



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 87 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 15. mai 2018,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdseldepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfartsformål, vegformål, særskilde transporttiltak, kystforvaltning og post og telekommunikasjonar. Det blir òg gjort greie for oppfølginga av tre oppmodingsvedtak, m.a. eitt som Stortinget har bedt regjeringa komme tilbake til i samband med revidert nasjonalbudsjett 2018.

2 Luftfartsformål

2.1 Orientering om oppfølging av ADQ-forordninga

ADQ står for Aeronautical Data Quality. I ADQ-forordninga blir det stilt krav til luftfartsdata og luftfartsinformasjon i alle ledd av handsamingskjeda, det vil seie krav til innsamling av grunnlagsdata, til utstedarar av data (t.d. Kartverket, andre kartleverandørar, flyplassar m.fl.), og til kunngjeringsstenesta for digital publisering for luftfarten i regi av Avinor AS.

Det blei ved Stortingets handsaming av Prop. 47 S (2015–2016), samtykkeproposisjon om ADQ-

forordninga, jf. Innst. 202 S (2015–2016), orientert om at nytt kartgrunnlag var venta å komme på plass gjennom prosjektet «Ny nasjonal digital høydemodell» over ein periode på fire–fem år. Som del av prosjektet, som no blir kalla «Nasjonal detaljert høydemodell», gjennomfører Kartverket ny oppmåling av landet ved hjelp av flyboren laser-skanning. I Prop. 1 S (2017–2018) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet, orienterte regjeringa om at prosjektet etter planen skal vere ferdig i 2022. Samferdselsdepartementet legg dermed til grunn at kartgrunnlaget (terreng- og høgdedata) for Noreg vil vere i samsvar med kvalitetskriteria i ADQ-forordninga frå same år. Departementet arbeider òg med å finne ei løysing for å sikre kvaliteten på hinderdata i databasen Nasjonalt register for luftfartshinder (NRL).

Vidare blei det i Prop. 47 S (2015–2016) orientert om at Avinor hadde innleia eit samarbeid med den britiske nasjonale ytaren av flysikringstenester – NATS (National Air Traffic Services) – om å kjøpe eit nytt datasystem for kunngjeringsstenesta. Systemet skal lagre, handtere og utveksle data som blir brukt til å lage dei ulike publikasjonane som kunngjeringsstenesta gir ut. Tidsfristen for å konvertere alle data til nytt system for kunngjering var 30. juni 2017. Det var venta at kjøpspro-

sessen for det nye datasystemet ville forseinke konverteringa med om lag eitt år i Noreg. Avinor har no varsla at kjøpet av nytt datasystem for kunngjeringstenesta, som skjer i samarbeid med NATS, vil bli forseinka med ytterlegare eit år og tidlegast komme i drift i andre halvår 2019.

Det har vist seg å vere krevjande, òg for EU-landa, å oppfylle krava til datakvalitet innan fristane som er sette i ADQ-forordninga. Så langt Samferdselsdepartementet kjenner til, var det ingen land som oppfylte krava innan fristen 30. juni 2017. Departementet vil følgje med på oppfølginga av ADQ-forordninga, men reknar ikkje med at den varsla forseinkinga i kjøpet av datasystem for kunngjeringstenesta i Avinor vil ha spesielle negative konsekvensar for norsk luftfart.

2.2 Orientering om Fagernes lufthamn

Ved handsaminga av Prop. 19 S (2015–2016) *Endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 132 S (2015–2016), gjorde Stortinget følgjande vedtak:

«Stortinget samtykkjer i at Avinor AS driv Fagernes lufthamn i den forfatninga lufthamna har i dag som rein charterflyplass fram til lokale eigarar tek over lufthamna, men ikkje lenger enn til 1. januar 2019, og under føresetnad av at Luftfartstilsynet forlengjer dispensasjonen og at lokalt næringsliv dekkjer delar av Avinors kostnader for å vidareføre drifta frå 2017 og halvparten av Avinors kostnader i 2018.»

Avinor og Samferdselsdepartementet har sidan 2016 hatt dialog med lokale aktørar om lokalt eigarskap og drift. Lokalt næringsliv har ikkje ønskt å bidra til å dekkje deler av Avinors kostnader i 2017 og 2018, slik Stortinget la til grunn. I tråd med Stortingets vedtak skal Avinor ikkje drive Fagernes lufthamn, Leirin, lenger enn til 1. januar 2019. Det er ikkje planlagt vidare chartertrafikk på flyplassen i 2018, og Avinor vil difor stengje Fagernes lufthamn frå 1. juli 2018.

