

Ot.prp. nr. 15

(2007–2008)

Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 23. november 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

Samferdselsdepartementet gjer i denne proposisjonen framlegg om endring i veglova § 27 slik at bompengar kan nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

2 Bakgrunn for lovendringa

Veglova § 27 fyrste ledd lyder i dag slik:

«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, herunder sporveg og tunnelbane.»

Forutan dei meir tradisjonelle vegføremåla, gir veglova § 27 heimel for alternativ bruk av bompengar til investeringar i infrastruktur for kollektivtrafikk. Når det gjeld bruk av bompengar til drift, gir lova i dag heimel for å bruke bompengar til drift og vedlikehald av vegnettet. Lova gir derimot ikkje heimel for å nytte bompengar til drifts tiltak for kollektivtrafikk. Bompengeinnkrevjing er ei tidsavgrensa ordning, medan drifts- og vedlikehaldsoppgåver er permanente oppgåver. Bompengeordninga er etablert for å finansiere nærare definerte veg- og kollektivtrafikkføremål. Ord-

ninga vil likevel òg kunne ha positive trafikale og miljømessige verknader, avhengig av utforminga av ordninga.

I lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven) § 7a er det heimel for å ta i bruk vegprising som trafikkregulerande tiltak. Lovføresegna er enno ikkje trådd i kraft, og det er førebels ikkje utarbeidd utfyllande forskrifter. Samferdselsdepartementet meiner det er naturleg at arbeidet med å få det formelle heimelsgrunnlaget på plass, blir slutført. Departementet vil derfor arbeide vidare med ikraftsetting av lovføresegna i vegtrafikkloven § 7a, og eit forslag til utfyllande forskrifter vil bli utarbeidd og sendt på høyring.

Det er fylkeskommunane sitt ansvar å finansiere drift av lokal kollektivtransport, utanom jernbanen. I samband med det lokale arbeidet med Oslopakke 3 er det komme fram eit ønske om å kunne nytte bompengar til drifts tiltak for kollektivtrafikken. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har på denne bakgrunn fatta vedtak om å nytte bompengemidlar frå Oslopakke 3 til drift av kollektivtrafikken.

Transportutfordringane i dei største byane krev at heile transportsystemet må sjåast i samheng. Styrking av kollektivtransporten, trafikkregulerande tiltak og investeringar i eit vegnett som reduserer lokale miljøproblem og aukar den samla framkomsten er naudsynt for å nå eit mål om effektiv og miljøvenleg transport i byane. Dei tradisjonelle bompengepakkene fungerer godt i høve til hovudintensjonen om å framskande investeringar i veg- og kollektivinfrastrukturtiltak.

Dagens ordning gir såleis likevel ikkje lokale styresmakter tilstrekkelege motiv til å sjå investeringar i transportsystemet, drift av kollektivtransport og arealpolitikk i samanheng. Den kommunale/fylkeskommunale økonomien i byområde med store transportutfordringar kan dessutan vere utilstrekkeleg til å gi det naudsynte løftet i kollektivtilbodet.

Det har allereie skjedd ei utvikling ved at både riksvegmidlar og bompengar kan nyttast alternativt til investeringar i infrastrukturtiltak for kollektivtransport. Ei vidareutvikling som inneber bruk av bompengar til drift av kollektivtransport kan auke moglegheitene for å oppnå ønska resultat i areal- og transportpolitikken i byområda innafor dagens ansvarsdeling.

Behovet for auka satsing på tiltak utover reine investeringar i kollektivtrafikk er stort i dei største byområda. Lokale styresmakter er i større grad no enn tidlegare, positive til å ta i bruk bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk. I tråd med denne utviklinga er departementet positiv til ei lovendring i veglova § 27, og gjer med dette framlegg om innføring av ein heimel som opnar for å nytte bompengeinntekter til drift av kollektivtiltak. Departementet foreslår at dette kjem til uttrykk i veglova § 27 fyrste ledd ved følgjande tillegg:

«Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.»

