



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 82 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i veglova og vegtrafikkloven
(bompengar i byane)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	4	Oppheving av vegtrafikkloven § 7a	28
			4.1	Gjeldande rett	28
2	Bakgrunn	7	4.2	Forslaget i høringsbrevet	29
2.1	Bruken av bompengar i byane	7	4.3	Merknader frå høringsinstansane	30
2.2	Behova i byane framover	8	4.4	Departementet sine vurderingar	30
2.3	Arbeid med tekniske endringar i AutoPASS	9			
2.4	Offentleg høring	9	5	Forholdet til EØS-retten	32
3	Endringar i veglova § 27	13	6	Økonomiske og administrative konsekvensar ..	33
3.1	Gjeldande rett	13	6.1	Utgangspunkt	33
3.2	Særskilde ordningar for bompengar i byområde	14	6.2	Tekniske endringar i det elektroniske bompengesystemet	33
3.2.1	Forslaget i høringsbrevet	14	6.3	Informasjon til trafikantane	33
3.2.2	Merknader frå høringsinstansane	15	6.4	Kontroll av at trafikantane betaler riktig pris	34
3.2.3	Departementet sine vurderingar	20	6.5	Konsekvensar for trafikantane knytt til bruken av bompengebrikke	34
3.3	Vidareføring av gjeldande andre ledd i nytt tredje ledd med endringar	23	6.6	Administrative konsekvensar for bompengeselskapa	34
3.3.1	Forslaget i høringsbrevet	23	6.7	Fordeling av kostnader	34
3.3.2	Merknader frå høringsinstansane	24	7	Merknader til lovforslaget	35
3.3.3	Departementet sine vurderingar	25	7.1	Endringar i veglova § 27	35
3.4	Oppheving av gjeldande fjerde ledd	25	7.1.1	Nytt andre ledd	35
3.4.1	Forslaget i høringsbrevet	25	7.1.2	Vidareføring av gjeldande andre ledd i nytt tredje ledd med endringar	37
3.4.2	Merknader frå høringsinstansane	25	7.1.3	Oppheving av fjerde ledd	39
3.4.3	Departementet sine vurderingar	26	7.1.4	Nytt femte ledd	39
3.5	Nytt femte ledd om heimel til å gi forskrift om bompengetakstar og plikta til å betale bompengar	26	7.1.5	Lovtekniske endringar	39
3.5.1	Forslaget i høringsbrevet	26	7.2	Endringar i vegtrafikkloven	39
3.5.2	Merknader frå høringsinstansane	26	7.2.1	Oppheving av § 7a	39
3.5.3	Departementet sine vurderingar	27			
				Forslag til lov om endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)	42



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 82 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 5. april 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

På bakgrunn av lokale ønske og på oppmoding frå Stortinget, foreslår Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen endringar i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 27 som tek inn egne føresegnar om bompengar i byområde i eit nytt andre ledd. Etter forslaget vil føresegna i det nye andre leddet opne for at det i byområda i Noreg kan bli teke i bruk bompengetakstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde byområdet, med bompengetakstar som er basert på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande. Som vilkår, er det foreslått at omsyn til transportløysingane i byområda, bruk av arealet eller lokalmiljøet skal vere førande for takstutforminga. Det er lokale myndigheter som tar initiativ til justeringar av takstane i ei pågåande bompenginnkrevjing, og departementet føreset at dei kommunale og fylkeskommunale myndigheitene har tenkt nøye gjennom dei økonomiske konsekvensane for transportnæringa og dei reisande i området det gjeld. Det nye andre leddet har same

utforming som den gjeldande føresegna i § 27 første ledd, ved at bompengeordningane i byområde krev samtykke frå Stortinget. Det blir i ny § 27 andre ledd foreslått at føresegnene om vilkår og bruk av bompengar etter første ledd elles skal gjelde tilsvarande. Den gjeldande føresegna om bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk i § 27 første ledd fjerde punktum, som gjeld særskilt for byområde, blir foreslått vidareført i eit nytt andre ledd fjerde punktum.

Den gjeldande føresegna i § 27 andre ledd opnar for at det kan bli gitt forskrift om mellom- belse tidsdifferensierte bompengetakstar i byområde som har i drift bompenginnkrevjing i periodar med høg luftforureining, utan eit framlegg for Stortinget, jf. hovudregelen i § 27 første ledd. Det er ein føresetnad at tiltaket kan redusere forureininga. Departementet foreslår at føresegna blir vidareført i eit nytt tredje ledd, med einskilde endringar. For det første foreslår departementet endring av to ord i den gjeldande føresegna: ordet «differensiering» endra til «endra» og ordet «bompengsystem» blir endra til «bompengeordnin-

gar». Endringane blir foreslått for å få betre samsvaret mellom føresegnene i nytt andre og tredje ledd i § 27. I tilknytning til ordet «bompengeordningar» foreslår departementet at ordet «eksisterande» blir teke inn for å presisere at ordninga etter tredje ledd gjeld bompengeordningar som er i gong. Ei anna endring i det nye tredje leddet går ut på å slå fast i eit nytt tredje punktum at inntekter frå ordningar med endra takstar skal gå til prosjekta som er prioritert i bompengeordninga det gjeld. Til slutt, i eit nytt fjerde punktum, foreslår departementet at det blir teke inn ein forskriftsheimel som opnar for å gi føresegner om at kommunen og fylkeskommunen kan nytte ein eventuell auke av bompengeinntektene frå ei slik mellombels unntaksordning til tiltak for å få ned luftforureininga i perioden.

Departementet foreslår eit nytt femte ledd i veglova § 27 som gir departementet heimel til å fastsetje generelle føresegner om bompengetak-

star i forskrift til veglova. Dette er eit forslag som inneber at gjeldande generelle føresegner om bompengetakstar som er gitt i handbøker og retningsliner kan bli gitt i forskrift si form. Departementet foreslår òg i det nye femte leddet at det blir teke inn ein heimel til å gi forskrift om plikta til å betale bompengar.

Departementet foreslår elles endringar i § 27 første ledd og andre ledd som er av meir teknisk karakter. Det blir òg foreslått at den gjeldande føresegna i § 27 fjerde ledd blir oppheva.

Som følge av den nye føresegna om bompengar i byområde som blir foreslått i veglova § 27 andre ledd, foreslår departementet at lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 7a blir oppheva. Dette vil innebære at det ikkje lengre vil liggje føre lovheimel til forskrift 25.10.2011 nr. 1044 om køprising, og at forskrifta som følge av det vil bli oppheva av departementet.

2 Bakgrunn

2.1 Bruken av bompengar i byane

Dei største byene i Noreg har per i dag etablert såkalla bompengepakker, som gjennom innkrevjing av bompengar blir brukt til å finansiere ulike tiltak etter den gjeldande føresegna i veglova § 27 (tiltak innanfor veglova og investering i og drift av kollektivtrafikk). Det er også etablert bompengepakker for ein del av dei mindre byane i Noreg, der bompengane blir brukt i meir tradisjonell forstand for å finansiere einskilde vegprosjekt. Bompengepakkene i byane står for over halvparten av den totale innkrevjinga av bompengar elles i landet.

Bruken av bompengar i byane byggjer på lokalt initiativ og kommunale og fylkeskommunale vedtak i kommunen(e) det gjeld. Bompengepakkene som blir lagt fram for Stortinget av departementet, byggjer på dei lokale ønska og er såleis eit samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og den/dei aktuelle kommunen/kommunane som pakka gjeld. Gjennom dette samarbeidet blir dei ulike prosjekta og tiltaka sett opp i tråd med ei vedteken overordna målsetjing for bompengeinnkrevjinga. I tillegg til bompengefinansieringa blir prosjekta elles finansiert gjennom middel frå dei offentlege budsjetta.

I tråd med gjeldande praksis blir bompengepakkene etablert med bakgrunn i vedtak i den aktuelle kommunen og fylkeskommunen. Statens vegvesen førebur deretter bompengesaka for Samferdselsdepartementet, som til slutt legg saka fram for Stortinget gjennom ein Prop. S.

Etter gjeldande praksis blir det i den einskilde saka utarbeidd ein finansierings- og tidsplan for gjennomføringa av prosjekta i bompengepakka. Etter praksis i Noreg er bompengeordninga i utgangspunktet avgrensa til å gjelde 15 år (eller maksimalt 20 år), men gjenteke gongar har bompengeinnkrevjing i dei større byane blitt forlenga ved eit nytt framlegg for Stortinget, der prosjekta, tiltaka og takstane er vurdert på nytt med ny prioritering.

Ved bompengefinansiering i dei største byområda, fungerer betalingssnitta vanlegvis som ein ring rundt dei indre områda av byen og deler dermed byen inn i eitt eller fleire område der det blir

kravd bompengar for å passere, og eit område der det ikkje blir kravd betaling av bompengar for å køyre.

Eit hovudprinsipp for takstutforminga både i byane og på vegnettet elles i Noreg er at brukarane (trafikanter) si nytte av prosjektet som blir betalt med bompengar, skal bli spegla av i takstane for finansieringa, og at alle trafikantar som har nytte av bompengeprojektet, i prinsippet skal betale bompengar. For å halde innkrevjingskostnadene nede, har det og vore fokus på at takst- og rabattsystemet bør vere enkelt, med så høg grad av standardiserte takstar som mogleg. I det gjeldande generelle takst- og rabattsystemet for bompengeprojekt, er takstane for køyretøy delt i to grupper:

- Takstgruppe 1: Køyretøy med tillate totalvekt til og med 3500 og alle personbilar i køyretøykategori M1, og
- Takstgruppe 2: Køyretøy med tillate totalvekt frå og med 3501 kg, med unntak av køyretøykategori M1.

Det gjeld ei standardisert rabattordning på 20 prosent ved bruk av bompengebrikke med gyldig avtale for takstgruppe 1.¹ Takstane blir rekna ut på bakgrunn av ei finansieringsanalyse, som blir lagt til grunn i dei lokale myndighetene sine vedtak.

For byområda er det i dagens system opna for å nytte ulike takstar i og utanom rushtida, noko som er teke i bruk i Bergen, Trondheim og Kristiansand. Opninga for eit avvikande takstopplegg i byane har vore vurdert opp mot framkomsten på vegnettet i byområda og den nytten bilistane har av tiltaka i bompengepakka. Utviklinga i den seinaste tida har òg vore at det er behov for å avgrense trafikken i rushtida.

På bakgrunn av vedtak frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune blei forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune fastsett ved kgl. res. 16.12.2016, sjå forskrift 16.12.2016 nr. 1594. Forskrifta gir kommunen og fylkeskommunen høve til å ta i bruk bompengetak-

¹ Sjø nærare i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) kap. 3.7 og Statens vegvesen sine handbøker V718 og R107.

star som er fem gongar så høge som takstane som gjeld til ein kvar tid gjeld når grenseverdiane etter forskrift 1.6.2004 nr. 931 om begrensning om forurensning (forurensningsforskriften) er overskride eller det er venta slik overskriding med varigheit på to dagar eller meir. På bakgrunn av vedtak frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hausten 2016 arbeidar departementet med ei liknande forskrift for Oslo kommune. Forslaget til forskrift blei sendt på offentleg høring 27. mars 2017 med høringsfrist 30. juni 2017.

På bakgrunn av avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om revidert Oslo-pakke 3, har departementet sett i gong eit arbeid som teknisk skal leggje til rette for innkrevjing av miljødifferensierte bompengetakstar, sjå nærare omtalen i kapittel 2.3.

2.2 Behova i byane framover

Som det går fram av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 har det i Noreg vore ein urbaniseringstrend i lengre tid, og om lag 70 prosent av befolkninga bur i byområde. Prognosane tyder på at befolkninga i byområda vil auke fram mot 2050. Den prosentvise veksten vil vere sterkast i fylka med den største befolkninga, og det er venta at landsdelssentra Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø vil ha høgast vekst.

Urbanisering er eitt av perspektiva som gir rammene for den langsikte samfunnsutviklinga, noko som har stor verknad for innrettinga av transportpolitikken i byområda. Høg konsentrasjon av befolkning, produksjon og konsum gir eit særskilt press på infrastrukturen. Utforminga av transportsystemet og arealbruken er sentrale element i tilrettelegginga for at byområda skal fungere. Gjennom Nasjonal transportplan 2018–2029 legg Regjeringa vekt på både å utvikle gode transportårer i distrikta og utvikle attraktive byområde. Eit viktig element i det sistnemnde er å sørge for god framkomst og eit godt bymiljø. Fram mot 2050 er det store transportbehov som må handterast dersom ein skal ha god framkomst i byområda. Regjeringa satsar mellom anna kraftig på utvikling av kollektive transportløysingar, tilrettelegging for gåing og sykling og at nye teknologibaserte transportløysingar blir tekne i bruk. Regjeringa legg gjennom Nasjonal transportplan vekt på å prioritere middel til gode løysingar med høg kapasitet og som krev mindre areal og gir mindre utslepp.

Dei store byområda har utfordringar knytt til den lokale lufta, der utsleppa frå dagens biltrafikk, saman med vedfyring og andre kjelder til forureining, utgjer ein vesentleg del. Lokal luftforureining gir helseproblem og svekka livskvalitet for mange menneske. Luftforureininga frå biltrafikken i byane er særleg knytt til utslepp av nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM₁₀, PM_{2,5}), og særleg svevestøv gir høg risiko for helseskader. Det er venta at den teknologiske utviklinga av køyretøya vil redusere utsleppa frå biltrafikken, men det vil ta mange år før køyretøyparken er fornya. Ei utvikling mot stadig fleire null- og lågutsleppkøyretøy bidrar til å betre luftkvaliteten i form av lågare utslepp av nitrogendioksid, og det er venta at talet på overskridingar av grenseverdiane og dei nasjonale måla for nitrogendioksid går ned. Null- og lågutsleppkøyretøy bidrar likevel til konsentrasjonane av svevestøv gjennom slitasje og oppvirvling av vegdekke. Forureining som har opphav frå køyretøya si kontakt med køyrebanen er redusert gjennom tiltak som forbod mot eller avgift for bruk av piggdekk i ein periode av året og tiltak knytt til reinhold og redusert fart. Det er viktig å søke løysingar som på best mogleg måte kombinerer innbyggjarane sine behov for mobilitet med behovet for betre luftkvalitet. På sikt er det òg venta at denne forma for forureining kan bli redusert ytterlegare gjennom fortsatt utvikling av mellom anna mindre forureinande dekk og vegdekke, men reduksjonen vil vere avgrensa dersom biltrafikken i byområda held fram med å auke.

Auka trafikk og bustadbygging i sentrale område gjer òg at stadig fleire blir utsett for støy. Samferdselssektoren står for om lag 90 prosent av støyplagene i Noreg, og av dette er vegtrafikken ansvarleg for om lag 80 prosent. Sektoren har derfor eit særskilt ansvar for støyavbøtande tiltak på den eksisterande infrastrukturen og for å sikre at omsyn til støy blir teke i vare ved planlegging av nye samferdselstiltak og -aktivitetar.

Regjeringa held i Nasjonal transportplan 2018–2029 fast ved målet om at veksten i persontransporten i byområda skal bli teke med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet er viktig for å betre framkomsten og den lokale luftkvaliteten i byane, redusere problem knytt til støy og redusere klimagassutsleppa.

Nasjonal transportplan 2018–2029 viser til arbeidet med byvekstavtaler og bymiljøavtaler i dei ni største byområda som det viktigaste verktøyet for å nå nullvekstmålet. Gjennom avtalene blir det lagt opp til eit samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og dei berørte kommunane. Avtalene er langsiktige politiske intensjonsavtaler som legg til

rette for ein effektiv bruk av verkemiddel på tvers av forvaltningsnivåa, gjennom ein samla innsats for å møte trafikk- og miljøutfordringane. Staten forpliktar seg i avtalene til å bidra med omfattande investeringsstøtte til store fylkeskommunale kollektivløysingar i dei fire største byområda, den såkalla 50/50-ordninga. Løysingane som blir vald, skal bidra til å sikre betre framkomst totalt sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til persontransport med privatbil. Eit sentralt element i avtalene er å sikre betre samordning av areal- og transportplanlegging, mellom anna gjennom ei konsentrert utbygging rundt kollektivknutepunkta.

2.3 Arbeid med tekniske endringar i AutoPASS

AutoPASS er systemet for automatisk innkrevjing av bompengar som blir nytta på det offentlege vegnettet i Noreg. Systemet fungerer slik at betalingsnitta registrerer køyretøya automatisk ved passering, enten ved bruk av bompengebrikke eller ved fotografi av køyretøya sitt kjennemerke (registreringsskiltet). Trafikantane passerer utan å stoppe, og bompengane blir vanlegvis fakturert etter passeringa. Systemet består av eit sentralsystem, bompengebrikker og bomstasjonar/betalingsnitt, og er per i dag eigd av Statens vegvesen.

Som nemnt i kapittel 2.1, er det i det gjeldande systemet lagt til rette for at takstane i bompengesystema kan bli rekna ut ifrå køyretøya si vekt og ut frå tida på døgnet. I dei gjeldande tekniske løysingane er det ikkje lagt til rette for at takstane kan variere ut frå køyretøya sine miljøeigenskapar, eller andre former for takstar. Dette er tilpassingar som krev endring av det tekniske systemet.

Departementet bad i brev av 13.04.2015 Vegdirektoratet om å gjennomføre eit utgreiingsarbeid om miljødifferensiering gjennom AutoPASS. Utgreiinga skulle danne grunnlag for vidare vurdering av miljødifferensiering av takstsystemet innanfor bompengoordninga. På bakgrunn av utgreiingsarbeidet ga departementet i brev av 21.06.2016 Vegdirektoratet oppdrag om å tilretteleggje for miljødifferensiering i AutoPASS. Det nye sentralsystemet Grindgut skulle handtere miljødifferensiering. Etter at kontrakten for Grindgut vart terminert, er det arbeidd med tilrettelegging for miljødifferensiering i det gjeldande sentralsystemet, CS Norge. I arbeidet vil det i hovudtrekk bli lagt opp til følgjande klasseinndeling for miljødifferensiering:

- Inndeling tunge køyretøy: nullutslepp, ladbar hybrid, Euro VI og «Pre-Euro VI
- Inndeling lette køyretøy: nullutslepp, ladbar hybrid, diesel og andre (bensin, gass, etanol, etc.)

Det skal i arbeidet med tekniske endringar bli lagt til rette for at inndelinga kan bli justert seinare, mellom anna i lys av endringane i køyretøyparken. Innføringa av takstar skal bli gjennomført på ein slik måte at omsynet til det pågåande arbeidet med anonymitet i AutoPASS blir teke i vare. Det blir arbeidd ut ifrå at den tekniske tilrettelegginga skal vere ferdig utført 1. oktober 2017, men det er knytt usikkerheit til datoen.