3 Vegformål

3.1 E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 315, og Prop. 1 S (2017–2018), side 127. Noverande tunnel under Skarvberget er om lag

3 km lang og har låg standard. Han er smal, låg og tilfredsstillar ikkje krava i tunneltryggleiksfor-skrifta. Prosjektet omfattar bygging av 6,8 km ny veg i Porsanger kommune i Finnmark, der om lag 3,5 km er i tunnel. Ein stor del av dagstrekninga vil følgje dagens trasé. Noverande tunnel skal stengjast når den nye tunnelen blir opna for trafikk.

I Prop. 1 S (2017–2018) er det lagt til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka på eigna måte.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Kvalitetssikrar foreslår ei styringsramme på 840 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 930 mill. 2017-kr. Statens vegvesen foreslår ei styringsramme på 800 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 880 mill. 2017-kr. Skilnaden kjem m.a. av at kvalitetssikrar legg inn noko større uvisse då totalentreprise er ei relativ ny kontraktform for Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet er samd i Statens vegvesen sine vurderingar. Departementet legg m.a. vekt på at Statens vegvesen har god tilgang til ressursar med erfaring frå totalentreprise. Rekna om til 2018-prisnivå blir styringsramma 816 mill. kr og kostnadsramma 898 mill. kr, jf. forslag til romar-talsvedtak.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2018. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2021.

3.2 Rv 23 Dagslett–Linnes i Buskerud

Ved handsaminga av Prop. 146 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud* og Innst. 33 S (2015–2016) vedtok Stortinget eit opplegg for utbygging og finansiering av prosjektet. Prosjektet er første etappe av den planlagte utbygginga av rv 23 frå Dagslett til kryss med E18 i Røyken og Lier kommunar i Buskerud. Prosjektet er tidlegare vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsamt.

Styringsramma for prosjektet er fastsett til 2 319 mill. kr og kostnadsramma til 2 577 mill. kr, rekna om til 2018-prisnivå. I Prop. 1 S (2017–2018) er det lagt til grunn anleggsstart i april 2018, og det er gjennomført prosjektering, grunnverv og andre førebuande arbeid med sikte på dette. Så langt er det nytta om lag 360 mill. kr til prosjektet. Bompengeselskapet har teke opp lån på til saman om lag 250 mill. kr i tråd med føresettt finansieringsplan, jf. Prop. 146 S (2014–2015).

Etter at Prop. 1 S (2017–2018) blei lagt fram, er det avdekt stor kostnadsauke på prosjektet. Utan kostnadsreducerande tiltak er prognosen for slutt-

kostnad no vurdert til om lag 3 150 mill. kr. Dette inneber ein auke på om lag 830 mill. kr i høve til styringsramma og om lag 570 mill. kr i høve til fastsett kostnadsramme. Mykje av kostnadsauken kjem av at detaljprosjekteringa har avdekt meir krevjande grunnforhold enn tidlegare lagt til grunn. Følgjeleg har behovet for geotekniske sikringstiltak auka. I tillegg kjem auke som følgje av nye krav til m.a. områdestabilisering og flaum-sikring.

Vidare har det vist seg at prosjektet bør sjåast i samanheng med val av løysing for rv 23 vidare mot E18. Dette kjem av at det i fastsett planprogram for arbeidet med kommunedelplan for rv 23 Linnes–kryss E18 er eit alternativ der store delar av strekninga Dagslett–Linnes òg blir vurdert (Vikerlinja). Viss ei slik løysing blir valt, vil den vestlege delen av prosjektet Dagslett–Linnes ikkje inngå i framtidig rv 23. For rv 23 Linnes–kryss E18 ligg dei førebelse kostnadsoverslaga vesentleg over det som er lagt til grunn i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn å gjennomføre dette prosjektet i siste seksårsperiode, under føresetnad av at det blir tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Prosjektet er vurdert som samfunnsøkonomisk ulønnsamt.

Samferdselsdepartementet går inn for at vidare planlegging og utbygging av rv 23 på strekninga Dagslett–kryss E18 blir gjennomført som eitt samla prosjekt. Dette inneber at det igangsette planarbeidet for rv 23 Linnes–kryss E18 blir utvida til å omfatte heile strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Det er viktig at ein i vidare planarbeid får ei grundig utgreiing av alle relevante alternativ. Med ei samla og samanhengande utbygging ligg det til rette for ei meir kostnads-effektiv gjennomføring, med reduserte byggherrekostnader og redusert samla utbyggingstid. I planarbeidet skal det dessutan vurderast kostnadsreduserande tiltak på heile strekninga.