3 Innhaldet i lovforslaget

Bompengepakker i dei største byane er sett i verk for å løyse lokale og regionale transportutfordringar. Alternativ bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk er mest aktuelt i dei største byområda. Dette utelukkar likevel ikkje at dette verket middelet kan vere aktuelt òg i andre byområde dersom vilkåra elles er oppfylte.

For etablering av bompengeprosjekt, herunder bomringar og bypakker, blir det i dag krevd lokalpolitisk initiativ og vedtak. Det vil også vere naudsynt med slikt lokalpolitisk initiativ og vedtak for å etablere ei bompengepakke der bompengar skal nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikken.

Inntektene frå bompengepakker skal komme dei lokale innbyggjarane til gode gjennom tiltak for å utvikle eit meir heilskapleg og samordna transportsystem. Sjølv om ikkje bompengar er ei ordning for å regulere trafikk, vil likevel eit

system der bompengar nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikk kunne føre til ei overføring av persontransport frå personbil til kollektive transportmiddel. Dette vil vere viktig for å redusere miljø- og helseulempar, avgrense arealbruken som har samanheng med transport i byområda og redusere presset på kapasiteten i vegnettet. Brukarane av vegnettet har indirekte nytte av eit betre kollektivtilbod, dersom dette fører til frigjort kapasitet i vegsystemet. Redusert bruk av privatbil i byområda kan såleis betre framkomsten i vegsystemet, noe som òg vil bidra til å redusere transport- og distribusjonskostnadene for næringslivet.

Etablering av bompengepakker i eit byområde må skje på grunnlag av planar som ser arealbruk og transportsystem for det berørte området i samanheng. Planane må vere lokalpolitisk handsama.

I forslaget til ei bompengepakke må det ligge føre ei framstilling av heilskapen i pakka som gjer det tydeleg korleis trafikk- og miljøutfordringane skal handterast på kort og lang sikt. I denne framstillinga må det vidare vere definert klare mål for kva etableringa av bompengepakka skal oppnå i det berørte området. Det må mellom anna vere dokumentert ein samanheng mellom verknader på dei miljø- og trafikkutfordringane som skal løysast, og dei tiltaka som pakka føreslår. Satsing på kollektivtrafikk må vere ein del av den heilskaplege framstillinga av bompengepakka. Bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken skal, som bompengar til andre tiltak, nyttast på ein slik måte at dei etter ein avgrensa innsatsperiode har bidrege til at måla som er definert i bompengepakka, blir nådd. For ei bompengepakke som òg inneheld driftstiltak, må det vere utarbeidd ein strategi for handtering av driftsoppgåvene etter opphør av bompengefinansieringa. Vidare må det gå fram kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Dette er i tråd med det som gjeld generelt for bompengefinansiering.

Føresetnadene i avsnittet over må vere oppfylte før ei bompengepakke for eit byområde blir lagt fram for Stortinget. Det skal rapporterast på om måla blir nådd i samsvar med intensjonane i bompengepakka.

4 Bruk av inntektene

Nettoinntektene frå bompengepakker i eit byområde skal nyttast til transportføremål i det berørte området. I tillegg til dei føremåla som i dag er omfatta av veglova § 27, skal inntektene òg kunne

nyttast til driftstiltak for all rutegående kollektivtransport i eit byområde, inkludert jernbane. Dette omfattar tilskot til kollektivtrafikk, investeringar i og vedlikehald av kollektivmaterieil samt vedlikehald av anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk.

Lokal kollektivtransport er i utgangspunktet eit fylkeskommunalt ansvar, utanom jernbane. Skal bruk av bompengar føre til ein reell auke i driftsmidlar til bruk for kollektivtrafikken, må ikkje den offentlege innsatsen bli redusert tilsvarende. Bruk av bompengar til drift av lokal kollektivtransport skal såleis vere eit supplement til den ordinære innsatsen til transportføremål over offentlege budsjett.

