

Innst. O. nr. 64

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising)

Ot.prp. nr. 32 (2000-2001)

Til Odelstinget

SAMMENDRAG

Innledning

Med hjemmel i vegloven § 27 er det adgang til å innkreve bompenger på offentlig veg. Hovedformålet med dagens bompengeinnkreving er finansiering av spesifikke prosjekter og ikke trafikkregulering. Bompengeprojekter er tidsbegrensede, og skal avvikles når prosjektene er nedbetalt. Bompengeinntekter kan også benyttes til tiltak for kollektivtrafikk som kollektivfelt og liknende, samt miljø- og trafikksikkerhets-tiltak, som er definert som en del av vegprosjektet. Loven åpner også for finansiering av investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane, herunder sporveg og tunnelbane - når dette samlet sett gir en bedre trafikk-løsning.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag til ny bestemmelse i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 som gir hjemmel for at det, med samtykke fra Stortinget, kan innføres vegprising på offentlig veg i et nærmere fastsatt område.

Vegprising innebærer at trafikanter må betale for å bruke bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Som bakgrunnen for lovforslaget vises til at vegtrafikken påfører samfunnet en rekke kostnader som trafikantene ikke i særlig grad har økonomiske motiv for å ta hensyn til (eksterne kostnader). Dette kan f.eks. være miljøkostnader og køkostnader.

Vegprising vil i større grad kunne korrigere for eksterne kostnader, som avhenger av når og hvor bilkjøringen finner sted. Ved at bilistenes kostnader i større grad samsvarer med de totale samfunnsmessige kostnadene ved bilkjøring, legges forholdene til rette for bedre avveining mellom nytten en trafikant har av bilbruk på et bestemt tidspunkt, og den samfunnsmessige kostnaden bruken innebærer.

Bruk av vegprising vil kunne være særlig aktuelt i storbyene. Vegprising vil bl.a. kunne medføre at en del trafikanter velger andre reisemål, en annen kjørerute, et annet reisetidspunkt eller et annet transportmiddel enn de ellers ville ha gjort. Dette kan bidra til bedret utnyttelse av vegkapasiteten, og også gi et bedre lokalt miljø ved at drivstoffbruk og avgassutslipp kan reduseres innen området som omfattes av vegpringsopplegget.

Vegprising er omtalt i St.meld. nr. 34 (1992-1993) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-1997, St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 samt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Ved behandlingen av St.meld. nr. 37 (1996-1997) stilte flertallet i Stortingets samferdselskomité seg positiv til innføring av vegprising, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-1997) side 25.

Forholdet til EØS-regelverket

Rådsdirektiv 93/89 inngår som en del av EØS-avtalen, og regulerer årsavgifter og anvendelse av bompenger og vegbruksavgifter for godstransport.

Rådsdirektiv 1999/62/EF ble vedtatt i EU den 17. juni 1999, og erstatter Rådsdirektiv 93/89. Direktivet trådte i kraft 1. juli 2000 i EU, men er foreløpig ikke implementert i norsk rett. Samferdselsdepartementet ser det slik at vegprising ut fra sitt formål og lokale tilknytning faller utenfor direktivets anvendelsesområde. EU-kommisjonen har i brev av 31. juli 2000 til Samferdselsdepartementet bekreftet dette.

Høring

Et høringsnotat med forslag til endringer i vegtrafikkloven vedrørende vegprising ble sendt på alminnelig høring ved brev av 15. september 1999.

I kap. 5 i proposisjonen gis det en omtale av den alminnelige høringen av høringsnotatet. Det gis en oversikt over de høringsinstanser som mottok høringsnotatet for eventuelle merknader. Videre trekkes frem sentrale merknader innkommet under høringen.

Høringsinstansene gir i stor grad tilslutning til lovforslaget. Det har imidlertid vært reist innvendinger mot enkelte forhold i lovforslaget, bl.a. er det sterk motstand mot at staten skal kunne pålegge bruk av vegprising og endre formål for anvendelse av nettoinntektene.

Enkelte sentrale høringsinstanser stiller seg negativ til lovforslaget. Det uttales bl.a. at vegprising vil bli en form for dobbelbeskatning, at vegprising vil ramme sosialt skjevt og at det i dag ikke eksisterer et historisk erfaringsmateriale om trafikkmessige effekter av vegprising.