2.4 Offentleg høring

Samferdselsdepartementet sendte i brev av 28. oktober 2016 forslag til endringane i veglova og vegtrafikkloven på alminneleg høring med høringsfrist 9. januar 2017. Høringsbrevet med vedlegg blei sendt følgjande instansar:

Arbeids- og sosialdepartementet
 Finansdepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Kommunal- og moderniseringsdepartementet
 Klima- og miljødepartementet
 Nærings- og fiskeridepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Utanriksdepartementet

Alta kommune
 Bergen kommune
 Bodø kommune
 Bærum kommune
 Datatilsynet
 Direktoratet for forvaltning og IKT
 Direktoratet for naturforvaltning
 Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap
 Domstolsadministrasjonen
 Drammen kommune
 Forbrukarombodet
 Forbrukarrådet
 Fredrikstad kommune
 Fylkeskommunane
 Fylkesmennene
 Førde kommune
 Harstad kommune
 Haugesund kommune
 Helsedirektoratet

Jernbaneverket	Fjellinjen AS
Konkurransetilsynet	Fjord1
Kristiansand kommune	Elbilforeningen
Kristiansund kommune	Fosenvegene AS
Kystverket	Frie Bilimportørers Forening
Lier kommune	Framtiden i våre hender
Miljødirektoratet	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Molde kommune	Gjesdal Bompengeselskap AS
Moss kommune	Handels- og Servicenæringens hovedorganisasjon
NAV	HSH
Nedre Eiker kommune	Hardangerbrua AS
Oslo kommune	Haugaland bompengeselskap AS
Politidirektoratet	Haugalandspakken AS
Porsgrunn kommune	Helgeland Veiutvikling AS
Randaberg kommune	Horten bompengeselskap Rv 19 AS
Riksrevisjonen	Huseiernes Landsforbund
Ringerike kommune	Hålogalandsbrua AS
Sarpsborg kommune	Jondalstunnelen AS
Skattedirektoratet	Kollektivtrafikkforeningen
Skien kommune	Kongelig Norsk Automobilklub
Sola kommune	KS – Kommunesektorens interesse- og
Statens helsetilsyn	arbeidsgiverorganisasjon
Statens innkrevingssentral	Kvam bompengeselskap AS
Stavanger kommune	Landsorganisasjonen i Norge
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Lastebileiernes Forening
Tolldirektoratet	LeasePlan Norge AS
Trondheim kommune	Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter
Tromsø kommune	Lister bompengeselskap AS
Tønsberg kommune	Logikk- og transportindustriens Landsforening
Vegdirektoratet	Maskinentreprenørenes Forbund MEF
Vegtilsynet	Motorsykkelimportørenes Forening
Øvre Eiker kommune	Namdal bomvegselskap AS
Ålesund kommune	Natur og Ungdom
	Naturvernforbundet
Advokatforeningen	Nedre Glomma Bompengeselskap AS
Akademikerne	Nord-Jæren Bompengeselskap AS
American Car Club of Norway	Nordland Bompengeselskap AS
Arbeidsgiverforeningen Spekter	Norges Ambulanseforbund
Askøy Bompengeselskap AS	Norges Automobil-forbund
Aust-Agder Vegfinans AS	Norges Bilbransjeforbund
Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund	Norges Bilutleieforbund
Bellona	Norges Bonde- og småbrukarlag
Bergen Bompengeselskap AS	Norges Bondelag
Bilbransjeforbundet	Norges Caravanbransjeforbund
Bilimportørenes Landsforening	Norges Handikapforbund
Byggenæringens Landsforening	Norges Huseierforbund
Bømlo Vegselskap AS	Norges Ingeniørorganisasjon – NITO
Delta	Norges Juristforbund
Eksporthvegen AS	Norges Kommunale Parkeringsforening
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Norges Lastebileier-Forbund
E134 Åkrafjordvegen	Norges Motorsykkelforbund
Fagforbundet	Norges Naturvernforbund
Fastlandssambandet Halsnøy AS	Norges Politilederlag
Finansnæringens Hovedorganisasjon FNH	Norges Skogeierforbund
Finnfast AS	Norges Taxiforbund

Norges Turbileierforbund
 Norges Velforbund
 NORPARK
 Norsk Arbeidsmandsforbund
 Norsk Caravan Club
 Norsk Eiendom
 Norsk Elbilforening
 Norsk Havneforbund
 Norsk Industri
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Pendlerallianse
 Norsk Tjenestemannslag
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Norsk Veteranvogn Klubb
 Norvegfinans
 Nye Kristiansand Bompengeselskap AS
 Nye Veier AS
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 – NHO Logistikk og transport
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 – NHO Transport
 Opplysningsrådet for Veitrafikken
 Oslo Sporveier
 Politiets Fellesforbund
 Regelrådet
 Ruter AS
 Ryaforbindelsen AS
 Sametinget, Sámediggi
 SINTEF
 STAFO
 Statens råd for funksjonshemmede
 Svinesundsforbindelsen AS
 Sykkylvsbrua AS
 Syklistenes Landsforening
 Trafikkforsikringsforeningen
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Troms Bompengeselskap AS
 Trygg Trafikk
 Tønsberg Hovedvegfinans AS
 Utdanningsforbundet
 Vegamot AS
 Vegfinans E16 Kongsvingervegen AS
 Vegfinans E16 Oppland AS
 Vegfinans E18 Vestfold AS
 Vegfinans E6 Gardermoen-Moelv AS
 Vegfinans E6 Oppland AS
 Vegfinans Fv34 Oppland AS
 Vegfinans Gausdalsvegen AS
 Vegfinans Hallingporten AS
 Veipakke Salten AS
 ViaNova AS
 Voss og Omland Bompengeselskap AS

Hovedorganisasjonen Virke
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet
 Zero
 Østfold bompengeselskap AS

Av høringsinstansane har 45 svart. Følgande høringsinstansar har uttalt seg om forslaget:

Akershus fylkeskommune
 Bergen kommune
 Buskerudbysamarbeidet²
 Finnmark fylkeskommune
 Fylkesmannen i Hordaland
 Hordaland fylkeskommune
 Kristiansand kommune
 Miljødirektoratet
 Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø
 og samferdsel
 Oslo Politidistrikt
 Politidirektoratet
 Rogaland fylkeskommune, ved samferdsels-
 avdelingen
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 Trondheim kommune
 Troms fylkeskommune
 Vegdirektoratet
 Østfold fylkeskommune

Advokatforeningen
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Autoriserte Trafikkskolors Landsforening
 Finnfast AS
 Kongelig Norsk Automobilklub
 NHO Logistikk og transport
 NHO Transport
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norsk elbilforening
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Ruter AS
 Syklistenes landsforening
 Vegfinans AS
 Zero

Følgande instansar har uttalt at dei ikkje har merknader til forslaget:

² Kommunane Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkesting, Statens vegvesen Region sør, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud.

Endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

Arbeids- og sosialdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet

Klima- og miljødepartementet
Utanriksdepartementet
Arbeids- og velferdsdirektoratet
Kystverket
Skattedirektoratet

3 Endringar i veglova § 27

3.1 Gjeldande rett

Veglova § 27

Lovføresegna om bompengar på det offentlege vegnettet er gitt i veglova § 27:

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Departementet kan i forskrift fastsette mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen.

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samband med drifta av bompengeskiljinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

Veglova § 27 fastset først og fremst generelle føresegner om innføring og bruken av bompengar, og

det er få spesialføresegner som berre gjeld byane. Hovudformålet med bompengeskiljing er finansiering.

Føresegna i § 27 første ledd fører opp prosessuelle vilkår for å innføre bompengar på det offentlege vegnettet og gir departementet, med Stortinget sitt samtykke, heimel til å fastsetje storleiken på bompengane og setje vilkår om bruken av midla. Etter gjeldande praksis blir dei nærare vilkåra for bompengeskiljinga og storleiken på bompengane handsama i den einskilde proposisjonen om bompengeprojektet for Stortinget.

Dei andre delane av § 27 første ledd gir elles føresegner om bruken av bompengar. Den generelle regelen er at bompengar kan nyttast til alle typar tiltak som veglova gir heimel for. I tråd med stortingsfleirtalet sitt ønske har det utvikla seg ein praksis i Noreg der bompengar blir nytta til å finansiere bygging av nye vegprosjekt. Bruken av bompengar har gjennom lovendringar i 1993 og 2008 blitt utvikla noko utover dette. I første ledd tredje punktum er det opna for å nytte bompengar til investeringar i faste anlegg og installasjonar for bane og andre kollektive transportformar. Etter lovendringa i 2008 vart det dessutan opna for å nytte bompengar til tiltak for drift av kollektivtransport *i byområda*, der det ligg føre ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem for området.

I § 27 andre ledd er det gitt ei unntaksføresegn som gir *byområda* som har i drift bompengeskiljing moglegheit til å innføre mellombelse tidsdifferensierte takstar når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane etter forskrift gitt i medhald av forurensningsloven. Formålet med lovføresegna er at bompengesystemet kan fungere som eit verkemiddel for å få ned forureininga frå biltrafikken på dagar med høg luftforureining.

I § 27 tredje ledd er det gitt føresegner som regulerer pantsetjing av retten til å krevje inn bompengar. § 27 fjerde ledd gir departementet heimel til å fastsetje forskrift om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

Forskrifter til veglova om bompengar

Med heimel i veglova §§ 27 og 62 er det gitt forskrifter om bompengar som gjeld betaling av bomavgift og tilleggsavgift, om innkrevjing av bompengar frå tunge godskøyretøy, om samverknaadsevna mellom dei elektroniske trafikantbetalingssystema i Europa og om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, sjå nærare forskrift 30.4.2004 nr. 678, forskrift 20.3.2015 nr. 230, forskrift 14.6.2013 nr. 614 og forskrift 16.12.2016 nr. 1594. Med heimel i vegtrafikkloven § 13 tredje ledd er det gitt forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3500 kg, sjå forskrift 10.10.2014 nr. 1276.

Forskriftene til veglova og vegtrafikkloven gir ikkje særskilde føresegn om bompengeneinnkrevjing i byområda.

Andre føresegn om bompengar

Når ein først vel bompengeneinnkrevjing som finansieringsmetode, er *nytteprinsippet* eit viktig prinsipp, som er utvikla etter langvarig praksis og omtalt i fleire meldingar frå departementet til Stortinget. Nytteprinsippet går ut på at det skal vere samanheng mellom betaling og nytte, dvs. at den som skal betale bompengar også skal ha nytte av tiltaket/tiltaka som midla blir brukt til å finansiere. Prinsippet, slik det blir praktisert i dag, inneber også at den som har nytte av prosjekta som blir finansiert med bompengar, skal vere med på betale. Sjå nærare mellom anna St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.meld. nr. 16 (2008–2009). I bypakkene er det gjennom praksis opna for aksept av ein noko meir indirekte samanheng mellom betaling og nytte, jf. den gjeldande føresegna i § 27 første ledd fjerde punktum. Dette vil seie at nytteprinsippet gjennom praksis har blitt vurdert som oppfylt dersom bilistane får ei indirekte nytte av tiltaket gjennom betre framkomst på både vegnettet og i kollektivtransporten.

Utover føresegnene som gjeld etter veglova, forskrifter til veglova og vegtrafikkloven, den einskilde bompengeproposisjon og nytteprinsippet, har Statens vegvesen Vegdirektoratet gitt ei retningsline om bompengeprojekt og takstretningliner for bompengeprojekt på dei offentlege vegane, sjå nærare handbok v718 og R107. Det er her gitt egne retningsliner som gjeld særskilt for bompengeneinnkrevjing i byområde.

3.2 Særskilde ordningar for bompengar i byområde

3.2.1 Forslaget i høringsbrevet

Departementet foreslo i høringsbrevet å ta inn følgende føresegn om bompengar i byområde i eit nytt andre ledd i veglova § 27:

Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande. Føresegnene om samtykke, fastsetjing, vilkår og bruk av bompengar etter første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Det nærare målet og bakgrunnen for lovendringa var i høringsbrevet beskrive å samle dagens reglar og praksis for bompengar i byar etter veglova og reglane om køprising etter vegtrafikkloven § 7a og forskrifta om køprising i eitt rettsleg grunnlag. I åra etter at regelverket om køprising tredde i kraft mottok departementet signal frå dei store byane om at skiljet mellom bompengar og køprising i praksis er vanskeleg – særleg på bakgrunn av korleis regelverket for bompengar har blitt utvikla dei seinare åra. Eit tema i denne dialogen var spørsmålet om korleis takstane kan utformast i dei to ordningane, særleg i arbeidet med å få ned den lokale forureininga frå biltrafikken. Byane har i dialogen med departementet dei seinaste åra signalisert at dei ønskjer meir fleksibilitet innanfor det gjeldande bompengesystemet, der bompengane òg kan nyttast til å regulere trafikk og til å prise dei ulike køyretøya ut frå miljøegenskapar. Høringsbrevet viste til den nærare omtala i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der behovet for å samle regelverket for trafikantbetaling i byene er vurdert i kapittel 9.9.3.

Som kommentar til lovforslaget uttalte departementet i høringsbrevet at det var formålstenleg at den nye føresegna om bompengar i byar blir gitt med heimel i veglova. Det nye § 27 andre leddet blei omtalt som ei spesialføresegn om bompengar i byområda. Ordninga etter forslaget blei

skildra som eit fleksibelt system for finansiering av transportløysingar i byområde, med moglegheit til å ta i bruk bompengetakstar som blir tilpassa dei nærare behova i det einskilde området. Omsyna til transportløysingane i byområda, bruk av arealet og lokalmiljøet blei omtalt som vilkår eller føringar for takstutforminga. Departementet presierte i høringa at forslaget var utforma som ei «kan-føresegn», og at departementet legg opp til at dei lokale og regionale myndigheitene skal ha stor innverknad på avgiftsnivået. Opninga i lovforslaget om at takstane som blir fastsett kan påverke val av reisemiddel, variere ut ifrå tida på døgnet, variere ut i frå køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande, blei beskrive som moglege måtar for takstuforming i byområda, ut frå behovet i det einskilde området. Etter departementet si vurdering var dette viktige element av kva den gjeldande forskrifta om køprising ville opna for i praksis. Formålet med å angi i lova kva for type takstar som er mogleg etter føresegna, var at det skulle vere minst mogleg tvil om kva takstar føresegna opnar for. Tillegget «eller liknande» var teke inn i føresegna for å dekkje andre moglege taktstutformingar i framtida. Etter departementet si vurdering ville omsyna som er ført opp i første punktum gi dei naudsynte føringane ved nye alternative former for bompengetakstar.

I høringsbrevet gjorde departementet merkam på at bruk av bompengar i eit byområde normalt vil ha ein avgrensingseffekt på trafikken. Dette er eit av hovudformåla med dagens køprisregelverk, som bompengordninga slik det er lagt opp i forslaget òg skal ta i vare. I forslaget blei det teke opp at miljødifferensiering innanfor ei provenynøytral ramme kan føre til auka trafikkmengde og dermed påverke klimagassutslepp og oppfyllinga av nullvekstmålet i klimaforliket og Nasjonal transportplan om veksten i personbiltrafikken i storbyområda. Departementet opna derfor i forslaget for at klimaomsyn bør bli vurdert i den einskilde sak, for å hindre at slike uheldige effektar finn stad.

Som grunnlag for dei lokale og regionale myndigheitene sine vedtak og dokumentasjon på behova i det einskilde området, såg departementet det som naturleg at det blir utarbeidd ein heilskapleg plan for arealbruken, behovet for transportløysingar og målsetting for ordninga, i tilknytning til rullering av fylkeskommunen og kommunen sine planar etter plan- og bygningsloven, eventuelt at planen inngår som del av ein slik heilskapleg plan. Departementet såg det ikkje som formålstenleg å gi nærare føresegner om kor lenge bompenggeinnkrevjing i byane skal

halde fram, føresegner om avtaleformer mellom kommunane, fylkeskommunane og staten om bompengar i byane eller føresegner om korleis bompenggeinnkrevjinga skal bli styrt og forvalta. Dette er tema som blir handtert gjennom praksis for bompengar i byane, og det blei beskrive korleis gjeldande praksis har løyst dette. Departementet viste elles til at forskrifter til veglova om bompengar, retningsliner og utarbeidd praksis vil gjelde så langt dei passsar for den nye føresegna i § 27 andre ledd.

3.2.2 Merknader frå høringsinstansane

Uttaler til støtte for forslaget

Dei fleste av høringsinstansane som har uttalt seg om den nye føresegna i veglova § 27 andre ledd har uttaler som inneber at dei støttar hovudtrekka i forslaget. Dette er *Akershus fylkeskommune, Arbeidsgiverforeningen Spekter, Autoriserte trafikk-skolers landsforbund, Bergen kommune, Buskerud-bysamarbeidet, Hordaland fylkeskommune, Kristiansand kommune, Miljødirektoratet, NHO Logistikk og Transport, NHO Transport, Norges Lastebileier-Forbund, Norsk elbilforening, Norsk Motorcykel Union, Næringslivets Hovedorganisasjon, Oslo kommune, Rogaland fylkeskommune, Syklistenes Landsforening, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Trondheim kommune, Vegfinans AS, Zero og Østfold fylkeskommune*. Hovudtrekka i uttalene går ut på at desse instansane støttar samlinga av dagens reglar og praksis for bompengar etter veglova og reglane om køprising etter vegtrafikkloven § 7a i eitt rettsleg grunnlag, dei støttar opninga for spesialtilpassa ordningar for bompengetakstar i byområda med vide moglegheiter til å fastsetje takstane slik det er foreslått og dei støttar dei uttalte formåla med lovforslaget. Av desse høringsinstansane uttaler *Miljødirektoratet* at forslaget vil bidra til å forenkle, vidareføre og utvikle ordningane som gjeld i dag og etterkome byane sine ønske og behov for eit meir fleksibelt takstsystem. Dei foreslåtte endringane vil etter direktoratet si vurdering gjere det mogleg med fleire kombinasjonar av verkemiddel for å redusere utslepp frå vegtrafikken, mellom anna ein kombinasjon av miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssoner. Dette er verkemiddel som på lang sikt vil kunne betre den lokale luftkvaliteten. *Rogaland fylkeskommune, Arbeidsgiverforeningen Spekter, Næringslivets Hovedorganisasjon, NHO Logistikk og Transport* og *NHO Transport* meiner endringa bidrar til naudsynt modernisering av lovverket, at

det vil møte dei faktiske og framtidige behova og gi rom for større fleksibilitet når det gjeld fastsettning av takstar ut frå dei lokale tilhøva og behova. *Næringslivets Hovedorganisasjon* og *Oslo kommune* trekk fram opninga for å kunne bruke bompengar til å regulere trafikken. Oslo kommune uttaler at lovforslaget gir ein større fleksibilitet enn dagens regelverk og bidrar til at bompengordninga kan bli eit enda meir effektivt verkemiddel for utfordringane knytt til trafikken og lokalmiljøet i kommunen.