Bruk av inntekter frå ei bompengepakke i eit byområde må sjåast i samanheng med dei transportoppgåvene som skal løysast i området. Det bør vere slik at det er dei samfunnsøkonomisk sett mest fornuftige prosjekta som blir realisert, og dei beste tiltaka som blir sette i gang. Vidare vil det krevjast samhandling mellom statlege og lokale styresmakter for å nå dei måla som ligg til grunn for bompengeinnkrevjinga.

Det må vere utarbeidd eit forslag til korleis inntektene frå bompengepakka skal nyttast før saka blir sendt til sentral handsaming.

Det må utviklast rutinar for rapportering og kontroll for å sikre at bompengeinntektene blir nytta i samsvar med føresetnadene i bompengepakka. Samferdselsdepartementet vil be Vegdirektoratet utforme eit nærare opplegg for dette. Regjering og Stortinget vil følgje opp utviklinga i pakkene i samband med stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan, og dei årlege statsbudsjetta.

I etterkant av Stortinget si handsaming av dei einskilde bompengepakkene, må det vurderast om det er føremålstenleg at statlege og lokale styresmakter inngår utfyllande avtaler om bruk av midlane.

5 Forvaltning av inntekter frå bompengepakker i byområde

Drift av lokal kollektivtransport, utanom jernbane, er fylkeskommunane sitt ansvar. Lovforslaget som ligg føre her legg ikkje opp til endring i denne ansvarsdelinga, men opnar for at det kan nyttast bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk.

Grunnlaget for innkrevjing og fordeling av bompengar i ei bompengepakke i eit byområde, er gitt ved Stortinget si handsaming av dei ein-

skilde bompengepakkene og i oppfølgjande retningslinjer frå Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen har inngått avtaler med bompengeselskapa som står for det praktiske arbeidet med innkrevjing av bompengane.

Statlege og regionale styresmakter har politisk styring av bypakkene gjennom prosessane med Nasjonal transportplan, oppfølgjande handlingsprogram og årlege statsbudsjett. Samstundes har ein system for å handtere lokal samordning.

Statens vegvesen utfører utrekning av tilgjengelege midlar for tildeling til prosjekt i bompengepakker. Driftskostnader for bompengeselskapet (administrasjon, drift av stasjonane, utskifting av utstyr etc.), lånerenter og nedbetaling av gjeld blir trekt frå innkrevde midlar. Netto innkrevde midlar blir førebels fordelt på prosjekt som grunnlag for budsjettarbeidet i tråd med gjeldande handlingsprogram. Eventuelle justeringar i høve til handlingsprogrammet som følgje av endra føresetnader (plansituasjon, kostnadsutvikling etc.) må grunngjevast.

Samferdselsdepartementet legg ikkje ved dette lovforslaget opp til endringar i eksisterande ordning med korleis innkrevde bompengar blir forvalta, sjølv om det vert innført ei moglegheit for å nytte bompengar til drift av kollektivtransport. Bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk vil såleis bli fordelt tilsvarende det opplegget ein har i dag for fordeling av bompengar til investeringstiltak. Eventuelle prinsipielle endringar i forvaltninga av bompengemidlane vil måtte sjåast i samband med stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan, og i samband med framlegging av dei einskilde bompengepakkene.

6 Høvet til EØS-regelverket

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar for bruk av visse typer infrastruktur (Eurovignett-direktivet) inngår som ein del av EØS-avtala, og regulerer årsavgifter og bruk av bompengar og vegbruksavgifter for godstransport. Direktivet er implementert i norsk rett ved forskrift om innkrevjing av bompenger i visse tilfelle – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF. Bompengeringar rundt byområda fell innafor unnataket i artikkel 9.1.b), og direktivet får såleis ikkje verknad på bomringar rundt byområda.

