato ikke innlemmet i EØS-avtalen og er ikke gjennomført i norsk rett.

EFC-direktivet, med tilhørende kommisjonsbeslutning av oktober 2009, legger til rette for en felles elektronisk betalingsenhet for trafikantbetaling i

Europa, en såkalt «EETS»-brikke. Direktivet oppstiller krav til interoperabilitet, kompatibilitet og standardisering av betalingssystemene. Direktivet fremmer også innføring av teknologi for sikring av konkurranselighet ved å anføre at utstyret må være tilgjengelig for å hindre diskriminering mellom medlemslandene. Bruken av tjenesten er frivillig for trafikantene. EØS-komiteen vedtok 7. juli 2006 å innlemme direktivet i EØS-avtalen vedlegg XII (transport), med forbehold om Stortingets samtykke, jf. beslutning nr. 89/2006. Proposisjon om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning ble lagt fram for Stortinget 23. november 2012. Saken er foreløpig satt opp til behandling i Stortinget 19. mars 2013. Ved gjennomføring av direktivet i Norge, vil grunnlaget være lagt for at norsk betalingsteknologi gjøres kompatibel med tilsvarende teknologi i Europa for øvrig, slik direktivet krever.

Internasjonale konvensjoner som regulerer krav til trafikanter og kjøretøy som Norge er part i er konvensjon om vegtrafikk av 19. september 1949 og vegtrafikkkonvensjonen av 8. november 1968. Konvensjonen av 1949 omfatter krav til kjøretøy og førere. Konvensjonen hjemler innføring av trafikkregler og pålegger medlemsstatene å sørge for at skilting og symbolbruk begrenses til det strengt nødvendige. Konvensjonen inneholder for øvrig ikke bestemmelser vedrørende trafikkregulerende tiltak. Konvensjonen av 1968 setter bl.a. visse krav om tiltak for å sikre at regler om tekniske krav til motorkjøretøyer og tilhengere er i samsvar med nærmere bestemmelser om trafikkskilt.

5 Behovet for lovendringen

5.1 Høringsbrevets forslag

Høringsforslaget la opp til en lovhjemmel som gir departementet fullmakt til å fastsette forskrift om at kjøretøy over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet med tilknyttet avtale for kjøring på det offentlige vegnettet. Behovet for lovendringen var begrunnet med at en ordning med obligatorisk betalingsenhet for tunge kjøretøy i økt grad vil sikre korrekt innbetaling av trafikantbetaling fra disse kjøretøyene. Høringsbrevet omtalte at forslaget også er ventet å føre til at bompengeselskapenes kostnader knyttet til innkreving av bompenger reduseres, og at det særlig er ventet at innkrevningen fra utenlandske næringskjøretøy vil lettes. Dette var ventet å kunne bidra til å fremme konkurransen mellom norsk og utenlandsk transportnæring.

5.2 Høringsinstansenes merknader

Mange av høringsinstansene som har hatt realitetsuttalelse, uttaler seg om behovet for en ordning med obligatorisk betalingsenhet for tunge kjøretøy. *Bergen kommune* bemerker at kommunen, gjennom eierskapet til Bergen bompengeselskap AS, er kjent med at innkreving av bompenger fra utenlandskregistrerte kjøretøy har vært et problem. Dette problemet har tiltatt med det økende antallet utenlandskregistrerte biler på vegnettet i Bergen. Med økte takster i bomringen vil både problemstillingen og de tilhørende økonomiske tapene øke. For Bergensprogrammet kan endringen bety en inntektsøkning, og forslaget er etter kommunens vurdering et skritt i riktig retning. *Buskerud fylkeskommune* uttaler at det avgjørende for fylkeskommunen sin støtte til lovforslaget er at en slik ordning vil bidra til økte inntekter i bompengeprojekter, samtidig som det vil bidra til å hindre dagens konkurransevridning til fordel for utenlandske transportører. *Hedmark fylkeskommune* uttaler at fylkeskommunen ser positivt på tiltak som vil begrense konkurransevridningen og som fremmer konkurransen mellom norsk og utenlandsk transportnæring.

Norvegfinans uttaler bl.a. at ordningen vil forenkle innkrevingen fra tunge kjøretøy og bidra til å redusere kostnadene ved bompengenneinnkrevingen. Ordningen vil også sikre korrekt innbetaling av bompenger fra alle tunge kjøretøy og bidra til likebehandling mellom norske og utenlandske kjøretøy. Høringsuttalelsen tiltres av *Finnmark Bompengeselskap AS* og *Ryfast AS*.

Bransjeforeningen for markedsførende olje- og energiselskaper uttaler at likebehandlig av norske og utenlandske transportører er viktig. *Hovedorganisasjonen Virke* støtter forslaget med henvisning til prinsippet om like konkurransevilkår mellom utenlandske og norske kjøretøy. *Logistikk- og transportindustriens Landsforening* uttaler at de støtter forslaget fordi det forekommer at utenlandske aktører ikke følger betalingspåbudet. Av konkurransehensyn må avgiftsreglene gjelde for alle. *Landsorganisasjonen i Norge (LO)* uttaler at konkurransevridningen mellom norske og utenlandske transportører har blitt av betydelig størrelse, i takt med at omfanget av trafikantbetaling har økt. Lovforslaget er etter LOs syn et viktig bidrag til å bedre konkurranseforholdene mellom norske og utenlandske transportører. *NHO Transport* er svært tilfreds med forslaget og uttaler at dette er en viktig sak for organisasjonen og deres tur- og godsbilmedlemmer. Dette er næring som opplever en alvorlig konkurransevridning til

fordel for utenlandske selskaper, og forslaget er et skritt i riktig retning. *Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* uttaler at de lenge har argumentert for at det må iverksettes tiltak for å sikre like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske lastebiler og vogntog, også hva gjelder bompengebetaling. NLF er fornøyd med at det endelig er foreslått en endring i vegtrafikkloven som vil legge til rette for dette. *Yrkestrafikkforbundet* uttaler at de lenge har vært opptatt av like vilkår innen transportnæringen og støtter ordningen dersom den vil gi like konkurransevilkår innenfor noen områder.

Norges Automobil-forbund (NAF) uttaler at de har forståelse for at norske transportfirmaer opplever det som et konkurransevridende element at utenlandske konkurrenter «sparer» betydelige beløp ved å unndra seg betaling av bompenger i Norge. Det innebærer også at det blir færre å dele regningen på, noe som også berører andre norske kjøretøyeiere. NAF gir på denne bakgrunn sin støtte til å innføre ordningen for tunge kjøretøy.

5.3 Departementets vurderinger

Samferdselsdepartementet har merket seg den brede tilslutningen til lovforslaget og at flere av høringsinstansene uttrykker positivt at det er behov for en ordning som pålegger tunge kjøretøy elektronisk betalingsenhet til de norske trafikantbetalingssystemene.

