



Forslag til endringar i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a

- Ny føresegn om bompengar i byområde
- Endringar i heimelen til å fastsetje forskrift om mellombelse bompengetakstar i situasjonar med høg luftforureining
- Ny heimel til å fastsetje generelle føresegner om bompengetakstar og om plikta til å betale bompengar
- Tekniske endringar
- Oppheving av kjøprisregelverket

Innhald

1 Bakgrunn, hovudinnhald og føremålet med lovforslaget	2
2 Oversikt over gjeldande rett	3
2.1 Veglova § 27	3
2.2 Forskrifter til veglova om bompengar	4
2.3 Andre føresegner om bompengar.....	5
2.4 Vegtrafikkloven § 7a	5
2.5 Forskrifta om køprising	6
3 Nærare om bruken av bompengar i byområda	6
3.1 Gjeldande praksis	6
3.2 Behova i byane framover. Bymiljøavtalene	7
4 Merknader til forslaget om endringar	9
4.1 Nytt andre ledd i veglova § 27	9
4.2 Endringar i veglova § 27 første, andre, tredje og fjerde ledd og nytt femte ledd	11
4.3 Oppheving av køprisregelverket	14
5 Tekniske løysingar i AutoPASS	15
6 Forholdet til EØS-regelverket	16
7 Økonomiske og administrative konsekvensar	17
8 Forslaget til lov- og forskriftsendringar	19

1 Bakgrunn, hovudinnhald og føremålet med forslaget

Samferdselsdepartementet foreslår i dette høyringsnotatet å ta inn egne føresegner om bompengar i byområde i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova), og det vert foreslått at lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 7a og forskrift 25.10.2011 nr. 1044 om køprising skal bli oppheva.

I regelverket som gjeld i dag er det to ordningar for trafikantbetaling i byar: bompengeneinnkrevjing i form av bompengepakker etter veglova § 27 og vegprising etter vegtrafikkloven § 7a. Bompengar i byområda er ei ordning som har blitt utvikla etter mange års praksis. Hovudmålet med bompengar er finansiering av veginfrastruktur og kollektivtransport, men lovføresegna opnar, etter nærare vilkår, òg for at bompengar kan nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk. Vegprising er nærare regulert i forskrifta om køprising. Køprising har trafikkregulering som føremål. Det er ei ordninga skal etablerast med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem. Ordninga er meint å kunne takast i bruk i byområde der det kan dokumenterast reelle kø- og miljøproblem, og inntektene skal nyttast til transporttiltak i det aktuelle området.

Hovudmålet med lovforslaget er 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. Etter at regelverket om køprising tredde i kraft i 2011, har signala departementet har motteke frå byane vore at skiljet mellom bompengar og køprising i praksis er vanskeleg – særleg på bakgrunn av korleis regelverket for bompengar har blitt utvikla dei seinare åra. Spørsmålet om korleis takstane kan utformast i dei to ordningane er eit tema som stadig blir tatt opp av dei største byane, særleg i arbeidet med å få ned den lokale forureininga frå biltrafikken. Byane har i dialogen med departementet dei seinaste åra signalisert at dei har behov for eit fleksibelt system for trafikantbetaling som kan nyttast til å finansiere transporttiltak i byområda, men som òg kan nyttast til å regulere trafikk. Eitt av dei konkrete ønska er at takstane i bompengesystemet kan utformast etter dei ulike køyretya sine miljøeigenskapar. Dei lokale ønska og behovet for eit meir fleksibelt takstsystem har ført med seg ein praksis der eksisterande eller nye bompengepakker blir utvikla og brukt meir fleksibelt innanfor veglova sitt system, framfor å etablere eit køprissystem etter vegtrafikkloven. Dei lokale myndigheitene har til no ikkje hatt ønske om å ta i bruk køprisordninga. Behovet for ei samling av trafikantbetalingsregelverket for byområde er nærare omtalt i Meld. St. 26 (2012-2013 Nasjonal transportplan 2014-2023 kapittel 9.9.3.

For at dagens ordning med bompengepakker i byar kan vidareførast og fungere som grunnlag for vidare utvikling, ser departementet det som føremålstenleg at den nye føresegna om bompengar i by blir gitt med heimel i veglova. Departementet foreslår eit nytt § 27 andre ledd som blir å rekne som ei spesialføresegn om bompengar i byområda. Forslaget gir byområda moglegheit til å ta i bruk bompengetakstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området. Etter forslaget blir det opna for å ta i bruk bompengetakstar i byområda som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretya sine miljøeigenskapar eller liknande. Som vilkår for takstane, er det foreslått at

omsyn til transportløysingane i byområda, bruk av arealet og lokalmiljøet skal være førande for takstutforminga. Utforminga av det nye andre leddet er etter departementet si vurdering innanfor føremålet etter veglova § 1a. Som ein del av forslaget blir den gjeldande føresegna i § 27 første ledd siste punktum, som gjeld særskilt for byområda, foreslått vidareført i andre ledd fjerde punktum.

Den nye føresegna i veglova § 27 andre ledd vil, saman med omtala i ein Prop. L for Stortinget, innebære at kjøprisordninga som det er opna for i vegtrafikkloven § 7a og forskrifta om kjøprising blir overflødig og kan opphevast.