Samferdselsdepartementet vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget med eit samla opplegg for utbygging og finansiering av rv 23 på strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Vidare vil departementet komme tilbake til Stortinget med forslag til korleis gjelda til bompengeselskapet skal handterast.

3.3 Justering av porteføljen til Nye Veier AS

Utbyggingsporteføljen som Nye Veier AS fekk ved handsaminga av Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett*

vei, omfattar m.a. ei strekning på E6 i Hedmark og Oppland frå Kolomoen til Ensby. Frå Ensby og om lag 5 km nordover er det eit strekke med to/trefelts veg med midtdelar og fartsgrense 80 og 90 km/t før ein kjem til Øyer. Prosjektet E6 Øyer–Tretten blei opna i desember 2012 og blei bygd som to/trefelts veg med midtdelar og fartsgrense 90 km/t, som er ein betre standard enn det no er på strekninga frå Ensby til Øyer.

Nye Veier AS har tilrådd at prosjektet E6 Kolomoen–Ensby blir utvida til å omfatte strekninga vidare nordover til Øyer. Ei slik utviding vil etter Nye Veier AS si vurdering gi trafikantane ei meir eins oppleving av ny veg. Nye Veier AS legg til grunn at det skal byggjast ein samanhengande motorveg med fartsgrense 110 km/t heilt fram til Øyer, og at prosjektet vil få ein naturleg overgang til prosjektet Øyer–Tretten. Det er ikkje gjennomført ei samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet.

Samferdselsdepartementet meiner det er ei god løysing at Nye Veier AS får ansvaret for å byggje ut heile strekninga fram til Øyer, og på den måten unngå eit standardsprang frå 110 km/t til 80 km/t og så opp til 90 km/t igjen. Strekninga er ikkje omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Det ligg fram til no ikkje føre planar om å byggje ut denne strekninga. Departementet meiner det er store fordelar med ein samanhengande standard, og at strekninga vil kunne byggjast ut som ein del av Nye Veier AS sitt prosjekt E6 Moelv–Ensby. Kostnaden for utbygginga vil innarbeidast i ein ny vegutbyggingsavtale for heile strekninga Moelv–Øyer, men vil ikkje føre til auka løyvingar til Nye Veier AS.

Regjeringa legg til grunn at Nye Veier AS si portefølje blir utvida til å gjelde E6 frå Ensby til Øyer i Oppland.

3.4 Bypakke Bergen i Hordaland – tidspunkt for rushtidstakstar

Ved handsaminga av Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* slutta Stortinget seg til føreslått opplegg for finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, jf. Innst. 90 S (2017–2018).

Som det går fram av Prop. 11 S (2017–2018), skal ordninga med tidsdifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar vidareførast. Men i tabell 6.2 på side 8 i proposisjonen er tidspunktet for når rushtidstakstane skal gjelde på ettermiddagen feil. I tråd med føresetnadene for dei lokalpolitiske vedtaka skal rushtidstakstane på ettermiddagen gjelde frå kl. 14:30 til kl. 16:30, som i dag.

4 Særskilde transporttiltak

4.1 Nye avtalar om leveranse av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes

Avtalen med Hurtigruten AS om kystruta Bergen–Kirkenes gjeld for perioden 2012–2019. Samferdselsdepartementet vil løyse ut ein opsjon om å forlengje avtalen med eitt år. Vederlaget for 2020 vil vere 751,3 mill. 2018-kr (640 mill. 2011-kr).

Samferdselsdepartementet har hausten 2017 og våren 2018 gjennomført ein konkurranse med forhandlingar om å levere sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes. Hurtigruten AS og Havila Holding AS er tildelt avtalar om å levere kystrutetenestene frå 1. januar 2021. Hurtigruten AS skal operere sju skip og Havila Holding AS fire nye skip. Alle skipa vil gå på flytande naturgass (LNG) og vere tilpassa for å ta imot landstraum.

Avtalane skal gjelde for ein periode på ti år, med opsjon om forlenging på eitt år. Dei nye avtalane skal sikre daglege seglingar heile året til 34 hamner på strekninga Bergen–Kirkenes.