Samferdselsdepartementets vurderinger og forslag

Samferdselsdepartementets forslag knyttet til vegprising blir omtalt i kap. 6 i proposisjonen, herunder departementets vurdering av de sentrale høringsuttalelsene.

Lovforslaget omfatter følgende hovedpunkter:

- Formålet med vegprising skal være trafikkregulering. Vegprising skal tas i bruk for å regulere vegtrafikk, der dette fremstår som et hensiktsmessig og effektivt virkemiddel for å redusere køproblemer og til å bedre lokale miljøforhold. Det skal ikke være mulig å ta vegprising i bruk uten at det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer lokalt.
 - Vegprising og bompengefinansiering skal ikke brukes samtidig i samme område. Departementet forutsetter derfor at bompengeringene rundt de større byene enten må avvikles etter planen eller reforhandles før vegprising tas i bruk i disse områdene.
 - Vegprising skal tas i bruk som et supplement til dagens drivstoffavgifter.
 - Det skal som en hovedregel kreves tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner gjennom lokale vedtak i hvert enkelte tilfelle. I helt spesielle situasjoner kan Samferdselsdepartementet foreslå at vegprising pålegges. Stortinget skal fatte endelig vedtak i hvert enkelt tilfelle. Ettersom vegprising har som formål å bedre fremkommeligheten på vegnettet lokalt og ivareta det lokale miljøet, kan bruk av vegprising være et alternativ til unødig kostbare tiltak for staten.
 - Kostnadene ved etablering og drift av vegprising skal dekkes av inntektene. Nettoinntektene skal fordeles mellom staten og kommunesektoren med 50 pst. på hver. Staten kan fastsette en annen fordelingsnøkkel dersom en lik fordeling vil gi åpnebare skjevheter. Fordelingen innen kommunesektoren må vurderes nærmere i det enkelte tilfelle på bakgrunn av de transportoppgaver som skal løses. Den endelige inntektsfordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåene og innen det enkelte forvaltningsnivå, skjer gjennom Stortingets behandling av den enkelte vegprisingsproposisjonen.
 - Det foreslås at nettoinntektene fra vegprising skal øremerkes transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikkisikkerhet og miljø. Det synes ikke hensiktsmessig å legge begrensninger på hvilke lokale transportformål nettoinntektene skal kunne brukes til. Eksempler på bruk av inntektene kan være drift og investering i kollektivtrafikk, herunder kjøp av kollektivmaterieell for å bedre kollektivtilbudet, tiltak for bedre miljø og trafikkisikkerhet samt bygging av kollektivtrafikkterminaler og innfartsparkeringsplasser ved sentrale kollektivknutepunkt. Andre eksempler er drift, vedlikehold og miljørettet investering i vegnettet. Øremerking kan være viktig for å skape lokal forståelse for vegprising, og kan gi sterkere vilje til å innføre ordningen. Det vil være opp til lokale myndigheter selv å vurdere om det vil være hensiktsmessig å dekke kostnader som ikke er tidsavgrensede, for eksempel til drift av kollektivtrafikk. Departementet vil understreke at det ikke vil kunne påregnes at statlige myndigheter skal dekke et fremtidig inntektstap fra vegprising på bakgrunn av at trafikk- og miljøproblemene lokalt er løst.
 - Lovforslaget omfatter et prinsipielt rammeverk for bruk av virkemidlet. Det skal utformes forskrifter om takstfastsettelse, tilleggsavgift og fordeling av nettoinntekter.
- Samferdselsdepartementet er enig i at nærmere bestemmelser som skal regulere ordningen, gis som forskrifter framfor retningslinjer slik flere av høringsinstansene har påpekt.
- Forskriftene vil være basert på bl.a. følgende:
- Forståelig og forutsigbart system for trafikantene.
 - Prisnivået må vurderes ut fra de eksterne kostnader som det skal korrigeres for.
 - Differensiering i tråd med variasjonen i de eksterne kostnadene.
 - Ordningen bør i utgangspunktet omfatte alle kjøretøyer.
- Departementet ønsker å signalisere en restriktiv holdning når det gjelder bruk av unntaksordninger.

Forvaltning mv.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 ble det lagt opp til at bruken av inntekter fra vegprising ikke skal øremerkes.

Etter departementets vurdering bør forvaltning av en vegprisingsordning utføres av lokale aksjeselskap på linje med de som eksisterer for bompengeneinnkreving. Det forutsettes at lokale myndigheter administrerer og forestår driften av vegprisingsordningen.