Departementet viser elles til moglegheitene som ligg føre for trafikkregulering og verkemiddel for å betre lokal luft etter vegtrafikkloven § 7 og til forslaget til forskrift om lavutslippssone for biler som var på offentleg høyring 24. juni til 22. august i år, som er til handsaming i departementet.

I forslaget blir den gjeldande § 27 andre ledd, som gir heimel for at departementet kan gi forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar i periodar med høg luftforureining i byområda, foreslått vidareført i eit nytt tredje ledd. Departementet foreslår at føresegna skal vidareførast som den er, med unntak av to endringar. Den første endringa går ut på at ordet "differensiering" blir endra til "auka". Forslaget til endring er meint å gi samsvar mellom takstane som det blir opna for som ordinære bompengetakstar etter det nye andre leddet og takstane som kan bli tatt i bruk som mellombelse unntakstakstar i det nye tredje leddet. Den andre endringa går ut på å opne for at kommunen og fylkeskommunen kan nytte dei auka bompengetakstane som blir kravd inn i ei slik mellombels unntaksordning til tiltak for å få ned luftforureininga i perioden.

I tillegg foreslår departementet at departementet får heimel til å fastsetje generelle føresegner om bompengetakstar i forskrift til veglova § 27 i eit nytt femte ledd. Dette er eit forslag som inneber at gjeldande generelle føresegner om bompengetakstar som er gitt i handbøker og rettleiarar kan bli gitt i forskrift si form.

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.

2 Oversikt over gjeldande rett

2.1 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 pantsjetjast. Ei slik pantsjetjing omfattar den rett pantsjetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samband med drifta av bompengeneinnkrevjinga. 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 gjeld byane særskild. Det er finansiering som er hovudføremålet med bompengeneinnkrevjing.

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 setje vilkår om bruken av midlane og fastsetje storleiken på midlane. Etter praksis blir dei nærare vilkåra for bompengeneinnkrevjinga og storleiken på bompengane handsama i den einskilde proposisjonen om bompengeprojektet for Stortinget.

Dei andre delane av § 27 første ledd gir elles føresegn om bruken av bompengar. Den generelle regelen er at bompengar kan nyttast til alle typar tiltak som veglova gir heimel for. Etter langvarig praksis i Noreg blir bompengar 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 ei lovendring i 2008 vart det dessutan opna for å nytta 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 bompengeneinnkrevjing moglegheit innføre mellombelse tidsdifferensierte takstar når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane etter forskrift gitt i medhald av forurensningsloven. Føremålet med lovføresegna er at bompengesystemet kan fungere som eit verkemiddel for å få ned forureininga frå biltrafikken på dagar med høg luftforureining.

I dei andre delane av § 27, er det gitt føresegner som regulerer retten til å pantsetje innkravde bompengar i § 27 tredje ledd. I § 27 fjerde ledd er det gitt heimel til at departementet kan fastsetje forskrift om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

2.2 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 godskøyrety og om samverknadsevna mellom dei elektroniske trafikantbetalingssystema i Europa, sjå nærare forskrift 30.4.2004 nr. 678, forskrift 20.3.2015 nr. 230 og forskrift 14.6.2013 nr. 614. Med

heimel i vegtrafikkloven § 13 tredje ledd er det gitt forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingseinskap i motorvagnar over 3500 kg, sjå forskrift 10.10.2014 nr. 1276.

Forskriftene til veglova og vegtrafikkloven gir ikkje særskilde føresegner om bompenggeinnkrevjing i byområda.

2.3 Andre føresegner om bompengar

Eit viktig prinsipp som gjeld for bompenggeinnkrevjinga i Noreg, som er utvikla etter langvarig praksis og omtalt i fleire meldingar frå departementet til Stortinget, er nytteprinsippet. 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 som midlane 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. Dvs. at nytteprinsippet gjennom praksis har blitt vurdert som oppfylt dersom bilistane får ei indirekte nytte av tiltaket gjennom betre framkome på både vegnettet og i kollektivtransporten.

Utover føresegnene som gjeld etter veglova, forskrifter til veglova og vegtrafikkloven, den einskilde bompenggeproposisjon og nytteprinsippet, har Statens vegvesen Vegdirektoratet gitt ein rettleiar om bompenggeprosjekt og takstretningsliner for bompenggeprosjekt på offentleg veg, sjå nærare handbok 102 frå 2014 og 199 frå juni 2009. Det er her gitt eigne retningsliner som gjeld særskilt for bompenggeinnkrevjing i byområde.

2.4 Vegtrafikkloven § 7 a

Lovføresegna om vegprising er gitt i vegtrafikkloven § 7a:

§ 7a. Vegprising

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

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

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

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

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

Vegprising er i lovføresegna definert som eit trafikkregulerande verkemiddel 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, der det blir gitt føresegner om avgjerdsmyndigheit og deling og bruk av inntekter

frå inntente midlar. Vidare gi lovføresegna heimel til at departementet kan fastsetje forskrifter for å regulere ordninga.

2.5 Forskrifta om køprising

Det er gitt utfyllande føresegner til vegtrafikkloven § 7a i forskrift 25. oktober 2011 nr. 1044 om køprising. Køprising er etter forskrifta definert som vegprising, dvs. at trafikantar må betale for å bruke bestemte delar av vegnettet til bestemte tider, jf. § 1. I forskrifta § 2 er trafikkregulering med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblem oppgitt som føremål. I § 3 fører forskrifta opp som vilkår at køprising 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 køprisordning, 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 tatt vare på best mogleg måte, sjå nærare forskrifta § 7, der det også er gitt føresegner om evaluering og nytt framlegg av den einskilde ordning for Stortinget etter maksimalt 10 år. I forskrifta § 6 er det elles gitt føresegner om bruken av inntektene frå køprisordninga. Inntektene skal nyttast til transportføremål 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.

