



Innst. 255 L

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 80 L (2012–2013)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy)

Til Stortinget

Samandrag

Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen endring av lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 i et nytt tredje ledd.

Lovbestemmelsen vil åpne for at departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (brikke) til de norske trafikantbetalingssystemene for kjøring på det offentlige vegnettet. Lovbestemmelsen vil videre åpne for at departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes av påbudet.

Det foreligger i dag ingen lovpålagte krav til elektronisk betalingsenhet med gyldig avtale ved passering av betalingsnett for innkreving av trafikantbetaling.

En lovbestemmelse som åpner for å pålegge kjøretøy bruk av elektronisk betalingsenhet, kan ha betydning for europeisk næringsstransports tilgang til å yte transporttjenester i Norge. En oversikt over EØS-regelverk og andre internasjonale avtaler er tatt inn i punkt 4 i proposisjonen.

Innkrevningen av trafikantbetaling fra utenlandske kjøretøy har spesielt vært krevende for bompengeselskapene. Blant annet hindrer nasjonale bestemmelser hos utenlandske myndigheter tilgang til relevante registre. I tillegg er det ofte ulønnsomt å kreve

inn trafikantbetaling i ettertid på grunn av høye kostnader for informasjon og lang behandlingstid. Dette innebærer at enkelte utenlandske tungtransportører unnlater å betale bompenger og kan operere med lavere driftskostnader enn norsk transport, noe som gjør at bompengene kan føre til en uheldig konkurransevridning mellom norsk og utenlandsk næringsvirksomhet.

Bakgrunn

Investeringer i utbygging av det offentlige vegnettet i Norge er i dag finansiert gjennom en kombinasjon av bevilgninger fra staten, fylkeskommunene og kommunene og trafikantbetaling (bompengefinansiering). Andelen bompengefinansiering har økt gradvis over tid. I 2010 betalte trafikantene om lag 6,3 mrd. 2011-kroner i bompenger på riks- og fylkesvegene, og i 2011 betalte trafikantene om lag 6,7 mrd. 2011-kroner. Det er ventet at bompengandelen i mange prosjekter vil være høy i årene som kommer.

Bompengeselskapene har relativt høye kostnader knyttet til fakturering av bompenger til eiere av kjøretøy som ikke har tegnet abonnement med tilknyttet elektronisk betalingsenhet. Bompengeselskapenes tap på fordringer er også i stor grad knyttet til kjøretøy uten elektronisk betalingsenhet. Bompengeselskapene har vist til at tap på fordringer er en ny utfordring som har kommet med innføring av automatisk bompengeneinnkreving. Regnskapstall for 2011 viser at tap på fordringer for 43 selskaper som hadde innkreving i hele 2011 utgjorde 20,7 prosent, tilsvarende 172 mill. kroner. Effektivitetsanalysen gjennomført av Riksrevisjonen viser at andelen brikkebruk er den faktoren som i størst grad påvirker effektiviteten i bompengeselskapenes driftskostnader.

Et påbud om avtale om betalingsenhet for tunge kjøretøy vil sikre innkrevingselskapene nødvendig

informasjon om kjøretøyets eier og fakturaadresse. Det er også ventet at et påbud om elektronisk betalingsenhet vil redusere bompengeselskapenes tap på fordringer, slik at det blir færre trafikanter som unndrar seg bompenger og bompengeselskapenes inntekter økes.

Vegdirektoratet sendte i brev av 15. mars 2012 et forslag om endring av vegtrafikkloven § 13 tredje ledd på offentlig høring med høringsfrist 15. juni 2012, jf. pkt. 2 i proposisjonen som gir en oversikt over høringsinstanser og høringsinstanser som har hatt realitetsmerknader til forslaget. Samtlige av disse høringsinstansene har hovedsakelig stilt seg positive til høringsforslaget.

Departementets vurderingar

Samferdselsdepartementet har merket seg den brede tilslutningen til lovforslaget og at flere av høringsinstansene uttrykker positivt at det er behov for en ordning som pålegger tunge kjøretøy elektronisk betalingsenhet til de norske trafikantbetalings-systemene.