Det totale vederlaget for avtalane utgjer 7 880 mill. kr for heile perioden, som svarar til ei årleg betaling på 788 mill. kr.

5 Kystforvaltning

5.1 Vidare arbeid med U-864 ved Fedje

Som tilrådd i Kystverket sine forprosjekt frå 2014 blei det ved handsaminga av statsbudsjettet for 2015 løyvd 150 mill. kr til å etablere ei støttefylling for å sikre den rasutsette skråninga ved vraket av U-864. Støttefyllinga blei detaljprosjektert og lyst ut på anbod i 2015. For å gi oppdragstakaren forsvarleg tid til å planleggje og førebu arbeida, og på grunn av værforholda om vinteren, blei støttefyllinga ikkje etablert før sommaren 2016.

Støttefyllinga er bygd opp av om lag 200 000 tonn reine sand- og steinmassar og dekkjer om lag halvparten av det området på 47 000 kvadratmeter som Kystverket tilrår å dekkje til. I ei omfattande miljøovervaking av arbeidet blei det ikkje registrert forureining av tyding. Kystverket har opplyst at av 1 080 vassprøver viste berre fire spor etter kvikksølv. Konsentrasjonane var veldig låge og så vidt over deteksjonsgrensene til prøvetakingsutstyret. Vidare viste berre tre av 54 prøver av sediment og finmassar som blei spreidd under arbeidet, konsentrasjon av kvikksølv. Desse var låge og i kategorien «God» i Miljø-

direktoratet sitt klassifikasjonssystem for forureina sediment.

Støttefyllinga og havbotnen har no sett seg over ei periode på halvanna år. Kystverket har opplyst at geotekniske vurderingar konkluderer med at støttefyllinga har stabilisert skråninga under baugseksjonen til vraket som det blei gått ut frå.

Regjeringa vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget om miljøtiltak for vraket av U-864.

6 Post og telekommunikasjonar

6.1 Endring av innretninga på breibandtilskotsordninga

Ved handsaminga av statsbudsjettet for 2018 blei det lagt til grunn å vidareføre noverande innretning på breibandtilskotsordninga.

Denne tilskotsordninga var notifisert til ESA ut 2017. I samsvar med ordninga har kommunane søkt om støtte til utbygging av breiband. Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit vurderte søknadar etter kriterium fastsett av Samferdselsdepartementet, rangerte søknadene etter desse og tildelte og utbetalte midlane. Støtteordninga har utgjort ein svært liten del av dei samla investeringane i breiband, som i hovudsak har vore gjort av dei kommersielle aktørane i marknaden.

Breibanddekninga i Noreg er generelt sett svært god, men i nokre område har det ikkje vore tilstrekkeleg kommersielt grunnlag for investeringar. Kommunar har kunna søke om tilskot til utbygging i slike område gjennom støtteordninga. Departementet meiner støtteordninga har bidrege til auka breibanddekning i dei kommunane som har motteke støtte. Ei uavhengig utgreiing utført på oppdrag for Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit konkluderer med at ordninga i hovudsak har fungert i tråd med måla for ordninga.

Samstundes har fleire fylkeskommunar teke til orde for at ordninga har vore ressurskrevjande, og fleire har uttrykt at det regionale nivået ikkje blei utnytta. På bakgrunn av desse tilbagemeldingane og eit innspel frå Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, som òg har konsultert fylkeskommunane, har Samferdselsdepartementet difor forenkla måten midlane skal tildelast på og gitt fylkeskommunane meir innverknad og føreseielegheit.

Stortinget har for 2018 løyvd 149,7 mill. kr til breibandutbygging over kap. 1380, post 71 Tilskot til breibandsutbygging. Dei viktigaste endringane for tildeling av løyvinga for 2018 er:

- Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit fastset ei økonomisk ramme til kvart fylke, ut frå ein fordelingsnøkkel som blir basert på siste tilgjengelege dekningsundersøking.
- Fylkeskommunane prioriterer prosjekt innanfor denne økonomiske ramma.
- Husstandar som ikkje har tilbod om breiband med minst 10 Mbit/s skal prioriterast, mot 4 Mbit/s tidlegare.

Endringane vil gjennomførast under føresetnad av at dei er i tråd med statsstøtteregulverket. Samferdselsdepartementet vil i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit vurdere dette.

7 Oppmodingsvedtak

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av tre oppmodingsvedtak, m.a. eitt som Stortinget har bedt regjeringa gi tilbakemelding på i samband med revidert nasjonalbudsjett 2018.