Samferdselsdepartementet mener at det i den enkelte sak bør inngås en avtale mellom aksjeselskapet og staten.

Det er av avgjørende betydning at et system med vegprising i realiteten ikke utvikler seg til å bli en lokal skattlegging.

Departementet forutsetter at lokale myndigheter ikke reduserer sin ordinære innsats til transportformål som følge av inntekter fra vegprising.

Samferdselsdepartementet ser ingen grunn til å legge sterke føringer for valg av teknologi til bruk til vegprising.

De aktuelle tiltakene skisseres i den enkelte vegprisingsproposisjon, og følges opp ved jevnlig rapportering til Stortinget.

Departementet vil foreslå at hver enkelt ordning skal revurderes etter maksimalt 10 år.

Administrative og økonomiske konsekvenser

De fordelingsmessige konsekvenser ved vegprising vil avhenge av situasjonen i de ulike områdene og av den konkrete utforming av vegprisingssystemet. Departementet mener derfor at fordelingsmessige konsekvenser må vurderes i hvert enkelt tilfelle og at det bør tas sikte på å redusere uheldige fordelingsvirkninger i hovedsak gjennom utformingen av det konkrete system.

Kostnader ved etablering og drift av vegprisingssystemet skal dekkes av inntektene som kreves inn gjennom vegprising. Innføring av vegprising kan også på lang sikt medføre innsparinger i form av lavere kostnader til vedlikehold av det vegnettet der det skjer en eventuell nedgang/fordeling av trafikk og gjennom en forskyvning av behovet for ny vegkapasitet.

Den kommunale og fylkeskommunale andelen av nettoinntektene skal ikke inngå i statsbudsjettet og ikke regnes med i det årlige kommunaløkonomiske opplegget.

Den statlige andelen av inntektene og motsvarende utgifter vil inngå i statsbudsjettet (bruttobudsjettering), og føres på egne kapitler/poster.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Fal-

det, Gard Folkvord, Marthe Scharning Lund, Sverre Myrli og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at et stortingsflertall flere ganger tidligere har sluttet seg til prinsippene rundt vegprising.

Flertallet viser til Innst. S. nr. 273 (1996-97), jf. St. meld. nr. 37 (1996-97), hvor det heter:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti viser til at kødannelsen særlig i rushtiden er et problem i de store byene. Samtidig påfører disse køene samfunnet en del «eksterne» kostnader knyttet til ulykker og miljø. Flertallet har tidligere uttrykt seg positivt til prinsippet om at slike køkostnader kan innkreves i et system med vegprising. Målet er at vegprising skal fungere som et trafikkregulerende virkemiddel. Med sikte på å bedre miljø og trafikkavvikling støtter flertallet at denne muligheten forsøkes.»

Flertallet viser videre til Innst. S. nr. 119 (2000-01), jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000), hvor det heter:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at vegprising ble grundig omtalt i NVVP 1998-2007, der et flertall i komiteen var positivt til vegprising som virkemiddel. Flertallet er åpne for at det kan innføres vegprising i et nærmere fastsatt område.

Flertallet legger til grunn at nettoinntektene øremerkes transportformål i det berørte området.

Flertallet har merket seg at vegprising vil medføre høyere kostnader for grupper som er avhengig av bil, og som må bruke bil på bestemte tidspunkter. De fordelingsmessige konsekvenser avhenger av situasjonen i de ulike områdene og av den konkrete utforming av vegprisingssystemet.

Flertallet vil likevel bemerke at brukerne av vegnettet på den andre siden får økt sin nytte ved bedre framkommelighet og mer forutsigbar kjøretid. Flertallet mener også at beboere i de aktuelle områdene vil kunne få et bedre miljø, og de vil også kunne sikres en bedre alternativ transport, da en slik ordning antas å bidra til et bedre kollektivtilbud.»

Flertallet understreker at formålet med vegprising skal være trafikkregulering, og at vegprising kun er aktuelt der dette framstår som et effektivt og hensiktsmessig virkemiddel for å redusere køproblemer og til å bedre lokale miljøforhold.

Flertallet har merket seg at lovforslaget fastslår at vegprising bare skal innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette, og at departementet kun i særlige tilfelle skal kunne pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising. Flertallet understreker betydningen av den lokale tilslutning, og

peker på at et slikt pålegg kun kan skje i særlige unntakstilfeller. Eksempelvis kan dette være for å hindre at en vegpriseringsordning som omfatter et større antall kommuner skal kunne hindres av en kommunes manglende tilslutning. I tillegg skal det innhentes samtykke fra Stortinget i hvert enkelt tilfelle.