Gjennom St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019 er det lagt opp til at bompenger skal finansiere en betydelig del av vegutbyggingen i Norge, anslått til om lag 60 mrd. kroner i tiårsperioden. Bruken av bompenger gjør at utbyggingsprosjekter kan bli realisert på et tidligere tidspunkt enn ved finansiering over statsbudsjettet alene. For brukerne av det offentlige vegnettet har dette betydning for økt framkommelighet og økt trafikksikkerhet.

Kostnader til administrering og innkreving av trafikantbetaling dekkes av de innkrevde midlene. Det er et mål at innkrevingen av trafikantbetaling skal foregå med minst mulig ulemper for trafikantene og lavest mulig kostnader, se bl.a. St.meld. nr. 32 (1988-1989) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-1993. Herunder er det et mål at innkrevingen skal gi høyest mulig inntjening og foregå med lavest mulig administrasjons- og driftkostnader.

I trafikantbetalingssystemene som er i drift i Norge i dag, har man i de aller fleste systemene gått bort fra manuelle og betjente betalingssystemer og over til automatisk innkreving. Bompenger

selskapenes utgifter til innkreving av bompenger har i disse systemene ligget relativt stabilt på ca. 12 prosent av bompengeneinntektene. Dette er lavt i europeisk sammenheng, men forskjellene både i systemer og trafikkgrunnlag gjør det vanskelig å sammenligne slike utgifter direkte. Automatisk innkreving av bompenger med betaling i etterkant av passering er et system som bygger på tillit til at brukerne gjør opp for seg.

Riksrevisjonen har i 2012 gjennomført en undersøkelse av bompengeforvaltningen i Norge. Undersøkelsen viser at driftskostnadene av bompengeneinntektene i perioden 2002-2011 har ligget stabilt mellom 11,3 til 13,1 prosent av bompengeneinntektene. Kostnadene til innkreving og administrasjon var lavest i 2005 og høyest i 2002. I 2011 utgjorde kostnadene 12,7 prosent av bompengeneinntektene. Bompengeselskapene har vist til at tap på fordringer er en ny utfordring som har kommet med innføring av automatisk bompengeneinnkreving. Regnskapstall for 2011 viser at tap på fordringer for 43 selskaper som hadde innkreving i hele 2011 utgjorde 20,7 prosent, tilsvarende 172 mill. kroner.

Kostnader i AutoPASS-systemene som gjelder passeringer uten elektronisk betalingsenhet, er knyttet til utgifter til lønn, oppslag i motorvognregistre, faktureringsarbeid, mv. Bompengeselskapene har bl.a. betydelige kostnader knyttet til bildebehandling for kjøretøy som passerer uten (gyldig) elektronisk betalingsenhet. Når det gjelder bompengeselskapenes tap på fordringer som følge av at trafikanter ikke betaler for passeringer i automatiske anlegg eller ikke betaler for ilagt tilleggsavgift, viser Riksrevisjonens undersøkelse at tapet i all vesentlighet er knyttet til trafikanter uten elektronisk betalingsenhet. Effektivitetsanalysen gjennomført av Riksrevisjonen viser at andelen brikkebruk er den faktoren som i størst grad påvirker effektiviteten i bompengeselskapenes driftskostnader. En høy brikkeandel i AutoPASS-systemet vil både kunne redusere antall bilder som må leses manuelt og kostnader knyttet til å sende ut fakturaer. Det må også legges til grunn at høy brikkeandel vil føre til et lavere tap på fordringer.

Innkrevningen av trafikantbetaling fra utenlandske kjøretøy har spesielt vært krevende for bompengeselskapene. Blant annet hindrer nasjonale bestemmelser hos utenlandske myndigheter tilgang til relevante registre. I tillegg er det ofte ulønnsomt å kreve inn trafikantbetaling i ettertid på grunn av høye kostnader for informasjon og lang behandlingstid. Dette innebærer at enkelte

utenlandske tungtransportører unnlater å betale bompenger og kan operere med lavere driftskostnader enn norsk transport, noe som gjør at bompengeneinnkrevingen kan føre til en uheldig konkurransevidning mellom norsk og utenlandsk næringsvirksomhet.

Statens vegvesen har gjennomført ulike tiltak for å stimulere til økt brikkebruk og tiltak som gir informasjon om AutoPASS og alternative betalingsmåter. I de automatiske betalingsystemene er det innført rabatter for passeringer med elektronisk betalingsenhet. Som informasjonskanaler er det tatt i bruk radioreklame, årlig annonsering i norske turistguider og brosjyrer som leveres ut der trafikanter ferdes, i tillegg til informasjon på AutoPASS-portalen på internett og de andre informasjonskanalene i Statens vegvesen («Vegen og vi» og Statens vegvesenes nettsider).

I samarbeid med Sverige og Danmark ble det i 2007 innført en nordisk samordning for betaling av bompenger (EasyGo). Det arbeides videre med å utvide denne ordningen til også å omfatte andre europeiske land. Det er ventet at Østerrike vil bli del av avtalen i første halvdel av 2013. Som tiltak for økt innkreving fra utenlandske trafikanter har Vegdirektoratet også inngått en avtale med det britiske innkrevingsselskapet EPC, som alle bompengeselskapene kan benytte seg av ved innkreving av bompenger fra utenlandske kjøretøy. Kostnadene for å benytte seg av tjenesten er imidlertid relativt høy (mellom 50 og 80 kroner). Selskapets tap på fakturerte fordringer er også relativt høy.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er tiltakene som er gjennomført for at flest mulig trafikanter skal betale, viktige tiltak som har ført til at Norge er et av landene med den mest effektive bompengeneinnkrevingen og lavest driftskostnader i Europa. Det er imidlertid en viktig målsetting at alle kjøretøyene som bruker bompengefinansiert vegnett skal betale bompenger, slik at bompengebelastningen blir lik for alle. Likeledes er det viktig at trafikantbetalingssystemet i Norge ikke fører til konkurransevidning i transportnæringen, jf. Finanskomiteens merknad i Innst. 2 S (2011-2012) kapittel 8.9. Kostnadene knyttet til manuell behandling av kjøretøy som ikke har tegnet abonnement og størrelsen på bompengeselskapenes tap på fakturerte bompenger tilsier etter departementets vurdering at det er behov for å gjennomføre tiltak som sikrer innkrevingen og at bompengeselskapenes tap reduseres.