Mange av høringsinstansane som støttar lovforslaget, har uttaler som gjeld opninga for miljødifferensiering av bompengetakstar av omsyn til lokalmiljøet. Dette er *Hordaland fylkeskommune*, *Bergen kommune*, *Oslo kommune*, *Miljødirektoratet*, *Arbeidsgiverforeningen Spekter*, *NHO Transport*, *Norges Lastebileier-Forbund*, *Norsk Elbilforening*, *Ruter AS* og *Syklistenes Landsforening*. *Miljødirektoratet* uttaler at lovendringa vil kunne bidra til ei meir heilskapleg regulering av bilparken, med ei dreining mot køyretøy som bidrar til minst mogleg lokal luftforureining, i tillegg til lågast moglege klimagassutslepp. Ordningar som gir høgare avgifter for bruk av dieselskøyretøy vil kunne drastisk redusere utsleppa av nitrogendioksid og dermed kunne betre luftkvaliteten både på kort og lang sikt. Dette vil redusere helsebelastninga for utsette grupper, slik som astmatikarar, allergikarar og barn, og redusere talet på personar som utviklar sjukdom. Lågare årsmiddel vil òg redusere tilfella der det blir naudsynt med strakstiltak. *Bergen kommune* og *Hordaland fylkeskommune* uttrykkjer tilfredsheit med denne delen av lovforslaget. Det vil gi moglegheit for ei meir rettvís og treffsikker bompengeneinnkrevjing ut frå prinsippet om at forureinaren skal betale. *Oslo kommune* peikar på at utgreiingane kommunen har gjennomført, viser at miljødifferensierte bompengetakstar er eit effektivt verkemiddel for å redusere den lokale luftforureininga. Det er derfor viktig at det ligg føre ein lovheimel som opnar for dette. *Syklistenes Landsforening* uttaler at bompengar som eit restriktivt tiltak mot særskild forureinande køyretøy i periodane med mest forureining vil betre tilhøva for syklistane. Lovforslaget vil etter foreininga si vurdering kunne bidra til at byane kan nå nullvekstmålet for personbiltransport i byane og til å betre konkurransevna til sykkel som transportmiddel. *Arbeidsgiverforeningen Spekter* meiner tilrettelegginga for miljødifferensiering av bompengetakstane er viktig for å stimulere til betre lokal luftkvalitet. At det blir lagt til rette for å avgrense den totale privatbilbruken i byområda ved hjelp av auka takstar, i staden for

berre å fordele trafikken, vil òg bidra til redusert forureining. Foreininga meiner at dette også vil gi betre flyt for nyttetraffikken, noko som gir lågare klimabelastning og betre økonomi. *Norsk Elbilforening* uttaler at det er behov for at takstane i bompengesystemet kan bli utforma meir fleksibelt enn kva det er opna for etter veglova i dag, slik at bruken av bompengar kan påverke val av reisemiddel og tillate å gjere skilnader mellom dei ulike køyretøya ut frå miljøeigenskapane deira, i tråd med prinsippet om at forureinaren skal betale. *Næringslivets Hovedorganisasjon* uttaler at dei støttar opninga for at bompengetakstane kan bli fastsett slik at dei påverkar val av transportmiddel og kan variere med tanke på tidspunkt og køyretøya sine miljøeigenskapar. *NHO Transport* uttaler at organisasjonen støttar tiltak for betre miljø og effektiv trafikkavvikling, både med omsyn til lokal forureining og klimautslepp.

Uttaler om utfasing av og alternativ til bompengar og vegbruksavgifter

Nokre av høringsinstansane har uttaler om at bompengordninga og vegbruksavgiftene bør bli fasa ut til eit system med satelittbasert (dynamisk) vegprising. Dette er *Norges Lastebileier-Forbund*, *NHO Logistikk og Transport*, *Norsk Petroleumsinstitutt* og *Opplysningsrådet for Veitrafikken*. *Norges Lastebileier-Forbund* og *NHO Logistikk og Transport* sine merknader går ut på at dei meiner satelittbasert vegprising er ein meir treffsikker innkrevjingsmodell som bør bli greia ut. Ein slik modell kan ta omsyn til geografi, tid og miljøeigenskapar.

Norsk Petroleumsinstitutt og *Opplysningsrådet for Veitrafikken* har dei mest inngående uttalene om utfasing av bompengar og vegbruksavgiftene, og dei må vere å rekne som uttaler i mot lovforslaget. Desse instansane meiner endringsforslaget ikkje bidrar til eit meir effektivt avgiftsregime for bruk av bil. Dagens bompengesnitt er sett opp med formål om finansiering og er ikkje eit effektivt verkemiddel for å avgrense trafikk og for å redusere lokal forureining i byane. I byar som Oslo vil ein auke av bompengetakstane for å minske trafikken berre treffe eit mindretal av trafikken på om lag 40 prosent. Desse høringsinstansane meiner tiltaket med utviding av moglegheitene for bompengeneinnkrevjing i byane burde ha vore konsekvensutgreia, og at det burde vore utgreia tiltak mot andre kjelder til forureining i byane, slik som utslepp frå skip i hamn og frå fyring med ved og olje. Dei to høringsinstansane meiner satelittbasert vegprising vil vere

det mest effektive verkemidlet for å oppnå dei ønska målsetjingane, noko som etter deira vurdering fullt ut kan erstatte miljødifferensierte bompengar og bompengar som trafikkreduserande tiltak på ein både kostnadseffektiv og styringseffektiv måte. Satelittbasert vegprising kan som eit landsdekkjande system ta høgde for tid og stad for køyring og utslepp frå dei ulike typane køyretøy, i tillegg til kostnadene knytt til kø, støy, ulykker, slitasje og drift. Etter deira vurdering er dagens vegbruksavgifter ikkje rettferdige, ettersom det berre er ei utvald gruppe som betaler avgifter, og nullutsleppskøyretøya ikkje betalar for dei eksterne kostnadene bilbruken påfører samfunnet gjennom køar, ulykker, slitasje, støy og drift.

Andre uttaler som går i mot forslaget

Ein ytterlegare høringsinstans har uttaler som går i mot forslaget. *Norges Automobil-Forbund* viser i si uttale til forslaget sitt frå oktober 2013 om korleis dagens finansiering av det offentlege vegnettet over statsbudsjettet og bompengar bør bli fasa ut. *Norges Automobil-Forbund* uttaler at forbundet aksepterer køprising etter vegtrafikkloven § 7a og er samd i mange av målsetjingane bak forslaget og at det kan vere formålstenleg med ei forenkling av verkemiddelbruken for å kunne regulere trafikk og ivareta miljøomsyn i byområda. Forbundet meiner likevel forslaget inneber ei samanblanding av dei to ordningane med bompengar og køprising, som har ulike mål (finansiering og trafikkregulering). Forbundet meiner at det må bli gjort ei prinsipiell avklaring av kva hovudsiktemålet med bompengar skal vere i lovforslaget. Det er naudsynt med gode, tydelege føringar for bruk av bompengar og formålet med bompengane for å hindre uregulert bruk av bompengar i byområda. *Norges Automobil-Forbund* meiner forslaget har slike manglar at forbundet ikkje kan støtte dei foreslåtte endringane i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a.

Uttaler om forholdet mellom lovforslaget og køprisregelverket

Nokre av høringsinstansane har uttaler om forholdet mellom lovforslaget og køprisregelverket. *Kongelig Norsk Automobilklub* legg til grunn at regelverket ikkje fører til ein lågare terskel for bruk av vegprising enn det opphavlege formålet etter køprisregelverket og at dei framtidige forskriftene til veglova § 27 ikkje vil føre til høgare takstar enn naudsynt for å oppnå det konkrete for-

målet. *Advokatforeningen* gjer merknad om at lovforslaget fører til at investering i kollektivtransport ikkje lenger særskilt skal prioriterast ved bruken av bompengeinntektene.

Tre av høringsinstansane har elles uttaler som inneber at dei meiner at føresegner etter forskrifta om køprising bør bli vidareført i forslaget til endringar i veglova. *Norges Automobil-Forbund* meiner det er særskilt viktig at føresegnene frå forskrifta om køprising om dokumentasjon av problema, dei venta verknadene av tiltaket og krav om evaluering etter ein tiårsperiode blir vidareført i ny i § 27 andre ledd. *Vegfinans AS* og *Østfold fylkeskommune* meiner kravet om korleis nettoinntektene skal bli fordelt mellom staten, kommunane og fylkeskommunane etter forskrifta om køprising må kome tydeleg fram av forslaget til ny § 27 andre ledd.

Uttaler om innarbeiding av viktige prinsipp og praksis for bompengar i regelverket

Nokre av høringsinstansane, *Finnfast AS*, *Kongelig Norsk Automobilklub* og *Norges Automobil-Forbund* meiner departementet må gjennomføre ein heilskapleg gjennomgang av regelverket knytt til bruk av bompengar, med innarbeiding av viktige prinsipp om bompengar i veglova, slik som nytteprinsippet, plassering av bomstasjonane, praksisen med 15 års innkrevjingsperiode, regelen om etter-skotsinnkrevjing og regulering av reglane for innkrevjing av bompengar på sideveg, mv, jf. også uttalen som er referert under kapittel 3.5.2. *Finnfast AS* uttaler at departementet òg må foreslå føresegner om miljødifferensiering utanfor byområda, slik at miljøvennlege køyretøy, slik som elbilar, kan inngå i takstsystemet utanfor byområda og blir pålagt å betale bompengar i samsvar med nytteprinsippet. *Norges Lastebileier-Forbund* og *Norges Automobil-Forbund* meiner det må bli lovfesta kor lenge ei bompengeinnkrevjing etter § 27 andre ledd skal gjelde, eventuelt at det blir fastsett ein mekanisme slik at den einskilde ordninga skal bli vurdert på nytt. *Norges Lastebileier-Forbund* seier at ei manglande lovfesting betyr at bompengeinnkrevjinga kan bli evigvarande, sjølv i ei framtid med låg- og nullutsleppkøyretøy. På eitt eller anna tidspunkt må formålet med ordningar etter den nye føresegna vere nådd og føre til avvikling.

Næringslivets Hovedorganisasjon, *Kristiansand kommune* og *Opplysningsrådet for Veitrafikken* meiner det ligg an til ein konflikt mellom trafikantbetalingssystemet knytt til bymiljøavtalene/bypakkene og trafikantbetaling i tradisjonelle bompengeprojekt, noko som særleg gjeld i Kris-

tiansands-regionen. Dei tre høringsinstansane meiner det er behov for å sjå på korleis dei ulike bompengordningane kan bli sett i samanheng der dei konkurrerer om den same trafikken, til dømes i form av passeringstak og/eller ein timesregel og at det bør bli utgreia prinsipp for avklaring av konflikhtar mellom tilstøytande bompengordningar. Opplysningsrådet for Veitrafikken tek i si uttale også opp at det ikkje er drøfta om det skal vere eit tak på kor mange gangar bilistane skal betale avgift for å køyre på den same vegen i ein gitt periode eller kor stor avgiftsauke som er naudsynt for å nå målsetjingane, sjølv ikkje på eit generelt grunnlag. Det blir ikkje mogleg å sjå kva totalavgift den einskilde bilist blir stilt overfor, noko som gjer at både vegbrukarane og myndighetene ikkje får oversikt over konsekvensane av forslaget.

Uttaler om bruk av bompengar til kollektivtransport og andre tiltak

Fleire av høringsinstansane har uttaler som gjeld bruk av bompengar til investeringar i og drift av kollektivtransport. *Fylkeskommunane Finnmark, Troms og Østfold* peikar på viktigheita av at bompengar i byane kan bli brukt til driftstiltak for kollektivtrafikken og at føresegnene om dette blir vidareført i veglova. *Norges Lastebileier-Forbund* uttaler at forbundet er innforstått med at bompengar i byane blir nytta til investeringar i anlegg og infrastruktur for kollektivtransport, når slike investeringar kjem nyttetransporten til gode. Forbundet er imot vidareføringa av § 27 første ledd fjerde punktum til § 27 andre ledd fjerde punktum. Dette er kostnader som bør bli bore av brukarane av kollektivtransporten, eller eventuelt finansiert over skattesetelen. *NHO Transport* uttaler at kollektivtrafikken er ein del av løysinga på miljø- og klimautfordringane i byane, og det er viktig at ein stor del av midla blir brukt til å finansiere drift av kollektivtrafikken. Organisasjonen meiner tiltak som betrar framkomsten for kollektivtrafikken i byområda må bli prioritert. *NHO Transport* meiner òg at det bør bli teke inn i forslaget til ny § 27 andre ledd fjerde punktum at bompengane kan nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for buss, i tillegg til jernbane, sporveg og tunnelbane. *Sør-Trøndelag fylkeskommune* og *Trondheim kommune* meiner det bør bli vurdert å opne spesifikt for bruk av bompenginntekter til drift av sykkelvegar. Dette blir viktig i satsinga på eit heilskapleg transportsystem basert på nullvekstmålet. *Ruter AS* uttaler at moglegheita for bruk av bompengar til drift av kollektivtrans-

port har vore viktig i Oslo og Akershus. *Ruter* meiner det bør bli teke inn i lova at bompengar kan nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for all offentleg kollektivtrafikk.

Uttaler om arbeidet med dei einskilde bompengesakene i byane

Fleire av høringsinstansane har uttaler om arbeidet med dei einskilde bompengesakene i byane. *Fylkemannen i Hordaland* finn det positivt at departementet meiner det må bli utarbeida ein heilskapleg plan for arealbruken, behovet for transportløysingar i området og målsetjing for ordninga, i tilknytning til rullering av fylkeskommunen og kommunen sine planar etter plan- og bygningsloven, som grunnlag for dei lokale og regionale styresmaktene sine vedtak og dokumentasjon for behovet for ei særskild ordning for bompengar i byområdet. *Næringslivets Hovedorganisasjon* er i si uttale oppteken av at næringslivet sine interesser blir tekne i vare i behovet for transportløysingar i området det gjeld, når grunnlaget for dei lokale og regionale vedtaka for bompengar blir utarbeidd. Det er viktig at betalingsviljen til brukarane ikkje blir tøygd for langt. Bompengedata bør i større grad enn no vere offentleg tilgjengeleg for næringslivet. *NHO* ønskjer å delta aktivt i prosessane på eit tidleg stadium, slik at ein betre kan leggje til rette for løysingar som realiserer transport-, areal-, miljø- og klimapolitiske mål, samstundes som at ein stimulerer til næringsutvikling og -vekst. Lovforslaget bør vere tydelegare på at næringslivet sine interesser skal vere ein del av grunnlaget for dei politiske vedtaka. *Ruter AS* meiner avgjerdsystemet for bompengar med lokal/regional forankring og vedtak frå Stortinget for bompengar bør bli sett på i samband med den pågåande regionreforma. For å få ei tydelegare ansvars- og avgjerdrole på lokalt- og regionalt nivå, kan krava til statleg avgjerd bli erstatta av statleg legalitetskontroll. *Norsk Transportarbeiderforbund* uttaler at veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a slik dei gjeld i dag har ulike formål, og det er viktig at kriteria i dei to føresegnene blir halde fråskilt i arbeidet med bypakkene. Forbundet meiner differensierte takstar etter forslaget kan ha ein viss effekt dersom det ligg føre eit varslingsystem og ein reell moglegheit til å nytte alternative transportmiddel. Dersom det ikkje finst reelle alternativ til personbilen, vil differensierte bompengetakstar verke meir som ei tilleggsbeskatning for den einskilde trafikant. *Norges Lastebileier-Forbund* uttaler at den nye lovføresegna i praksis må nyttast slik at ein i takstsystemet tek

omsyn til både trafikkavvikling og miljøbelastning innafor bompengesystemet for byane. Verkemidlet etter ny § 27 andre ledd må bli innretta slik at tiltaka blir retta mot forureinaren, dvs. særleg privatbilistane i rushtida, og ikkje mot nyttetransporten. Nyttetransporten har betydeleg låge lokale utslepp per køyretøy samanlikna med personbilane. *Norges Lastebileier-Forbund* og *Norsk Transportarbeiderforbund* trekkjer fram at ei rush-tidsavgift for nyttetransporten er særst lite målretta, ettersom denne trafikken er oppdragsstyrt og elles er ein liten del av rushtrafikken.

Uttaler om forholdet til anna regelverk

Nokre av høringsinstansane har merknader som gjeld forholdet mellom lovforslaget til anna regelverk. *Oslo kommune* legg i si uttale til grunn at det ikkje ligg føre lov- eller forskriftsføresegner som tilseier at lågutsleppssoner og miljødifferensierte bompengar ikkje kan bli nytta parallelt i det same geografiske området, og kommunen er positiv til dette. Kommunen peikar på at utgreingar kommunen har gjennomført viser at det er behov for å bruke begge dei to verkemidla for å kome under grenseverdiane etter forurensningsforskriften så snart som mogleg. *Opplysningsrådet for Veitrafikken*, *Norsk Petroleumsinstitutt* og *Norges Lastebileier-Forbund* meiner regjeringa har gjennomført tre høringar innan det same temaet på kort tid, utan at dei blir sett i samanheng. Desse høringsinstansane uttrykkjer bekymring for at det blir lagt opp til bruk av mange verkemiddel samstundes utan at dei blir vurdert samla. Dei tre høringsinstansane og *NHO Logistikk og Transport* trekkjer fram at reglane med bompengar og ordninga med lågutsleppssoner fører til ulik praksis i system, satsar og handheving mellom kommunane, noko som er ei utfordring for trafikantane. For dei næringsdrivande er dette eit problem, fordi ein ved avtaleinngåing i liten grad har moglegheiter for å forutsjå alle endringane som kjem innanfor kontraktsperioden. *Norges Automobil Forbund* uttaler at forbundet er imot at det blir opna for at miljødifferensierte bompengar og ordninga med lågutsleppssoner kan bli teke i bruk i same område. Dei to ordningane har, saman med ordninga med piggdekkgebyr, det same formålet om å avgrense luftforureininga i byane. For å hindre dobbeltbeskatning må det etter forbundet si vurdering bli presisert at byområda ikkje skal bli gitt høve til å bruke bompengeneinnkrevjing i tillegg til andre verkemiddel for éi spesifikk mål oppnåing.