Lovforslaget vil gi departementet myndighet til å fastsette påbud om elektronisk betalingsenhet for kjøretøy over 3 500 kg i forskrift og nærmere bestemmelser om ordningen. Når regelverket er fastsatt, er dette en ordning som vil sikre bompengeselskapene nødvendig informasjon om kjøretøyets eier og fakturaadresse.

Departementet anser det som nødvendig at påbudet i første omgang begrenses til kjøretøy som blir brukt i næringstransport. Grensen på 3 500 kg er etter vegtrafikkloven regnet som grensen mellom lette og tunge kjøretøy. I klassen mellom 3 500 kg til 7 500 kg eies og brukes kjøretøyene både av privatpersoner til personlig formål og av privat næring til bruk i virksomheten. Departementet vil vurdere nærmere om påbudet skal gjelde alle kjøretøy over 3 500 kg som blir brukt i næringsvirksomhet, og kommer tilbake til spørsmålet i forbindelse med den offentlige høringen av forskriften.

Ved et brikkepåbud som omfatter all kjøring på offentlig vegnett, vil kontrollmyndighetene ha mulighet til å gjennomføre fysiske kontroller uansett om kjøretøyet befinner seg på bompengefinansiert vegnett eller ikke, og uavhengig av om kjøretøyet har passert et betalingssnitt.

Et tungtveiende argument for å innføre et påbud for hele landet er at det i dag eksisterer, eller er under planlegging, bompengefinansiert vegnett i alle landsdeler. Det vil bare være de færreste kjøretøy som ikke passerer betalingssnitt jevnlig.

Departementet har merket seg at mange av høringsinstansene er opptatt av hvordan kontrollene legges opp, hvilke myndigheter som skal utføre kontrollen, at det settes av tilstrekkelige midler til å kon-

trollere og at gebyrene for brudd på påbudet er høye nok, mv. Departementet har også merket seg at de fleste av høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet støtter at kontrollen blir organisert som en del av den øvrige kontrollen på det offentlige vegnettet. Etter departementets vurdering må kostnadene knyttet til kontrollen ses i sammenheng med nytten av ordningen. Det er imidlertid viktig at kontrollomfanget er så høyt og effektivt som mulig for at lovpåbudet skal oppnå målet om alle eiere/førere av kjøretøy som blir omfattet, følger påbudet. Videre må sanksjonene ha en størrelse som gjør at det ikke lønner seg å unnlate bruk av påbudt brikke.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Lovforslaget innebærer ikke i seg selv økonomiske eller administrative konsekvenser, men når lov og forskrift blir satt i kraft, vil dette medføre konsekvenser for eierne/førerne av kjøretøyene som blir omfattet av påbudet, bompengeselskapene og offentlige myndigheter.

Antallet kjøretøy som blir omfattet av påbudet om elektronisk betalingsenhet avhenger av hvordan påbudet blir fastsatt i forskriften til bestemmelsen. I Norge er det registrert om lag 108 000 motorvogner over 3 500 kg og om lag 59 000 over 7 500 kg. Det finnes per i dag ikke noen tilgjengelig oversikt over antallet utenlandske kjøretøy i de ulike vektclassene som utfører transportoppdrag i Norge, men i henhold til oversikt fra Statistisk sentralbyrå fra 3. kvartal 2012 ble det transportert om lag 12 mill. tonn over norsk grense. Utenlandsk godstransport sto for 58,6 prosent av denne transporten.

Forslaget har administrative konsekvenser for bompengeselskapene og kontrollmyndighetene som medfører engangskostnader i forbindelse med at ordningen trer i kraft, og varige driftskostnader, som i det vesentligste er knyttet til brikkefordistribusjon og kontroll.