Lovforslaget vil gi departementet myndighet til å fastsette påbud om elektronisk betalingsenhet for kjøretøy over 3 500 kg i forskrift og nær-

mere bestemmelser om ordningen. Når regelverket er fastsatt er dette en ordning som vil sikre bompengeselskapene nødvendig informasjon om kjøretøyets eier og fakturaadresse. Dette vil legge til rette for at bompengeselskapenes administrasjonskostnader knyttet til manuell behandling av registreringsnummer, fakturering og oppslag i registre kan reduseres. Det er særlig ventet at innkrevingen av trafikanbetaling fra utenlandsk transportnæring vil lettes, og at ordningen vil bidra til å gi økt konkurranselighet for denne næringen. Det er også ventet at ordningen vil føre til at bompengeselskapenes tap på fordringer reduseres. Dette vil føre til at færre trafikanter unndrar seg bompenger, og bompengebelastningen for den enkelte trafikanter blir mer rettferdig.

6 Saklig virkeområde

6.1 Høringsbrevets forslag

Høringsbrevet la opp til et forslag som begrenser forskriftshjemmelen til å pålegge kjøretøy over 3 500 kg den elektroniske betalingsenheten, tilsvarende vektclassen som regnes som skillet mellom lette og tunge kjøretøy. I høringsbrevet ble det signalisert at man i første omgang ønsket å begrense påbudet i forskriften til å gjelde kjøretøy i klassen over 7 500 kg. Et slikt påbud vil i all hovedsak omfatte næringstransport. Det ble likevel presisert at lovforslaget åpner for at også kjøretøy i klassen mellom 3 500 og 7 500 kg kan omfattes av brikkepåbudet i forskriften. Høringsbrevet avgrenset imidlertid mot å åpne for en forskriftshjemmel til å gi påbud som retter seg mot kjøretøy som blir brukt til personlig formål, idet et slikt lovforslag vil ha konsekvenser for bl.a. personvernet som ikke er tilstrekkelig utredet.

6.2 Høringsinstansenes merknader

Når det gjelder valg av vektgrense, synes de fleste av høringsinstansene som har realitetsuttalelse å være positive til grensen på 3 500 kg i lovforslaget. Bare tre av høringsinstansene, *Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)*, *NAF* og *Eriksroed Consulting*, har uttalt at vektgrensen i lovforslaget bør være en annen enn det legges opp til. *KNA* og *NAF* uttaler at forslaget til nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 13 må begrenses til kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg. *KNA* uttaler at forslaget til lovhjemmel går lenger enn begrunnelsen tilsier og det er reelle behov for. Etter *KNAs* vur-

dering vil en lovhjemmel som åpner for å påby kjøretøy over 3 500 kg bruk av brikken omfatte kjøretøy i person- og varebilclassen. Dette er andre kjøretøy enn forslaget legger opp til å regulere. *NAF* foreslår at lovforslaget endres til å regulere kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg. Dette vil både treffe de gruppene kjøretøy som er ment å reguleres samtidig som man holder seg innenfor regelverket etter Eurovignett direktivet. *Eriksroed Consulting* uttaler at hjemmelen i nytt tredje ledd i vegtrafikkloven § 13 bør åpne for å kunne innføre et krav til elektronisk betalingsenhet i alle kjøretøy, selv om det ikke umiddelbart er ønskelig. På denne måten vil man unngå å måtte foreta en ytterligere endring i vegtrafikkloven når et slikt lovpålegg er ønskelig. Et framtidig behov for lovhjemmel som åpner for forskrift om elektronisk betalingsbrikke også for lette kjøretøy, er reist av flere høringsinstanser, bl.a. *Bergen kommune*, *LO*, *Norvegfinans* og *Vestfold fylkeskommune*, som uttaler at dette bør utredes og vurderes innført i løpet av kort tid.

Flere av høringsinstansene har gitt uttalelse om valg av vektgrense i det videre forskriftsarbeidet, som går i retning av ønske om et mer omfattende påbud enn det som ble signalisert i høringsbrevet. *Oslo politidistrikt* er av den oppfatning at man i forskriften bør vurdere å innføre krav til bruk av elektronisk brikke for kjøretøy over 3 500 kg i næringstransport. *Oslo Politidistrikt* begrunner dette med at varebiler og mindre lastebiler utgjør en stor gruppe kjøretøy fra nasjoner der en uforholdsmessig stor del av borgerne er villig til å unndra seg betaling av forskjellig art. Særlig foregår en stor del av den illegale/kriminelle virksomheten ved hjelp av varebiler. *LO* påpeker at det er viktig at man kommer frem til gode løsninger som i økt grad sikrer inntektsgrunnlaget for trafikanbetaling, spesielt fra utenlandske transportører. *LO* påpeker at de er kjent med at man i stadig flere land i Europa ser at transportører går til anskaffelse av mindre varebiler, blant annet for å omgå kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det er derfor ikke usannsynlig at obligatorisk betalingsenhet for tyngre kjøretøy, kan føre til at utenlandske transportører benytter lettere kjøretøy for å unngå innkreving av trafikanbetaling. *LO* mener det bør vurderes å gjøre påbudet gjeldende også for kjøretøy mellom 3 500 og 7 500 kg i forskriften. *NHO Transport* stiller seg uforstående til at ikke kjøretøykategorien fra 3 500 kg skal omfattes av påbudet i forskriften. *NHO Transport* mener det er en kjent sak at mange utenlandske bobiler og campingvognturister, i likhet med utenlandske busser og godsbiler, i stort omfang unnlater å

betale bompenger. Etter NHO Transports vurdering må forskriften også omfatte disse kjøretøykategoriene.

6.3 Departementets vurderinger

Samferdselsdepartementet har merket seg den brede tilslutningen til at lovforslaget skal åpne for at kjøretøy over 3 500 kg kan pålegges elektronisk betalingsenhet i forskriften. Enkelte høringsinstanser har uttalt at lovbestemmelsen bør begrenses til kjøretøy fra 7 500 kg, mens andre høringsinstanser har uttalt at kjøretøy fra 3 500 kg bør omfattes av brikkepåbudet fra forskriften trer i kraft. Flere har også uttalt at kravet om betalingsenhet for alle kjøretøy bør utredes nærmere med sikte på et snarlig påbud. Dette spørsmålet er også tatt opp av Transport- og kommunikasjonskomiteen bl.a. i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 81 S (2011-2012), se nærmere Innst. 290 L (2011-2012) side 13.

Departementet vil bemerke at økningen av bompengefinansiert utbygging av det offentlige vegnettet de seneste år og utviklingen av bompengeanleggene til automatiske betalingssystemer, gjør at det er en åpenbar fordel for innkrevningen dersom så mange trafikanter som mulig har elektronisk betalingsenhet med tilknyttet avtale. Hensynet til å holde kostnadene til innkreving av bompenger på et lavest mulig nivå og hensynet til inntjeningen tilsier at påbudet sannsynligvis bør utvides til å gjelde alle kjøretøy. Departementet vil starte opp arbeidet med å vurdere de økonomiske og administrative konsekvensene av et slikt lovforslag.