Merknader til arbeidet med den tekniske tilrettelegginga for miljødifferensiering

Fleire av høringsinstansane har merknader som gjeld arbeidet med tilrettelegging for miljødifferensiering i det elektroniske bompengesystemet AutoPASS. *Oslo politidistrikt* og *Politidirektoratet* påpeikar viktigheita av at tiltaket er ei form for avgift som blir kravd inn elektronisk gjennom AutoPASS, utan pårekna ressursbruk eller ekstraoppgåver frå politiet. *Bergen kommune* ber om at arbeidet med miljødifferensiering i AutoPASS blir gitt høg prioritet, slik at systemet er tilgjengeleg så snart som mogleg. *Norsk elbilforening* støttar departementet sitt arbeid med teknisk tilrettelegging for miljødifferensiering i AutoPASS. Foreininga peikar likevel på at det ikkje ligg føre gode testresultat på dei reelle utsleppa frå køyretøytypen ladbar hybrid, og ein veit ikkje om desse bilane køyrer på fossilt drivstoff eller elektrisk kraft ved ei passering. Det bør ikkje bli lagt til rette for lågare bompengetakstar for denne typen køyretøy. *Norges Automobil-Forbund* meiner det må skiljast mellom Euro VI og dei andre euroklassene også for lette køyretøy, på lik line med slik det blir lagt opp for tunge køyretøy. Takstutforminga må bli knytt til dei faktiske utsleppa, for å gi incentiv til ei raskare utskifting til ein reinare bilpark. Forbundet ønskjer elles at bompengesystemet tek omsyn til samkøyring, slik at det blir økonomisk gunstig med køyring med fleire i same bil. Forbundet meiner kostnadene knytt til innføring av miljødifferensiering må bli bore av det offentlege. *Zero* meiner bompengetakstane må ta omsyn til klimautslepp gjennom AutoPASS, både i byane og elles i landet. Det pågåande tekniske arbeidet er eit bra utgangspunkt, men vil ikkje treffe godt nok på dei teknologiane som blir viktige for klimakutt i åra framover. Tunge køyretøy som nyttar bioetanol og biogass bør ha same bompengetakst som ladbare hybridlastebilar, eller i alle fall lågare takst enn reine diesellastebilar. Heilelektriske løysingar for tunge køyretøy bør ha fullt fritak i alle bompengesystem dei neste åra. Ladbare hybridbilar i varetransporten bør vere i utsleppsklasse 2 og få betydelege rabattar samanlikna med Euro VI-lastebilar. Ladbare hybridvarebilar (som er ombygde) bør bli definert som lette køyretøy. Det bør dessutan bli stilt visse minimumskrav om den reelle elektriske rekkjevidda for at ladbare hybridbilar skal få fordelar i takstsystema for bompengar, ved at det blir lagt til grunn ein nærare utarbeidd grense-

verdi ved plasseringa av ladbare hybridbilar i lågutsleppkategorien.

Vegfinans AS og *Østfold fylkeskommune* meiner det må bli avklart kva krav som skal gjelde for bruk av brikke og kva rabattordningar som skal gjelde i eit system med miljødifferensierte bompengetakstar ved bruk av brikke. Vidare må krava til utstedar i bompengereorganiseringa bli avklart i bompengerregelverket, herunder kva ansvar utstedar har overfor bompengeselskapa. *Ruter AS* ber om at det må bli vurdert eit påbod om obligatorisk bruk av bompengebrikke i lette køyretøy i samband med innføring av miljødifferensierte bompengetakstar, slik at informasjon om takstar kan bli gitt på enklast mogleg vis.

Merknader til arbeidet med den praktiske tilrettelegginga for miljødifferensierte bompengetakstar

Einskilde av høringsinstansane har merknader til arbeidet med den praktiske tilrettelegginga for innføring av miljødifferensierte bompengetakstar i Oslo. *Oslo kommune* stiller spørsmål ved om vegskilta bør opplyse om alle takstvariantane i takstsystemet som varierer mellom køyretøya sine miljøeigenskapar. Skilt med for mange opplysningar vil vere vanskeleg for bilistane å oppfatte og kan ha konsekvensar for trafikkflyten og trafikksikkerheita. Informasjon om takstar i samband med passering er òg for seint med tanke på moglegheitene for endring av åtferd. For Oslo og Akershus sin del vil fullstendig informasjon om takstsystemet bli gjort tilgjengeleg for publikum av Fjellinjen AS, og kommunen meiner det er tilstrekkeleg at vegskilta viser den gjeldande taksten på passeringstidspunktet. *Zero* uttrykkjer bekymring for at krava som blir sett til skilting kan bidra til at tilrettelegginga for miljødifferensierte bompengetakstar kan bli forsinka. *Zero* foreslår at eventuelle krav blir stilt med ei overgangsordning på to år og at innbyggjarane blir informert gjennom dei kanalane som er best eigna lokalt. *Ruter AS* meiner løysinga for informasjon om bompengetakstar og alternative transportmåtar som ligg føre ikkje er god nok. *Ruter* meiner det bør vere informasjon om kollektivtilbodet på stader der det blir gitt informasjon om bompengetakstar i arbeidet med å tilretteleggje for miljødifferensiering. *Ruter* ber òg om at desse tilhøva blir tekne opp i det generelle arbeidet med å revidere handbøker og normalar.

Vegdirektoratet uttaler at direktoratet har arbeidd vidare med den praktiske gjennomføringa av skilt med takstintervall etter at forslaget blei

sendt på offentleg høring, og det er konkludert med at skilt med takstintervall vil bli for breie einskilde stader i Oslo. Direktoratet ser no nærare på korleis opplysning om miljødifferensierte bompengetakstar skal bli informert til trafikantane gjennom skilting og informasjon gjennom andre kanalar. Arbeidet i direktoratet blir utført etter dagens forskrifter og retningsliner. Ved innføring av miljødifferensierte bompengetakstar må det i eit kvart tilfelle elles bli gjort ei vurdering av dei ulike informasjonskanalane (skilting, publisering på internett, annonsering, kunngjering, kampanjar og redaksjonelle omtaler) for å sikre ei optimal ivaretaking av informasjonsplikta.

3.2.3 Departementet sine vurderingar

Departementet merkjer seg at av dei 45 høringsinstansane som har uttalt seg til forslaget, støttar det store fleirtalet hovudtrekka i forslaget til ny § 27 andre ledd og formåla bak lovføresegna. Dei aller fleste høringsinstansane som uttaler seg synast å vere positive til vilkåra som er ført opp i lovføresegna, og dei uttaler særskild at dei støttar forslaget om at veglova si føresegn om bompengar skal opne for å fastsetje takstar som varierer ut i frå tida på døgnet og varierer ut frå køyretøya sine miljøeigenskapar. Det store fleirtalet av høringsinstansane synast òg å meine at dei alternative formene for bompengetakstar som går fram av føresegna vil ha ein effekt på trafikken.

Eit mindretal av høringsinstansane har uttaler om at bompengar bør bli erstatta av satelittbasert vegprising, og eit fåtal på to instansar meiner at innkrevjing av dei ulike formene for bompengetakstar etter forslaget ikkje er eigna til å løyse utfordringane i byane. Vurderingane til mindretallet byggjer på utgreiinga frå Grøn skattekommissjon i NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet, der GNSS-basert vegprising er vurdert som eit alternativ til dagens vegbruksavgifter, sjå nærare utgreiinga kapittel 3.3.1. I tillegg til desse uttalene har ytterlegare éin av høringsinstansane uttalt at forslaget inneber ei samanblanding av to ordningar (bompengar og køprising) med ulike formål (finansiering og trafikkavvikling), og at dette gjer at høringsinstansen ikkje kan støtte forslaget.

Departementet viser til regjeringa si vurdering av utgreiinga frå Grøn skattekommissjon i Prop. 1 LS (2016–2017) kapittel 10.5 og 26. Regjeringa la her til grunn eit forslag om grønt skatteskitte, med mellom anna ein auke i avgiftene på drivstoff og kompensering av andre avgifter knytt til køyretøy (reduksjon av årsavgifta, auke av reisefrådraget, auke av avskrivingsatsen for vogntog, laste-

bilar, bussar og varebilar, mv, og reduserte bompengetakstar utanfor storbyområda). Regjeringa uttalte i proposisjonen at ho eventuelt ville kome tilbake til eventuell oppfølging av andre forslag frå Grøn skattekommissjon i seinare budsjett. Som ein del av budsjetthandsaminga i Stortinget, fatta Stortinget vedtak 5. desember 2016, der regjeringa blei bedt om å utgreie satelittbasert vegprising for tungtransport, sjå vedtak nr. 108 punkt 9. I følgje vedtaket skal utgreinga innehalde ei vurdering av korleis eit slikt system vil slå ut for nullutsléppsbilar og overgang til biodrivstoff. Departementet har starta opp eit arbeid med å vurdere satelittbasert vegprising for tunge køyretøy, og vil kome tilbake til Stortinget om dette temaet.

Det er departementet si erfaring at bompengar kan ha ein trafikkavgrensande effekt, avhengig av kor høgt takstane blir fastsett og plasseringa av innkrevjingspunkta. Det er såleis departementet si vurdering at bompengar er eit verkemiddel som gjennom prismekanismar kan bidra til å regulere trafikken i byane ut frå kva mål eller ønskje om trafikk ein set for eit område. Avhengig av innretninga og nivået på bompengane, må det etter departementet si vurdering, bli lagt til grunn at bompengar òg kan påverke ein stor del av trafikantane, ved at dei tilpassar bruken av køyretøy ut frå takstane og vel alternative transportmiddel. Etter departementet si vurdering har behova i det einskilde byområdet best mogleg føresetnader for å bli nådd dersom tiltaka kan bli vurdert konkret for byområdet det gjeld, slik det er lagt opp til gjennom lovforslaget. Dette inneber òg at ein lokalt tek stilling til kvar det einskilde innkrevjingspunkt skal bli plassert ut frå måla ein søkjer å nå med bompengane og kva effekt innkrevjinga skal ha i området.

Departementet deler ikkje synspunktet til den eine av høringsinstansane om at lovforslaget inneber ein samanblanding av måla om finansiering og trafikkavvikling. Etter lovforslaget vil hovudmålet med bompengar i byområda vere finansiering av vegutgifter og kollektivtrafikk, avhengig av kva mål som blir sett for finansieringa i den einskilde proposisjon. Etter departementet si vurdering betyr ikkje dette at det ikkje kan liggje føre andre behov enn finansiering som kan bli regulert som ein del av bompengesystemet, slik som regulering av trafikk ut frå mengda køyretøy og køyretøya sine miljøeigenskapar. Også køprissystemet har etter forskrifta om køprising i seg at ei slik ordning ville hatt ei finansieringsside gjennom dei innkravde avgiftene, ved sida av reguleringsaspektet av verkemidlet. Det at bompengar i byane gjennom forslaget no får inn trafikkregulering

som ei moglegheit ved utforming av takstane, inneber etter departementet si vurdering ikkje at lova blandar saman verkemidla. Departementet vil i tråd med gjeldande praksis leggje opp til at konsekvensane av bompengane blir vurdert i den einskilde bompengeproposisjon som blir fremja for Stortinget. I framtidige bompengesystem med til dømes takstar som varierer over døgnet og ut frå køyretøya sine miljøeigenskapar, må effekten av slike takstar bli vurdert opp mot finansieringa av dei prioriterte prosjekta på vanleg måte.

Ein av høringsinstansane uttaler at bompengetakstar bør ha ei obligatorisk klimainnretning. Departementet viser her til at forslaget byggjer på den gjeldande praksisen for bompengar i byane for at bompengar som hovudregel er eit verkemiddel for å finansiere lokale behov til transportsystemet. Konsekvensane av CO₂-utsleppa er ikkje avhengig av om bilen køyrar i byen eller andre område av landet. Etter departementet si vurdering bør bompengar i byane framleis vere eit lokalt verkemiddel.

Departementet har i etterkant av høringa kome til at ein ytterlegare alternativ måte å fastsetje bompengetakstar bør gå fram av § 27 andre ledd. Det har til no vore fast praksis med eit skilje i takstsystemet mellom lette og tunge køyretøy i alle bompengesystem i Noreg. Etter departementet si vurdering bør det gå fram av lovføresegna i andre ledd at takstane som blir fastsett òg kan vere basert på køyretøya si vekt.

Einskilde av høringsinstansane uttaler at føresegner i forskrifta om køprising, slik som føresegnene om dokumentasjon av problema, dei venta verknadene av tiltaket, prioritering av middel til investering i kollektivtransport, fordeling av nettoinntektene mellom staten, kommunane og fylkeskommunane og krav om evaluering og avgrensing av innkrevjingsperioden, bør bli vidareført i lovforslaget. Departementet peikar her på at kartlegging av utfordringane og behova til transportsystemet i det einskilde byområdet vil vere ein del av kommunen og fylkeskommunen si planlegging etter plan og bygningsloven. For dei fire største byane vil prioritering av prosjekta som skal finansierast med bompengar, vere ein del av dei einskilde bompengeproposisjonane og byvekstavgiftene/bymiljøavtalene. Når det gjeld behovet for føresegner om avgrensing av innkrevjingsperioden, er det fast praksis for at bompengar ikkje blir kravd inn for ein lengre periode enn 15 år utan eit nytt framlegg for Stortinget. I dei større byane er det praksis for å opprette ei styringsgruppe for bompengeneinnkrevjinga, som har ei laupande evaluering av inntektene av bompengeneinnkrevjinga opp mot kostnadene av tiltaka. I dei større byane

er det vanleg at bompengepakkeane blir revidert med prioritering av prosjekta og endring av takstane etter langt kortare tid enn 15 år. For at fleksibiliteten i val av verkemiddel skal vere best mogleg for byane og føresegna i § 27 andre ledd i størst mogleg grad skal byggje på den gjeldande praksisen for bompengar i byane, er det departementet si vurdering at lovføresegna på noverande tidspunkt ikkje bør stille dei nærare krava som er nemnt av høringsinstansane. Slike reglar kan eventuelt bli vurdert i samband med ein meir heilskapleg gjennomgang av bompengeregelverket, sjå neste avsnitt.

Andre høringsinstansar foreslår at viktige prinsipp og praksis for bompengar bør bli innarbeidd i veglova. Departementet er samd i at prinsippa som er utvikla for bompengar gjennom langvarig praksis med fordel kan bli gått gjennom med tanke på ei lov- og forskriftsregulering. Ei slik regulering krev ein heilskapleg gjennomgang av prinsippa og praksisen for både bompengar i og utanfor byane, noko som ikkje har vore målet med det gjeldande lovforslaget. Departementet vil eventuelt kome tilbake til ein slik heilskapleg gjennomgang av regelverket for bompengar ved eit seinare høve, sjå også omtalen under kapittel 3.5.

Uttalene i høringa som gjeld bruk av bompengar til kollektivtransport er først og fremst knytt til opninga for å bruke bompengar til drift av kollektivtransport i byane. Departementet presiserer at forslaget til andre ledd fjerde punktum i § 27 er ei vidareføring av den gjeldande føresegna i § 27 første ledd fjerde punktum utan endringar. To av høringsinstansane har meldt behov for å ta inn føresegner om at bompengar kan nyttast til investeringar i og faste anlegg for andre former for kollektivtransport enn det som er regulert og til investeringar i og drift av sykkelvegnettet. Departementet peikar her på at § 27 første ledd opnar for å nytte bompengar til alle tiltak som er regulert i veglova. Dette inneber at lova i utgangspunktet opnar for at bompengar kan nyttast til alle typar investeringar og drift av det offentlege vegnettet, inkludert til dømes eigne trasear for buss og sykkel. Kva tiltak ein skal nytte bompengar til innanfor opninga etter veglova må bli ei vurdering i den einskilde sak, der nytten av å bruke bompengar til dømes til driftstiltak blir vurdert opp mot formålet med bompengereordninga. Departementet ser det derfor ikkje som naudsynt med ei nærare regulering i veglova om at bompengar kan nyttast til tiltak for sykkel og buss på vegnettet.

Departementet merkjer seg at fleire av høringsinstansane har vurderingar knytt til arbeidet med dei einskilde bompengeproposisjonane

og tek uttalene til orientering i dette arbeidet og arbeidet med bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

Departementet merkjer seg også at fleire av høringsinstansane har kommentarar som gjeld forholdet mellom forslaget og forskrifta om lavutslippssoner for biler, som blei fastsett ved kgl.res. 20. desember 2016. Arbeidet med forskrifta var kommentert i departementet si høring av det nærverande lovforslaget. På dette tidspunktet var forslaget til forskrift til handsaming i departementet. Etter ei ny høring av forskrifta i desember 2016, blei forskrifta fastsett utan ei føresegn som seier at miljødifferensierte bompengar og gebyr etter forskrifta om lavutslippssoner for biler ikkje kan bli nytta i same område. Med det gjeldande lovforslaget er det såleis opna for at dei to ordningane kan bli tekne i bruk samstundes i dei same områda i byane. Departementet viser til spesialmerknadene i kapittel 7.1.1 niande avsnitt, der forholdet mellom dei to ordningane er nærare omtalt. Etter departementet si vurdering må det bli lagt opp til å vurdere effekten av gebyr for lågutsleppssoner opp mot dei miljødifferensierte bompengane konkret i den einskilde sak for området det gjeld. Det må her bli vurdert særskild kva effekt dei miljødifferensierte bompengetakstane vil ha på utsleppet i lågutsleppssona og kva innverknad dei to ordningane vil ha på kvarandre. Departementet vil leggje opp til ei slik vurdering i den einskilde bompengeproposisjonen der det er aktuelt. Ei tilsvarende vurdering vil bli utført av Statens vegvesen i saker der eit byområde som har miljødifferensierte bompengar, legg fram ei sak om lågutsleppssoner, sjå nærare føresegnene om samtykke i forskrift om lavutslippssoner for biler § 4 andre ledd bokstav d).

Mange av høringsinstansane har elles hatt merknader til arbeidet med den tekniske tilrettelegginga for miljødifferensiering i AutoPASS og arbeidet som er i gang elles med den praktiske tilrettelegginga for miljødifferensierte bompengar i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Departementet legg til grunn at ingen av byane har hatt motsegner til arbeidet som er i gang med den tekniske tilrettelegginga for miljødifferensiering. Til merknadene elles legg departementet til grunn at arbeidet må halde fram som planlagt for at det kan bli ferdig raskast mogleg. Systemet vil bli tilrettelagt for endringar dersom det skulle bli vurdert som naudsynt etter at det pågåande arbeidet er ferdig. Uttalene som gjeld arbeidet som er i gang med den praktiske tilrettelegginga for miljødifferensiering elles, er først og fremst knytt til skiltinga i Oslo og Akershus. Dette er arbeid som blir utført av Vegdirektoratet, med mål om at

arbeidet skal vere ferdig på same tid som dei tekniske endringane i AutoPASS. Som det går fram av Vegdirektoratet si uttale i høringa, har direktoratet arbeidd vidare med skiltinga i Oslo og Akershus, og det er gjort nye vurderingar av skiltutforminga. I arbeidet blir det lagt vekt på at skiltinga skal vere enkel, fleksibel og framtidsretta, samstundes som at omsynet til trafiktryggleiken skal takast i vare.

I høringa har einskilde instansar teke opp at det bør liggje føre eit krav om obligatorisk bompengebrikke for lette køyretøy i ordninga med miljødifferensiering i Oslo og Akershus. Departementet arbeider ikkje med ei slik ordning på det noverande tidspunktet. Faktureringa av køyretøy som ikkje har brikke, vil bli gjort på grunnlag av oppslag i køyretøyregisteret på vanleg måte. Det blir her lagt til rette for ei teknisk løysing som gir informasjon om miljøegenskapane til køyretøya utan brikke.