Flertallet vil understreke at lokale myndigheter også må ha innflytelse på prisnivå og takstopplegg, og forutsetter at dette legges fram for Stortinget på samme måte som for bompengeprojekter.

Flertallet ber om at Stortinget orienteres om innholdet i forskriftene for prisnivå og takstopplegg når disse er utarbeidet.

Flertallet har merket seg at nettoinntektene skal brukes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Flertallet legger til grunn at dette innebærer at disse inntektene også kan brukes til drift av kollektivtransporten og ikke bare til investeringsformål.

Flertallet har merket seg at hver enkelt ordning skal revurderes etter maksimalt 10 år.

Flertallet viser til at det i proposisjonen ikke tas stilling til pris, og vil understreke at prisnivå og takstopplegg er noe det må tas stilling til i hvert enkelt tilfelle. Flertallet legger til grunn at dette vil kreve en grundig behandling både lokalt og i statlige organer, og vil understreke at helhetlige hensyn må legges til grunn for endelig fastsettelse av prisnivå og takstopplegg. Flertallet viser videre til at redusert biltrafikk i rushtiden også vil medføre store besparelser for bilistene, og systemet vil også kunne bidra til å sikre bedre alternativ transport med bedre kollektivtilbud.

Flertallet vil understreke at et godt kollektivtilbud er viktig for innføring av vegprising. Uten et godt kollektivtilbud vil fortsatt noe trafikk på vegen kunne forskyves til tidspunkt med mindre belastning på vegnettet, men effekten av vegprising i form av redusert trafikk på vegene i rushtida vil bli mindre. Et godt og rimelig kollektivtilbud er også en forutsetning for at vegprising ikke skal få for store negative fordelingsmessige konsekvenser.

Flertallet vil videre understreke at det er den samlede skattepolitikken som er avgjørende for fordelingspolitikken. Det er ikke mulig å utforme alle enkeltavgifter med et fordelingsperspektiv, dette må en vareta i første rekke med skattepolitikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, deler synet om at det ikke skal være mulig å ta vegprising i bruk uten at det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer lokalt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet, Ole Johs. Brunæs, Oddvard Nilsen, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, vil vise til at mens bompengeprojekter har til hensikt å finansiere utbygging av vegnettet og bedre fremkommeligheten, så skal vegprising bidra til å regulere trafikken ved gjøre det enda dyrere for vegtrafikken å benytte vegene.

Disse medlemmer vil vise til at man har meget liten erfaring med bruk av vegprising. Regjeringens forslag tar derfor i stor grad utgangspunkt i teoretiske beregninger. Transportøkonomisk institutt har i en rapport (TØI-rapport 463/1999) beregnet virkningen av vegprising i Oslo. I denne rapporten legges det til grunn at i det mest realistiske alternativet vil avgiften for passering av bomringen måtte være 30 kroner pr. passering i rushtiden. Virkningen av dette alternativet vil medføre redusert biltrafikk med 4 pst. i rushtiden og 1 pst. totalt.

Disse medlemmer vil vise til at vegprising har meget ugunstige fordelingsvirkninger. Lavinntektsgruppene tvinges til å betale en mye større del av sin inntekt i bompenger enn de som er mer velstående. Legger en til grunn at avgiften må være ca. 30-40 kroner pr. tur for å ha den tilsiktede virkning, må en barnefamilie som må kjøre i rushtiden betale mellom 60 og 80 kroner pr. dag. Dette vil da kunne utgjøre ca. 12 000 kroner pr. år.

Disse medlemmer mener det er galt å påføre bilistene ytterligere økninger i avgiftene. Enda verre er det at det blir innført et system som lar lommeboken bestemme hvem som skal slippe frem i trafikken.

Disse medlemmer er imot å innføre et system som skaper classeskille på vegene. Resultatet av vegprising er at vi får et system der bare de rike har råd til å bruke vegen i den mest attraktive perioden. Taperne vil bli barnefamilie som i en travel hverdag med barnehage, skole, jobb og innkjøp ikke har muligheter til å kjøre på andre tidspunkter enn i rushtiden. En annen gruppe som vil bli rammet er uføre og handikappede som ofte har problemer med å benytte kollektive transportmidler. Disse gruppene har ofte dårlig kjøpekraft og vil sterkt bli rammet av vegprising. Det kan føre til at uføre og handikappede blir forhindret fra å delta i arbeidslivet og fritidsaktiviteter med de negative konsekvenser det har for de berørte personer spesielt og samfunnet generelt.