Et lovforslag som omfatter kjøretøy som brukes til personlig bruk, krever også utredninger av bl.a. forholdet til personvernet før det kan legges fram. Etter personvernretten er det et prinsipp at privatpersoner kan ferdes fritt i samfunnet uten at ferdsele overvåkes eller kan spores i ettertid. På gjeldende tidspunkt foreligger det ikke tilfredsstillende tekniske løsninger som gjør at privatpersoner kan reise fullt ut anonymt i bompengesystemene. Etter gjeldende krav i medhold av bokføringsloven om lagring av opplysninger knyttet til fakturerte bompengekrav, vil i utgangspunktet reiser på det bompengefinansierte vegnettet også være sporbare i 10 år. I samarbeid med Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, Datatilsynet og Vegdirektoratet, pågår det arbeid med de tekniske løsningene for økt anonymitet i bompengesystemene og vurdering av unntak fra bestemmelsene om lagring av opplysninger. På gjeldende tidspunkt anser imidlertid departementet konse-

kvensene av et brikkepåbud som gjelder personbiler å være for høye mht. personvernet.

Etter departementets vurdering vil erfaringene med den obligatoriske betalingsenheten for tunge kjøretøy gi et godt grunnlag for videre vurdering av obligatorisk betalingsenhet for alle kjøretøy. Arbeidet med en felles betalingsenhet i EU (EFC-direktivet) vil også gjøre den elektroniske betalingsenheten lettere tilgjengelig for den enkelte brukeren og gjøre et mer omfattende brikkepåbud mer forsvarlig overfor utenlandske trafikanter. Departementet vil vurdere spørsmålet om brikkepåbud for alle kjøretøy når det foreligger avklaringer i arbeidet med anonyme løsninger i bompengesystemet og unntak fra lovpålagte krav som sikrer tilstrekkelig sporfri ferdsel for privatpersoner, og saken ellers er ferdig utredet.

Etter dette anser departementet det som nødvendig at påbudet i første omgang begrenses til kjøretøy som blir brukt i næringstransport. Grensen på 3 500 kg er etter vegtrafikkloven regnet som grensen mellom lette og tunge kjøretøy. I kjøretøyklassen under 3 500 kg eies og brukes hovedtyngden av kjøretøyene av privatpersoner til personlig formål. I klassen mellom 3 500 kg til 7 500 kg eies og brukes kjøretøyene både av privatpersoner til personlig formål og av privat næring til bruk i virksomheten. I klassen over 7 500 kg eies og brukes hovedtyngden av kjøretøyene som del av privat næringsvirksomhet i transportnæringen. Departementet har merket seg uttalelsene om at påbudet i forskriften også bør gjelde for visse kjøretøy i klassen mellom 3 500 og 7 500 kg og at den opprinnelig tenkte grensen på 7 500 kg i forskriften sånn sett kan være lite hensiktsmessig, da det klart må anses å være ønskelig at flest mulig kjøretøy som benyttes i næringsvirksomhet skal omfattes av påbudet. Departementet vil vurdere nærmere om påbudet skal gjelde alle kjøretøy over 3 500 kg som blir brukt i næringsvirksomhet, og kommer tilbake til spørsmålet i forbindelse med den offentlige høringen av forskriften.

7 Stedlig virkeområde

7.1 Høringsbrevets forslag

Høringsbrevet la opp til en lovhjemmel som åpner for at påbudet kan gjøres gjeldende for kjøring på hele det offentlige vegnettet i Norge, uten at det er nødvendig å begrense forskriften til bare å gjelde kjøring på det bompengefinansierte vegnettet. Behovet for en slik lovhjemmel var begrunnet ut fra kontrollhensyn. I høringsbrevet ble det lagt

opp til at nærmere unntak fra et landsomfattende påbud kunne vurderes nærmere i forskriften.

7.2 Høringsinstansens merknader

Flere av høringsinstansene, bl.a. *Eriksroed Consulting*, *Hedmark fylkeskommune*, *NHO Transport*, *NLF*, *Oslo Politidistrikt* og *Utrykningspolitiet*, bemerker særskilt at de støtter forslaget om at påbudet innføres på hele det offentlige vegnettet, og ikke bare de deler av vegnettet der det er etablert innkreving av trafikantbetaling. *Yrkestrafikkforbundet* påpeker at en ordning med påbud som bare gjelder kjøring på enkelte deler av stamvegnettet, kan føre til at trafikk overføres til det øvrige vegnettet, noe som bl.a. øker faren for ulykker. *ViaNova* uttaler at fritak fra betalingsenhet i enkelte deler av landet kan vurderes i forskriften.

Eriksroed Consulting uttaler at problemstillingen rundt allmennhetens tilgang til det offentlige vegnettet ikke er nevnt i høringsbrevet. Debatten i andre europeiske land, der obligatorisk betalingsenhet er innført, har også berørt dette temaet. Et sentralt krav har vært at brukerne til enhver tid må ha mulighet til å skaffe seg betalingsenhet med tilhørende avtale. Dersom dette kravet ikke er oppfylt, fører det til at brukerne ikke har adgang til vegnettet hvor betalingsenheten er obligatorisk. Viktigheten av tilgang til betalingsenhet blir større dersom hele det offentlige vegnettet blir omfattet av påbudet. *Eriksroed Consulting* mener det kan være hensiktsmessig å utvide lovteksten i § 13 slik at forskriften fra departementet må inneholde bestemmelser som sikrer en uhindret tilgang til obligatoriske betalingsenheter til enhver tid.

7.3 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg at høringsinstansene i stor grad støtter at lovforslaget skal åpne for det blir gitt et vidtgående påbud i forskriften. Departementet vil bemerke at behovet for en lovhjæmmel som åpner for et slikt vidtgående brikkepåbud er knyttet til de økte fordelene dette vil gi med hensyn til kontrollen av påbudet. Ved et brikkepåbud som omfatter all kjøring på offentlig vegnett, vil kontrollmyndighetene ha mulighet til å gjennomføre fysiske kontroller uansett om kjøretøyet befinner seg på bompengefinansiert vegnett eller ikke, og uavhengig av om kjøretøyet har passert et betalingssnitt. Man oppnår også en økt mulighet for å kunne gjennomføre fysiske kontroller i sammenheng med annen kontroll på veg, noe som innebærer betydelige økonomiske og administrative bespa-

relser for kontrollmyndigheten. Denne muligheten til å legge opp kontrollene vil bortfalle ved et påbud som bare gjelder kjøring på bompengefinansiert vegnett. Ved et slikt påbud må kontrollen gjennomføres ved bruk av detaljert informasjon fra betalingssnittet, og det vil være behov for betydelige oppgraderinger og investeringer av betalingssnittene. Etter departementets vurdering står ikke kostnadene knyttet til kontroll ved et begrenset påbud i samsvar med nytten av tiltaket.