På bakgrunn av ein lovteknisk gjennomgang i etterkant av høringa, har departementet gjort einskilde mindre endringar i lovforslaget. I forslaget blir det foreslått at føresegna i det nye andre leddet skal byggjast opp på same måte som føresegna i § 27 første ledd når det gjeld kravet om at Stortinget skal samtykke til bompengoordningane i byområde. Forslaget til § 27 andre ledd tredje punktum er endra tilsvarande. Vidare er orda «det einskilde» teke ut, og «eller andre relevante omsyn» er erstatta med «eller liknande». Dette er endringar som er av ein rein teknisk karakter og som ikkje har noko å seie for innhaldet i forslaget.

3.3 Vidareføring av gjeldande andre ledd i nytt tredje ledd med endringar

3.3.1 Forslaget i høringsbrevet

I høringsbrevet foreslo departementet at den gjeldande føresegna i veglova § 27 andre ledd blir vidareført i eit nytt tredje ledd med einskilde endringar. I samsvar med omtala, gir føresegna departementet heimel til å fastsetje forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forureiningsloven § 9. Som bakgrunn var det oppgitt at føresegna kom inn ved ei endring i 2012 for at bompengesystemet skulle kunne nyttast til å avgrense biltrafikken mellombels i periodar med høg luftforureining.

Slik føresegna er bygd opp opnar den for at departementet har myndigheit til å fastsetje takstar som kan gjelde unntaksvis ved høg luftforureining i byane i forskrift utan å gå vegen om eit framlegg for Stortinget, slik praksisen er ordinært når det skal gjerast endringar i takstane innanfor ei eksisterande bompengoordning. Ordninga med mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar føreset vedtak frå kommunen og fylkeskommunen det gjeld, og det er gitt klare føringar i forarbeida til lovføresegna at ei forskrift om mellombelse takstar skal vere basert på initiativ frå dei aktuelle kommunale og fylkeskommunale myndigheitene.

Departementet vurderte i høringsbrevet at det framleis er behov for føresegna i dagens § 27 andre ledd. Etter departementet si vurdering ville det vere innanfor forslaget til nytt § 27 andre ledd å fastsetje eit system for endra takstar på dagar med høg luftforureining, slik som den gjeldande § 27 andre ledd gir heimel til. Men så lenge byane ikkje har vedteke eit slikt system som ein del av det ordinære bompengeprogget etter det nye § 27 andre leddet, som er handsama og vedteke av Stortinget, var det etter departementet si vurdering framleis behov for unntaksføresegna i det nye tredje leddet. For å gjere det tydeleg at tredje ledd gjeld bompengoordningar i byområde som ikkje allereie har fastsett eit system for endra takstar med høg luftforureining, foreslo departementet å ta inn ordet «eksisterande» i ordlyden.

Ei anna endring som blei foreslått i det nye tredje leddet var å endre omgrepet «tidsdifferensierte bompengetakstar» til «auka bompengetakstar». Departementet meinte ordet «tidsdifferensierte» var tilpassa det gjeldande systemet for utforming av takstar i byområda, etter køyretøya si vekt og med ei moglegheit for tidsdifferensierte bompengetakstar i rushtida. For at det skal vere mest mogleg samanheng mellom takstane som kan bli tekne i bruk etter forslaget til nytt andre ledd og unntaksføresegna i det nye tredje leddet, foreslo departementet at ordet skulle bli erstatta av «auka». Dette ville vere meir nøytralt og innebære at takstane som det er opna for å ta i bruk i unntakssituasjonane etter føresegna kan vere utforma ut i frå kva det er opna for etter det nye andre leddet og kva som er tilrettelagt for teknologisk i det elektroniske bompengesystemet.

Departementet foreslo ei ytterlegare endring i føresegna om dei mellombelse bompengetakstane i eit nytt tredje punktum, om ei ny føresegn som opnar for at inntekter frå ordninga med dei mellombelse bompengetakstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld. For-

slaget var grunnlagt med at den gjeldande føresegna ikkje seier noko om bruken av bompenginntektene frå ei ordning med mellombelse takstar, og spørsmålet er heller ikkje særskild handsama i forarbeida til lova. Den manglande reguleringa innebar etter departementet si vurdering at det er uklart om den gjeldande føresegna i § 27 andre ledd gir departementet heimel til å gi føresegner om bruk av takstane i ei forskrift.

Departementet viste til at spørsmålet om å nytte bompenginntekter alternativt i ei ordning etter veglova ny § 27 tredje ledd kom opp som eit tema under handsaminga av eit felles framlegg frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om å etablere ei ordning med beredskapstakstar i Bergen. Kommunen og fylkeskommunen hadde fatta vedtak om at inntektene frå ei slik ordning skal bli brukt til finansiering av kollektivtransport i perioden det gjeld. Reguleringa i forskrifta blei i dette tilfellet løyst ved å fremje fastsetjing av forskrifta ved kgl. res. i medhald av veglova § 62 første ledd, som gir Kongen ein vid heimel til å fastsetje utfyllande forskrifter til lova.

Departementet vurderte det i høringsbrevet som viktig at kommunen og fylkeskommunen har tilgang til dei tiltaka og midla dei treng når det oppstår situasjonar med høg luftforureining, slik at dei kan få ned forureininga så raskt som mogleg. Departementet meinte at forslaget ville føre til klarheit i spørsmålet om departementet har heimel til å gi nærare føresegner om bruk av inntektene frå dei endra takstane i forskrift til det nye tredje leddet. Gjennom forslaget blei det lagt opp til at det berre skal vere inntekter frå dei endra takstane som kan nyttast til slik alternativ bruk. Dei ordinære takstane som er fastsett for bompengeprojektet skal elles gå til å dekkje dei prosjekta som er behandla i bompengeprosisjonen for byområdet det gjeld.

3.3.2 Merknader frå høringsinstansane

Dei fleste av høringsinstansane som har uttalt seg om forslaget støttar vidareføringa av føresegna om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar i eit nytt tredje ledd med dei foreslegne endringane. Dette er *Bergen kommune*, *Buskerudbysamarbeidet*, *Fylkesmannen i Hordaland*, *Hordaland fylkeskommune*, *Oslo kommune*, *Vegdirektoratet* og *Østfold fylkeskommune*. Av desse uttaler *Fylkesmannen i Hordaland* at han finn det særleg positivt at ein gjer framlegg om at heimelen blir vidareført. Behovet for føresegna er særst aktuelt i Bergen. Fylkesmannen er positiv til endringa av ordet «differensiering» til «auka». *Oslo kommune* uttaler at ordet «auka» er meir treffande enn «tidsdifferensierte»

og bidrar til å skilje mellom mellombelse auka bompengetakstar som følgje av høg luftforureining og takstane som kan nyttast som ein del av det nye andre leddet. *Østfold fylkeskommune* uttaler at fylkeskommunen ser det som viktig at ordninga med mellombelse auka bompengetakstar kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i periodar med høg lokal forureining. *Bergen kommune*, *Hordaland fylkeskommune* og *Oslo kommune* ser det som positivt at det blir tydeleg gjennom lovforslaget at inntektene frå dei auka takstane kan nyttast til tiltak for å få ned trafikken på dagane med høg luftforureining. *Oslo kommune* uttaler at kommunen er avhengig av å kunne nytte inntektene til auka kostnader til kollektivtransport i samband med bruken av ei framtidig forskriftsordning som opnar for tiltaket i Oslo. Kommunen meiner formuleringa «dei auka inntektene» i lovforslaget er ei formålstenleg presisering, ettersom bompengavtalene regulerer kva dei ordinære inntektene skal nyttast til. *Norsk Transportarbeiderforbund* meiner det må vere eit krav at inntektene frå ordninga med auka takstar går til konkrete tiltak som kan redusere luftforureininga. Dette bør gå fram i forskrift til føresegna.

Ein av høringsinstansane har utseger som må reknast som at instansen går imot forslaget til nytt tredje punktum. *Opplysningsrådet for Veitrafikken* meiner dei ekstra inntektene frå systemet med mellombelse auka bompengetakstar må gå til å fremje vegbrukarane sine vilkår, slik som øymerking av midla til reinhald, trafikksikkerheit og veginfrastrukturen. Dersom dette ikkje blir ein del av regelverket, meiner rådet det må vere klare kriterium for når dette verkemidlet skal bli brukt til andre formål, slik at bompengar ikkje blir brukt til å redusere takstane i kollektivtrafikken på varig basis.

To av høringsinstansane har uttaler som inneber at dei ønskjer andre endringar i ny § 27 tredje ledd enn forslaget. *Næringslivets Hovedorganisasjon* og *NHO Logistikk og Transport* meiner at næringstrafikken prinsipielt bør vere friteke for mellombelse auka bompengetakstar. Denne trafikken er naudsynt på dei tidene den går, den kan ikkje sjølv velje når den skal køyre og har ikkje reelle alternativ. *NHO Logistikk og Transport* uttaler at avvisingseffekten for godsdistribusjon er liten og heller ikkje ønskeleg. *Næringslivets Hovedorganisasjon* uttaler dessutan at det nye tredje leddet bør gi ei presisering av kva nivået på dei auka takstane kan vere. Organisasjonen meiner det er uklart kva trafikantgrupper som skal vere omfatta av dei høge takstane. Etter organisasjonen si vurdering er det naturleg at det berre er

trafikanter som har eit reelt alternativ, som skal bli omfatta av takstauken.

3.3.3 Departementet sine vurderingar

Departementet merkar seg at det store fleirtalet som har uttalt seg om forslaget støttar det slik det er.

Departementet har i ei ny vurdering av ordet «tidsdifferensierte», vurdert det slik at dette best blir erstatta med ordet «endra». Etter departementet si vurdering må føresegna om dei mellombelse unntakstakstane opne for at takstane både kan bli auka på tider av døgnet med høg trafikk, men òg for at takstane kan bli redusert på tider av døgnet med låg trafikk, slik som til dømes om natta. Kva system ein vel i det einskilde byområdet vil vere basert på kva takstar som kan føre til den naudsynte reduksjonen av forureininga, vurderingane som blir gjort av dei kommunale og fylkeskommunale myndighetene og kva det er mogleg å leggje til rette for praktisk.

På bakgrunn av ein lovteknisk gjennomgang foreslår også departementet at ordet «bompenge-system» i den gjeldande føresegna blir erstatta med ordet «bompengeordningar». Endringa gir ein einskapleg bruk av ordet i dei nye andre og tredje ledda og endrar ikkje innhaldet i føresegna.

Når det gjeld føresegner om bruk av eventuelle meirinntekter frå ordninga, skal hovudregelen etter departementet si vurdering vere at inntektene frå endra takstar etter det nye tredje leddet går til å nedbetale prosjekta som er prioritert i den ordinære bompengeinnkrevjinga i byområdet. Departementet har i forslaget til endringar vurdert det som formålstenleg at dette går klart fram av føresegna i eit nytt tredje punktum. Departementet meiner vidare at det bør bli opna for å fastsetje føresegner i forskrift om at inntekter frå dei endra takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld, slik det var foreslått i høringa, jf. forslaget til nytt fjerde punktum i føresegna. Etter departementet si vurdering bør ei slik forskriftsregulering i stor grad bli lagt opp i tråd med vedtaka frå dei lokale og regionale myndighetene, slik det er gjort i forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune. Departementet legg vekt på at kommunen er forureiningsmyndigheit etter forurensingsloven, og fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtrafikken i byområdet. Etter departementet si vurdering er dei kommunale og fylkeskommunale myndighetene nærast til å vurdere kva tiltak det er behov for i området det gjeld.

Når det gjeld uttalene frå organisasjonane for næringsdrivande om at næringstrafikken prinsipielt bør vere friteken frå mellombelse endra bompengetakstar, legg departementet ikkje opp til ei lovregulering av dette spørsmålet. Eventuelle fritak for nærings- og nyttetransporten bør etter departementet si vurdering bli vurdert i den einskilde sak, i tråd med vedtaka frå kommunen og fylkeskommunen og kva som er praktisk eller teknisk mogleg.

3.4 Oppheving av gjeldande fjerde ledd

3.4.1 Forslaget i høringsbrevet

Departementet foreslo i høringsbrevet at den gjeldande føresegna i veglova § 27 fjerde ledd blir oppheva. Bakgrunnen for forslaget var at Vegdirektoratet hadde hatt på høring eit forslag til endringar i forskrift 30.4.2004 nr. 678 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. Forskrifta regulerer plikta til å betale bompengar og plikta til å betale tilleggsavgift for unnlate betaling av bompengar. Endringane i forskrifta går ut på å oppheve §§ 3 og 4 som regulerer tilleggsavgiftene. Systemet med tilleggsavgift for manglande betaling av bompengar er frå ei tid med manuell betaling av bompengar, der trafikanten måtte stoppe og betale bompengane i samband passeringa av bomstasjonen. I dag skjer betaling av bompengar (i all hovudsak) ved heilautomatisk innkrevjing, og passeringane blir normalt fakturert i etterkant.

Opphevinga av §§ 3 og 4 i forskrifta inneber at bompengeelskapa skal gå over til å nytte det ordinære systemet for innkrevjing av ubetalte krav etter inkassolovgivinga. Forslaget til oppheving av veglova § 27 fjerde ledd var i høringsbrevet grunngitt med at det ikkje lenger var naudsynt med ein heimel om tilleggsavgift etter at endringane i forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift blir sett i kraft.

3.4.2 Merknader frå høringsinstansane

Høringsinstansane som har uttalt seg om forslaget er Oslo Politidistrikt og Vegdirektoratet. *Oslo politidistrikt* ser det som ein klar fordel at ordninga med tilleggsavgift opphører og at innkrevjinga av bompengar blir tilpassa dei vanlege inkassokravordningane. *Vegdirektoratet* meiner at lovforslaget om oppheving av fjerde ledd ikkje kan bli lagt fram før forskrift 28.11.2016 nr. 1418 om betaling av bompengar, som avløyser forskrift 30.4.2004 nr. 678 om betaling av bomavgift og til-

leggsavgift, trer i kraft 1. oktober 2017. Vegdirektoratet foreslår at gjeldande fjerde ledd i § 27 blir nytt sjetste ledd, fram til ei mogleg oppheving av heimelen og tidlegast 1. oktober 2017. Vegdirektoratet nemner i si høringsuttale i tillegg at ein skilde bompengeselskap kan ha behov for ei lengre overgangsordning enn fram til 1. oktober 2017, til å innrette innkrevjinga si etter den ordinære pengekravsretten i staden for særordninga for tilleggsavgift som følgjer av dagens regelverk.

3.4.3 Departementet sine vurderingar

Departementet merkjer seg at Oslo Politidistrikt er positiv til forslaget. Til kommentarane frå Vegdirektoratet vil departementet opplyse at forskrift 28.11.2016 nr. 1418 om betaling av bompengar, som avløyser forskrifta om betaling av bomavgift og tilleggsavgift av 2004, blei fastsett av departementet 20. november 2016 og er vedteke å gjelde frå 1. oktober 2017. Det er gode grunnar til at bompengeselskapa skal leggje om sin praksis frå å fastsetje tilleggsavgift på eit fast beløp etter § 27 fjerde ledd til å inndrive fordringane etter den alminnelege pengekravsretten. Dette er nærare omtalt i Vegdirektoratet si høring av forskriftsendringa og er ein del av departementet si endelege handsaming av forskrifta, jf. omtalen i kapittel 3.4.1. Etter departementet si vurdering er bompengeselskapa gitt tilstrekkeleg tid til å omstille arbeidet sitt fram til 1. oktober 2017. Bransjen må såleis rette seg etter den nye forskrifta når ho trer i kraft.

Departementet foreslår i del III av lovvedtaket at Kongen kan setje i verk dei ein skilde føresegnene til ulik tid. Departementet vil i samband med sanksjoneringa av lova leggje opp til at § 27 fjerde ledd får ei utsett iverksetjing samanlikna med dei andre delane av forslaget, med iverksetjing frå 1. oktober 2017. Det blir etter dette ikkje naudsynt å vidareføre § 27 fjerde ledd i eit nytt sjetste ledd, slik som Vegdirektoratet foreslår.

3.5 Nytt femte ledd om heimel til å gi forskrift om bompengetakstar og plikta til å betale bompengar

3.5.1 Forslaget i høringsbrevet

Departementet foreslo i høringsbrevet ein ny heimel til å gi forskrift i eit nytt femte ledd i § 27. Departementet vurderte det som formålstenleg med ei opning i veglova for at dei delane av Vegdirektoratet sine handbøker som gir generelle føresegn om bompengetakstar blir fastsett som ei for-

skrift i staden for å gjelde som retningslinjer. Dette er føresegn om takstgrupper og fritaksgrupper for betaling av bompengar, føresegn om rabattsystem, føresegn om endring av takstar, klagehandsaming, mv. Vegdirektoratet sine retningslinjer er basert på langvarig praksis og omtaler frå departementet i proposisjonar og meldingar til Stortinget og Stortinget sine innstillingar til desse. Fastsetjing av generelle føresegn om bompengetakstar i forskrift si form, ville, etter departementet si vurdering, gjere takstsystemet meir einsarta og føreseieleg, og reglane som gjeld for bompengetakstar vil bli meir tilgjengeleg for dei ulike myndighetsnivåa og brukarane/trafikkantane. Departementet uttrykte at det eventuelt vil kome tilbake med eit forslag til ei slik generell forskrift.

I høringsbrevet foreslo departementet ein ytterlegare forskriftsheimel i det nye femte leddet til å gi føresegn om plikta til betale bompengar. Forslaget var grunnitt med at den gjeldande forskrifta om betaling av bomavgift og tilleggsavgift, som 1. oktober 2017 blir avløyst av ei ny forskrift om betaling av bompengar, regulerer føresegn om plikten til å betale bompengar. Dette er ei plikt som etter departementet si vurdering følgjer implisitt under heimelen til å fastsetje at det skal krevjast bompengar på offentleg veg i § 27 første ledd. I alle tilfelle er det heimel til å fastsetje denne typen føresegn i forskrift i medhald av veglova § 62. Departementet si vurdering i høringsbrevet var at heimelen til å fastsetje føresegn om plikta til å betale bompengar bør gå klarare fram av veglova § 27.

3.5.2 Merknader frå høringsinstansane

Fire av høringsinstansane uttaler at dei støttar forslaget. Dette er *Oslo kommune, Vegdirektoratet, Vegfinans AS og Østfold fylkeskommune*. Av disse uttaler Oslo kommune at det er formålstenleg å samle dei gjeldande føresegnene og praksis som ikkje allereie er regulert i lova eller forskrift til lova i ein felles forskrift. *Vegdirektoratet* uttrykkjer semje i at takstretninglinjene bør få eit sterkare heimelsgrunnlag. Samstundes peikar Vegdirektoratet på at dette vil innebære redusert fleksibilitet og effektivitet dersom kvar ein skild føresegn blir forskriftsfesta. Det kan òg oppstå konfliktar med regelverket dersom Stortinget i si handsaming av bompengeproposisjonane vedtar noko som avvik med føresegnene i ei forskrift. Vegdirektoratet gir i sitt høringsssvar vurderingar om korleis dette kan bli løyst for nokre av føresegnene som i dag er gitt i retningslinjer.