3 Nærare om bruken av bompengar i byområda

3.1 Gjeldande praksis

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

Bompengepakkene er 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 bompengeneinnkrevjinga. I tillegg til bompengefinansieringa blir prosjekta elles finansiert gjennom midlar 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.

I tråd med praksis blir det i den einsskildede sak utarbeidd ein finansierings- og tidsplan for gjennomføringa av for prosjekta. Etter praksis i Noreg er bompengordninga i utgangspunktet avgrensa til å gjelde 15 år (eller maksimalt 20 år), men det er vanleg at bompengerekkjeving i dei større byane blir 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 ofte 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 bør 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. Etter det gjeldande generelle takst- og rabattsystemet for bompengeprojekt, er takstane for køyrety delt i to grupper:

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

Det gjeld ei standardisert rabattordning på 20 pst. 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 myndigheitene sine vedtak.

For byområda er det i dagens system opna for å nytte ulike takstar i og utanom rushtida, noko som er tatt i bruk i Bergen, Trondheim og Kristiansand. Opninga for eit avvikande takstopplegg i byane har vore vurdert opp mot framkoma 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.

3.2 Behova i byane framover. Bymiljøavtalene

Som det går fram av Nasjonal transportplan 2014-2023 må det ventast ei betydeleg befolkningsauke i dei største byområda, og det er venta at knappheita på areal vil auke ytterlegare i byane framover. For å ha tilstrekkeleg med areal i byane til bustader, næring, fritid og rekreasjon, vil det vere avgrensa kor mykje areal det er mogleg og ønskeleg å nytte til trafikkføremål. For å ta i vare behova for framkome, trafikksikkerheit og eit godt miljø, må kapasiteten i eksisterande og ny veginfrastruktur nyttast meir effektivt. Samstundes vil

¹ Sjå nærare i Statens vegvesen si handbok 102 og 199 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) kap. 3.7.

befolkningsauka i byområda føre til behov for meir transport, både for personar og næringstransport. Med dagens reisemiddelfordeling vil ei auke i transporten også føre til auka belastning på lokalmiljøet i dei større byane, både i form av luftforureining, støy og bevaring av verdifulle byrom.

Dei store byområda har utfordringar knytt til den lokale lufta, der utsleppa frå dagens biltrafikk utgjer ein vesentleg del. Forureining frå biltrafikken i byane er knytt til utslipp av nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM₁₀, PM_{2,5}). Det er venta at den teknologiske utviklinga av køyretya vil redusere utsleppa frå biltrafikken, men det vil ta mange år før køyretyparken er fornya. Forureining som har opphav frå køyretya si kontakt med køyrebanen er redusert gjennom tiltak som forbod mot bruk av piggdekk i ein periode av året og piggdekkavgift i einskilde byområde. På sikt er det og venta at denne forma for forureining kan bli redusert ytterlegare gjennom fortsatt utvikling av mellom anna mindre forureinande dekk, vegdekke, men reduksjonen vil vere avgrensa dersom biltrafikken i byområda fortsetter å auke. Auka reinhald av vegane er eit tiltak som kan redusere dei helsemessige skadeverknadene av partikkelforureining knytt til vegtrafikken, men også for denne forma for forureining vil eit sentralt verkemiddel vere at veksten i personreiser i de største byområda blir tatt med kollektive transportmidlar, gåing og sykling.

Den auka mangelen på areal og behovet for betre luftkvalitet i dei store byområda gjer det naudsynt med tiltak for å endre folk sine val av reisemidlar. Stortinget har gjennom si handsaming av NTP 2014-2023 slutta seg til at målet om at veksten i personbiltransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Som eit overordna verkemiddel for å nå målsetjinga, er lagt opp til at staten kan forhandle med dei ni største byområda om såkalla bymiljøavtaler. Dette er langsiktige politiske intensjonsavtaler som ikkje er juridisk bindande. Løysningane som blir vald, må òg bidra til å sikre betre framkome totalt sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til persontransport med privatbil. Ved inngåing av bymiljøavtaler vil staten i tillegg til dei ordinære løyvingane til veg- og jernbanetiltak, også løyve ekstra midlar til ulike tiltak på riksvegnettet i dei aktuelle byområda, og gi tilskot til fylkeskommunal kollektivtransportinfrastruktur som er av nasjonal interesse (gjeld dei fire største byområda). Bymiljøavtalene vil også bestå av andre sentrale element som arealdisponering, prioritering av knutepunkt og parkeringspolitikk. Det er til no forhandla fram ei avtale med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Forhandlingane med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er i gang. Det er lagt til grunn at gjeldande og nye bompengoordningar/bompengepakker skal inngå som ein del av bymiljøavtalene.