Et tungtveiende argument for å innføre et påbud for hele landet er at det i dag eksisterer, eller er under planlegging bompengefinansiert vegnett i alle landsdeler. Det vil bare være de færreste kjøretøy som ikke passerer betalingsnitt jevnlig. Et ytterligere moment er at det ikke vil koste eierne av kjøretøyene noe ekstra å være omfattet av påbudet, annet enn et depositum for betalingsenheten (ca. 200 kr). Betalingsbetingelsene knyttet til påbudet avhenger av om brukeren har avtale med et bompengeselskap som opererer med forskuddsbetaling eller etterskuddsbetaling. Brukerens utgifter avhenger ellers av den faktiske bruken av det bompengefinansierte vegnettet, og brukere som aldri passerer et betalingssnitt vil ikke ha noen faktiske kostnader. I de fleste trafikantbetalings-systemer får abonnenter med betalingsenhet også rabatt fra ordinær takst. Et tilleggsmoment for et vidtgående påbud er at informasjonen om krav til elektronisk betalingsenhet vil være enklere å kommunisere enn ved et begrenset påbud og lettere for trafikantene å forholde seg til. Når påbudet gjelder all offentlig veg vil heller ikke trafikanter søke å kjøre på andre veger for å unngå påbudet.

Ulike mellomløsninger av påbud kan tenkes, og departementet vil se nærmere på om det er hensiktsmessig å begrense omfanget av påbudet for eksempel i områder av landet der det er lite sannsynlig at trafikantene vil kjøre på bompengefinansiert vegnett. Departementet vil komme tilbake til spørsmålet i forbindelse med den offentlige høringen av forskrift til bestemmelsen.

En av høringsinstansene har påpekt at et omfattende virkeområde vil reise en grunnleggende problemstilling knyttet til trafikantenes tilgang til det offentlige vegnettet. Departementet bemerker at det er viktig at lovpålagt betalingsenhet er tilgjengelig for brukerne av vegnettet. Dette er et spørsmål som også berøres av ikke-diskrimineringsprinsippet etter EØS-avtalen artikkel 4 og direktiv 2006/38/EF artikkel 7 nr. 6, se nærmere departementets vurderinger av spørsmålet om tilgjengelighet i kapittel 10.2. Utover

dette legges det ved gjennomføringen av direktiv 2006/38/EF i norsk rett opp til at kravene etter artikkel 7 nr. 6 ivaretas av ny forskrift til vegloven § 27. Departementet anser det ikke nødvendig at det lovfestes et krav som sikrer trafikantene tilgangen til det offentlige vegnettet i den gjeldende lovendringen.

8 Kontroll og sanksjoner

8.1 Høringsbrevets forslag

I høringen av lovforslaget ble det lagt opp til at kontrollen av kjøretøyene skal foregå i forbindelse med øvrig kontroll på veg, med Statens vegvesen og politiet som kontrollmyndigheter etter gjeldende bestemmelser i vegtrafikkloven §§ 10 og 19. Det ble lagt opp til at kontrollene skal være begrenset til å undersøke om det er montert operativ elektronisk betalingsenhet i kjøretøyet. Videre ble det lagt opp til at det skal foreligge en teknisk løsning som gir kontrollmyndigheten informasjon om det er inngått gyldig avtale eller ikke. Det ble også vurdert som nødvendig at overtredelse av påbudet om elektronisk betalingsenhet kan sanksjoneres med gebyr. Vegtrafikkloven § 31, jf. § 31a, gir hjemmel for at overtredelser av bestemmelser i vegtrafikkloven eller bestemmelser gitt i medhold av loven kan sanksjoneres med gebyr.

8.2 Høringsinstansenes merknader

Flere av høringsinstansene har særskilte merknader til den varslede ordningens kontroll- og sanksjonssystem. Av disse er de fleste enige i opplegget for kontrollen. *NHO Transport* er enig i at kontroll av kjøretøyene bør foregå i forbindelse med øvrig kontroll på veg og at brudd på påbudet må følges opp med sanksjoner. Disse må være av en slik størrelse at det gir en effekt. *NHO Transport* påpeker viktigheten av at kontroll på området blir prioritert. *Norvegfinans* uttaler at kontrollen og tilhørende sanksjoner må være tilstrekkelige til at påbudet om obligatorisk betalingsenhet blir respektert. Videre må kontrollen avdekke om betalingsenheten i kjøretøyet er knyttet til riktig kjøretøykategori. Dette vil være av vesentlig betydning for å sikre innkreving av riktig bompengetakst. *Yrkestrafikkforbundet* uttaler bl.a. at kontrollerende myndigheter må ha tilgang til opplysninger om hvem som har elektroniske betalingsenheter i kjøretøyene, og spesielt gjelder dette utenlandske kjøretøy som er i Norge i kortere

perioder. Det kan være vanskelig å kreve inn bompenger av de utenlandske transportørene, og disse bør pålegges å forhåndsbetale bompenger. Sanksjonene knyttet til ordningen må heller ikke være så lave at det lønner seg med brudd på påbudet. *ViaNova* uttaler bl.a. at det må sikres at kontrollmyndighetene prioriterer kontroll av brikkepåbud i tilstrekkelig grad og at kontrollene er effektive. Med dagens kontroller er det relativt liten sjanse for at utenlandske tunge kjøretøy med korte oppdrag i Norge blir tatt ut i kontroll. *ViaNova* fraråder at kontrollene begrenses til å gjelde en visuell kontroll av at kjøretøyet har brikke festet i frontruten. Det bør utvikles nye IT-løsninger for bærbar brikkeavlesningsenheter, slik at myndighetene også kan kontrollere riktig bruk av brikke, manipulasjon, mv.

Politidirektoratet og *Oslo politidistrikt* har utover å gi sin støtte til uttalelsene om kontrollsystemet i høringsbrevet, gitt uttalelse om hvilke offentlige myndigheter som bør være kontrollmyndighet. Disse høringsinstansene foreslår at også tollvesenet bør være kontrollmyndighet, i tillegg til politiet og Statens vegvesen. *Oslo Politidistrikt* begrunner dette med at tollvesenet har nesten samtlige grensepasserende vogntog inne for tollbehandling og er allerede kontrollmyndighet på kjettinger og ADR. Dette vil gjøre kontrollen nærmest obligatorisk for de gruppene som man antar unndrar seg betalingsansvar ved dagens ordning, og det vil åpenbart virke preventivt. *Politidirektoratet* legger til grunn at kontrollene skal foretas i sammenheng med annen kontroll av tunge kjøretøy og at kontrollmyndighetene må tilpasse omfanget av kontrollene etter behov og prioritering av tilgjengelige ressurser. *Politidirektoratet* presiserer at forslaget ikke medfører økt ressursbruk fra politiets side og legger til grunn at politiet får tilført nødvendig kontrollutstyr.