To av høringsinstansane har utsegner som må vere å rekne at dei går i mot forslaget til ein forskriftsheimel om takstar. *Sør-Trøndelag fylkeskommune* og *Trondheim kommune* påpeikar at føresegner om takstar (takstgrupper og fritaksordningar, mv.) må leggje opp til moglegheiter for lokale tilpassingar. Dette talar for at føresegnene framleis skal bli gitt som retningsliner og ikkje som forskrifter.

Av uttaler elles uttrykkjer *Norges Automobil-Forbund* at det må bli arbeidd med lov- og forskriftsføresegner om bompengar for at bompengefinansieringa ikkje skal kome ut av kontroll.

3.5.3 Departementet sine vurderingar

Departementet merkar seg at fleirtalet av høringsinstansane som har uttalt seg om forslaget støttar at det blir gitt ein heimel i lova til å gi generelle føresegner om bompengetakstar i forskrift til lova. Eit eventuelt forslag til forskrift må på vanleg måte bli nærare greia ut og sendt på offentleg høring før ho blir vedteken. Departementet vil eventuelt kome nærare tilbake til eit slikt arbeid.

4 Oppheving av vegtrafikkloven § 7a

4.1 Gjeldande rett

Vegtrafikkloven § 7a

Lovføresegna om vegprising er gitt i vegtrafikkloven § 7a:

§ 7a. 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 nyttas 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 særlege 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 ordninga, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelinga av nettoinntektene.

Vegprising er i lova definert som eit trafikkregulerande virkemiddel der trafikantane betalar eit beløp for å nytte bestemte delar av vegnettet til bestemte tider. Lovføresegna fastset visse rammer for at ei ordning med vegprising kan innførast i eit nærare bestemt område, med føresegnar om avgjerdsmyndigheit og føresegnar om fordeling og bruk av inntekter frå dei inntente midla. Vidare gir lovføresegna heimel til at departementet kan fastsetje forskrifter for å regulere ordninga.

Forskrifta om kjøprising

Det er gitt utfyllande føresegnar til vegtrafikkloven § 7a i forskrift 25. oktober 2011 nr. 1044 om kjøprising. Kjøprising er i forskrifta § 1 definert som vegprising, dvs. at trafikantar må betale for å bruke bestemte delar av vegnettet til bestemte tider. Forskrifta § 2 seier at formålet med kjøprising er trafikkregulering med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem. § 3 i forskrifta seier at kjøprising kan bli innført i byområde der det kan leggst fram dokumentasjon av reelle kø- og miljøproblem og ein forventa verknad av tiltaket. Som ein del av dette skal arealbruken og transportsystemet i området det gjeld bli sett i samanheng, og det skal liggje føre ein heilskapleg plan som skal omfatte behovet for ordninga med ei tilhøyrande målsetjing.

Om fastsetjinga av takstar i ei kjøprisordning, heiter det at storleiken i størst mogleg grad skal reflektere dei eksterne kostnadene ved dei lokale kø- og miljøproblema knytt til trafikken i området, slik at målsetjinga ved ordninga blir teke vare på best mogleg måte, sjå nærare forskrifta § 7. Her er det også gitt føresegnar om evaluering og nytt framlegg av den einskilde ordninga for Stortinget etter maksimalt 10 år. I forskrifta § 6 er det elles gitt føresegnar om bruken av inntektene frå kjøprisordninga. Inntektene skal nyttast til transportformål i området det gjeld og bli fordelt mellom staten og dei aktuelle kommunane og fylkeskommunen etter ei vurdering av kva for transportoppgåver som skal løysast.

Føresegnene i forskrifta gir elles føringar om administrering og drift, styring og rapportering, betalingsplikt og om fritak for betaling og rabattordning.

Kjøprisordninga har til no ikkje blitt teke i bruk i Noreg, og det ligg ikkje føre signal frå nokon av byane om at dei ønskjer å ta i bruk ordninga.

4.2 Forslaget i høringsbrevet

Departementet foreslo i høringsbrevet at verkemidlet som det er opna for etter vegtrafikkloven § 7a (vegprising) og forskrift 25. oktober 2011 nr. 1044 om kjøprising, blir oppheva. Forslaget bygde på vurderinga at forslaget til ny § 27 andre ledd dekkjer verkemidlet som det er opna for etter vegtrafikkloven § 7a (vegprising) og forskrifta om kjøprising.

I høringsbrevet blei det gjort nærare greie for verkemiddelet etter forskrifta om kjøprising. Kjøprisregelverket har trafikkregulering med sikte på redusere lokale kø- og miljøproblem som hovudformål. I forarbeida til vegtrafikkloven § 7a er det nærare oppgitt at formålet med vegprising er å ha eit verkemiddel som kan korrigere for dei eksterne samfunnsøkonomiske kostnadene som vegtrafikken påfører lokalsamfunnet med omsyn til tida og staden for køyinga. I kjøprissystemet er trafikkreguleringsmekanismen vurdert som det sentrale. At systemet i praksis vil ha ei inntektsside er vurdert meir som ein konsekvens av ordninga. Etter forskrifta om kjøprising skal inntektene nyttast til transportformål i området det gjeld, og tiltak som vil redusere behovet for bilbruk, spesielt kollektivtransport, skal bli prioritert. Nettoinntektene skal bli fordelt mellom staten og kommunane og fylkeskommunen det gjeld.

Departementet la i høringsbrevet vekt på at forslaget til endringar i ny § 27 andre ledd opnar for ein utvida bruk av bompengar i byområda. Det blir mellom anna moglegheit for å regulere trafikken på veginfrastrukturen over heile døgnet ut frå omsynet til lokalmiljøet og investere i tiltak for at fleire reiser med kollektive transportmiddel. Etter departementet si vurdering hadde ikkje lovforslaget i seg det same fokuset på handtering av lokale kø- og miljøproblem og korrigerering for eksterne samfunnsøkonomiske kostnader som kjøprisregelverket har. Lovforslaget følgjer eit system der det er opna for eit fleksibelt system for fastsetjing av takstar, etter dei nærare behova i det einskilde området. Områda for bruken av bompengeinntekter for byområda blei derimot vurdert å vere om lag det same som etter kjøprissystemet, idet veglova § 27 både opnar for og det er praksis for å bruke bompengar til vegformål, så vel som investering i og drift av kollektivtrafikk i byområda. Det blei klargjort at det likevel ikkje var foreslått ei føresegn om at investering i kollektivtransport skal bli prioritert slik ein har i forskrifta om kjøprising. Med eit slikt forslag ville ein, slik departementet vurderte det, ikkje oppnå den fleksibilitete

ten departementet ønskjer i lovføresegna. Denne forma for prioriteringar var det såleis overlate til politiske verkemiddel å handtere, sjå nærare omtalen i kapittel 2.2.

Departementet vurderte vidare at verkemidlet etter forskrifta om kjøprising der trafikanten betaler eit beløp for å bruke vegen med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem, blir godt teken i vare av den nye føresegna etter veglova § 27. Den nye føresegna i veglova som seier at takstane kan fastsetjast slik at dei er basert på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut ifrå tida på døgnet, dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande, gir eit vidt handlingsrom til å fastsetje takstane. Departementet vurderte dette å gi det same handlingsrommet til å fastsetje fleksible takstar ut i frå behova i det einskilde området som den gjeldande forskrifta om kjøprising § 7 gir, slik at ein i praksis vil stå igjen med dei same moglegheitene etter bompengesystemet som ein har etter forskrifta om kjøprising. Også opninga til å nytte bompengetakstane til alle av formåla innanfor veglova og til investering i faste anlegg for kollektivtrafikk og drift av kollektivtrafikk, inneber at det i praksis ikkje er nokon skilnad mellom kva inntektene frå kjøprising og bompengar kan nyttast til.

I høringsbrevet blei det peika på ei særskild problemstilling med vegtrafikkloven § 7a, ved at lova opnar for å innføre vegprising i «et nærmere fastsatt område», mens forskrifta om kjøprising seier at kjøprising kan innførast i «byområder». Ei tolking av den reine ordlyden i vegtrafikkloven § 7a kan vere at det kan opnast for å innføre vegprising også i andre område på vegnettet enn i byområda, dersom vilkåra elles er oppfylte. Etter departementet si vurdering var det byområda som var hovudsiktemålet for vegprising etter vegtrafikkloven. Fleire tilhøve talar for dette, slik som omtala av tiltaket i forarbeida, der vegprising er omtalt som eit verkemiddel for å redusere kjøproblem og betre dei lokale miljøtilhøva, at vegprising og bompengefinansiering ikkje skal bli brukt samtidig i det same området, at nettoinntektene skal øyremerkast transportformål i området det gjeld og at vegprising primært vil vere aktuelt i storbyane, sjå nærare Ot.prp. nr. 32 (2000–2001). Da forskrifta om kjøprising blei fastsett, var forskrifta meint å vere utfyllande til lovføresegna. Ho var ikkje meint å innskrenke heimelen i lova på dette området, sjå nærare kongeleg resolusjon 3/2011–2012.

Departementet la vidare vekt på at det er områda i eller i tilknytning til byane i Noreg som har

utfordringar knytt til høg biltrafikk og påkjenning av lokalmiljøet, og det er byane som først og fremst har alternativ kollektivtransport med moglegheit for å avlaste vegane for transporten. Det blei òg presisert at det er langvarig praksis for at bompengefinansiering utanfor byområda berre blir brukt til å finansiere utbygging av vegprosjekt, ikkje til finansiering av kollektivtransport. Bompengeneinnkrevjinga tek slutt når lånet som har gått til å dekke den delen av kostnaden som skal finansierast av bompengar er nedbetalt og prosjektet er ferdig finansiert. Departementet la òg vekt på at praksisen for bruk av bompengar utanfor byområda har brei oppslutning frå partia på Stortinget gjennom handsaminga av bompengesakene, og det har gjennom åra med bompengepraktis ikkje vore eit tema å gå bort frå dette systemet og over til den typen vegprising som vegtrafikkloven § 7a opnar for på vegane utanfor byområda. Med dei utvida moglegheitene til å ta i bruk fleksible bompengetakstar i byområda som forslaget til endringar i veglova § 27 andre ledd inneber, såg departementet det ikkje som formålstenleg å behalde heimelen for vegprising etter vegtrafikkloven § 7a.

I høringsbrevet blei det til slutt gjort greie for at forslaget til ny føresegn i veglova § 27 andre ledd elles skil seg frå reguleringa i forskrifta om køprising ved at det ikkje er gitt eigne føresegner om lokal handsaming, administrering og drift, styring og rapportering, og kor lenge bompengeneinnkrevjing i eit byområde kan halde fram. Som nærare beskrive i kapittel 3.2 er dette spørsmål som blir handsama i den einskilde bompengeproposisjon, på bakgrunn av langvarig praksis. Desse tema vil òg vere ein del av arbeidet med bymiljøavtalene og byvekstavtalene, jf. omtala i kapittel 2.2. Departementet såg det derfor ikkje formålstenleg å foreslå slike generelle føresegner i veglova eller forskrift til veglova på det noverande tidspunktet.

4.3 Merknader frå høringsinstansane

Dei fleste av høringsinstansane som uttaler at dei støttar forslaget til endringar i veglova § 27 andre ledd, uttaler òg at dei støttar forslaget til å oppheve vegtrafikkloven § 7a, jf. oppsummeringa i kapittel 3.2.2 *Uttaler til støtte for lovforslaget*.

Departementet legg til grunn at dei tre høringsinstansane som går i mot forslaget til endringar i veglova § 27 andre ledd, *Norges Automobil-Forbund*, *Opplysningsrådet for Veitrafikken* og *Norsk Petroleumsinstitutt*, også er i mot endringane i vegtrafikkloven § 7a.

4.4 Departementet sine vurderingar

Departementet merkjer seg at det store fleirtalet av høringsinstansane støttar forslaget om å oppheve lovheimelen for vegprising i vegtrafikkloven § 7a. Eit mindretal på tre høringsinstansar uttaler at dei støttar verkemiddelet som det er opna for etter vegtrafikkloven § 7a og går inn for alternative former for avgiftsinnkrevjing retta mot bilistane gjennom innføring av satelittbasert vegprising.

Etter departementet si vurdering sørger forslaget til ny § 27 andre ledd i veglova for at dei viktigaste føresegnene om alternativ til takstutforming og moglegheiter til bruk av inntektene etter køprisregelverket blir vidareført i bompengordninga. Som nærare omtalt i kapittel 3.2 er den nye lovføresegna utforma på ein fleksibel måte, med store moglegheiter for at myndighetene kan utforme bompengetakstane i byområda etter dei nærare behova i det einskilde området, av omsyn til transportløysingane i området, arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå uttalene til dei store byane, som er dei som etter dagens situasjon har mest behov for å regulere trafikken ut frå talet på køyretøy og køyretøya sine miljøegenskapar, ligg det an til at moglegheitene for takstutforming vil bli teke i bruk av byane, i motsetning til systemet etter vegtrafikkloven. I medhald av uttalene frå sentrale myndigheter som har det overordna ansvaret for vegtrafikken, byplanlegging og lokal forureining, må det også bli lagt til grunn at det nye systemet etter veglova § 27 andre ledd gir gode moglegheiter til å bruke prismekanismen som eit av fleire verkemiddel for å løyse dei utfordringane byane har med trafikkavvikling, bruk av arealet og lokal luftkvalitet. Etter departementet si vurdering sørger prinsippa og den langvarige praksisen som ligg føre for bompengar for at dei nye føresegnene om bompengar i byane vil bli forvalta på ein god måte. Forslaget til oppheving av vegtrafikkloven § 7a sørger, etter departementet si vurdering, for at det ikkje vil ligge føre to ordningar i lovgivinga med dei same formåla, med dei ukklarheitene dette ville ført til i praksis.

Departementet presiserer at verkemiddelet som det er opna for etter vegtrafikkloven § 7a og forskrifta om køprising ikkje må bli blanda saman med satelittbasert vegprising, som det no ligg føre vedtak frå Stortinget om at departementet skal utgreie. Basert på NOU 2015: 15, er føresetnadene for eit slikt system at ordninga skal vere eit landsomfattande, satelittbasert system som også avviklar vegbruksavgiftene på drivstoff. Systemet vil gi informasjon om kor køyretøya er seg til ein kvar tid, og avgifta kan bli basert på dei totalt

køyrde kilometrane og kvar og når køyringa finn stad, slik at det også er eigna til å korrigere for eksterne kostnader i byane. Etter departementet si vurdering er ikkje ordlyden i vegtrafikkloven

§ 7a og formåla med føresegna utforma for eit slikt system, noko som inneber at ein eventuell framtidig overgang til satelittbasert vegprising uansett vil krevje ei ny lovendring.

5 Forholdet til EØS-retten

EØS-avtala avgrensar i hovuddelen del II og III høvet til å hindre den frie flyten av varar, tenester, personar og kapital (dei fire fridomar) mellom medlemsstatane. Restriksjonar kan berre akseptereast dersom dei er grunnlagt med allmenne omsyn, er proporsjonale og ikkje diskriminerer ut frå opphavsland innanfor EØS-landa.

Lovforslaget opnar for at det kan bli teke i bruk ulike former for takstar i byområda i Noreg. Som tidlegare omtalt, opnar lova allereie, gjennom regelverket om kjøping, for dei moglege tiltaka som blir foreslått teke inn i veglova § 27.

Som omtalt i kapittel 3.1 er det fastsett forskrift 20.3.2015 nr. 230 om innkreving av bompengar frå tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Forskrifta gjennomfører EU-direktiv 1999/62/EF og direktiv 2006/38/EF (Eurovignette-direktivet). Forskrifta gjeld ikkje innkrevjing av bompengar i byområda, sjå nærare vurderinga frå Kommisjonen i brev til departementet av 31. juli 2000. Departementet viser elles til EØS-komiteen si avgjerd nr. 129/2012 av 13. juni 2012 om å innlemme endringsdirektivet i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 18a.

Direktiv 1999/62/EF og 2006/38/EF er endra gjennom direktiv 2011/76/EU. Endringane i direktivet går mellom anna ut på at bompengar som har i seg miljøkomponentar skal bli utforma ut ifrå ei berekning som er nærare fastsett i direktivet. Det er frivillig for medlemslanda om ein ønskjer å ta i bruk miljøkomponentar. Eurovignette-direktivet sitt verkeområde utanfor byane er heller ikkje endra gjennom direktiv 2011/76/EU. Dette betyr at føresegnene som gjeld ved ei eventuell framtidig utforming av bompengar i Noreg med miljøkomponentar, slik Eurovignette-direktivet gjeld no, berre har konsekvensar for bompengeneinnkrevjing utanfor byane. Endringsdirektivet er teke inn i EØS-avtalen, og dei obligatoriske delane av det er gjennomført i norsk rett, jf. forskrifta om innkreving av bompengar frå tunge godskjøretøy.

Når det ligg føre eit EU-direktiv som har i seg berekning av bompengar ut frå miljøkostnader, talar dette etter departementet si vurdering for at EØS-retten ikkje er til hinder for å ta i bruk dei formene for bompengar som forslaget legg opp til. Til dette kjem at det i EØS-retten òg er teke inn eit direktiv frå EU som regulerer luftkvaliteten i Europa, med nærare krav om innhaldet av partiklar (PM₁₀ og PM_{2,5}), nitrogendioksid (NO₂), svoveldioksid (SO₂), nitrogendioksid (NO), bly, benzen, karbonmonoksid (CO) og bakkenær ozon, sjå nærare direktiv 2008/50/EF om luftkvalitet og reinare luft for Europa. Direktiv 2008/50/EF slår saman rammedirektivet for luftkvalitet, direktiv 96/62/EF, dotterdirektiva 1999/30/EF og 2000/69/EF og rådsavgjerd 97/101/EF og er gjennomført i norsk rett gjennom forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. Forslaget til endringar i veglova § 27 er eit forslag som legg til rette for at byane har moglegheit til å nytte bompengesystemet til å avgrense den lokale luftforureininga i byane, slik at krava etter direktiva òg kan bli etterlevd på dette området.

Etter departementet si vurdering er forslaget ikkje i strid med EØS-retten, så lenge takstane som blir teke i bruk i medhald av lovforslaget blir praktisert på ein ikkje-diskriminerande måte. Departementet har tidlegare motteke signal om at Kommisjonen vurderer ei mogleg utviding av Eurovignette-direktivet til å omfatte byane. Der som ein står ovanfor ei slik utviding, vil det kunne bli ei problemstilling om ordninga med lågutslippsoner og miljødifferensierte bompengar kan nyttast i same område, ettersom Eurovignette-direktivet er til hinder for å krevje inn vegavgifter og bruksavgifter samtidig for å køyre på ein og same vegstrekning, jf. artikkel 7 nr. 3. Dette er noko som må bli vurdert dersom Eurovignette-direktivet blir utvida til å gjelde i byane.