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF om endring av Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar

for bruk av visse typer infrastruktur blei vedteke i EU 17. mai 2006, og erstattar Rådskonferens 1999/62/EF. Konferensen er førebels ikkje implementert i norsk rett. Unntaket for bompenger er vidareført frå det tidlegare Eurovignettkonferensen. Prinsippet om ikkje-diskriminering gjeld likevel for bypakker.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering får ikkje Europaparlaments- og Rådskonferens 2006/38/EF verknad på bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk som ein del av ei bompengepakke i eit byområde, sidan konferensen sitt virkeområde ikkje omfattar bomringar i byane. Etter artikkel 9.2 kan medlemsstatane sjølv avgjere korleis inntektene frå vegbruksavgifter skal nyttast. Konferensen seier at desse bør komme transportsektoren til gode, på ein måte som gjer at heile transportsystemet fungerer optimalt.

7 Høyring av lovforslaget

Samferdselsdepartementet sendte i brev av 25. mai 2007 eit høyringsnotat til følgjande instansar:

- Statsministerens kontor
- Departementa
- Sametinget
- Riksrevisjonen
- ESA
- Datatilsynet
- Direktoratet for Naturforvaltning
- Forbrukerombudet
- Jernbaneverket
- Konkurransetilsynet
- Kredittilsynet
- Statens forurensningstilsyn
- Statens innkrevingssentral
- Toll- og avgiftsdirektoratet
- Vegdirektoratet
- Fylkesmennene
- Fylkeskommunane
- Bergen kommune
- Kristiansand kommune
- Oslo kommune
- Stavanger kommune
- Tromsø kommune
- Trondheim kommune
- Akademikerne
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Den Norske Advokatforening
- Den Norske Bankforening
- Elbil Norge AS
- Entreprenørforeningen – bygg og anlegg

- Forbrukerrådet
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Handelens- og servicenæringens hovedorganisasjon
- Kongelig Norsk Automobilklubb
- Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
- Landsorganisasjonen Norge
- Logistikk- og transportindustriens Landsforening
- Maskinentreprenørenes Forening
- MC-rådet
- Miljøstiftelsen Bellona
- Motorførernes Avholdsforbund
- Norges Automobilforbund
- Norges bilbransjeforbund
- Norges bilutleieforbund
- Norges Caravanbransjeforbund
- Norsk Caravan Club
- Norges forsikringsforbund
- Norges handikapforbund
- Norges Kommunale Parkeringsforening (NOR-PARK)
- Norges Lastebileier-forbund
- Norges Motorsykkelforbund
- Norges naturvernforbund
- Norges Taxiforbund
- Norsk Petroleumsinstitutt
- Norsk Rutebilarbeiderforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Norsk Veteranvogn Klubb
- Norvegfinans
- Næringslivets hovedorganisasjon
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Rådet for Funksjonshemmede
- SINTEF Samferdsel
- Syklistenes Landsforening
- Teknologibedriftenes Landsforening
- Teknologisk Institutt
- Transportbedriftenes Landsforening
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Transportøkonomisk institutt
- Trygg Trafikk
- Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Høyringsfristen var 24. august 2007, og Samferdselsdepartementet har motteke 50 uttaler.

Høyringsinstansane gir i all vesentleg grad tilslutning til lovforslaget.

Mange høyringsinstansar har ikkje merknader. Dette gjeld mellom anna dei *departementa* som har gitt uttale. Vidare har *Datatilsynet*, *Forbrukerrådet*, *Sogn- og fjordane fylkeskommune*, *Fyl-*

kesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag heller ikkje merknader.

Av dei *fylkeskommunane* som har gitt uttale, er sju positive til lovforslaget og ser dette som eit viktig verkemiddel for auka satsing på kollektivtrafikk. Dette gjeld Akershus, Oslo, Telemark, Nordland, Buskerud, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Vidare støttar Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen forslaget.

Akershus fylkeskommune støttar forslaget, men peiker på at det må bli full regional styring av samferdsla i Akershus, og er reserverte til at det bør bli utarbeidd forpliktande avtaler mellom statlege og lokale styresmakter om bruk av midlane, så lenge det ikkje leggjast opp til endringar i korkje ansvarsdeling mellom statlege og lokale/regionale styresmakter eller i forvaltninga av dei innkrevde bompengane.

