



Innst. 290 L

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 81 L (2011–2012)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringar i veglova og vegtrafikkloven

Til Stortinget

1. Sammenheng

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om endring av veglov 21. juni 1963 nr. 23 (veglova) § 27 i eit nytt andre ledd om mellombelse tidsdifferensierte satsar av bompengar.

Departementet legg vidare fram forslag til ei teknisk endring av veglova si tittel. Tittelen på veglova bryt med den normale og standardiserte titteloppbygginga som gjeld for lovverket, og departementet foreslår endring av tittelen etter same oppbygging som i lovverket elles.

Samferdselsdepartementet legg òg fram forslag til lovtekniske korrigeringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) §§ 22 a, 36 og 36 b.

1.1 Endring av veglova § 27 andre ledd

Bakgrunnen for lovforslaget

Lovføreseigna opnar for at byområde med bompengeinnkrevjing kan bli gitt moglegheit til å ta i bruk auka mellombelse bompengetakstar i avgrensa periodar med høg luftforureining utan eit framlegg for Stortinget. Ordninga er eit verkemiddel som raskt kan setjast i verk for å få ned forureininga frå biltrafikken i byområda når det er naudsynt av omsyn til folk si helse.

Utslepp til luft frå vegtrafikken er ei betydeleg kjelde til forureining og dårleg luftkvalitet i byar og tettstader. I storbyane er forureininga frå vegtrafik-

ken større enn gjennomsnittet elles i landet. Dei viktigaste stoffa som påverkar den lokale luftkvaliteten er svevestøv (PM_{10} , $PM_{2,5}$) og nitrogendioksid (NO_2). Studiar av luftforureininga si påverknad på folk si helse har vist at luftforureining gir uønska helseverknader og at det er ein samanheng mellom eksponering for luftforureining, som PM_{10} , $PM_{2,5}$ og NO_2 , og dødelegheit og sjukdomar, spesielt luftvegs- og hjarte-karsjukdomar.

God luftkvalitet føreset langsiktig arbeid av både sentrale og lokale styresmakter.

I medhald av lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) er det i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) § 7-6 sett krav til maksimale tal for overskridingar av grenseverdier for stoff som svevestøv og nitrogendioksid i løpet av eit år. I nokre byar blir dette brote allereie tidleg på året. I dei større byane kjem trafikkforureininga frå både riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar.

Etter forurensningsforskriften § 7-3 første ledd pliktar eigar av anlegg som bidreg vesentleg til fare for overskriding av grenseverdiane å sikre naudsynte tiltak for å sikre at desse blir overhaldne. Utslepp frå trafikk på vegar sjåast under eitt, uavhengig av kven som eig vegane, jf. § 7-3 fjerde ledd. Etter dette er ansvaret for høg luftforureining i dei store byane delt mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen, jf. veglova § 9. Kommunen har dessutan eit overordna ansvar til å påleggje gjennomføring av tiltak for å sikre at krava etter forurensningsforskriften kapittel 7 blir overhaldne, jf. forurensningsforskriften § 7-4.

Vegstyresmaktene har i dag verkemiddel til mellombels å redusere eller forby trafikk på veg etter vegtrafikklova § 7 andre ledd. Tiltak som kan setjast

i verk er mellom anna innføring av par- og oddetalskøyering, atterhald overfor dei mest forureinande køyretøy og andre typar mellombelse forbod.

Nærare om veglova § 27

Veglova § 27 opnar for at det kan krevjast inn bompengar på offentleg veg. Alle dei største byane i Noreg har per i dag innkrevjing av bompengar i form av bompengepakker.

Bompengefinansiering krev etter § 27 samtykke frå Stortinget, og etter føresegna i lova og gjeldande praksis tek Stortinget i si handsaming av den einskilde bompengeproposisjon stilling til det nærare opplegget for og bruken av midlane frå bompengedeposita. Dersom det er behov for endringar i bompengedeposita, skal saka handsamast på nytt av Stortinget.

Vegdirektoratet gjennomførte våren 2011 ei brei offentleg høyring av eit forslag til ei unntaksføresegn i veglova § 27 som opnar for takstauke i periodar med høg luftforureining. Verkemidlet må såleis sjåast som eit mjukare tiltak enn dei tiltaka som heilt eller delvis nedlegg forbod mot trafikk, jf. vegtrafikklova § 7 andre ledd.

Etter forslaget blir føresegna i veglova § 27 andre ledd eit unntak frå føresegna om stortingshandsaming i § 27 første ledd.

For å sikre hovudregelen om Stortinget si vedtaksmyndigheit og at ei unntaksordning ikkje i for stor grad går på kompromiss mot den vedtekne finansieringsordninga, blir det i forslaget lagt opp til at departementet fastset dei mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstane for det einskilde byområdet i forskrift. Myndigheit til å fatte avgjerd om bruken av takstane er lagt til kommunen og fylkeskommunen.

For at opninga for dei mellombelse takstane ikkje skal bli for vid, er det i forslaget opna for at dei tidsdifferensierte takstane berre kan bli tekne i bruk i tilfelle der det er heilt naudsynt av omsyn til liv og helse. Bruken av takstane er etter dette knytt til fare for og ved overskriding av grenseverdiane fastset i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9.

Trafikkrestriksjonar som blir innført av omsyn til menneske si helse, må etter departementet si vurdering seiast å vere innanfor kva som kan akseptast som allmenne omsyn etter artikkel 13 i EØS-avtala. Departementet er av den oppfatning at sjølv høge takstar for å nytte vegnettet i avgrensa periodar med høg luftforureining i byområde, ikkje kan seiast å vere ein uproporsjonal restriksjon for å få ned forureininga frå biltrafikken.

EØS-regelverket er etter dette ikkje til hinder for å kunne ta i bruk ikkje-diskriminerande reguleringsavgifter som etter føresegna i framlegget.

Høyring av lovforslaget

Vegdirektoratet sende i brev av 18. februar 2011 forslag om lovendringa med høyringsfrist 1. april 2011. Høyringsinstansane gir i all vesentleg grad tilslutnad til lovforslaget.

Nokre høyringsinstansar, Norges Taxiforbund, Akershus fylkeskommune og Bærum kommune, går imot forslaget. Einskilde høyringsinstansar, mellom anna Norges Automobil-Forbund, har uttala at det er behov for meir permanente verkemiddel enn det lovforslaget opnar for og at forslaget ikkje vil nå målsetjinga om ei god og permanent løysing. Norges Automobil-Forbund og Forbrukarrådet har etterlyst kva effekten av å innføre tiltaket vil vere, og at det bør gjerast ein nærare utgreiing om tidsdifferensiering vil gi ønska reduksjon av trafikken.

Fleire høyringsinstansar, mellom anna Klima- og forureiningsdirektoratet, peiker på at det er viktig at takstane er så høge at ein oppnår ønska effekt for å få avvisning av trafikk. Fjellinjen AS meiner samstundes at det er viktig at trafikken likevel ikkje stoppar heilt opp. Einskilde høyringsinstansar, mellom anna Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Norges Automobil-Forbund, peiker på at effekten av tiltaket vil vere høgast dersom reduksjonen i trafikken kjem frå dei køyretøya som forureinar mest, og meiner at det bør vurderast om både passeringstidspunkt og køyretøyet sine miljøegenskapar skal leggjast til grunn for trafikkregulerande avgifter.

Vidare peiker fleire høyringsinstansar, mellom anna Forbrukarrådet og NHO Transport, på at det er vesentleg at kollektivtrafikken blir forsterka dei dagane tiltaket vert sett inn.

Utdrag frå fråsegner går elles fram av pkt. 2.3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at dei fleste høyringsinstansane i all hovudsak støttar lovforslaget. Dei ser det som positivt at lokale styresmakter får moglegheit til å nytte eksisterande bompengesystem som verkemiddel til å få ned biltrafikken i periodar når det oppstår høg luftforureining.

Nokre høyringsinstansar har peika på behovet for meir permanente verkemiddel for å halde forureininga frå biltrafikken på eit akseptabelt nivå på ein permanent basis.

Departementet peikar på at det i all hovudsak er Oslo, Bergen og Trondheim som har problem med overskriding av grenseverdiane for NO₂ og PM₁₀ etter forurensningsforskriften § 7-6.

Den totale eksponeringa over tid er eit vesentleg større folkehelseproblem enn kortvarig, isolert eksponering av høg luftforureining, og det er derfor viktig at lokale styresmakter arbeider aktivt for at lokal forureining blir halden på forskriftsfesta nivå.

Når det gjeld spørsmålet om kva effekt tiltaket kan ha for å få ned den høge luftforureininga frå biltrafikken, peiker departementet på at erfaringane med bompengneinnkrevjing i byområda har vist at takstfastsetting i kombinasjon med kollektivtrafikk har ein effekt på trafikkmengda på vegnettet.

Den føreslegne endringa i veglova § 27 legg opp til at kommunen og fylkeskommunen fattar naudsynt avgjerd om at tidsdifferensierte takstar kan tas i bruk for departementet fastset dei nærare takstane. Dette inneber at det er dei lokale styresmaktene som både tek stilling til om verkemidlet er eigna som verkemiddel mot høg luftforureining frå biltrafikken i det enkelte byområdet og som avgjer bruken av verkemidlet i den einskilde situasjon. Ved takstfastsetjinga vil departementet, basert på faglege råd frå mellom anna Statens vegvesen og Klima- og forureiningsdirektoratet, ta ei overordna stilling til om dei auka takstane vil gi naudsynt effekt for byområdet. Ut over dette ligg det etter føringane i forurensningsforskriften kapittel 7 til dei lokale styresmaktene å avgjere kva for verkemiddel som er dei riktige for å få ned forureininga frå biltrafikken. Lovforslaget opnar ikkje for at departementet kan gi nærare føringar om bruken av takstane ut over det som er fastsett etter vilkåra i forslaget og føreseigna etter forurensningsforskriften kapittel 7.

Det er elles ein føresetnad for effekten av tiltaket at det blir teke i bruk andre verkemiddel i høve takstauka, som varsling av trafikantane og auke i kollektivtrafikktilbodet.

Når det gjeld avgjerdsmyndigheit og overordna saksgang, er det i lovforslaget lagt til grunn at departementet fastset dei tidsdifferensierte takstane for det einskilde byområdet. Dette er i tråd med hovudregelen i § 27 første ledd. Departementet har vurdert spørsmålet om lova bør fastsetje nærare føresegn om takstfastsetjinga etter andre ledd, inkludert føresegn om minimums- og maksimumssatsar, differensiering etter grad av forureining frå det enkelte køyretoy og fritaksordningar. Departementet meiner at omsynet til at takstsystemet blir tilpassa det enkelte byområdet sitt behov må gå føre eit behov for lovbundne rammer for takstane etter unntaksføreseigna i § 27 andre ledd. Det er her eit hovudomsyn at takstane som blir fastsett i medhald av føreseigna verkar i samsvar med føremålet med ordninga. Takstfastsetjinga vil kome av ein fagleg vurdering av kva takstar som må til for å oppnå ønska trafikkreduksjon i det enkelte byområdet. Departementet legg også vekt på at takstane etter føreseigna er meint å gjelde for korte periodar med høg luftforureining.

Departementet si avgjerd etter § 27 andre ledd blir å rekne som ei forskrift etter forvaltningslova § 2 første ledd bokstav c. Som omtalt i høyringsnotatet må det vere ein føresetnad for ordninga at det ligg

føre lokale vedtak. Departementet foreslår derfor at det blir lagt inn eit tillegg i § 27 andre ledd som seier at bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. Setninga inneber at det både må liggje føre lokale vedtak om at det kan bli fastsett forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar etter lovføreseigna, og at den faktiske bruken av takstane blir gjort i samsvar med lokale vedtak. Referanse til forureiningsregelverket blir gitt til heimelsgrunnlaget for forskrifta, forurensningsloven § 9.

Departementet ser det som føremålstenleg at dei lokale styresmaktene til ein kvar tid vurderer om vilkåra for å ha dei auka takstane i bruk er oppfylte, framfor lovbundne maksimaltider.

Samferdselsdepartementet held etter dette fast på forslaget om at verkemidlet berre kan bli teke i bruk i byområde som allereie har i drift bompengneinnkrevjing. I område som ikkje oppfyller dette, må det heller bli sett i verk andre og meir langsiktige tiltak for å halde luftkvaliteten på forskriftsfesta nivå.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Bruk av takstar etter unntaksføreseigna inneber ein del administrative og økonomiske konsekvensar som må avklarast i forkant av at det blir opna for tiltaket.

Samferdselsdepartementet tilrår at moglege konsekvensar som inntektsbortfall eller meirinntekter blir teke omsyn til gjennom ein tilleggsavtale med bompengeselskapet. Lågare inntekter eller meirinntekter vil dermed tilfalle bompengeselskapet. Der som eit eller fleire tiltak ikkje kan bli realisert pga. manglande inntening innanfor den vedtekne bompengeperioden, og det framleis er lokalpolitisk ønske om utbygging, vil det vere naudsynt å leggje fram ein ny proposisjon for Stortinget med forslag om utviding av bompengneinnkrevjinga.

Dei nærare administrative konsekvensane av eit opplegg for tidsdifferensiering av bompengar må avklarast i forkant av at det blir opna for iverksetjing av tiltaket i det enkelte byområdet. Tiltaket bør vere ein del av kommunen sin beredskapsplan etter forurensningsforskriften, der ansvarshøve og praktiske problemstillingar knytt til gjennomføring og iverksetting er avklart.

1.2 Lovtekniske endringar elles

Nærare om lovtekniske endringar i veglova og i vegtrafikkloven går fram av pkt. 3 i proposisjonen.

Departementet meiner lovtekniske omsyn tilseier at veglova si tittel blir underlagt den same titteloppbygginga som gjeld for lovverket elles, og foreslår derfor å endre tittelen til «lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)».

Det blir m.a. vist til at vegtrafikkloven § 22 a blei endra i to endringslover: lov 5. mai 2006 nr. 13 om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.) og lov 17. desember 2010 nr. 91 om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.).

Lovendringa frå 2006 blei først sett i kraft frå 1. februar 2012. Iverksetjinga førte til at dei mellomliggjande endringane i § 22 a frå 2010 fall bort. Det har ikkje vore departementet si meining å gjere denne realitetsendringa. Departementet ser det derfor som naudsynt å gjere ei lovteknisk endring av § 22 a for å få med dei mellomliggjande endringane frå 2010. Lovendringa har ikkje vore på offentleg høyring da departementet meiner at dette openbart ikkje er naudsynt. Om merknader for dei einskilde endringane, sjå Prop. 9 L (2010–2011) kapittel 11 og Ot.prp. nr. 39 (2005–2006) kapittel 8.2.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Siri Hov Eggen, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, har merket seg at Prop. 81 L (2011–2012) inneholder tre elementer, men at hovedsaken er endring av veglova § 27.

Komiteen har også merket seg at veglova blir gjenstand for en teknisk tittelendring.

Komiteen har videre merket seg de lovtekniske korrigeringene i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) som gjelder §§ 22 a, 36 og 36 b.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at forslaget til lovendringen i veglova har vært sendt ut på en svært bred høyring. Med et par unntak har flertallet merket seg at det er stor forståelse for forslaget innhold.

Flertallet ønsker Prop. 81 L (2011–2012) velkommen fordi den utvider verktøykassen til norske kommuner og fylkeskommuner ved høy luftforurens-

ning. God luftkvalitet er en forutsetning for god livskvalitet.

Flertallet vil vise til at den foreslåtte endringen i veglova § 27 andre ledd åpner for at lokalpolitikere kan benytte en eksisterende veifinansieringsordning av miljøhensyn. For lokalpolitikerne kan dette i noen tilfeller gi en kortsiktig, målrettet og praktisk løsning på et miljøproblem.

Flertallet er innforstått med at eventuelt inntektstap kan oppstå, og at tapet kan bli så betydelig at det nødvendiggjør en endring i finansieringsforutsetninger av bompengeprojektet.

Flertallet er innforstått med at tiltaket også kan bety økte inntekter.

Flertallet vil påpeke at det forslaget som fremmes, gir et virkemiddel til myndigheter på kommune- og fylkesnivå. Flertallet er derfor enig i at bare kommuner og fylkeskommuner kan gjøre vedtak om tiltaket og vedtar tidsrammene for virkemiddelbruken.

Flertallet har tillitt til at takstfastsettelsen gjøres slik praksis er generelt i behandlingen av bompengesaker, nemlig at takstopplegget utarbeides lokalt i samarbeid mellom Statens vegvesen og kommune/fylkeskommune, og deretter vedtas av disse som del av en søknad til Samferdselsdepartementet.

Flertallet forutsetter at en slik søknad også ledsages av en plan for å oppjustere kollektivtilbudet og andre tiltak for å sikre publikum tilfredsstillende fremkommelighet i den perioden virkemiddelet benyttes.

Flertallet vil påpeke at ordningen kunne ha vært gjort ytterligere miljørettet dersom takstdifferensieringen hadde hatt et miljøelement og en innretning som belastet de som forurensar mest hardest, etter prinsippet om at «forurensar betaler».

Flertallet er kjent med at det i dag finnes tekniske forutsetninger som gjør dette enkelt å gjennomføre, dersom man ønsker det. Flertallet er kjent med at en videreutvikling av systemet i slik retning vil kreve ytterligere utredning og høyring, forankring i andre deler av lovverket og utvikling av nye tekniske og praktiske løsninger.

Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet på dette grunnlag fremmer saken for Stortinget, som formelt sett vedtar rammene for projektet.

Flertallet er innforstått med, av hensyn til annet lovverk, at endelig vedtak om fastsettelse, på grunnlag av søknad fra lokale myndigheter, må fattes av Samferdselsdepartementet. Flertallet slutter seg til at Samferdselsdepartementet i slike tilfelle får delegert myndighet fra Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at norske bilister årlig betaler inn langt mer i bil- og drivstoffavgifter enn det

staten bruker på veinettet. Disse medlemmer mener derfor at det er urimelig at bilistene skal belastes med bompenger på toppen av dette. Disse medlemmer viser til at bilistene i 2012 vil betale inn rundt 55 mrd. kroner i bilrelaterte avgifter, mens bevilgningen til Statens vegvesen på statsbudsjettets kapittel 1320 er på 16,3 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at bompengeselskapene i 2012 ifølge Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2012 kommer til å stille 9,3 mrd. kroner til disposisjon i budsjettåret, hvorav 5,6 mrd. kroner til riksveinettet. Disse medlemmer viser til at det er § 27 og § 27 a i veglova som åpner for bompenger. Disse medlemmer fremmet av ovenfornevnte grunner forslag om å oppheve disse bestemmelsene i forbindelse med komiteens behandling av statsbudsjettet for 2012 i Innst. 13 S (2011–2012).

Disse medlemmer peker på at forslaget til tilføyelse i § 27 i vegloven i Prop. 81 L (2011–2012) begrunnes med folkehelseutfordringer knyttet til svevestøv og nitrogendioksid. Disse medlemmer har stor forståelse for de problemene mange med lungesykdommer har på grunn av lokal forurensning, men vil samtidig påpeke at problemet først og fremst skyldes at andelen dieserbiler er høy. Disse medlemmer viser til at det tidligere ikke var så høy dieselandel, men Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet endret avgiftssystemet i 2007 for å oppmuntre folk til å kjøpe dieserbiler med høye NO₂-utslipp. Begrunnelsen var at dieserbiler slipper ut litt mindre CO₂ enn bensinbiler, og Astma- og allergiforbundet advarte mot avgiftsmessig favorisering av dieserbiler da overfokuseringen på CO₂ ville få konsekvenser for folkehelsen. Resultatet av regjeringens politikk ble at de fleste nye personbiler i Norge nå er dieserbiler. Disse medlemmer mener at det er viktig å legge til rette for en utskifting av bilparken, slik at folk flest kan få nyere, tryggere og mer miljøvennlige biler. Disse medlemmer tok opp saken knyttet til avgiftsbelegging i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, jf. disse medlemmers merknader om innføring av plug-in hybridbiler og andre nullutslippsbiler i Innst. 13 S (2010–2011). Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2012, der Fremskrittspartiet gikk inn for å redusere effektkomponenten i engangsavgiften med 50 pst., tilsvarende en avgiftsreduksjon på 1,2 mrd. kroner. Disse medlemmer vil videre påpeke at NO₂-utslippene fra dagens dieserbiler kunne ha blitt redusert betydelig, men at dette ikke er mulig etter at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innførte mineraloljeavgift på syntetisk GTL-diesel som lages av naturgass. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt representantforslag Dokument

8:34 S (2011–2012) om å frita det ikke-mineralske miljødrivstoffet GTL fra mineraloljeavgift.

Disse medlemmer viser til at Prop. 81 L (2011–2012) legger opp til økte bompengesatser i perioder med høy luftforurensning, men at det i statsrådets svar på spørsmål nr. 1 fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Prop. 81 L (2011–2012) kommer frem at det ikke blir noen føringer knyttet til at merinntektene skal brukes på miljøtiltak for å forbedre luftkvaliteten. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på spørsmål nr. 2 fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Prop. 81 L (2011–2012), der det kommer frem at staten heller ikke vil bidra med tilleggsfinansiering til kollektivtransport i perioder med høy luftforurensning og økte bompengesatser. Disse medlemmer viser til at den forhøyde bompengavgiften dermed kun blir å betrakte som en merinntekt for bompengeselskapene, og som en tilleggsskatt for bilistene.

Disse medlemmer mener regjeringen burde løse utfordringene med svevestøv og nitrogendioksid ved å legge til rette for utskifting av bilparken og ved å la folk kjøre med syntetisk GTL-diesel, istedenfor å innføre enda flere bilrelaterte avgifter og bompenger. Disse medlemmer vil derfor gå imot regjeringens forslag til tilføyelse i veglovens § 27.

Disse medlemmer fremmer isteden følgende forslag om å oppheve adgangen til bompengefinansiering og lokal drivstoffavgift:

«I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 gjøres følgende endring:

§ 27 og § 27 a oppheves.

II

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.»

Komiteenes medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at forslaget til endringer i veglova § 27 ikke må forveksles med «køprising» eller «rushtidsavgift» som reguleres etter bestemmelsene i vegtrafikkloven.

Sterk luftforurensning er aldri en villet tilstand, og disse medlemmer er derfor enig i at tiltak må settes inn dersom grenseverdiene for PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂ overskrides i henhold til forurensningsloven.

Disse medlemmer er enig i at politikere på kommune- og fylkesnivå må ha en rett og plikt til å gjennomføre mottiltak dersom det skulle oppstå perioder med helsefarlig luftkvalitet. Disse medlemmer antar at det derfor vil være tverrpolitisk enighet om virkemidler som kan bidra til å heve luftkvaliteten og minske helsefare i norske kommuner.

Disse medlemmer har stor tillitt til lokalt selvstyre, og vil derfor støtte virkemidler som kan iverksettes på bakgrunn av lokalpolitiske vedtak.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil også understreke at enkelte forhold ved ordningen kan ha negative effekter. Dersom en kommune og fylkeskommune vedtar å benytte tidsdifferensierte bompenger, introduseres en ny risiko på bompengeselskapets inntektsgrunnlag. Dersom passeringsspriser endrer trafikkvolum og inntekter, vil endringer i kontantstrømmen kunne føre til økte finansieringskostnader for noen bompengeselskaper. Isolert sett vil altså en introduksjon av slik inntektsrisiko medføre at bompengefinansiering blir dyrere enn forutsatt. Disse medlemmer vil derfor oppfordre til at virkemiddelet beskrevet i veglova § 27 andre ledd må brukes med største varsomhet.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn understreke at virkemiddelet i veglova § 27 andre ledd egentlig innebærer en endring av vedtatt finansieringsgrunnlag, og at dette kan gi utslag på finansieringsforutsetninger for vedtatte prosjekt/pakker.

Disse medlemmer vil videre understreke at de finansielle konsekvensene av bruk av virkemiddelet beskrevet i veglova § 27 andre ledd, ene og alene må være en sak for angjeldende bompengeselskap med hensyn til fremdriften av prosjektet/prosjektene.

Disse medlemmer vil understreke at det er nødvendig å fremme en ny sak for Stortinget dersom forutsetningene i et bompengeprojekt skal endres og at en slik sak fremmes etter ønske fra bompengeselskapet og dets eiere.

Disse medlemmer er enig i at staten, kommunen eller fylkeskommunen ikke skal ha råderett over eventuelle ekstraintekter, men at disse skal komme finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjekt/prosjektene til gode.

Disse medlemmer ser dette tiltaket etter § 27 i veglova som et lokalt virkemiddel som derfor helt og holdent burde vært en lokal sak, og at endelig takstfastsettelse burde vært tillagt lokale myndigheter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag til vedtak:

«Stortinget ber regjeringen i relevante forskrifter fastsette at betingelsene i søknaden fra kommuner og fylkeskommuner om tidsdifferensierte bompenger, skal legges til grunn i den endelige fastsettelsen av takststruktur og andre vilkår dersom tidsdifferensierte bompenger blir tillatt tatt i bruk.»

Disse medlemmer vil peke på at fordelingen av det økonomiske ansvaret for å oppjustere kollektivtilbudet og andre tiltak må avklares mellom stat-

lige myndigheter, kommunen og fylkeskommunen. Disse medlemmer vil presisere at det er viktig at en beredskapsplan for dette er utarbeidet på forhånd.

Disse medlemmer er også enig i at dette er et tiltak for å bekjempe forbigående høy forurensning og ikke er et virkemiddel knyttet til belønningsordningen for kollektivtransport i byene.

Disse medlemmer vil understreke at ordningen holder seg innenfor rammene av EØS-avtalen.

Disse medlemmer vil vise til Høyres kollektivtransportplan fra april 2011. Planen skisserer en opptrapping av det statlige ansvaret for kollektivtransporten i storbyene. Dersom denne planen blir virkelighet, kommer behovet for tidsdifferensierte bompenger til å bli redusert.

Obligatorisk brikke i alle kjøretøy

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil peika på fagetatane sitt utkast til Nasjonal transportplan og deira innspel om å starta opp eit arbeid med å utgreia moglegheitene for å innføra obligatorisk brikke i alle kjøretøy. Fleirtalet ser i møte ei slik utgreiing så raskt som mogleg.

Fleirtalet ynskjer òg ei nærare vurdering av moglegheita for ei ytterlegare miljødifferensiering av takstsystemet, og om dette er praktisk og tilrådeleg i høve til andre omsyn.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 gjøres følgende endring:

§ 27 og § 27 a oppheves.

II

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i relevante forskrifter fastsette at betingelsene i søknaden fra kommuner og fylkeskommuner om tidsdifferensierte bompenger, skal legges til grunn i den endelige fastsettelsen av takststruktur og andre vilkår dersom tidsdifferensierte bompenger blir tillatt tatt i bruk.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til I fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til II og III fremmes av en samlet komité.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende:

vedtak til lov

om endringer i veglova og vegtrafikkloven

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 blir det gjort følgende endringer:

Lova si tittel skal lyde:

Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)

§ 27 andre ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift fastsettje mellom- belse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i by- område når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i for- urensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset ved- tak av kommunen og fylkeskommunen.

§ 27 noverande andre og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

II

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk blir det gjort følgende endringer:

§ 22 a skal lyde:

§ 22 a *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om motorvognfører er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når:

1. det er grunn til å tro at han har overtrådt bestem- melsene i § 22 eller § 22 b,
2. det er grunn til å tro at han har overtrådt andre be- stemmelser som er gitt i eller i medhold av denne lov, og departementet har bestemt at overtredel- sen kan ha slik virkning,
3. han med eller uten egen skyld er innblandet i tra- fikkuhell, eller
4. han er blitt stanset i trafikkontroll.

Dersom *testresultatet* eller andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt be- stemmelsene i § 22 eller § 22 b, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn og symptomer på ruspåvirkning og fremstille ham for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk le- geundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når føreren nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om føreren er påvirket av annet berusende el- ler bedøvende middel.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier eller bioingeni- ør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mis- tanke om påvirkning av andre midler enn alkohol el- ler andre særlige grunner taler for det.

Departementet gir nærmere bestemmelser om undersøkelsene nevnt i de foregående ledd.

§ 36 nr. 6 skal lyde:

6. I tilfelle som nevnt i nr. 3 og 4 kan politiet ta kjø- retøyet i forvaring når det finner det nødvendig. Blir det ikke hentet innen 3 måneder etter utløpet av forbudstiden, kan det selges etter at eieren er varslet i rekommandert brev. Reglene i § 37 *fem- te ledd annet og tredje punktum og sjette til åttæn- de ledd* gjelder tilsvarende.

§ 36 b tredje ledd skal lyde:

Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter retts- kraftig avgjørelse, kan motorvognen selges. For øv- rig får bestemmelsene i § 37 *femte til sjuende ledd* til- svarende anvendelse.

III

Lova trer i kraft straks.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. mai 2012

Knut Arild Hareide

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