6 Økonomiske og administrative konsekvensar

6.1 Utgangspunkt

Endringane i veglova § 27 og opphevinga av køprisregelverket har ikkje i seg sjølv nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar, anna enn sjølve arbeidet med å førestå høringa og leggje fram ein proposisjon om forslaget til endringar for Stortinget. Årsaka til dette er at det allereie er opna for å ta i bruk verkemidla det blir lagt opp til å ta inn i veglova sitt system gjennom regelverket om køprising.

Det er likevel venta at endringane i veglova vil gjere at dei nye formene for takstar blir meir «tilgjengeleg» for byane. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har gjennom avtala om revidert Oslopakke 3 frå juni 2016, som det første byområdet i Noreg, slutta seg til at bompengerekkjeringa i Oslo og Akershus skal ta i bruk miljødifferensierte bompengetakstar, sjå nærare Prop. 86 S (2016–2017). Ut frå uttalen frå dei store byane og andre høringsuttaler kan det vere venta at fleire byområde i Noreg vurderer dette tiltaket. Tilrettelegginga for miljødifferensierte bompengetakstar har visse økonomiske og administrative konsekvensar for Statens vegvesen og bompengeselskapa. Departementet gjer i den vidare omtalen nærare greie for slike konsekvensar. Arbeidet som blir beskrive er starta opp, og det er venta at det administrative arbeidet kan bli ferdigstilt samtidig med at det arbeidet med dei tekniske endringane i AutoPASS er ferdig, sjå kapittel 2.3.

6.2 Tekniske endringar i det elektroniske bompengesystemet

AutoPASS er i dag tilrettelagt for å differensiere takstane som er nærare beskrive i kapittel 2.1 – takstgruppe 1 og 2, med fritak og differensiering av takstar over tida på døgnet. Som nemnt i kapittel 2.3 er det i Vegdirektoratet i gang eit arbeid med leggje til rette for miljødifferensiering i AutoPASS. Endringane er kostnadsrekna til om lag 8 mill. kr, og omfattar programmering av systema, datavask og testing, mv. I tillegg må ein rekne

med at det vil laupe nokre lågare kostnader til vedlikehald av systemet. Vegdirektoratet arbeidar òg med nye system som vil erstatte dagens løysing, der miljødifferensiering vil vere ivareteken.

6.3 Informasjon til trafikantane

Trafikantane har krav på informasjon om kva passeringane i den einskilde bompengerekkjeringa kostar. Ved bruk av takstar som har som formål å gi trafikantane incentiv til val av tidspunkt for køying eller val av køyretøy, er det avgjerande for eit slikt tiltak at det ligg føre god informasjon gjennom skilting og andre kanalar. Endringar i takstar som er sett ut ifrå miljøeigenskapane til dei ulike køyretøya vil krevje meir inngåande informasjon enn tidlegare endringar, slik at trafikantane får informasjon om kva klasser som har positiv og negativ miljøeffekt og kva det kostar å passere med dei ulike køyretøya.

Vegdirektoratet arbeidar med opplegget for korleis miljødifferensierte bompengetakstar skal bli skilta, i kombinasjon med informasjon gjennom andre kanalar. Løysinga som blir vald for skilting vil vere etter den gjeldande forskrift 7.10.2005 nr. 1219 om offentlege trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkklyssignaler og anvisningar (skiltforskriften) og retningsliner.

Informasjonskanalane elles vil bli vurdert i samband med innføringa for det einskilde byområdet. Statens vegvesen vil her, i samarbeid med bompengeselskapet det gjeld, vurdere særskilt korleis det skal bli informert på internett og i annonsering, kunngjering, kampanjar og redaksjonelle omtaler, for å sikre ei optimal ivaretaking av informasjonsplikta og andre relevante omsyn.

Endringane av eit takstsystem fører med seg ein risiko for misoppfatningar om kva pris som skal betalast, noko som truleg vil påverke mengda av førespurnader frå publikum til bompengeselskapet det gjeld.

Totalt er kostnadene knytt til informasjon rekna til om lag 12 mill. kr.

6.4 Kontroll av at trafikantane betaler riktig pris

Miljødifferensiering kan gi auka moglegheit for svindel og feilregistrering av miljøklasse. I eit slikt system vil det oppstå eit nytt behov for å kontrollere at brikker som passerer bomstasjonane er montert i den bilen kunden har oppgitt, og behovet for kontroll av opplysningane som blir gitt i brikkeavtalene vil auke. Det ligg til no ikkje føre noka berekning av denne typen kostnader.

6.5 Konsekvensar for trafikantane knytt til bruken av bompengebrikke

For trafikantar som bruker brikke, er grunnlaget for faktureringa i dag lagt inn i avtala med bompengeselskapet. Trafikantar som ikkje bruker brikke blir i dag fakturert av bompengeselskapet etterskotsvis, ved bruk av eit fotografi av køyretøyet sitt registreringsnummer som blir teke ved passering og gjennom oppslag i motorvagnregisteret.

I arbeidet med teknisk tilrettelegging for miljødifferensiering i AutoPASS er det lagt opp til tekniske løysingar for ei mest mogleg effektiv fakturering av trafikantar som bruker og ikkje bruker bompengebrikke, inkludert faktureringa av dei utanlandske trafikantane. Takstane og faktureringa blir lagt opp på ein måte som er i tråd med dei fire fridomane etter EØS-avtala.

6.6 Administrative konsekvensar for bompengeselskapa

Bompengeselskapa vil truleg få noko auka arbeid med forvaltning av brikkeavtaler i ei ordning med

miljødifferensiering. Dette er mellom anna arbeid for å sikre at den einskilde trafikant til kvar ei tid får riktig avtale, og dermed også riktig takst. Miljødifferensiering vil truleg òg auke trafikken på kundesentra og dermed også kostnadene til kundehandsaming.

Bompengereordningar med komplekse takst- og rabattstrukturar og andre spesialordningar, ser ut til å ha ein påverknad for driftskostnadene. Det er sannsynleg at bompengesystem med miljødifferensierte takstar vil føre til at auka kompleksitet i systemet, noko som dermed også vil kunne gi ei noko dyrare innkrevjing. Departementet viser i denne samanhengen til det pågåande arbeide med ei bompengereform der eitt av elementa er å skilje ut utstedarrolla frå bompengeselskapa. Hovudformålet med ei slik utskiljing er mellom anna å kunne reindyrke den rolla utstedaren har som innkrevjar av bompengar frå trafikantar med bompengebrikke.

6.7 Fordeling av kostnader

Departementet legg til grunn at kostnader til teknisk tilrettelegging for miljødifferensiering innanfor AutoPASS-systemet blir dekt av statlege middel over Samferdselsdepartementet sitt budsjett innanfor dei gjeldande rammene. Det er praksis for at kostnader som kan bli knytt til eit einskilt bompengeprojekt blir dekt av bompengar frå ordninga det gjeld. Departementet legg til grunn at dette skal gjelde ved endring av bompengetakstar som det blir lagt til rette for gjennom lovforslaget.

7 Merknader til lovforslaget

7.1 Endringar i veglova § 27

7.1.1 Nytt andre ledd

Det nye § 27 andre leddet i veglova er ei føresegn om bompengar som gjeld særskild for byområda. I første punktum er det opna for at departementet med samtykke frå Stortinget kan fastsetje *særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande*. I andre punktum er det gitt ei føresegn som seier at *ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er basert på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande*. I tredje punktum heiter det at *føresegnene om vilkår og bruk av bompengar etter første ledd gjeld tilsvarande*. I fjerde punktum heiter det at *som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtransport*. Føresegnene i første til tredje punktum er nye føresegner i veglova § 27. Fjerde punktum er i si heilskap ei vidareføring av tidlegare § 27 første ledd fjerde punktum.

Formålet med § 27 andre ledd er at lova skal leggje til rette for at kommunale og fylkeskommunale myndigheiter kan nytte bompengar i byområde på ein meir fleksibel måte enn før lovendringa. Det er i dag utbreidd praksis både i dei største byane og i mindre byar i Noreg for å nytte bompengar gjennom såkalla bompengepakker, sjå nærare kapittel 2.1. Midla blir brukt til å finansiere dei ulike moglegheitene for tiltak etter veglova § 27, dvs. til alle tiltak innanfor veglova, investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane, og til tiltak for drift av kollektivtrafikk i byområda. Dei største byane har i dei seinaste åra signalisert at dei ønskjer å nytte bompengordninga som eit fleksibelt system for finansiering av transportløysingar i områda, men med moglegheit for mellom anna regulering av trafikken på vegane og som mekanisme for prising av køyre-

tøya ut frå miljøeigenskapane deira. Dette er noko som det er opna for etter regelverket om køprising etter vegtrafikkloven § 7a og forskrift om køprising, men ordninga etter dette regelverket har trafikkregulering som hovudformål og innpektssida av tiltaket er meir å rekne som ein konsekvens. Ut frå signala frå byane legg departementet til grunn at finansiering av infrastrukturtiltak med bompengar framleis vil vere viktig for byområda framover og at regulering av trafikk på veginfrastrukturen må kome som ein moglegheit i tillegg, som følgje av at det ligg føre samansette behov særleg i dei større byane. Føresegna i andre ledd er utforma med tanke på at lova skal opne for spesialtilpassa bompengordningar i byområda, ettersom byane ønskjer å bruke bompengar i arbeidet med utfordringane dei har knytt til trafikken i dei ulike områda.

Etter departementet si vurdering ligg dei nye føresegnene om bompengar i byane innanfor veglova sitt formål, slik det er definert i lova § 1a. Det nye andre leddet er plassert i lova sitt kapittel IV om vegutgifter, i tilknytning til føresegnene om bompengar elles i § 27. Dette inneber at hovudføresegnene om bompengar i by er samla i eit eige ledd og blir å rekne som ei spesialføresegn om bruk om bompengar og om bompengetakstar i byområda. Finansiering av infrastrukturtiltak vil framleis vere eit hovudformål med bompengar i byområde i andre leddet, ved sidan av at det òg er opna for trafikkregulering, høgare prising av forurenande køyretøy og andre framtidige måtar å fastsetje takstane på. Ordlyden i føresegna er meint å opne for at ho kan fungere som grunnlag for vidare utvikling av praksisen for bompengeneinnkrevjing i byane.

Føresegna i § 27 andre ledd første og andre punktum er utforma som «kan-føresegner». Ordlyden i første punktum er formulert tilsvarande som den gjeldande § 27 første ledd første punktum, ved at det heiter «Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje». Etter langvarig praksis er det dei kommunale og fylkeskommunale myndigheitene som har initiativet til at det skal nyttast bompengar på det offentlege vegnettet. Departementet legg til grunn at denne prakti-

sen framleis skal gjelde for bompengar i byområda etter andre ledd. Med det nye andre leddet kan byane velje om dei vil nytte seg av bompengeneinnkrevjing for enkeltprosjekt etter § 27 første ledd, eller om dei ønskjer å leggje fram saka som ei bompengepakke etter andre ledd, der fleire prosjekt og tiltak er del av ei samla pakke.

Som det går fram av ordlyden første punktum, kan bompengoordninga for byområda vere ei *særskild ordning med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området*. Lova opnar med dette for at det kan bli utforma spesialtilpassa ordningar ut ifrå behova og utfordringane som ligg føre i det einskilde byområdet. Med «byområde» meinast eit område i eller i tilknytning til ein eller fleire byar, slik det er definert av byen sjølv eller i avtale mellom fleire byar og eventuelt staten (jf. til dømes arbeidet med bymiljøavtalene og byvekstavtalene som er nærare beskrive i kapittel 2.2). Som ei føring for å fastsetje ei særskild ordning for bompengar i byområde, heiter det i andre ledd første punktum at ordninga må vere utforma ut frå omsyn til *transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande*. Dette er meint å gi ein peikepinn om at det er transportrelaterte omsyn som er sentrale omsyn, jf. også føresegna i første ledd om at bompengar kan nyttast til tiltak innanfor veglova, i tillegg til installasjonar i faste anlegg for kollektivtrafikk og til drift av kollektivtrafikk i byområda. Departementet legg til grunn at omgrepet «lokalmiljøet» i andre ledd første punktum inkluderer både lokal luftkvalitet og støy.

Føresegna i andre ledd andre punktum gjeld takstane som kan nyttast i byområda. I føresegna er det ramsa opp ulike former for takstar, som det er opna for å fastsetje ut i frå dei nærare behova i det einskilde området. Oppramsinga er dei takstane som er vurdert som moglege ut frå den gjeldande teknologien. Ordlyden i andre punktum inneheld etter departementet si vurdering viktige element av kva den gjeldande forskrifta om køprising § 7 ville ha opna for i praksis, sjå nærare kapittel 7.2. I formuleringa av andre ledd andre punktum er det vald ei meir konkret utforming enn etter forskrifta om køprising. Formålet med dette er at ordlyden i lova på ein meir presis måte fører opp kva for type takstar det er opna for, slik at det er minst mogleg tvil om kva for type takstar som kan takast i bruk. Med tillegget «eller liknande» i føresegna, blir det lagt til rette for at det i framtida kan vere andre måtar å utforme takstane på i eit bompengesystem i byområda. Her vil vilkåra om at bruken skal vere utforma ut frå omsynet til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande omsyn vere

sentrale. Departementet vil i praktiseringa av føresegna leggje opp til at dei lokale og regionale myndigheitene skal ha stor innverknad på strukturen og nivået på takstane som blir fastsett.

Føresegna i andre ledd andre punktum har i seg at takstane mellom anna kan bli utforma for å regulere trafikk, inkludert å prise dei ulike køyre- tøya ulikt ut frå miljøeigenskapar. Departementet gjer merksam på at bruk av bompengar i eit byområde normalt vil ha ein avvisingseffekt på trafikken. Dette er eit av hovudformåla med dagens køprisregelverk, som bompengoordninga slik det er lagt opp i forslaget òg skal ta i vare. Særleg dersom miljødifferensiering skjer innanfor ei provenynøytral ramme, vil ein konsekvens av differensieringa kunne vere auka trafikkmengde over døgnet, men med mindre pressdanningar i rushtida.

I tråd med den gjeldande praksisen for bompengeproposisjonane, vil utforminga av takstsystemet vere ein viktig del av den einskilde proposisjon og i Stortinget si instilling og vedtak. Som grunnlag for dei lokale og regionale myndigheitene sine vedtak og dokumentasjon på behova i det einskilde området, er det naturleg at det blir utarbeidd ein heilskapleg plan for arealbruken, behovet for transportløysingar i området og målsetting for bompengoordninga, i tilknytning til rulling av fylkeskommunen og kommunen sine planar etter plan- og bygningsloven. Behovet for og innhaldet i kommunen og fylkeskommunen sine planar vil kunne variere frå byområde til byområde.

Departementet gjer merksam på at § 27 andre ledd har ei grenseflate mot forskrift 20.12.2016 nr. 1681 om lavutslippssoner for biler, som er fastsett med heimel i vegtrafikkloven §§ 13 åttande ledd, 31 og 31a og forvaltningsloven § 28 fjerde ledd. Forskrifta opnar for at kommunane kan å innføre lågutsleppssoner for å betre luftkvaliteten i eit område som er utsett for lokal luftforureining frå køyretøya. Gebyret for å køyre i sona skal bli fastsett av kommunen i lokal forskrift, vere differensiert ut frå euroklasse og kan bli differensiert ut frå drivstoff og vektklasse. Opninga for miljødifferensierte bompengetakstar etter veglova § 27 andre ledd og verkemidlet etter forskrifta om lavutslippssoner for biler inneber at lovgivinga opnar for to ordningar som kan ha det same formålet om å betre den lokale lufta i byområda. Forholdet mellom dei to ordningane er nærare kommentert i Vegdirektoratet sine retningsliner om lågutsleppssoner, sjå særleg merknadene til forskrifta om lavutslippssoner for biler § 4 i handbok V724. I tilfelle der eit byområde som har innført lågut-

sleppssoner også legg opp til å ta i bruk bompengetakstar som varierer ut frå køyretøya sine miljøeigenskapar i det same området, må gebyret i lågutsleppssona bli vurdert konkret mot dei nye bompengetakstane i den einskilde sak. Det må her bli vurdert særskild kva effekt dei miljødifferensierte bompengetakstane vil ha og kva innverknad dei to ordningane vil ha på innteninga i dei to ordningane. Ein tilsvarende kontroll vil bli utført av Statens vegvesen i saker der eit byområde som har miljødifferensierte bompengar legg fram ei sak om lågutsleppssoner, sjå nærare føresegnene om samtykke i forskrift om lavutslippsoner for biler i forskrifta § 4 andre ledd bokstav d), der det går fram at det skal vere dokumentert at lågutsleppssona og innretninga av denne faktisk vil avgrense den lokale luftforureininga frå vegtrafikken.

Etter ordlyden i andre ledd første punktum krev bompengoordningane i byområde samtykke frå Stortinget, på lik linje med ordninga som gjeld for andre bompengeprojekt etter § 27 første ledd. Føresegna i andre ledd tredje punktum seier at føresegnene om vilkår og bruk av bompengar etter første ledd gjeld tilsvarende. Dette inneber at den einskilde bompengoordninga på vanleg måte skal bli lagt fram for Stortinget gjennom ein Prop. S, der dei ulike sidene av saka blir handsama. I tråd med gjeldande praksis legg departementet opp til at ordninga med lokalt initiativ og tilslutning framleis skal gjelde for bompengeneinnkrevjing i byane, og dei lokale og regionale myndigheitene skal ha stor innverknad på takstane. Utover dette vil langvarig fast praksis og innarbeidde prinsipp, slik som nytteprinsippet, gjelde, forskrifter om bompengar vil gjelde så langt dei passar, og likeeins vil Statens vegvesen sine handbøker om bompengar vere rettleiande så langt dei passar. Etter at Stortinget har fatta sitt vedtak, vil departementet leggje opp til at bompengetakstane formelt blir fastsett som forskrift etter forvaltningsloven kapittel VII.