Oslo kommune støttar forslaget og viser til at utarbeiding av forpliktande samarbeidsavtaler mellom statlege og lokale styresmakter om bruk av midlane til driftstiltak for kollektivtrafikk, skjer i nær dialog med aktuelle lokale styresmakter. Oslo kommune viser til det lokale forslaget i samband med Oslopakke 3 om etablering av ny styringsmodell.

Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (KS) støttar lovforslaget under føresetnad om at bompengane skal vere tidsavgrensa. Staten må bidra med auka midlar til drift av regional kollektivtransport. Bompengar må ikkje bli ei varig erstatning for naudsynnte statlege tilskot. Bompengar skal administrerast av fylkeskommunar/framtidige regionar, det er derfor ikkje akseptabelt at Statens vegvesen skal administrere midlane.

Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon (HSH) støttar forslaget, og peiker på at det er viktig for dei næringane som organisasjonen representerer, at arbeidsreisene er raske og effektive. Dei gode persontransportløysingane er ein viktig konkurranseparameter for å kunne tiltrekke seg den beste kompetansen. Vidare er framkommelegheit og punktlegheit sentralt. HSH er derfor positive til at kollektivtrafikken blir styrka.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom støttar forslaget og meiner dette er ei lovendring som kan skape meir miljøvenleg transport. Organisasjonane ønskjer å gå lenger enn departementet, og meiner at lovforslaget òg bør gjelde utanom byområda.

Statens forurensningstilsyn (SFT) støttar forslaget og meiner at endringa gir lokale styresmak-

ter mogelegheiten til å sjå investeringar i transportsystemet, drift av kollektivtransport og arealpolitikk i samheng. SFT meiner at det må ligge føre langsiktige strategiske planar for bruken av bompengemidlane til drift av kollektivtrafikk for å oppnå optimal miljøeffekt.

Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) støttar forslaget sjølv om organisasjonen prinsipielt er av den oppfatning at utgifter til investeringar og drift av infrastruktur er eit offentleg ansvar. Brukarbetaling kan forsvarast i ulike former, og bompengefinansiering må vere tidsavgrensa, òg sjølv om det skal vere høve til å bruke bompengar til drift av kollektivtrafikk. NHO er samd i at transportutfordringane ikkje kan løysast gjennom ein-sidig utbygging av meir kapasitet. Det er òg viktig å sjå på korleis kapasiteten blir nytta. Alle brukarar vil tene på at fleire reiser kollektivt. NHO meiner difor at det kan forsvarast at bilistane skal betale noko for dei betringane i framkommelegheit som dei sjølv tener på, sjølv om betringane skjer i den kollektive delen av transportsystemet. For Osloregionen meiner NHO at det må etablerast eit felles kollektivselskap for heile regionen, og at dette bør vere eit administrasjonsselskap som ikkje sjølv er driftar av kollektivtenester. Tilskotet må brukast som incentiv for å stimulere flest mogleg kollektivreisande.

Logistikk- og transportindustriens Landsforening støttar også lovforslaget. Foreininga peiker på at det er særskild viktig at det blir laga avtaler og modellar som hindrar at ikkje løyvingane over dei offentlege budsjetta blir reduserte.

Transportbedriftenes Landsforening støttar forslaget og ser dette som eit viktig verkemiddel for å styre kollektivtrafikken, men meiner at midlane må forvaltaast og prioriterast av lokale eller regionale bestillarorganisasjonar som fylkeskommunar eller administrasjonsselskap.