Eitt av verkemidlane som vil vere sentralt for å nå arbeidet med utfordringane i byane framover er bruken av bompengar. Etter departementet si vurdering har byane behov for at takstane i bompengesystemet kan bli utforma meir fleksibelt enn kva det er opna for etter veglova i dag, slik at det blir opna for at bruken av bompengar kan påverke trafikantane sitt val av reisemiddel, når på døgnet trafikantane vel å køyre og eit system som tillater å gjere forskjell på val av køyrety etter prinsippet om den som er ansvarleg for forureininga skal betale.

4 Merknader til forslaget om endringar

4.1 Nytt andre ledd i veglova § 27

Departementet meiner det er behov for å regulere nærare i veglova at bompengar kan nyttast på fleire måtar i byområda enn det er opna for i dag. Signala departementet har motteke frå fleire av byane i dei seinaste åra er at dei ønskjer å nytte bompengeordninga som eit fleksibelt system for finansiering av transportløyisingar i områda og med moglegheit for mellom anna trafikkregulering og som mekanisme for val av køyrety i byområda.

Departementet foreslår ei ny føresegn om bompengar i byområde i § 27 andre ledd. Etter forslaget blir det tatt inn ei føresegn i første punktum som seier at det i byområda kan fastsetjast særskilde ordningar for bompengar etter § 27 første ledd, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut i frå omsyn til transportløyisingane i området, arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Vidare foreslår departementet ei føresegn som opnar for at takstane som fastsetjast kan påverke val av reisemiddel, variere ut ifrå tida på døgnet, variere ut ifrå dei ulike køyretya sine miljøegenskaper, eller liknande. Departementet foreslår i tredje punktum ei føresegn som seier at føresegnene om samtykke, fastsetjing, vilkår og bruk etter § 27 første ledd gjeld tilsvarande. Den gjeldande føresegna om bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk i § 27 første ledd fjerde punktum, som gjeld særskilt for byområde, foreslår departementet blir vidareført i eit nytt andre ledd fjerde punktum.

Forslaget til nytt andre ledd i § 27 er utforma ut frå føresegnene elles i veglova kapittel IV. Forslaget inneber at føresegnene om bompengar i by blir samla i eit eige ledd, bortsett frå unntaksføresegna om mellombelse auka bompengetakstar i den gjeldande § 27 andre ledd, som departementet foreslår blir vidareført i eit nytt tredje ledd. Slik det nye andre leddet er utforma, er føresegnene avgrensa til å gjelde utforming av takstar og bruken av bompengar i byområda. Omgrepet "byområde" er og nytta i den gjeldande § 27 andre ledd. Med dette 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).

Føremålet med forslaget til ny § 27 andre ledd er å gi kommunale og regionale myndigheiter moglegheita til å nytte bompengeordninga på ein fleksibel måte for å løyse utfordringar knytt til transportløyisingane, bruken av arealet og lokalmiljøet i det einskilde byområdet.

Veglova § 27 om bompengeinnkrevjing er plassert i lova kapittel IV om vegutgifter. Forslaget i nytt andre ledd inneber at dei generelle føresegnene om fastsetjing, vilkår og bruk av bompengar også skal gjelde for bompengar i byområda. Dette betyr at langvarig fast praksis og innarbeidde prinsipp, slik som til dømes ordninga med lokalt initiativ og lokal tilslutning og nytteprinsippet blir vidareført. Forskrifter om bompengar elles vil gjelde så langt dei passer, og likeeins vil Statens vegvesen sine handbøker om bompengar vere rettleiande så langt dei passer. Når det gjeld bruken av bompengar, blir bompengar i byområda nytta til meir enn bare vegutgifter, og det er i dag praksis for å nytte bompengar til investering og drift av kollektivtrafikk så vel som til veg, sjå nærare omtala i pkt. 3.

Forslaget til nytt andre ledd blir å rekne som ei spesialføresegn om bruk om bompengar og takstar i byområda. Forslaget er utforma som ei "kan-føresegn", noko som inneber at det ikkje vil gjelde ei bestemt ordning for byområda. Som det går fram av ordlyden, legg departementet opp til at bruken av bompengar i byområda kan vere tilpassa *dei særskilde behova i det einskilde området*. Med dette søkjer departementet å oppnå at lova opnar for at det kan utformast spesialtilpassa ordningar ut ifrå behova og utfordringane som ligg føre i det einskilde byområdet. Departementet legg som no opp til at dei lokale og regionale myndigheitene skal ha stor innverknad på avgiftsnivået. Som vilkår ligg det i forslaget at ordninga må vere utforma ut frå omsynet til *transportløyisingane i området, arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn*. Dette er meint å gi ei 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 lovteksta inkluderer både lokal luft og støy. Departementet gjer elles merksam på at bruk av bompengar i eit byområde normalt vil ha ei avgrensingseffekt på trafikken. Dette er eit av hovudføremåla med dagens køprisregelverk, som bompengordninga slik det er lagt opp i forslaget òg skal ta i vare. Særleg dersom miljødifferensiering skjer innanfor ei provenynøytral ramme, vil differensieringa kunne gi auka trafikkmengde og dermed påverke klimagassutslepp og oppfyllinga av nullvekstmålet i klimaforliket og Nasjonal transportplan om veksten i personbiltrafikk i storbyområda. Forslaget opnar for at miljødifferensiering blir kombinert med ein auke i bompengeinntektene for at slike effektar kan bli unngått.

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 transportløyisingar i området 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. Behovet for og innhaldet i ein slik heilskapleg plan vil kunne variere frå byområde til byområde.