I henhold til foreløpige beregninger ligger engangskostnadene ved ordningen på mellom 20 til 40 mill. kroner, mens de årlige driftskostnadene vil utgjøre 5 til 10 mill. kroner. Deler av de årlige driftskostnadene vil bli dekket av sanksjoner knyttet til ordningen.

Påbudet er ventet å medføre økte inntekter fra kjøretøyene som blir omfattet av ordningen, slik at bompengeselskapenes tap på fordringer reduseres.

Andre konsekvensar

Samferdselsdepartementet presiserer at behandling av personopplysninger i bompengesystemet skal foregå i samsvar med konsesjon fra Datatilsynet.

Departementet anser tiltaket ikke å være i strid med EØS-retten. Ved innføringen av ordningen vil det bli arbeidet for at ordningen skal gjelde likt for

alle trafikanter som er omfattet av påbudet uavhengig av nasjonalitet, slik at ordningen heller ikke virker diskriminerende i praksis. Innføring av obligatorisk betalingsenhet for tunge kjøretøy anses ikke å være i strid med øvrige internasjonale konvensjoner som Norge er del av.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, fung.leiar Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, Ingunn E. Ulfsten, har merka seg at den føreslegne lovendinga vil opna for at departementet kan fastsetja føresegn om at køyretøy med tilleten totalvekt over 3 500 kg skal vera utstyrte med elektronisk brikke for køyring på det offentlege vegnettet. Vidare vert det opna for at departementet kan gje nærare avgjerd om verkeområde og grupper køyretøy som skal omfattast av påbudet.

Komiteen vil peika på at bompengeselskapa har relativt høge kostnadar knytt til fakturering av bompengar til eigarar av køyretøy som ikkje har teikna abonnement, og tap på fordringar er også i stor grad knytt til køyretøy utan elektronisk brikke. Rekneskapstal for 2011 syner at tap på fordringar for 43 selskap utgjorde 20,7 pst., tilsvarande 172 mill. kroner.

Komiteen vil også syna til Riksrevisjonen sin effektivitetsanalyse, der det går fram at den største faktoren for bompengeselskapa sine driftskostnadar er andelen køyretøy som brukar elektronisk brikke.

Komiteen sluttar seg til vurderinga av at ordninga vil fremja konkurranse på like vilkår mellom norsk og utanlandsk transportnæring.

Komiteen har merka seg at dette forslaget om endringar i vegtrafikklova har vore på høyring til over 200 instansar, og at alle høyringsinstansane som har gitt fråsegn, i hovudsak har stilt seg positive til forslaget. Lovforslaget vil gje departementet mynde til å fastsetja påbod om elektronisk brikke for køyretøy over 3 500 kg i føresegn, og dette vil sikra bompengeselskapa naudsynt informasjon om eigar og fakturaadresse.

Komiteen sluttar seg til at påbudet i første omgang vert avgrensa til køyretøy brukt i nærings-

transport, og at innrettinga og omfanget må avklarast nærare i samband med den offentlege høyringa av føresegna.

Komiteen syner til at mange av høyringsinstansane er opptekne av at kontrollen vert organisert som ein del av kontrollen elles på det offentlege vegnettet. Kontrollen må ha eit omfang, og sanksjonane må ha ein storleik, som gjer at det ikkje løner seg å la vera å bruka påboden brikke.

Komiteen registrerer at eingongskostnadane ved ordninga er rekna til å liggja mellom 20 og 40 mill. kroner, medan dei årlege driftskostnadane vil utgjera 5 til 10 mill. kroner. Påbudet vil på andre sida medføra auka inntekter frå køyretøya som vert omfatta av ordninga, slik at bompengeselskapa sine tap på fordringar vert reduserte.

Komiteen vil presisere at handsaminga av personopplysningar i bompengesystemet skal føregå i samsvar med konsesjon frå Datatilsynet. Ved innføring må det vera eit siktemål at ordninga skal gjelda likt for alle trafikantar som er omfatta av påbudet uavhengig av nasjonalitet, slik at ordninga heller ikkje i praksis verkar diskriminerande.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet er imot finansiering av offentlige veier med bompenger og imot bomringer der formålet ikke bare er å bygge offentlig vei betalt av bilistene, men også skaffe inntekter til andre formål enn vei. Disse medlemmer er imidlertid enig i at når bompengefinansiering vedtas av alle partier med unntak av Fremskrittspartiet, må det sørges for at alle betaler.