Vegdirektoratet støttar forslaget, men har ein-skilte merknader. Etter Vegdirektoratet si vurdering vil vegprising vere eit meir egna tiltak for å redusere dei problema som vegtrafikken gir, enn bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken. På denne bakgrunn meiner direktoratet at det vil vere hensiktsmessig å slutføre arbeidet med regelverket om vegprising i vegtrafikklova. Direktoratet peiker vidare på at det er viktig at forslaget vil medføre ei reell auke i driftsmidlar for kollektivtrafikken, og at ikkje dei offentlege tilskota blir redusert tilsvarande. Vegdirektoratet meiner at det er eit behov for ytterlegare å spesifisere type driftstiltak, og at det må vere eit mål at bompengar blir nytta på ein slik måte at dei etter

ein avgrensa innsatsperiode har bidrege til ei varig betring av kollektivtilbodet og ein auke i talet på kollektivreisande. Bompengar kan ikkje bli nytta som eit reint driftstilskot. Vidare bør ikkje ei bompengepakke med 100 pst. av midlane til driftstiltak for kollektivtrafikken, bli akseptert. Vegdirektoratet meiner at ei bompengepakke må innehalde ein strategi for korleis situasjonen ved opphør skal handterast. Direktoratet finn det fornuftig med forplikande avtaler mellom sentrale og lokale styresmakter som ein del av oppfølginga av bompengepakka. Vegdirektoratet stiller spørsmål ved om tilskotsmidlar som er regulert i veglova § 27a som gjeld finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn, òg bør kunne nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikk.

Jernbaneverket meiner at det eksplisitt må gå fram av lovforslaget at jernbana er kvalifisert for å få driftsmidlar frå ei bompengepakke. Vidare deler Jernbaneverket Samferdselsdepartementet sitt syn på at det er dei samfunnsøkonomiske sett mest fornuftige prosjekta som blir realisert.

Fem fylkeskommunar går i mot. Dette er Vestfold, Rogaland, Vest-Agder, Hordaland og Møre og Romsdal. Haldninga er at det er vurdert som viktig å satse på kollektivtrafikken, men at dette er eit offentleg ansvar. Vidare går følgjande interesseorganisasjonar mot – *Kongelig Norsk Automobilklub*, *Norges Automobil-Forbund*, *Maskinentreprenørenes Forbund*, *Norges Lastebileier-Forbund* og *Norges Taxiforbund*. Felles for desse instansane er at dei meiner at drift av kollektivtrafikk er eit offentleg ansvar, og at eventuelle bompengar må nyttast til infrastrukturtiltak. Dei peiker òg på faren for at bompengar blir ei permanent ordning, og meiner vidare at forslaget bryt med prinsippet om at brukarane vil betale for noko dei sjølv ikkje har nytte av.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

På bakgrunn av høyringa har Samferdselsdepartementet gjort einskilte presiseringar i lovforslaget. Dette gjeld mellom anna omtala av det vidare arbeidet med vegprising i kapittel 2.

Samferdselsdepartementet meiner at omtala av type driftstiltak i kapittel 3 er tilstrekkeleg. Det er presisert at jernbana er omfatta av begrepet rutegåande kollektivtransport. Det er vidare presisert at det må kunne ventast at bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken blir nytta på ein slik måte at dei etter ein avgrensa innsatsperiode

har bidrege til at måla som er definert i bompengepakka, blir nådd.

Samferdselsdepartementet vil ikkje føreslå å utvide lovforslaget til å omfatte bruk av finansieringstilskot som er innkrevd frå omsetting av drivstoff, jf veglova § 27a, til driftstiltak for kollektivtrafikk. Det har ikkje gjennom høyringa komme noko ønske frå lokalt hald om ei slik utviding av ordninga. Dersom dette blir ei aktuell problemstilling, vil Samferdselsdepartementet komme attende til spørsmålet om lovendring i veglova § 27a.

Einskilde høyringsinstansar har hatt ulike vurderingar knytt til begrepet «byområde». Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er alternativ bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk mest aktuelt i dei største byområda. Dette utelukkar likevel ikkje at dette verkemiddelet kan vere aktuelt òg i andre byområde dersom vilkåra elles er oppfylte.