Når det gjeld takstane som kan nyttast i eit byområde, legg forslaget opp til at takstane som fastsetjast *kan påverke val av reisemiddel, variere ut ifrå tida på døgnet, variere ut ifrå køyretya sine miljøeigenskapar eller liknande*. Også denne delen av føresegna er utforma som ei "kan-føresegn", og er såleis ei moglegheit som ligg til rette for byområda, ut frå behovet i det einskilde området. Forslaget til ordlyd inneheld etter departementet si vurdering viktige element av kva den gjeldande forskrifta om køprising § 7 ville opna for i praksis, sjå nærare punkt 4.3. Forslaget til ny føresegn om takstar i § 27 andre ledd andre punktum er meir konkret utforma. Føremålet med dette er at ordlyden i lova på ein meir presis måte førar 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. Den gjeldande forskrifta om køprising har ikkje ei liknande føresegn, og det er noko som førte til spørsmål frå byane om korleis takstande kan bli utforma. 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 transportløyisingar, arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn vere sentrale.

I tråd med den gjeldande praksisen for bompengeproposisjonane, vil utforminga av takstsystemet vere ein viktig del av den einskilde proposisjon, med eit endeleg samtykke gjennom Stortinget si innstilling, handsaming og vedtak. Dette systemet vil fungere som ei sikkerheitsventil mot utanforliggjande omsyn ved utforminga av takstsystemet i det einskilde området.

Forslaget til nytt andre ledd tredje punktum har i seg at takstane mellom anna kan nyttast til å regulere trafikk og til å avgrense trafikk ut ifrå dei ulike køyretya sine miljøegenskaper. Departementet meiner at føresegna, slik det er utforma, er innanfor veglova sitt føremål slik det er ført opp i veglova § 1a, ved at veginfrastrukturen kan fungere på ein slik måte som trafikantane og samfunnet er tente med, og som tek i vare eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

Forslaget til ny føresegn i veglova § 27 andre ledd har ei grenseflate mot det nye forslaget til ei forskrift om lavutslippssone for biler, sjå nærare departementet sitt forslag som var på offentleg høyring 24. juni til 22. august 2016. I forslaget til forskrift som var på høyring var det i § 19 første ledd tatt inn ei føresegn som seier at ei kommunal lavutslippssone ikkje kan bli oppretta i det same geografiske området som "miljødifferensierte bompengetakstar", bortsett frå i mellombelse unntakstilfelle, når det er fare for og ved høg luftforureining. Spørsmålet om reguleringa er til vurdering i departementet i lys av dei mottekne høyringssvara.

Forslaget til ny § 27 andre ledd inneheld ikkje nokon føresegn om avtalesystemet for bompengepakke i byområda. Departementet legg til grunn at både dagens bompengepakke og dei nye bymiljøavtalene vil vere innanfor veglova § 27. Praksis som ligg føre i dagens bompengepakke og i bymiljøavtalene er at det er oppretta eigne styringsgrupper. For at føresegna om bompengar skal vere mest mogleg framtidsretta og tene dei framtidige behova og eventuelle nye avtalesystem, ser departementet det ikkje som føremålstenleg å binde ordlyden i veglova til ei bestemt avtaleform. Dette har i seg at det blir overlata til praksis å bestemme korleis avtalene skal vere utforma og bli styrt/forvalta.

Forslaget til ny § 27 andre ledd har ikkje i seg ei tidsavgrensing for kor lenge bompengeinnkrevjinga i byområda skal halde fram. Etter gjeldande praksis for byområda, er dette eit spørsmål som blir handsama i den einskilde proposisjon. Det er fast praksis for at eit bompengeprojekt eller ei pakke maksimalt skal halde fram i 15 år. I byområda er det likevel vanleg at pakkene blir rullert med ny redigert pakke og 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.

4.2 Endringar i § veglova 27 første, andre, tredje og fjerde ledd og nytt femte ledd

Departementet foreslår at føresegna i den gjeldande § 27 andre ledd blir vidareført i eit nytt tredje ledd med nokre endringar.

Den gjeldande føresegna opnar for at departementet kan 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. Føresegna i det gjeldande andre leddet kom inn ved ei endring i 2012 og opnar for at bompengesystemet kan nyttast til å avgrense biltrafikken mellombels i periodar med høg luftforureining.

Eit av hovudmotiva med heimelen var at departementet skulle bli gitt myndigheit til å fastsetje takstane i forskrift utan å gå vegen om eit framlegg for Stortinget, slik praksis er ordinært når det skal gjerast endringar i takstane innanfor ei bompengoordning. Slik forslaget til nytt § 27 andre ledd er utforma, vil det vere innanfor føresegna å fastsetje eit system for auka takstar på dagar med høg luftforureining. Så lenge byane ikkje har vedteke eit slikt system som ein del av det ordinære bompengelopplegget, som er handsama og vedteke av Stortinget, er 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 auka takster med høg luftforureining, foreslår departementet å ta inn ordet "eksisterande" i ordlyden.

Når det gjeld omgrepet "tidsdifferensierte bompengetakstar" i føresegna i det nye tredje leddet, var dette tilpassa det gjeldande systemet for utforming av takstar i byområda, etter køyretya si vekt og med ein moglegheit for tidsdifferensierte bompengetakstar i rushtida. For at det skal vere mest mogleg samanheng mellom takstane som kan bli tatt i bruk etter forslaget til nytt andre ledd og unntaksføresegna i det nye tredje leddet, foreslår departementet at omgrepet "tidsdifferensierte" blir erstatta av "auka". Ordet auka er etter departementet si vurdering meir nøytralt og inneber 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 ledd og kva som er tilrettelagt for teknologisk i det einskilde bompengesystemet.