NLF uttaler at forslaget til håndheving og kontroll ikke er godt nok. I tillegg til kontroll i forbindelse med øvrige kontroller på veg, bør kjøretøy kontrolleres ved grensepassering til Norge. *NLF* krever at det etableres løsninger som sikrer reell betaling, for eksempel ved at kredittopplysninger registreres og at brudd på påbudet straffes med høye bøter og kjøreforbud inntil forholdet er brakt i orden og tilleggsavgifter/bøter er betalt.

8.3 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg at mange av høringsinstansene er opptatt av hvordan kontrollene legges opp, hvilke myndigheter som skal utføre kontrollen, at det settes av tilstrekkelige

midler til å kontrollere og at gebyrene for brudd på påbudet er høye nok, mv. Departementet har også merket seg at de fleste av høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet støtter at kontrollen blir organisert som en del av den øvrige kontrollen på det offentlige vegnettet. Etter departementets vurdering må kostnadene knyttet til kontrollen ses i sammenheng med nytten av ordningen, se nærmere omtalen i kapittel 9. Det er imidlertid viktig at kontrollomfanget er så høyt og effektivt som mulig for at lovpåbudet skal oppnå målet om alle eiere/førere av kjøretøy som blir omfattet følger påbudet. Videre må sanksjonene ha en størrelse som gjør at det ikke lønner seg å unnlate bruk av påbudt brikke.

Samferdselsdepartementet anser forslaget fra Oslo politidistrikt og Politidirektoratet om at også tollvesenet bør være kontroll- og sanksjonsmyndighet som nyttig. Vegdirektoratet har i anledning uttalelsen vært i dialog med Toll- og avgiftsdirektoratet om dette spørsmålet. Samferdselsdepartementet tar med seg denne og de øvrige uttalelsene om kontroll og sanksjoner med seg i forskriftsarbeidet og kommer tilbake til disse spørsmålene i den offentlige høringen av forslag til forskrift til ny § 13 tredje ledd.

9 Økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget innebærer ikke i seg selv økonomiske eller administrative konsekvenser, men når lov og forskrift blir satt i kraft vil dette medføre konsekvenser for eierne/førerne av kjøretøyene som blir omfattet av påbudet, bompengeselskapene og offentlige myndigheter.

Antallet kjøretøy som blir omfattet av påbudet om elektronisk betalingsenhet avhenger av hvordan påbudet blir fastsatt i forskriften til bestemmelsen. I Norge er det registrert om lag 108 000 motorvogner over 3 500 kg og om lag 59 000 over 7 500 kg. Det finnes per i dag ikke noen tilgjengelig oversikt over antallet utenlandske kjøretøy i de ulike vektclassene som utfører transportoppdrag i Norge, men i henhold til oversikt fra Statistisk sentralbyrå fra 3. kvartal 2012 ble det transportert om lag 12 mill. tonn over norsk grense. Utenlandsk godstransport sto for 58,6 prosent av denne transporten.

Departementet legger til grunn at mange av kjøretøyene over 3 500 kg allerede er utstyrt med betalingsenhet med tilknyttet avtale, enten gjennom et av de norske bompengeselskapene eller gjennom EasyGo. Eierne av disse kjøretøyene vil ikke måtte foreta noen endringer i sitt kundefor-

hold. De som ikke allerede har anskaffet seg en elektronisk betalingsenhet, vil måtte inngå en avtale med et bompengeselskap og betale et depositum pålydende NOK 200,-. Depositumet vil bli tilbakebetalt når avtalen opphører og betalingsenheten returneres. Eiere av kjøretøy med elektronisk betalingsenhet vil få tilgang på rabatt iht. avtalen tilknyttet den enkelte betalingsenhet. Påbudet vil ellers ikke ha økte kostnader knyttet til passering av betalingsnett enn det som gjelder i dag.

Forslaget har administrative konsekvenser for bompengeselskapene og kontrollmyndighetene som medfører engangskostnader i forbindelse med at ordningen trer i kraft og varige driftskostnader, som i det vesentligste er knyttet til brikke-distribusjon og kontroll.

For bompengeselskapene er kostnadene i oppstartsfasen særlig knyttet til produksjon og distribusjon av betalingsenheter, informasjon/kundeservice og opplæring. Forslaget vil føre til at et økt antall kjøretøy blir utstyrt med elektronisk betalingsenhet med tilhørende gyldig avtale, noe som medfører behov for økt produksjon og distribusjon av betalingsenheter. Det vil så langt det er mulig bli tatt sikte på at eksisterende distribusjonskanaler kan benyttes til distribusjon på riksgrensen, for eksempel ved å benytte tollvesenets tollkontorer/tollsteder på grenseovergangene. Bompengeselskapene vil i en oppstartsfase måtte bruke økte ressurser på informasjon og kundeservice enn i dag. Det må imidlertid antas at et godt utviklet informasjonssystem vil redusere slikt arbeid. Påbudet vil også føre til at bompengeselskapene får et økt antall avtaler å administrere. Som følge av at selskapene får tilgang til informasjon om kjøretøyets eier og fakturaadresse, vil imidlertid arbeidet med innkreving av trafikantbetaling lettes, og det er ventet at påbudet bl.a. fører til redusert behov for manuell bildebehandling, reduserte oppslag i norske og utenlandske registre, redusert bruk av utenlandske innkrevingsselskaper og færre klager på feilfaktureringer. På sikt er det ventet at brikkepåbudet vil bidra til å redusere bompengeselskapenes administrasjonskostnader.

De administrative konsekvensene for offentlige myndigheter er først og fremst knyttet til arbeid med informasjon i forbindelse med at ordningen innføres og arbeid knyttet til kontroll med at brikkepåbudet følges. I forbindelse med at ordningen trer i kraft legges det bl.a. opp til informasjon på internett, produksjon, trykking og forsendelse av informasjonsmateriale til media og andre interessenter, skilting og informasjon ved riksgrensen. Oppgaven med å kontrollere brikkepå-

budet medfører kostnader til utvikling av utstyr og driftssystem og kostnader til gjennomføring av kontrollene. Valg av kontrollsystem er per dags dato ikke avgjort, og det er derfor uklart hvor høye disse kostnadene vil bli. Beregninger av dette vil bli gjort i det videre arbeidet med forslag til forskrift. Oppgavene med å kontrollere etterlevelsen av påbudet medfører kostnader til opplæring av tjenestemenn som skal utføre kontrollen, og det vil påløpe administrativt arbeid knyttet til ileggelse av gebyr for brudd på påbudet. Kostnader til opplæringen vil først og fremst være en engangskostnad. Det legges opp til at selve kontrollen av brikkepåbudet skal foretas i sammenheng med de ordinære kontrollene av tunge kjøretøy, noe som gjør at oppgaven kan utføres uten betydelig endring av eksisterende rutiner. Kontrollmyndighetene må tilpasse omfanget av kontrollene etter behov og prioritering av tilgjengelige ressurser. Kostnadene ved økt kontrollvirksomhet som følge av ordningen skal i utgangspunktet bli dekket innenfor eksisterende bevilgningsrammer for kontrollmyndighetene. Innkrevd gebyr for overtredelse er midler som vil gå til statskassen.