Vedtak nr. 45 (2017–2018), 4. desember 2017

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2017–2018) om nasjonalbudsjettet for 2018 og forslaget til statsbudsjettet for 2018, vedtok Stortinget 4. desember 2017:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om og hvordan det offentlige virkemiddelapparat kan bidra til realisering av en utslippsfri båt rute i Oslofjorden i samarbeid med berørte fylkeskommuner og melde tilbake til Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2018.»

Som ledd i klimapolitikken har staten etablert en rekke støtteordninger som omfatter flere sektorer. Enova har de mest relevante støtteordningene for bruk av ny teknologi i ferje- og båt rutesektoren. Staten har videre nylig fornyet avtalen med næringslivet om NO_x-reduksjon for perioden 2018–2025. Ordningen åpner for at foretak som deltar i ordningen, fortsatt gis fritak for NO_x-avgiften mot å yte bidrag til NO_x-fondet. Fondet skal på sin side gi tilskudd til kostnadseffektive NO_x-reducerende tiltak.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016 ble det bevilget 20 mill. kr til en tilskuddsordning til fylkeskommuner og kommuners arbeid med å utvikle og innføre lav- og nullutslippsteknologi i ferjesektoren og i andre rute-

gående samband, for å stimulere til økt bruk av klima- og miljøvennlige skip, jf. Prop. 122 S (2015–2016)/Innst. 400 S (2015–2016). I Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*, varslet regjeringen at den vil evaluere tilskuddsordningen for heving av fylkeskommunal miljøkompetanse for bedre innkjøp av ferje- og hurtigbåttjenester. Dersom ordningen vurderes å ha god effekt, vil regjeringen videreføre og eventuelt styrke denne.

Båtrutene i Oslofjorden inngår som del av det lokale kollektivtilbudet som fylkeskommunene/Oslo kommune har ansvaret for. Fylkeskommunene og Oslo kommune står fritt til å fastsette rutetilbudet og stille krav til materiell m.m. i forbindelse med anskaffelsen. I likhet med andre oppgaver som er tillagt fylkeskommunene, finansieres dette av fylkeskommunenes frie inntekter.

Ruter AS er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikk for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Selskapet har mandat til å anskaffe og forvalte kollektivtilbudet i dette området. Ruter AS driver i dag flere båtruter i Indre Oslofjord. Én av rutene anløper steder i Buskerud. Ruter AS har inngått kontrakter med flere rederier om drift av rutene.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Ruter AS har fått utredet de tekniske, miljømessige og driftsmessige konsekvensene av en mulig omlegging av drift av samtlige båtruter til fornybar energi. I rapporten fra 2016 er biodiesel/biogass, hydrogenelektrisk og batterielektrisk drift vurdert. På oppdrag fra Buskerud fylkeskommune, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune ble det i 2017 utarbeidet en tilleggsrapport for to av dagens hurtigbåtruter. I denne er tekniske, driftsmessige og økonomiske konsekvenser av at disse rutene drives på hydrogen eller elektrisitet nærmere vurdert.

For de aktuelle båtrutene er det som nevnt opp til de berørte fylkeskommunene å treffe beslutninger om og i hvilket omfang ny teknologi skal fases inn. Departementet legger til grunn at fylkeskommunene har god kjennskap til de statlige virkemidlene og at disse brukes i arbeidet med anskaffelsesstrategier for kjøp av ferje- og hurtigbåttjenester.

Vedtak nr. 65 (2017–2018), 4. desember 2017

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2017–2018) om nasjonalbudsjettet for 2018 og forslaget til statsbudsjettet for 2018, vedtok Stortinget 4. desember 2017:

«Stortinget ber regjeringa evaluere arbeidet med redusert sårbarhet både i den elektroniske kommunikasjonen mot utlandet og i telenettverkene i Norge etter at tiltak initiert i 2018 er påbegynt, og deretter vurdere eventuelt vidare merbehov og komme tilbake til Stortinget på egnat måte.»

I statsbudsjettet for 2018 er det bevilget 40 mill. kr til en pilot for alternativt kjernenett. Det er også bevilget 40 mill. kr, samt gitt en tilhørende tilsegningsfullmakt på 60 mill. kr, for å legge til rette for fiberkabler til utlandet. Som omtalt i Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet skal tiltakene bidra til å redusere identifiserte sårbarheter i den elektroniske kommunikasjonen i Norge og mot utlandet.

Departementet har for begge tiltakene bedt Nasjonal kommunikasjonsmyndighet forberede utlysninger av midlene. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet gjør nå nødvendige forberedelser, bl.a. avklaringer vedrørende statsstøtteregulering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag, som skal forelegges departementet før utlysning.

Det er for tidlig å evaluere arbeidet eller vurdere eventuelle merbehov. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i Prop. 1 S (2018–2019).

Vedtak nr. 108 (2016–2017), vedtakspunkt 2c, 5. desember 2016

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet for 2017 og forslaget til statsbudsjettet for 2017, vedtok Stortinget 5. desember 2016:

«Utvide fordelene for elbiler gjennom følgende tiltak: c) Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferjer og parkering.»

Anmodningsvedtaket er tidligere omtalt i pkt. 6.5 i Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet, og i pkt. 2.14 i Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsessjonen 2016–2017*.

Bompenger

Nullutslippskjøretøy er fellesbetegnelsen på elbiler og hydrogenbiler. I gjeldende takstretningslinjer

for bompengeneinnkreving på offentlig veg er nullutslippskjøretøy fritatt fra å betale bompenger. Regjeringa legger nå opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i alle bompengeanlegg. Takstene kan variere mellom 0 og 50 pst. av ordinær takst fratrukket brikkerabatt. I tråd med bompengepolitikken generelt forutsettes det lokalpolitiske vedtak for å forankre takstnivået for nullutslippskjøretøy.

I planleggingen av nye bompengeprojekter legges det i utgangspunktet til grunn en takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 50 pst. av takst etter brikkerabatt, og i takstgruppe 2 på 0 pst., dersom det ikke er fattet lokalpolitiske vedtak om noe annet innenfor gjeldende rammer. Takstgruppe 1 og 2 er definert i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), side 9:

- *Takstgruppe 1:* Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1 i Autosys. Kjøretøykategori M1 inkluderer de fleste campingbiler og enkelte andre større personbiler.
- *Takstgruppe 2:* Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.

Det åpnes også for å ta betaling for nullutslippskjøretøy i eksisterende bompengeprojekter dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette. Betaling av bompenger som nullutslippskjøretøy krevjer elektronisk brikke og gyldig avtale.

I bypakker med miljødifferensierte takster skal nullutslippskjøretøy ikke betale mer enn 50 pst. av det bensindrevne kjøretøy betaler. Det er ikke et krav om elektronisk brikke og gyldig avtale for betaling av bompenger som nullutslippskjøretøy i bypakker med miljødifferensierte takster.

Samferdselsdepartementet vil følge med på den teknologiske utviklingen og veksten i nullutslippskjøretøy, og vurdere takstnivået for nullutslippskjøretøy i lys av dette.

Endringene innføres ved at takstretningslinjene for bompengeneinnkreving på offentlig vei endres. Takstretningslinjene går frem av Statens vegvesens håndbok R702. Forutsatt lokalpolitisk tilslutning, vil det kunne bli innført betaling for nullutslippskjøretøy i de første bompengeprojektene i løpet av 2018.

Samferdselsdepartementet vil vurdere omleggingen av takstretningslinjene opp mot regelverket om offentlig støtte.

Ferje

Det er ulik praksis for taksering av nullutslippskjøretøy på riksvegferjesamband og fylkesvegferjesamband. I tillegg er det forskjeller mellom fylkeskommunene. For å gi forbrukere større forutsigbarheit om nullutslippskjøretøyfordelene, innføres følgende nasjonale regel med virkning fra 1. juli 2018:

«Nullutslippskjøretøy skal ikke betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for tilsvarende stort konvensjonelt kjøretøy på ferje. Taksten for nullutslippskjøretøy skal kunne rabatteres med ulike rabattordningar på lik linje med konvensjonelle kjøretøy.»

På riksvegferjesambandene trådte regelen i kraft 1. mars 2018.

Parkering

Som omtalt i Meld. St. 7 (2017–2018) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2016–2017* er det for parkering behov for å endre vegtrafikkloven for å gjennomføre vedtaket. Forslag til lov- og forskriftsendringer for gjennomføring av vedtaket har vært på høring. Lovproposisjon til Stortinget planlegges fremmet i juni 2018.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

Starte opp dette investeringsprosjektet:	Innanfor ei kostnadsramme på:
E69 Skarvberg tunnelen	898 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg plikter som blir inngått i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

=====