Einskilde høyringsinstansar har meint at ansvaret for å forvalte og administrere bompengordninga bør liggje til lokale/regionale styresmakter. Samferdselsdepartementet held fast ved at lovforslaget ikkje skal føre til endringar i ansvarsdelinga i forvaltninga, og at bompengar som skal nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikk skal bli fordelt tilsvarende det opplegget ein har i dag for fordeling av bompengar til investeringstiltak. Eventuelle prinsipielle endringar i forvaltninga av bompengemidlane vil heller måtte sjåast i samband med stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan, og i samband med framlegging av dei einskilte bompengepakkene.

Fleire høyringsinstansar har peikt på faren for at bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken vil redusere dei offentlege tilskota. Det er derfor gjort ytterlegare presiseringar i kapittel 4 for å understreke at bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk må komme som eit supplement til dei ordinære offentlege tilskota. Det er viktig at det blir etablert gode rutinar for rapportering for å sikre at bompengeinntektene blir nytta i samsvar med føresetnadene i bompengepakka.

Etter ei heilskapeleg vurdering av behovet for utfyllande avtaler mellom sentrale og lokale styresmakter om bruk av inntektene (jf kapittel 4), er Samferdselsdepartementet av den oppfatning at slike avtaler vil kunne vere føremålstenlege dersom dei aktuelle partane er samde om det. Det vil ikkje no bli stilt krav om at det skal bli utarbeidd ei slik utfyllande avtale.

Eit krav om utfyllande avtaler må sjåast i ein meir overordna samanheng. Etablering av bom-

pengepakker i eit byområde skal skje på grunnlag av planar som ser arealbruk og transportsystem for det berørte området i samanheng. Planane må vere lokalpolitisk handsama. Vidare er det stilt krav som skal vere oppfylt før ei bompengepakke i eit byområde kan bli lagt fram for Stortinget. Det må òg vere utarbeidd eit forslag til korleis inntektene frå bompengepakka skal nyttast og kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Det skal òg liggje føre ein strategi for handteringa av driftsoppgåvene etter opphør av bompengefinansieringa. Det er vidare lagt til grunn at det må bli utvikla rutinar for rapportering og kontroll. Regjering og Storting vil òg følgje utviklinga i pakkene i samband med stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan og årlege budsjett.

9 Administrative og økonomiske konsekvensar

Kostnadene ved å etablere og drifte ei bompengepakke i eit byområde skal dekkast av inntektene som blir krevd inn. Nettoinntektene frå ordninga skal nyttast til lokale transportføremål. Driftskostnadene vil vere avhengig av kor avansert og omfattande bompengesystemet til ei kvar tid er utforma.

Ei utviding av bruksområdet for bompengar til også å omfatte driftstiltak for kollektivtrafikk, kan på lengre sikt gi innsparingar i form av relativt sett lågare kostnader til vedlikehald av vegnettet der det skjer ei eventuell nedgang/fordeling av trafikk, og gjennom ei forskyving av behovet for ny vegkapasitet. Dei som brukar vegnettet kan få auka nytte ved betre framkomst og føreseieleg køyretid. Dette gjeld både persontransport og næringstransport. Vegbrukarane får samstundes

ei betre alternativ transportmoglegheit gjennom eit betra kollektivtilbod.

Det er ikkje grunnlag for å anta at ei utviding av bruksområdet for bompengar til også å omfatte driftstiltak for kollektivtrafikken, vil føre med seg høgare kostnader for trafikantane samanlikna med bompengeordningar der inntektene berre blir nytta til infrastrukturtiltak.

Forslaget som no ligg føre, er basert på eksisterande bompengesystem, og det er naturleg å byggje vidare på den kunnskap og kompetanse som allereie ligg føre.

10 Merknad til lovforslaget

Samferdselsdepartementet viser til dei generelle vurderingane og merknadene som kjem fram i kapittel 3, 4, 5 og 8.

11 Forslag til språkleg endring i § 27 fyrste ledd

Samferdselsdepartementet foreslår av meir språkleg omsyn at uttrykket «herunder» i veglova § 27 fyrste ledd siste setning, blir endra til «inkludert».

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 skal § 27 fyrste ledd lyde:

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.*

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.