Disse medlemmer viser til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 5. april 2013, med svar på spørsmål fra Fremskrittspartiet og som er vedlagt innstillingen. Disse medlemmer viser spesielt til svar på spørsmål 4 om hvorfor det velges forskrift og ikke direkte lovtekst når vegtrafikkloven foreslås endret. Disse medlemmer siterer følgende fra svaret:

«Departementet er inneforstått med at spørsmål som er av en slik karakter at Stortinget bør ta stilling til dem, bør reguleres i lov og ikke overlates til forskrift. Som hovedregel bør lovs form benyttes bl.a. for bestemmelser som gir borgerne rettigheter eller plikter, mens det er grunn til å benytte forskrift ved tekniske detaljregler. Særlig gjelder dette når reglene retter seg mot en avgrenset brukergruppe, slik som næringsdrivende. Det samme gjelder dersom det er ventet at det er behov for hyppige endringer i regelverket.

I det gjeldende lovforslaget ble det vurdert om bestemmelsen som angir selve påbudet og bestemmelser om hvilket vegnett påbudet skal gjelde (med eventuelle unntak), bør gis i loven. Foruten påbudet og bestemmelser om virkeområde, er det imidlertid også behov for å gi nærmere bestemmelser om ordningen, som etter den gjeldende systematikken i veg-

trafikkloven er mer naturlig å gi i forskrift. Dette er bestemmelser om ansvaret for at kjøretøyet er utstyrt med betalingsenheten, bestemmelser om kontroll og gebyr, mv. Lovforslagets utforming gir, sammen med uttalelsene i proposisjonen, i realiteten en relativt liten grad av fleksibilitet ved utformingen av forskriften mht. hvilke kjøretøy som skal omfattes av ordningen og hvilket vegnett påbudet skal gjelde. En utforming av en lovbestemmelse som gir påbud og andre bestemmelser i § 13, vil også bryte med systemet i bestemmelsen for øvrig og systemet etter vegtrafikkloven ellers. Fullmaktssystemet etter vegtrafikkloven er dessuten et etablert system som bør være godt kjent for de påbudet vil rette seg mot. Det gjeldende påbudet skal dessuten som hovedregel rettes mot næringsdrivende og ikke privatpersoner. Jeg finner det på denne bakgrunn ikke betenkelig at den samme systematikken blir anvendt i det gjeldende lovforslaget som i vegtrafikkloven § 13 og i loven for øvrig.

Som omtalt i proposisjonen, kan det på et senere tidspunkt være ønskelig at alle motorvognklasser omfattes av ordningen med påbudt elektronisk betalingsenhet, inkludert personbiler. Dette vil kreve en ny lovendring. Ved et slikt lovpåbud kan det være naturlig at selve påbudet framgår loven og at de nærmere bestemmelsene om ordningen blir gitt i forskrift til loven. Samferdselsdepartementet vil vurdere dette nærmere ved et slikt lovforslag».

Disse medlemmer legger til grunn at forskrift brukt i denne saken ikke åpner for at krav om betalingsbrikke kan innføres i alle kjøretøy uten lovvedtak i Stortinget.

Disse medlemmer har videre fra Samferdselsdepartementets svarbrev datert 5. april 2013 merket seg at både Sveits og EU-landet Østerrike har ordninger som innebærer at utenlandske vogntog betaler for antall kjørte km. Disse medlemmer ønsker utredet en tilsvarende ordning i Norge der det betales for utenlandske trailers bruk av veinettet generelt og ikke bare for å sikre betaling ved passering av norske bomstasjoner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at bilistene er med på å finansiere en stor andel av veitbyggingen i Norge, og at det er særdeles viktig at bilistene kan ha tillit til bompengesystemet. Innkrevingen må derfor være pålitelig og effektiv slik at mest mulig penger går til vei og minst mulig til administrasjon.