I henhold til foreløpige beregninger ligger engangskostnadene ved ordningen på mellom 20 til 40 mill. kr, mens de årlige driftskostnadene vil utgjøre 5 til 10 mill. kr. Usikkerheten i kostnadene er knyttet til valg av distribusjonskanaler og kontrollmetode. Deler av de årlige driftskostnadene vil bli dekket av sanksjoner knyttet til ordningen.

Påbudet er ventet å medføre økte inntekter fra kjøretøyene som blir omfattet av ordningen, slik at bompengeselskapenes tap på fordringer reduseres. Beregninger fra 2011 viser at tap på fordringer utgjør om lag 21 prosent av bompengeselskapenes driftskostnader, tilsvarende ca. 172 mill. 2011-kr. Tunge kjøretøy (over 3 500 kg) står for omtrent 5 prosent av alle passeringer. Hvis man forutsetter at tap på fordringer fordeler seg likt mellom tunge og lette kjøretøy og at tunge kjøretøy har omtrent 2,3 ganger høyere takst enn lette kjøretøy, utgjør det årlige tapet på fordringer fra tunge kjøretøy over 3 500 kg om lag 20 mill. 2011-kr. Som følge av at det fortsatt vil være trafikanter som bryter påbudet, ikke gjør opp for seg, mv, må det forventes at merinntektene vil være lavere enn dette beløpet. Det understrekes at disse anslagene er usikre.

Utover dette er det også ventet at forslaget vil bidra til økte konkurransevilkår transportnæringen som følge av at det blir vanskeligere for internasjonal transportnæring å unndra bompenger.

Det foreligger per dags dato ikke anslag på disse økonomiske konsekvensene av brikkepåbudet.

10 Andre konsekvenser

10.1 Personvern

Lovforslaget gir hjemmel til å fastsette forskrift om at kjøretøy over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet til norske trafikantbetalingssystemer. I samsvar med det uttalte formålet med en slik ordning, skal påbudet i forskriften i all hovedsak rettes mot kjøretøy som blir brukt i næringsvirksomhet.

Samferdselsdepartementet presiserer at behandling av personopplysninger i bompengesystemet skal foregå i samsvar med konsesjon fra Datatilsynet. Ved lovforslaget legges det ikke opp til å behandle personopplysninger på en annen måte enn etter gjeldende konsesjon og praksis.

10.2 Forholdet til EØS-retten og andre internasjonale avtaler

Et påbud om obligatorisk elektronisk betalingsenhet som omfatter norsk og utenlandsk næringstransport har betydning for forholdet til EØS-avtalen dersom ordningen er i strid med bestemmelser som følger av sekundærlovgivningen eller ikke-diskrimineringsprinsippet etter EØS-avtalen artikkel 4, jf. omtalen i kapittel 4, første avsnitt.

Det foreligger per dags dato ikke sekundærlovgivning under EØS-avtalen som regulerer lovplagte innretninger av typen som i dette forslaget. Ingen av forordningene og direktivene nevnt i kapittel 4 nedlegger forbud mot et påbud om bruk av brikke i elektroniske betalingsystemer. Forordning 1072/2009 og 1073/2009 tar høyde for medlemsstatene sin rett til å kreve inn infrastrukturavgifter. Ordningen det blir lagt opp til gjennom EFC-direktivet med en felles europeisk betalingstjeneste for trafikantbetaling, er frivillig for trafikantene. Det er imidlertid ingen bestemmelser i direktivet som hindrer medlemsstatene å ta i bruk betalingsystemer som pålegger brukerne betalingsinnretning i kjøretøyene. Av endringsdirektiv 2006/38/EF til Eurovignett direktivet følger det forutsetningsvis i artikkel 7 nr. 6 at en medlemsstat kan oppkreve bompenger utelukkende ved hjelp av systemer som krever utstyr til installasjon i kjøretøy. Lovhjemmelen som åpner for å fastsette påbud om elektronisk betalingsenhet for kjøretøy over 3 500 kg i forskrift, kan etter

dette ikke anses å være i strid med sekundærlov-givningen under EØS-avtalen.

Når det gjelder spørsmålet om ordningen vil være i strid med ikke-diskrimineringsprinsippet etter EØS-avtalen artikkel 4, vil departementet bemerke at det ikke er intensjonen med ordningen å behandle norske og utenlandske trafikanter ulikt. Som omtalt i kapittel 2 og 5.3, er ordningen et ledd i arbeidet med å sikre trafikantbetalingen i det norske bompengesystemet, som følge av at innkrevningen i Norge i stor grad er automatisk. Automatisk bompengeneinnkreving fremmer trafikkflyt i større grad enn manuell innkreving. Ordningen skal i økt grad sikre betaling fra både fra norske og utenlandske trafikanter, slik at færrest mulig trafikanter unndrar seg bompenge og bompengeneinnkrevingen kan foregå til lavest mulig kostnad. I fortalen i Kommisjonens beslutning 2009/750/EF om elektroniske bompengesystemer punkt 15 i er det anerkjent at innehaver av transportfirma som ikke betaler trafikantbetaling vil føre til en utilbørlig konkurransefordel i forhold til innehavere som betaler.

For at påbudet ikke skal virke diskriminerende overfor utenlandske trafikanter, må det sørges for at ordningen gjelder likt for alle trafikanter, uavhengig av nasjonalitet. Dette innebærer at betalingsenheten må være tilgjengelig når den skal tas i bruk, slik at alle som er omfattet av ordningen har anledning til å ferdes lovlig på vegnettet den gjelder. Videre må det foreligge tilstrekkelig tilgang på informasjon om ordningen, og vilkårene knyttet til bruken av betalingsenheten må være like for alle som er omfattet. Når det gjelder tilgangen på betalingsenheten, viser departementet til det felles nordiske betalings-systemet EasyGo og arbeidet med implementeringen av EFC-direktivet. EasyGo-samarbeidet gjør det mulig å benytte utenlandsk betalingsenhet fra Sverige, Danmark og etter hvert Østerrike som betalingsmiddel til de fleste trafikantbetalingssystemene i Norge, mens EFC-direktivet vil føre til ytterligere økt tilgjengelighet når de europeiske betalingssystemene blir samordnet. Utover dette arbeides det med at betalingsenheten både kan distribueres utenlandske trafikanter i forkant av reise til Norge og på grenseovergangene. Det legges også opp til at det fortsatt skal være åpent for at alle brukere selv kan velge hvilket eller hvilke norske bompengeselskap de ønsker å tilknytte seg ved avtale, med de rabattfordelene dette fører med seg. Av praktiske årsaker og av hensyn til god kommunikasjon og publikumsservice, vil det imidlertid bli lagt opp til at ett av de norske bompengeselskapene blir

hoveddistributør overfor de utenlandske trafikantene.