Føresegna i § 27 andre ledd fjerde punktum seier at bompengar kan bli nytta til tiltak for drift av kollektivtrafikk, som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde. Føresegna er i sin heilskap ei vidareføring av den gjeldande føresegna i § 27 første ledd fjerde punktum. Føresegna gjeld utelukkande for byområde og er teke inn i andre ledd i tilknytning til dei nye føresegnene om bompengar i byområde i første til tredje punktum. Når det gjeld bruken av bompengar i byområda elles, gjeld føresegna i første ledd andre og tredje punktum, som seier at bompengar kan bli nytta til alle tiltak innanfor

veglova og til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

Føresegna i § 27 andre ledd har ikkje reglar om avtale- og styringssystem for bompengepakke i byområda. Desse områda er overlate til praksis. Etter departementet si vurdering er det behov for eit system med styring av den einskilde bompengepakka, med ei løypande vurdering av innteninga opp mot bompengegjelda etter kvart som pakka blir gjennomført. Dette er spesielt viktig i samband med at det blir teken i bruk nye former for takstar i byane. Gjeldande praksis er at det blir oppretta eigne styringsgrupper som tek vare på behovet for styring. Departementet legg til grunn at både dagens bompengepakker og byvekstavgifter/bymiljøavgifter er innanfor veglova § 27. Likeeins vil det vere opna for nye former for avtalesystem i framtida, etter kvart som bompengepakke blir utvikla i praksis.

Føresegna i § 27 andre ledd har ikkje i seg ei tidsavgrensing for kor lenge bompengeneinnkrevjinga i byområda skal eller kan halde fram. Etter gjeldande praksis for byområda, er dette eit spørsmål som blir handsama i den einskilde proposisjon. Det er fast praksis for at bompengeneinnkrevjing knytt til eit prosjekt eller ei pakke maksimalt skal vare i 15 år. I byområda er det likevel vanleg at pakkene blir revidert ved at det blir lagt fram ein ny bompengeproposisjon i løpet av ein periode, slik at ei bompengepakke blir avløyst av ei ny eller revidert pakke innanfor perioden på 15 år. Ein slik regelmessig gjennomgang er etter departementet si vurdering viktig av omsyn til styringa av pakka og vurderingar knytt til inntekter, kostnader og den politiske prioriteringa av prosjekta og tiltaka.

7.1.2 Vidareføring av gjeldande andre ledd i nytt tredje ledd med endringar

Det nye § 27 tredje leddet i veglova er ei vidareføring av den gjeldande føresegna i § 27 andre ledd, med nokre endringar av ordlyden i første punktum og ei tilføyning av nye føresegner i tredje og fjerde punktum.

Den gjeldande føresegna i veglova § 27 andre ledd opnar for at departementet kan fastsetje forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor pågåande bompengoordningar i byområda når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forureiningsloven § 9. Føresegna kom inn ved ei endring i 2012 og

opnar for at bompengesystemet kan nyttast til å avgrense biltrafikken mellombels i periodar med høg luftforureining, sjå nærare Prop. 81 L (2011–2012) Endringar i veglova og vegtrafikkloven.

Eit av hovudmotiva med heimelen var at departementet skulle bli gitt myndigheit til å fastsetje mellombelse bompengetakstar ved høg luftforureining i forskrift utan å gå vegen om eit framlegg for Stortinget, slik praksis er ordinært når det skal gjerast endringar i takstane innanfor ei pågåande bompengerekkjering. Som det går fram av lovføresegna, føreset bruken av takstane vedtak frå kommunen og fylkeskommunen det gjeld, og det er gitt klare føringar i forarbeida til lova om at ei forskrift om slike mellombelse takstar skal vere basert på initiativ frå dei kommunale og fylkeskommunale myndigheitene det gjeld.

Slik det nye § 27 andre leddet er utforma, vil det vere innanfor føresegna å fastsetje eit system for endra takstar på dagar med høg luftforureining. Så lenge byane ikkje har vedteke eit slikt system som ein del av det ordinære bompengesystemet som er handsama og vedteke av Stortinget etter det nye andre leddet i § 27, er det etter departementet si vurdering framleis behov for unntaksføresegna som er vidareført i det nye tredje leddet. For å gjere det tydeleg at tredje ledd gjeld bompengerekkjeringar i byområde som ikkje allereie har fastsett eit system for mellombelse takstar på dagar med høg luftforureining, er ordet «eksisterande» teke inn i ordlyden. I føresegna er også ordet «bompengesystem» endra til «bompengerekkjeringar», for at det skal vere einsarta begrepsbruk i § 27 andre og tredje ledd.

Når det gjeld omgrepet «tidsdifferensierte bompengetakstar» i den opphavlege føresegna, var dette tilpassa eit system der bompengetakstane i byområda kunne variere etter køyretøya si vekt og med ein moglegheit for ein høgare takst i rushtida eller andre tider i døgnet med høg trafikk. For at det skal vere mest mogleg samanheng mellom takstane som kan bli tekne i bruk etter det nye andre leddet og unntaksføresegna i det nye tredje leddet, er ordet «tidsdifferensierte» endra til ordet «endra». Dette ordet er etter departementet si vurdering meir nøytralt og gir betre samanheng mellom andre og tredje ledd. Målet med endringa er at moglegheita for ulike takstypar som blir fastsett i det mellombelse unntaksystemet etter tredje ledd skal vere like fleksibel som moglegheitene for takstutforming etter andre ledd. Med den nye utforminga, blir det opna for at takstane kan bli auka på dei tidene av døgnet det er mest forureining frå vegtrafikken og det er vik-

tig å redusere trafikken. På den andre sida er det òg opna for at dei ordinære takstane kan bli justert ned på tider av døgnet med låg trafikk, som til dømes om natta. Takstane som blir vald etter unntaksføresegna i tredje leddet, må elles vere basert på kva takstutforming som er formålstenleg for å få ned forureininga frå biltrafikken der dei blir tekne i bruk, ut frå kva takstendringar som kan ha ein effekt på forureininga og kva som er tilrettelagt for teknologisk i bompengesystemet.

I det nye tredje leddet er det gitt nye føresegner som regulerer nærare kva inntektene frå dei mellombelse bompengetakstane skal bli brukt til. I eit nytt tredje punktum er det teke inn ei presisering av det, som etter departementet si vurdering, er hovudregelen om bruken av inntekter frå dei mellombelse bompengetakstane. Dette er at inntektene frå ordninga skal gå til dei prosjekta som er prioritert i bompengerekkjeringa det gjeld. Bruken av inntekter frå ordninga har til no ikkje vore eksplisitt regulert i lova eller i forarbeida til lova. Det nye tredje punktumet er teke inn i lovføresegna for at det ikkje skal vere nokon tvil om kva som skal skje med inntektene frå ordninga, dersom det ikkje er regulert noko anna, sjå neste avsnitt.

Føresegna i det nye fjerde punktumet opnar for at departementet likevel kan gi føresegner om at inntekter frå ordningar med mellombelse endra bompengetakstar kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld gjennom ei nærare regulering i forskrift. Bakgrunnen for heimelen er at både Bergen kommune og Oslo kommune i 2016 fremja behov for å kunne bruke inntekter frå ordningar med mellombelse auka bompengetakstar i dei to kommunane til tiltak innanfor kollektivtransport på dei dagane takstane blir tekne i bruk.¹ Formålet med føresegna er at kommunen og fylkeskommunen skal kunne bruke dei auka inntektene frå ordninga til tiltak for å leggje til rette slik at folk kan la forureinande køyretøy stå og reise på annan måte eller avstå frå å reise når det oppstår situasjonar med høg luftforureining. Tiltak som til dømes kan vere relevante i denne samanhengen er finansiering av kollektivtransport, informasjonstiltak og liknande tiltak som er retta mot det å få flest mogleg av trafikantar som nyttar forureinande motorkøyretøy til å velje andre alternativ. Det er berre inntekter frå dei mellombelse takstane som kan nyttast til alter-

¹ Sjå forskrift 16.12.2016 nr. 1594 om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune som blei fastsett ved kgl. res. med heimel i veglova § 62 første ledd. Departementet arbeider med å fastsetje ei liknande forskrift for Oslo kommune.

native tiltak. Dei ordinære takstane som er fastsett for bompengeprojektet, skal gå til å dekkje dei prosjekta/tiltaka som er handsama i bompengeproposisjonen for byområdet det gjeld. Føresegna i fjerde punktum opnar for at departementet i forskrifta delegerer myndigheita til å vurdere den nærare bruken av inntektene til kommunen og fylkeskommunen det gjeld.

7.1.3 Oppheving av fjerde ledd

Føresegna i veglova § 27 fjerde ledd seier at departementet kan gi reglar om tilleggsavgift ved unnlate betaling av bompengar. Opphevinga av § 27 fjerde ledd gjennom lovforslaget har bakgrunn i at departementet hausten 2016 vedtok forskrift 28.11.2016 nr. 1418 om betaling av bompengar. Forskrifta avløyer forskrift 30.4.2004 nr. 678 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. I den nye forskrifta om betaling av bompengar er det ikkje lenger gitt føresegner om tilleggsavgift. Årsaka til dette er at systemet med tilleggsavgift for manglande betaling av bompengar er frå ei tid med manuell betaling av bompengar, der trafikanten måtte stoppe og betale bompengane i samband passeringa av bomstasjonen. I dag skjer betaling av bompengar (i all hovudsak) ved heilautomatisk innkrevjing, og passeringane blir normalt fakturert i etterkant.

Den nye forskrifta om betaling av bompengar trer i kraft 1. oktober 2017. Frå dette tidspunktet skal bompengeselskapa gå over til å nytte det ordinære systemet for innkrevjing av ubetalte krav etter inkassolovgivinga. Når dette systemet blir endra, er det ikkje lenger naudsynt med ein heimel i veglova § 27 til å fastsette føresegner om tilleggsavgift i forskrift. Departementet legg opp til at opphevinga av § 27 fjerde ledd blir gitt ei utsett iverksetjing i forhold til dei andre delane av forslaget til endringar, samstundes med at den nye forskrifta tek til å gjelde 1. oktober 2017.

7.1.4 Nytt femte ledd

Føresegna i det nye § 27 femte leddet inneheld ein ny heimel til å gi forskrift om generelle føresegner om bompengetakstar og ein ny heimel til å gi forskrift om betaling av bompengar. Formålet med heimelen til å fastsetje generelle føresegner om bompengetakstar er at den gir departementet moglegheit til å vurdere nærare om Vegdirektoratet sine handbøker som gir generelle føresegner om bompengetakstar bør bli fastsett som ei forskrift i staden for å gjelde som retningslinjer. Dette vil kunne gjelde føresegner om takstgrupper og

fritaksgrupper for betaling av bompengar, føresegner om rabattsystem, føresegner om endring av takstar, klagehandsaming, mv. Vegdirektoratet sine retningslinjer er basert på langvarig praksis, omtaler i proposisjonar og meldingar til Stortinget og Stortinget sine innstillingar til desse. Fastsetjing av generelle føresegner om bompengetakstar i forskrift si form, vil etter departementet si vurdering gjere takstsystemet meir einsarta og føreseieleg, og dei vil bli meir tilgjengeleg for dei ulike myndighetsnivåa og brukarane/trafikantane. Departementet vil eventuelt kunne kome tilbake til eit forslag til ein slik forskrift på eit seinare tidspunkt.

Den gjeldande forskrifta om betaling av bomavgift og tilleggsavgift, som 1. oktober 2017 blir avløyst av forskrift om betaling av bompengar, regulerer føresegner om plikta til å betale bompengar. Dette er ei plikt som etter departementet si vurdering følgjer implisitt av heimelen til å fastsetje at det skal krevjast bompengar på offentleg veg i § 27 første ledd. Reguleringa i det nye femte ledd gjer at det går klart fram av veglova § 27 at departementet kan gi forskrift om kven som pliktar å betale bompengar.

7.1.5 Lovtekniske endringar

Ved ein gjennomgang av forslaget til endringar i veglova § 27, har departementet blitt merksam på at verba «fastsetje» og «setje» har ei avvikande utforming i dei gjeldande første og andre ledda. Endringane av verba er ei rein språkleg endring, som ikkje har verknad for innhaldet i føresegnene det gjeld.

7.2 Endringar i vegtrafikkloven

7.2.1 Oppheving av § 7a

I lovforslaget blir heimelen for vegprising i vegtrafikken § 7a foreslått oppheva. Bakgrunnen for opphevinga er at den nye føresegna i veglova § 27 andre ledd om bompengar i byområde avløyer behovet for verkemidlet som er regulert i vegtrafikkloven § 7a og forskrift om køprising.

Køprisregelverket har trafikkregulering med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem som hovudformål. I forarbeida til vegtrafikkloven § 7a er det nærare oppgitt at formålet med vegprising er å ha eit verkemiddel som kan korrigere for dei eksterne samfunnsøkonomiske kostnadene som vegtrafikken påfører lokalsamfunnet med omsyn til tida og staden for køyinga. I køprissystemet er trafikkreguleringsmekanismen vurdert

som det sentrale. At systemet i praksis vil ha ei inntektsside er vurdert meir som ein konsekvens eller ei sideeffekt av ordninga. Etter forskrifta om køprising skal inntektene nyttast til transportformål i området det gjeld, og tiltak som vil redusere behovet for bilbruk, spesielt kollektivtransport, skal bli prioritert. Nettoinntektene skal bli fordelt mellom staten og kommunane og fylkeskommunen det gjeld.

Forslaget til endringar i ny § 27 andre ledd i veglova inneber at det blir opna for ein utvida bruk av bompengar i byområda. Det blir moglegheit for å regulere trafikken på veginfrastrukturen, der omsynet til lokalmiljøet er nemnt som eit av fleire relevante omsyn. Etter departementet si vurdering har lovforslaget i seg eit vidare fokus enn fokuset på handtering av lokale kø- og miljøproblem og korrigerings for eksterne samfunnsøkonomiske etter køprisregelverket. Lovforslaget følgjer eit system der det er opna for eit fleksibelt system for fastsetjing av takstar, etter dei nærare behova i det einskilde området. Områda for bruken av bompengainntekter for byområda er derimot om lag det same som etter køprissystemet, idet veglova § 27 både opnar for og det er praksis for å bruke bompengar til vegformål, så vel som investering i og drift av kollektivtrafikk i byområda. Det er likevel ikkje foreslått ei føresegn om at investering i kollektivtransport skal bli prioritert slik ein har i forskrifta om køprising. Med eit slikt forslag vil ein ikkje oppnå den fleksibiliteten departementet ønskjer i lovføresegna. Denne forma for prioriteringar er det såleis overlate til dei lokale myndigheitene og staten å avtale nærare, sjå omtalen i kapittel 2.3.

Etter departementet si vurdering blir verket midlet etter køprisforskrifta der trafikanten betaler eit beløp for å bruke vegen med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem teken i vare av den nye føresegna etter veglova § 27 på ein god måte. Den nye føresegna i veglova som seier at takstane som blir fastsett kan vere basert på køyretøya si vekt, påverke val av reisemiddel, variere ut frå tida på døgnet og variere ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande, vil gi eit vidt handlingsrom til å fastsetje ulike takstar i byområda. Etter departementet si vurdering gir forslaget det same handlingsrommet til å fastsetje fleksible takstar ut i frå behova i det einskilde området som den gjeldande forskrifta om køprising § 7 gir, slik at ein i praksis står igjen med dei same moglegheitene etter bompengesystemet som gjeld etter køprisforskrifta. Også opninga til å nytte bompengetakstane til alle formåla innanfor veglova og til investering i faste anlegg for kollek-

tivtrafikk og drift av kollektivtrafikk, inneber etter departementet si vurdering at det i praksis ikkje er nokon skilnad mellom kva inntektene frå køprising og bompengar kan nyttast til.

Ei særskild problemstilling er likevel at vegtrafikkloven § 7a opnar for å innføre vegprising i «et nærmere fastsatt område», mens forskrifta om køprising seier at køprising kan innførast i «byområder». Ei tolking av den reine ordlyden i vegtrafikkloven § 7a er såleis at det kan bli opna for å innføre vegprising også i andre område på vegnettet utanfor byområda, dersom vilkåra elles er oppfylte. Etter departementet si vurdering var det byområda som var hovudsiktemålet for vegprising da heimelen blei vedteke i vegtrafikkloven. Fleire forhold talar for dette, slik som omtala i forarbeida av vegprising som eit verkemiddel for å redusere køproblemet og betre dei lokale miljøtilhøva, at vegprising og bompengefinansiering ikkje skal bli brukt samtidig i det same området, at nettoinntektene skal øyremerkast transportformål i området det gjeld og at vegprising primært vil vere aktuelt i «storbyene», sjå nærare Ot.prp. nr. 32 (2000–2001). Da forskrifta om køprising blei fastsett, var den meint å vere utfyllande til lovføresegna. Forskrifta var ikkje meint å innskrenke heimelen i lova på dette området, sjå nærare kongeleg resolusjon 3/2011–2012.

Etter departementet si vurdering er det områda i eller i tilknytning til byane i Noreg som har utfordringar knytt til høg biltrafikk og ei belastning av lokalmiljøet, og det er og først og fremst byane som har alternativ kollektivtransport og moglegheit for betre utnytting av vegkapasiteten. Det er langvarig praksis for at bompengefinansiering utanfor byområda blir brukt til å finansiere utbygging av enkeltprosjekt. Bompengekrevjinga tek slutt når lånet som har gått til å dekkje den delen av kostnaden som skal finansierast av bompengar er nedbetalt og prosjektet er ferdig finansiert. Praksisen for bruk av bompengar utanfor byområda har bred oppslutning frå partia på Stortinget gjennom handsaminga av bompengesakene, og det har gjennom åra med bompengep praksis ikkje vore eit tema å gå bort frå dette systemet og over til vegprising på vegane utanfor byområda. Med dei utvida moglegheitene til å ta i bruk fleksible bompengetakstar i byområda som forslaget til endringar i veglova § 27 andre ledd inneber, ser departementet det ikkje som formålstenleg å behalde heimelen for vegprising etter vegtrafikkloven § 7a.

Forslaget til ny føresegn i veglova § 27 andre ledd skil seg elles frå reguleringa i forskrifta om køprising ved at det ikkje er gitt eigne føresegner

om lokal handsaming, administrering og drift, styring og rapportering, og kor lenge bompengeneinnkrevjing i eit byområde kan halde fram. Som nærare beskrive i kapittel 7.1.1 er dette spørsmål som blir handsama i den einskilde bompengeproposisjon, på bakgrunn av langvarig praksis. Dese tema vil òg bli teken i vare gjennom arbeidet med byvekstavtalene/bymiljøavtalene. Departementet har derfor ikkje sett det som formålstenleg å foreslå slike generelle føresegner i veglova eller forskrift til veglova på det noverande tidspunktet.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

I

I lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar skal § 27 lyde:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, *fastsetje* storleiken på avgiftene, og *setje* vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er basert på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande. Føresegnene om vilkår og bruk av bompengar i første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Departementet kan i forskrift *fastsetje* mellombelse *endra* bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor *eksisterande bompengordningar* i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9.

Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. *Inntekter frå dei endra takstane skal gå til å nedbetale dei prosjekta som er prioriterte i bompengordninga det gjeld. Departementet kan i forskrifta likevel fastsetje føresegner om at inntekter frå dei endra takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengainnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

Departementet kan i forskrift fastsetje generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.

II

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk blir det gjort følgjande endringar:

§ 7a blir oppheva.

III

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Kongen kan setje i verk dei einskilde føresegnene til ulik tid.