Departementet foreslår ei ytterlegare endring i føresegna om dei mellombelse auka bompengetakstane i det nye tredje leddet. Dette er ei ny føresegn som opnar for at inntekter frå ordninga med dei mellombelse auka bompengetakstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld. Slik veglova § 27 andre ledd lyder i dag, er det ikkje gitt nokon føresegner om bruken av bompengeinntektene frå i ei ordning med mellombelse auka takstar. Spørsmålet er heller ikkje omtalt i forarbeida til lova, utover at det er føresett at kommunen og fylkeskommunen det gjeld i verksetter andre tiltak i tilknytning til ordninga, som er naudsynte for at ordninga kan få den ønska effekten. Dette er tiltak som informasjon, ekstra kapasitet i kollektivtrafikken og liknande.

Det at lovordlyden ikkje regulerer bruken av inntektene og heller ikkje forarbeida, taler for at bompengar som blir kravd inn i ei slik ordning skal gå som ordinært til å dekkje dei tiltaka som er omhandla i den einskilde proposisjon etter § 27 første ledd. Det kan likevel reisast spørsmål om føremålsvurderingar tilseier at ei regulering av at eventuelle inntekter frå dei auka takstane til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld vil gi ei best mogleg ordning. Ved sida av heimelen til å fastsetje forskrift etter veglova § 27 andre ledd, har Samferdselsdepartementet ein meir generell heimel i § 62 til å gi utfyllande forskrifter til føresegnene i veglova, og det kan vere ei vurdering at denne heimelen er tilstrekkeleg for å fastsetje føresegner om bruk i ei forskrift etter § 27 andre ledd.

Spørsmålet om å nytte bompengeinntekter alternativt i ei ordning etter veglova ny § 27 tredje ledd har kome opp som eit tema under departementet si handsaming av eit felles framlegg frå

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om å etablere ei ordning med beredskapstakstar i Bergen. Kommunen og fylkeskommunen ønskjer, som ein del av opplegget det blir arbeidd for å etablere i Bergen, at bompengeneinntektene kan bli brukt til finansiering av kollektivtransport i perioden det gjeld.

Etter departementet si vurdering er det viktig at kommunen og fylkeskommunen har tilgang til dei tiltaka og midlane dei treng når det oppstår situasjonar med høg luftforureining, slik at dei kan lukkast med å få ned forureininga så raskt som mogleg. Forslaget vil føre til klarheit i spørsmålet om departementet har heimel til å gi nærare føresegn om bruk i forskrift til § 27 andre ledd. Gjennom forslaget leggjast det opp til at det bare vil vere inntekter frå dei auka takstane som kan nyttast til alternativ bruk. Grunntakstane som er fastsett for bompengeprojektet skal elles gå til å dekkje dei prosjekta som er behandla i bompengeproposisjonen for byområdet det gjeld.

Departementet føreslår vidare ein ny heimel til å gi forskrift i eit nytt femte ledd. Etter departementet si vurdering er det føremålstenleg med ei opning i veglova for at dei delane av Vegdirektoratet sine handbøker som gir generelle føresegner om bompengetakstar blir fastsett som ein forskrift i staden for å gjelde som retningslinjer, sjå forslaget til nytt femte ledd i § 27. Dette er føresegner om takstgrupper og fritaksgrupper for betaling av bompengar, føresegner om rabattsystem, føresegner om endring av takstar, klagehandsaming, mv. Vegdirektoratet sine rettleiarar er basert på langvarig praksis, gjennom departementet sin omtale i proposisjonar og meldingar til Stortinget og Stortinget sine innstillingar til desse. Fastsetjing av generelle føresegner om bompengetakstar i forskrift si form, kan, etter departementet si vurdering, vere eit viktig middel for å gjere takstsystemet meir einskapleg, slik at føresegnene om takstar blir meir tilgjengeleg for dei ulike myndigheitsnivåa og brukarane/trafikanter. Departementet vil eventuelt kunne kome tilbake med eit forslag til ein slik takstforskrift.

Departementet foreslår vidare at den gjeldande føresegna i veglova § 27 fjerde ledd blir oppheva. Vegdirektoratet har hatt på høyring eit forslag til endringar i forskrift 30.4.2004 nr. 678 om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. Forskrifta regulerer betalingsplikta for føraren av motorkjøretøy som passerer ein bomstasjon og tilleggsavgift for unnlate betaling av bompengar. Forslaget som har vore på høyring går ut på å oppheve §§ 3 og 4 i forskrifta som regulerer tilleggsavgifter. 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. Ved endringane i forskrifta vil 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 og heimelen bør etter departementet si vurdering opphevast.

Den gjeldande forskrifta om betaling av bomavgift og tilleggsavgift regulerer òg føresegner om plikten til å betale bompengar. Dette er ein 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 føresegner i forskrift i medhald av veglova § 62. Etter departementet si vurdering bør heimelen til å fastsetje føresegner om plikta til å betale bompengar gå klarare fram av veglova. Departementet føreslår at det blir tatt inn ein slik heimel i det nye § 27 femte leddet.

Ved utforminga av forslaget til det nye tredje leddet, har departementet elles blitt merksam på at verbet "fastsetje" har ei avvikande utforming i dei gjeldande første og andre ledda. Departementet vil i proposisjonen for Stortinget foreslå ei teknisk opprydding i bruken av dette verbet med lik utforming i heile § 27.

4.3 Oppheving av køprisregelverket

Som nærare beskrive i punkt 1 og 2.2, er det gjeldande køprisregelverket gitt med heimel i vegtrafikkloven § 7a og forskrifta om køprising.

Køprisregelverket har trafikkregulering med sikte på redusere lokale kø- og miljøproblem som hovudføremål. I forarbeida til vegtrafikkloven § 7a er det nærare oppgitt at føremålet 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 køyringa. 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 transportføremål 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 ei utvida bruk av bompengar i byområda. Det blir moglegheit for trafikkregulering og omsynet til lokalmiljøet er nemnt som eitt av fleire relevante omsyn. Lovforslaget har ikkje i seg det same fokuset på handtering av lokale kø- og miljøproblem og korrigering for eksterne samfunnsøkonomiske kostnader som køprising 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 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 vegføremål, 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 bruk av politiske verkemidlar i avtaler mellom dei lokale myndigheitene og staten, sjå nærare omtalen i pkt. 3.2.

Etter departementet si vurdering blir verkemiddelet 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 kan setjast slik at dei påverkar val av reisemiddel, varierer ut ifrå tida på døgnet, dei ulike køyretya sine miljøeigenskaper eller liknande, vil gi eit vidt handlingsrom til å fastsetje takstane. Etter departementet si vurdering vil forslaget gi 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 bomepengesystemet som gjeld etter køprisforskrifta. Også opninga til å nytte bompengetakstane til alle av føremåla innanfor veglova og til investering i faste anlegg

for kollektivtrafikk og drift av kollektivtrafikk, inneber etter departementet si vurdering at det i praksis ikkje er noko skilje 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 opnast for å innføre vegprising også i andre områder på vegnettet enn i byområda, dersom vilkåra elles er oppfylte. Etter departementet si vurdering var det byområda som var hovudsiktemålet for vegprising da heimelen blei fastsett i vegtrafikkloven. Fleire tilhøve talar for dette, slik som omtala i forarbeida av vegprising som eit verkemiddel for å redusere køproblem og betre dei lokale miljøtilhøva, at vegprising og bompengefinansiering ikkje skal bli brukt samtidig i det same området, at nettoinntektene skal øyremerkast transportføremål 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 ble 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. Bompengeinnkrevjinga tar 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 bruken av bompengar utanfor byområda har bred oppslutning frå partia på Stortinget gjennom handsaminga av bompengesakene, og det har gjennom åra med bompengepraksis 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 føremålstenleg å behalde heimelen for vegprising etter vegtrafikkloven § 7a.

Forslaget til ny føresegn i veglova § 27 andre ledd skiljar 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 bompengeinnkrevjing i eit byområde kan halde fram. Som nærare beskrive i punkt 4.1 er dette spørsmål som blir handsama i den einskilde bompengeproposisjon, på bakgrunn av langvarig praksis. Desse tema vil òg bli teken i vare gjennom arbeidet med bymiljøavtaler. Departementet ser det derfor ikkje føremålstenleg å foreslå slike generelle føresegner i veglova eller forskrift til veglova på det noverande tidspunktet.

5 Tekniske løysingar i AutoPASS

AutoPASS er systemet for automatisk innkrevjing av bompengar på det offentlege vegnettet i Noreg. Systemet fungerer slik at betalingsnitte registrerer køyretya automatisk ved passering, enten ved bruk av bompengebrikke eller ved fotografi av køyretya sitt

kjennemerke registreringsskilt). Trafikantane passerer utan å stoppe, og bompengane blir vanlegvis fakturert etter passeringa. Systemet består av sentralsystem, bompengebrikker og bomstasjonar/betalingssnitt og er per i dag eigd av Statens vegvesen.

Som nemnt under pkt. 3, er det i det gjeldande systemet lagt til rette for at takstane i bompengesystema kan bli rekna ut ifrå køyretya 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 køyretya sine miljøeigenskapar, eller liknande. Dette er tilpassingar som krev ei endring i det tekniske systemet.

I samband med forslaget til endringar i veglova, har Samferdselsdepartementet i brev av 21.6.2016 til Vegdirektoratet bede direktoratet om å setje i gang eit arbeid som legg til rette for at det skal vere teknisk mogleg å ta i bruk miljødifferensierte takstar gjennom AutoPASS. I arbeidet vil det i hovudtrekk bli lagt opp til følgjande klasseinndeling for miljødifferensiering:

- Inndeling tunge køyrety: nullutslepp, ladbar hybrid, Euro VI og "Pre-Euro VI
- Inndeling lette køyrety: 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 endringar i køyretyparken. Innføringa av takstar skal bli gjennomført på ein slik måte at omsynet til det pågåande arbeidet med anonymitet i AutoPASS blir teken i vare.

6 Forholdet til EØS-regelverket

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 bare akseptast dersom dei er grunngitt med allmenne omsyn, er proporsjonale og ikkje diskriminerer ut frå opphavsland innanfor EØS-landa.

Lovforslaget opnar for at det kan tas i bruk ulike former for takstar i byområda i Noreg. Som tidlegare omtalt, er det allereie opna for det som blir foreslått tatt inn i veglova § 27 etter køprisregelverket.

Som omtalt i pkt. 2.1 er det fastsett forskrift om innkrevjing av bompengar frå tunge godskøyrety, jf. forskrift 20.3.2015 nr. 230. 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-komiteens 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 skal bli utforma ut ifrå ei berekning som har i seg den belastninga bruken av køyrety har for miljøet. Eurovignette-direktivet sitt verkeområde utanfor byane er elles ikkje endra gjennom direktiv 2011/76/EU. Endringsdirektivet er til no ikkje tatt inn i EØS-avtalen eller gjennomført i norsk rett.

Når det ligg føre eit EU-direktiv som har i seg berekning av bompengar ut frå miljøkostnader, taler 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 tatt 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, datterdirektiva 1999/30/EF og 2000/69/EF og rådsavgjerd 97/101/EF. Direktiv 2008/50/EF 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 tatt i bruk i medhald av lovforslaget blir praktisert på ein ikkje-diskriminerande måte.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

Endringane i veglova § 27 og opphevinga av køprisregelverket har ikkje i seg sjølv nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar, anna enn sjølv arbeidet med å førestå høyringa 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 verkemidlane 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 takster blir meir "tilgjengeleg" for byane, noko som kan føre til at ein eller fleire byar mellom anna tar i bruk takstar som differensierer ut ifrå køyretya sine miljøeigenskapar. Dette vil ha visse økonomiske og administrative konsekvensar for Statens vegvesen og bompengeselskapa. Departementet gjer i den vidare omtalen nærare greie for slike konsekvensar.

Tekniske endringar i innkrevjingssystemet

AutoPASS er i dag tilrettelagt for å differensiere takstane som er nærare beskrive i pkt. 3.1 (Takstgruppe 1 og 2, med fritak og differensiering av takstar over tida på døgnet). Som nemnt i pkt. 5 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.

Informasjon til trafikantane

Trafikantane har krav på informasjon om kva passeringane i det einskilde bompengesystemet kostar. Ved bruk av takstar som har som føremål å gi trafikantane incentiv om val av tidspunkt for køyring eller val av køyrety, er det avgjerande for eit slikt tiltak at det ligg føre god informasjon gjennom skilting og andre kanalar. Ved endringar av takstane må alle

takstskilta innanfor bompengesystemet det gjeld bli skifta ut og erstatta med skilttavler som har plass til informasjon om takstintervall. Ei ordning med miljødifferensierte takstar i kombinasjon med tidsdifferensierte takster vil, slik Vegdirektoratet har vurdert det, krevje variable skilt.

I tillegg til å endre skilt, informerer bompengeselskapa òg om takstendringar i annonsar. Endringar i takstar som er sett ut ifrå miljøeigenskapane til dei ulike køyretya 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 køyretya.

Endingane 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.

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 noko berekning av denne typen kostnader.

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 køyretyet sitt registreringsnummer som blir tatt ved passering og oppslag i motorvognregisteret.

Det vil bli vurdert nærare i arbeidet med tekniske løysningar for miljødifferensiering i AutoPASS korleis systemet kan bli lagt opp for å oppnå ei mest mogleg effektiv fakturering av trafikantar som brukar og ikkje bruker bompengebrikke, inkludert faktureringa av dei utanlandske trafikantane. Takstane og faktureringa må leggjast opp på ein måte som er i tråd med de fire fridomar etter EØS-avtala.

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 og auke trafikken på kundesentra og dermed også kostnadene til kundebehandling.

Bompengesystem 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 ein dyrare innkrevjing. Departementet viser i denne samanhengen til det pågåande arbeide med ei bompengereform der eitt av elementa er å skilje ut denne utstedarrolla frå bompengeselskapa. Hovudføremålet med ei slik utskiljing er mellom anna å kunne reindyrke den rolla utsteder har som innkrevjar av bompengar frå trafikantar med bompengebrikke.

Fordeling av kostnader

Departementet legg til grunn at kostnader til endringar av sentralsystemet blir dekt av statlege midlar over Samferdselsdepartementet sitt budsjett innanfor dei gjeldande rammene. Det er praksis for at kostnader som kan bli knytt til eit einskild bompengeprojekt blir dekt av bompengar frå prosjektet det gjeld. Departementet legg til grunn at dette skal gjelde ved endring av bompengetakstar som det blir lagt til rette for gjennom lovforslaget.

8 Forslag til lov- og forskriftsendringar

I lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar blir det gjort følgjande endringar:

§ 27

Nytt første ledd skal lyde:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentlig 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.

Nytt andre ledd skal lyde:

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 transportløyisingane 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 miljøeigenskapar 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.

Gjeldande andre ledd blir nytt tredje ledd og skal lyde:

Departementet kan i forskrift *fastsetje* mellombelse *auka* bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor *eksisterande* 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. *Departementet kan i forskrifta fastsetje føresegn om at inntekter frå dei auka takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

Gjeldande tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

Gjeldande fjerde ledd blir oppheva.

Nytt femte ledd skal lyde:

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

I lov 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk blir det gjort følgene endring:

§ 7a blir oppheva.

Forskrift om køprising av 25. oktober 2011 nr. 1044 blir oppheva.