Departementet anser tiltaket ikke å være i strid med EØS-retten. Ved innføringen av ordningen vil det bli arbeidet for at ordningen skal gjelde likt for alle trafikanter som er omfattet av påbudet uavhengig av nasjonalitet, slik at ordningen heller ikke virker diskriminerende i praksis. Innføring av obligatorisk betalingsenhet for tunge kjøretøy anses ikke å være i strid med øvrige internasjonale konvensjoner som Norge er del av.

11 Merknader til lovforslaget

Lovbestemmelsen gir departementet myndighet til å fastsette nærmere påbud om elektronisk betalingsenhet for kjøretøy over 3 500 kg for kjøring på offentlig veg i forskrift. Lovbestemmelsen gir videre departementet myndighet til å fastsette nærmere bestemmelser om ordningen i forskrift, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke kjøretøy som skal omfattes.

Hensikten med bestemmelsen er at kjøretøy som blir brukt i næringsvirksomhet skal underlegges krav om elektronisk betalingsenhet til norske trafikantbetalingssystemer ved bruk av kjøretøyet på det offentlige vegnettet. Dette vil sikre norske selskap som krever inn bompenge etter veglova § 27 avtale med eiere av denne typen kjøretøy, noe som sikrer bompengeselskapene informasjon om eier, fakturaadresse, mv. Kravet om bruk av elektronisk betalingsenhet vil bl. a. føre til at bompengeselskapenes ressurser til manuell avlesning av registreringsskilt for kjøretøy reduseres. Innkrevningen kan foregå mer automatisk, og dette vil bidra til at bompengeselskapenes administrasjonskostnader blir redusert. Det er også ventet at færre brukere av bompengefinansiert vegnett vil unndra seg bompenge og at bompengeselskapenes tap på fordringer reduseres. Som en konsekvens vil bompengebelastningen for den enkelte trafikant bli mer rettfærdig. Det er videre ventet at lovendringen vil bidra til å gi økt konkurranse mellom norsk og utenlandsk transportnæring ved at færre utenlandske kjøretøy unndrar seg bompenge.

Med elektronisk betalingsenhet menes en avlesningsbar innretning som kan benyttes som betalingsmiddel i det til enhver tid gjeldende trafikantbetalingssystemet i Norge. I dag er dette hovedsakelig betalingsenheter under AutoPASS-systemet og andre elektroniske betalingsenheter i EasyGO-samarbeidet som fungerer i det norske

trafikanbetalingssystemet. Det er en forutsetning for rett bruk at betalingsenheten er tilknyttet en gyldig avtale mellom kunden og utstederen av betalingsenheten. Avtalen om betalingsenhet er knyttet opp mot det aktuelle kjøretøyet.

Lovbestemmelsen legger opp til at innholdet i påbudet vil bli gitt i forskrift til bestemmelsen. Grensen for hvilke kjøretøy som kan omfattes av kravet til elektronisk betalingsenhet er i lovbestemmelsen satt til kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, tilsvarende skillet mellom lette og tunge kjøretøy, se nærmere forskrift om tekniske krav til godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). I kjøretøygrupper med tillatt totalvekt mellom 3 501 til 7 500 kg finnes det både kjøretøy som blir brukt til privat formål (SUV, bobiler, mv.) og kjøretøy som blir brukt i næringsvirksomhet (varebiler og lignende). I samsvar med formålet bestemmelsen skal påbudet i forskriften i utgangspunktet rettes mot kjøretøy som blir brukt i næringsvirksomhet. Dette innebærer i utgangspunktet en avgrensning mot å gi pålegg om elektronisk betalingsenhet i kjøretøy som blir brukt til privat formål. Det må likevel legges til grunn at forskriftshjemmelen åpner for å gi påbud om betalingsenhet for kjøretøy som både blir brukt i næring og til privat bruk, når kjøretøyet er registrert på næringsvirksomheten. Ved fastsettelse av kjøretøygruppene som skal omfattes i forskriften, må det dessuten tas høyde for at det er mulig for kontrollmyndighetene å kontrollere etterlevelsen av påbudet. Det kan derfor ikke utelukkes at også privateide kjøretøy som brukes til privat ferdsel kan bli omfattet av påbudet i forskriften og at det uttalte formålet ikke er til hinder for dette. Dersom det på et senere tidspunkt er ønskelig med obligato-

risk betalingsenhet som retter seg mot personbiler som hovedgruppe, faller imidlertid dette utenfor formålet med bestemmelsen, og det blir nødvendig med en ny lovendring.

Lovbestemmelsen åpner for at påbudet om elektronisk betalingsenhet i forskriften kan gjøres gjeldende for all kjøring på hele det offentlige vegnettet i Norge. Dette innebærer at kravet om elektronisk betalingsenhet kan gjøres gjeldende uavhengig av om kjøretøyet vil passere et betalingsnett eller ikke. Begrepet offentlig veg er nærmere definert i veglova § 1, jf. § 2. Hovedbegrunnelsen for at det er åpnet for et vidt virkeområde i forskriften er knyttet til mulighet for kontroll og de økonomiske konsekvensene et snevert virkeområde vil ha. Med et påbud som omfatter hele Norge, vil kontrollene kunne gjennomføres uavhengig av om kjøretøyet har passert et betalingsnett eller ikke. Man oppnår en økt mulighet for å kunne gjennomføre fysiske kontroller sammenlignet med et påbud som bare gjelder en begrenset del av vegnettet.

For at påbudet om obligatorisk betalingsenhet skal ha ønsket effekt, vil det bli gitt sanksjonsbestemmelser for brudd på påbudet. Vegtrafikkloven § 31, jf. § 31a, gir hjemmel til å fastsette gebyr for brudd på bestemmelser gitt i medhold av loven.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy).

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 vegtrafikkloven i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 13 nytt tredje ledd skal lyde:

Departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet tilknyttet gyldig avtale for kjøring på offentlig veg. Departemen-

tet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes.

Nåværende tredje til sjette ledd blir nye fjerde til sjuende ledd.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