Et av formålene med vegprising er å flytte trafikken i rushtiden fra privatbiler til kollektivtransport. Et problem i så henseende er at kollektivtransportsystemene ikke har kapasitet til øke passasjertallet i rushtiden. De som blir priset ut av vegtrafikken, vil da ikke noe transporttilbud.

Disse medlemmer har med overraskelse merket seg at Regjeringen åpner for at staten med tvang kan innføre vegprising mot lokale myndigheters vilje. En slik bruk av tvang vil være et alvorlig angrep

på det lokale selvstyret, og disse medlemmer vil ta avstand fra denne type overkjøring av lokaldemokratiet.

Disse medlemmer går imot innføring av vegprising.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at statens inntekter på bil og bilbruk er kommet opp i 40 mrd. kroner pr. år. Derimot er statens utgifter til drift, vedlikehold og investeringer på kun om lag 10 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer viser til at dette store misforholdet mellom inntekter og utgifter er uakseptabelt.

Disse medlemmer viser til at avgiftsbeleggingen av bilistene nå må reverseres.

Disse medlemmer mener at veipricing ikke har noen trafikkregulerende virkning, da de som kjører i tider med mest trafikk, gjør det av nødvendighet og ikke av lyst.

Disse medlemmer mener også at et system med veipricing går utover familier som skal kjøre barn til barnehaver, skole og andre plasser, før man drar til arbeid.

Disse medlemmer er betenkt over at innføringen av veipricing i første rekke vil gå utover dem med dårligst råd, og disse vil bli henvist til et kollektivtilbud.

Disse medlemmer viser til at kollektivtilbudet allerede er dårlig mange steder fra før.

Disse medlemmer er betenkt over at myndighetene setter i gang enda et innkrevningssystem på bilbruk, noe som vil medføre ytterligere økt byråkrati.

Disse medlemmer viser til at det er bedre å utvide veikapasiteten ved økt utbygging istedenfor å avgiftsbelegge brukerne ytterligere. Disse medlemmer viser til at næringslivets transportkostnader ligger langt over gjennomsnittet for andre land. Disse medlemmer ser det som meget betenkelig ytterligere å øke transportkostnadene for næringslivet. Disse medlemmer viser også til at dette er en meget dyr innkrevningsordning og vil bli et tillegg til bompengestasjonene som allerede er etablert.

Disse medlemmer er imot at avgiftsinnkreving av bilistene skal gå til andre tiltak enn veiformål.

Disse medlemmer er av den mening at kjøp av kollektivmateriell ikke skal belastes bilbrukeren.

Disse medlemmer viser til at tidligere har Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre overført bompengesinnkreving til utbygging av jernbane.

Disse medlemmer er sterkt imot at disse partiene nå ytterligere utvider innkrevningen fra bilistene for å finansiere en rekke forskjellige formål.

Drivstoffavgift

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti,

Senterpartiet, Sosialistisk Venstrepart og Venstre, viser til muligheten for å innkreve ekstra drivstoffavgift innenfor et avgrenset geografisk område som alternativ til finansiering av vegprosjekter, og at slik avgift er innført i Tromsø.

Flertallet ber departementet legge til rette for at slik ekstra avgift også skal kunne brukes til drift av kollektivtrafikk, og at det om nødvendig fremmes egen sak med nødvendige lovendringer for å kunne gjennomføre dette.

Flertallet legger vekt på at bruk av inntektene fra den ekstra avgiften til kollektivtrafikk ikke må føre til at de ordinære bevilgningene til formålet blir redusert. Det er også viktig at lokale prioriteringer foretas på et forpliktende grunnlag. Flertallet ber derfor departementet vurdere hvordan disse hensyn kan ivaretas.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er imot innføre ekstra drivstoffavgifter innenfor et geografisk begrenset område ettersom dette vil ha mange av de samme negative konsekvensene som vegprising har.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4
(vegprising)

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endring:

Ny § 7 a skal lyde:

Vegprising

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

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikk-sikkerhetstiltak 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 nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 28. mars 2001

Oddvard Nilsen
leder

Ola Røtvei
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær