



Innst. 299 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 82 L (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

På bakgrunn av lokale ønske og på oppmoding frå Stortinget, foreslår Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen endringar i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 27 som tek inn eigne føresegner om bompengar i byområde i eit nytt andre ledd. Etter forslaget vil føresegna i det nye andre leddet opne for at det i byområda i Noreg kan bli teke i bruk bompengetakstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde byområdet, med bompengetakstar som er basert på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Som vilkår er det foreslått at omsyn til transportløysingane i byområda, bruk av areal eller lokalmiljøet skal vere førande for takstutforminga. Det er lokale myndigheter som tar initiativ til justeringar av takstane i ei pågåande bompengerekvinging, og departementet føreset at dei kommunale og fylkeskommunale myndighetene har tenkt nøyte gjennom dei økonomiske konsekvensane for transportnæringa og dei reisande i området det gjeld. Det nye andre leddet har same utforming som den gjeldande føresegna i § 27 første ledd, ved at bompengordningane i byområde krev samtykke frå Stortinget. Det blir i ny § 27 andre ledd foreslått at føresegnene om vilkår og bruk av bompengar etter første ledd el-

les skal gjelde tilsvarande. Den gjeldande føresegna om bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk i § 27 første ledd fjerde punktum, som gjeld særskilt for byområde, blir foreslått vidareført i eit nytt andre ledd fjerde punktum.

Den gjeldande føresegna i § 27 andre ledd opnar for at det kan bli gitt forskrift om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar i byområde som har i drift bompengerekvinging i periodar med høg luftforureining, utan eit framlegg for Stortinget, jf. hovudregelen i § 27 første ledd. Det er ein føresetnad at tiltaket kan redusere forureininga. Departementet foreslår at føresegna blir vidareført i eit nytt tredje ledd, med einskilde endringar. For det første foreslår departementet endring av to ord i den gjeldande føresegna: ordet «differensiering» endra til «endra» og ordet «bompengesystem» blir endra til «bompengordningar». Endringane blir foreslått for å få betre samsvar mellom føresegnene i nytt andre og tredje ledd i § 27. I tilknytning til ordet «bompengordningar» foreslår departementet at ordet «eksisterande» blir teke inn for å presisere at ordninga etter tredje ledd gjeld bompengordningar som er i gong. Ei anna endring i det nye tredje leddet går ut på å slå fast i eit nytt tredje punktum at inntekter frå ordningar med endra takstar skal gå til prosjekta som er prioriterte i bompengordninga det gjeld. Til slutt, i eit nytt fjerde punktum, foreslår departementet at det blir teke inn ein forskriftsheimel som opnar for å gi føresegner om at kommunen og fylkeskommunen kan nytte ein eventuell auke av bompenginntektene frå ei slik mellombels unntaksordning til tiltak for å få ned luftforureininga i perioden.

Departementet foreslår eit nytt femte ledd i veglova § 27 som gir departementet heimel til å fastsetje generelle føresegner om bompengetakstar i forskrift til veglova. Dette er eit forslag som inneber at gjeldande generelle føresegner om bompengetakstar

som er gitt i handbøker og retningslinjer, kan bli gitt i forskrift si form. Departementet foreslår òg i det nye femte leddet at det blir teke inn ein heimel til å gi forskrift om plikta til å betale bompengar.

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.

Som følgje av den nye føresegna om bompengar i byområde som blir foreslått i veglova § 27 andre ledd, foreslår departementet at lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 7a blir oppheva. Dette vil innebære at det ikkje lenger vil liggje føre lovheimel til forskrift 25. oktober 2011 nr. 1044 om køprising, og at forskrifta som følgje av det vil bli oppheva av departementet.

Samferdselsdepartementet sendte i brev av 28. oktober 2016 forslag til endringane i veglova og vegtrafikkloven på alminneleg høring med høringsfrist 9. januar 2017. I kapittel 3 og 4 er det gjort nærare greie for gjeldande rett, forslaga i høringsnotatet, synet til høringsinstansane og vurderingane til departementet.

1.2 Økonomiske og administrative konsekvensar

Endringane i veglova § 27 og opphevinga av køprisregelverket har ikkje i seg sjølv nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar. Det er likevel venta at endringane i veglova vil gjere at dei nye formene for takstar blir meir «tilgjengelege» for byane.

Tilretteleggjinga for miljødifferensierte bompengetakstar har visse økonomiske og administrative konsekvensar for Statens vegvesen og bompengeselskapa. Vegdirektoratet er i gang med eit arbeid med å leggje til rette for miljødifferensiering i AutoPASS. Endringane er kostnadsrekna til om lag 8 mill. kroner, 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. Vegdirektoratet arbeider òg med nye system som vil erstatte dagens løysing, der miljødifferensiering vil vere ivareteken. Vegdirektoratet arbeider vidare med opplegget for korleis miljødifferensierte bompengetakstar skal bli skilta, i kombinasjon med informasjon gjennom andre kanalar. Totalt er kostnadene knytt til informasjon rekna til om lag 12 mill. kroner.

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 noka berekning av denne typen kostnader.

I arbeidet med teknisk tilretteleggjing for miljødifferensiering i AutoPASS er det lagt opp til tekniske løysingar for ei mest mogleg effektiv fakturering av trafikantar som bruker og ikkje bruker bompengebrikke, inkludert faktureringa av dei utanlandske trafikantane. Takstane og faktureringa blir lagt opp på ein måte som er i tråd med dei fire fridomane etter EØS-avtala.

Bompengeselskapa vil truleg få noko auka arbeid med forvaltning av brikkeavtaler i ei ordning med miljødifferensiering. Det er òg sannsynleg at bompengesystem med miljødifferensierte takstar vil føre til auka kompleksitet i systemet, noko som dermed også vil kunne gi ei noko dyrare innkrevjing. Departementet viser i denne samanhengen til det pågåande arbeidet med ei bompengereform der eitt av elementa er å skilje ut utstedarrolla frå bompengeselskapa.

Departementet legg til grunn at kostnader til teknisk tilretteleggjing for miljødifferensiering innanfor AutoPASS-systemet blir dekt av statlege middel over Samferdselsdepartementet sitt budsjett innanfor dei gjeldande rammene. Det er praksis for at kostnader som kan bli knytt til eit einskilt bompengeprojekt, blir dekt av bompengar frå ordninga det gjeld. Departementet legg til grunn at dette skal gjelde ved endring av bompengetakstar som det blir lagt til rette for gjennom lovforslaget.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 82 L (2016–2017) til Stortinget om endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompenger i byene).

Komiteen merker seg at formålet med proposisjonen er å legge til rette for endringer i vegloven som åpner opp for at byområdene i Norge kan ta i bruk bompengetakster som er tilpasset særskilte lokale behov. Det kan være bompengetakster som er basert på kjøretøyets vekt, takster som påvirker valg av reisemiddel eller som varierer ut fra tiden på døgnet og ut fra de ulike kjøretøyenes miljøegenskaper eller lignende. Komiteen merker seg vidare at hensyn til transportløsningene i byområder, bruk av

arealer eller lokalmiljø skal være førende for utformingen av takstene. Komiteen understreker at forslaget fortsatt innebærer at bompengordningene i byområdene krever samtykke fra Stortinget.

Komiteen viser til at prognosene fram mot 2050 signaliserer en økning i befolkningen i bynære områder. Dette vil ha stor betydning for utformingen av transportsystemene og hvordan arealer disponeres. Komiteen mener det vil være en viktig oppgave å sikre god framkommelighet og gode bymiljø i dette arbeidet. I dag har flere byområder utfordringer med lokal luftforurensning, der utslippene fra biltrafikk sammen med vedfyring og andre kilder til forurensning bidrar vesentlig. Komiteen viser til at lokal luftforurensning gir helseproblem og svekket livskvalitet for mange, og er spesielt knyttet til svevestøv og nitrogendioksid.

Komiteen viser videre til målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport og at forslagene i proposisjonen bidrar med virkemidler for å nå dette målet.

Komiteen legger vekt på det samlede forslaget i proposisjonen skal forenkle, videreføre og utvikle ordningene som gjelder i dag og at forslaget etterkommer byenes ønsker og behov for et mer fleksibelt takstsystem.

Komiteen registrerer videre at det blant høringsinstansene er bred støtte for forslaget, og at noen har innspill om at dagens bompengordning og vegbruksavgifter bør fases ut til fordel for et system med satellittbasert vegprising. Komiteen merker seg også at enkelte instanser tar til orde for at bompenginnkreving og køprising bør holdes adskilt og at de derfor ikke kan støtte forslaget.

Komiteen har ingen øvrige merknader og støtter forslagene i den framlagte proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil understreke at nytteprinsippet er et viktig prinsipp når man først velger bompenginnkreving som finansieringsmetode. Prinsippet om bompenginnkreving er utviklet etter langvarig praksis og er omtalt i flere meldinger fra departementet til Stortinget. Disse medlemmer vil påpeke at nytteprinsippet innebærer at det skal være sammenheng mellom betaling og nytte, det vil si at den som betaler bompenger også skal ha nytte av tiltaket/tiltakene som midlene blir brukt til å finansiere. Videre innebærer dagens praktisering at også den som har nytte av prosjekter som blir finansiert med bompenger, skal være med på å betale. Dette er blant annet slått fast i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.meld. nr. 16 (2008–2009). Disse medlemmer har merket seg at det i bypakkene gjennom praksis er åpnet for en

mer indirekte sammenheng mellom betaling og nytte, jf. den gjeldende forutsetningen i § 27 første ledd fjerde punktum. Disse medlemmer mener at nytteprinsippet også har blitt oppfylt dersom bilistene får en indirekte nytte av tiltaket gjennom bedre framkommelighet både på veinettet og i kollektivtransporten.

Disse medlemmer forutsetter at forslagene til endringer i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a ikke endrer det etablerte nytteprinsippet for bompenginnkreving. Disse medlemmer forutsetter videre at bompengene kan nyttes til alle tiltak som veglova gir hjemmel for, og at de i tillegg kan nyttes til investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde, kan også bompenger nyttes til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer viser til at de foreslåtte endringene i veglova § 27 åpner en større fleksibilitet i bompengordningene. Disse medlemmer merker seg at takster som blir fastsatt, kan påvirke valg av reisemiddel, variere ut ifra tiden på døgnet, variere ut ifra kjøretøyenes miljøegenskaper eller lignende. Disse medlemmer legger derfor til grunn departementets vurdering av at dette er viktige elementer av hva den gjeldende forskriften om køprising ville åpnet for i praksis, og at de foreslåtte endringene i veglova og vegtrafikkloven derfor ivaretar hovedformålet med dagens køprisingsregelverk. Med den begrunnelse støtter disse medlemmene forslaget om å oppheve § 7a i vegtrafikkloven.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at lokale bompengepakker med køprising ofte gir urimelig høye bompengavgifter for bilistene. Dette rammer først og fremst innbyggere med vanlige inntekter som er avhengige av bil i hverdagen. Disse medlemmer mener at løsninger med progressive bompengesatser gir ekstreme utslag og at det er manglende forholdsmessighet mellom hva bilistene betaler i avgift og hva man får igjen av ny veikapasitet og kvalitet på veiene.

Disse medlemmer mener at lokale myndigheter som ønsker bruk av bompenger, skal forplikte seg til at inntekter skal komme veitrafikken og bilistene til gode gjennom ny veikapasitet, bedre kvalitet på eksisterende vei og økt trafiksikkerhet. Disse medlemmer mener at dette skal være en forutsetning for å kunne godkjenne slike lokale ønsker.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for, herunder om nødvendig fremme forslag for Stortinget om, at

en forutsetning for å kunne godkjenne lokale bompakkeinitiativ er at det skal være forholdsmessighet mellom det bilistene betaler inn i bompenger og det bilistene får tilbake i form av ny veikapasitet, bedre kvalitet på veiene og økt trafiksikkerhet.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for, herunder om nødvendig fremme forslag for Stortinget om, at en forutsetning for å kunne godkjenne lokale bompakkeinitiativ er at det skal være forholdsmessighet mellom det bilistene betaler inn i bompenger og det bilistene får tilbake i form av ny veikapasitet, bedre kvalitet på veiene og økt trafiksikkerhet.

4. Komiteens tilråding

Tilrådingen fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

I

I lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar skal § 27 lyde:

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentleg 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.

Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mai 2017

Nikolai Astrup

leder

Karianne O. Tung

ordfører

de. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er baserte på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande. Føresegnene om vilkår og bruk av bompengar i 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.

Departementet kan i forskrift fastsetje mellom- belse *endra* bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor *eksisterande bompengordningar* 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. *Inntekter frå dei endra takstane skal gå til å nedbetale dei prosjekta som er prioriterte i bompengordninga det gjeld. Departementet kan i forskrifta likevel fastsetje føresegner om at inntekter frå dei endra takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengainnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettværn ved å tinglystast 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 i forskrift fastsetje generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.

II

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk blir det gjort følgjande endringar:

§ 7a blir oppheva.

III

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Kongen kan setje i verk dei einskilde føresegnene til ulik tid.