Dette medlem viser til at Riksrevisjonen i sin rapport Dokument 3:5 (2012–2013) konkluderer med at målet om lavest mulig kostnader ved innkreving av bompenger ikke er nådd de senere årene. Dette medlem viser til at Riksrevisjonen mener Samferds-

selsdepartementet har hatt en svært overordnet rolle og at departementet i liten grad har gitt styringssignaler på området, og videre at det er svakheter ved Statens vegvesens oppfølging av bompengeselskapene. Dette medlem forventer at regjeringen tar kritikken fra Riksrevisjonen svært alvorlig, og at departementet tar et tydeligere styrings- og oppfølgingsansvar. Dette medlem viser til at Riksrevisjonen påpeker at manglende bruk av brikke i automatiske anlegg medfører betydelige kostnader, og at Riksrevisjonen derfor mener det bør settes i verk tiltak for å sikre at flere trafikanter bruker brikke, noe dette medlem støtter.

Dette medlem viser til at Riksrevisjonen dokumenterer store tap på fordringer som følge av at trafikantene ikke betaler for sine passeringer. I 2011 utgjorde dette hele 172 mill. kroner for selskapene. Dette medlem mener lovforslaget om obligatorisk bompengebrikke for alle kjøretøy over 3 500 kilo er et skritt i riktig retning. Dette medlem mener likevel at obligatorisk brikke også bør innføres på lettere kjøretøy for å sikre at mest mulig bompenger går til ny vei.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av ein samla komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merkna-dene og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 13 nytt tredje ledd skal lyde:

Departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet tilknyttet gyldig avtale for kjøring på offentlig veg. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om ordningen, herunder bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes.

Nåværende tredje til sjetten ledd blir nye fjerde til sjuende ledd.

II
Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. april 2013

Anne Marit Bjørnflaten

fung. leiar

Magne Rommetveit

ordførar

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. april 2013****Prop. 80 L (2012-2013) Endring i vegrafikkloven (elektronisk betalingsenhet i kjøretøy) - Spørsmål nr. 1 - 4****Spørsmål 1:**

«Hvilke ordninger har landene Sveits, Østerrike og Tyskland for utenlandske trailere som bruker veinettet i disse landene, og der det kreves inn bompenger?»

Svar:**SVEITS**

Avgiften for kjøretøy over 3 500 kg i Sveits er basert på antall kjørte kilometer, kjøretøykombinasjonens vekt og utslippsklasse (EURO-klasse). Sveitsiske kjøretøy plikter (med visse unntak) å ha en elektronisk betalingsenhet, og må månedlig rapportere data fra denne til det sveitsiske tollvesenet (FCA). For utenlandske kjøretøy er det valgfritt å bruke elektronisk betalingsenhet. Alternativt kan utenlandske kjøretøy ha et ID-kort som brukes til å registrere kjøretøyet ved innreise. Brukeren må fylle ut hvor mye som er kjørt og levere inn ved utreise. Reglene håndheves gjennom kontrollører og automatiske kontroller.

ØSTERRIKE

Avgiften for kjøretøy over 3 500 kg i Østerrike er basert på kjørt distanse som blir registrert via antenner i vegkanten, ikke ulikt det norske AutoPASS-systemet. I tillegg er utslippsklasse og antall aksler en del av prissettingen. Bruk av elektronisk brikke er obligatorisk, og brikker distribueres på en rekke steder langs hovedvegnettet og ved grensen. Motorvegselskapet i Østerrike (ASFINAG) har egne kontrollører som stopper og bøtelegger tunge kjøretøy som ikke har gyldig brikke.

TYSKLAND

Kun kjøretøy over 12 000 kg betaler distansebaserte avgifter for bruk av veger i Tyskland. Avgiften er basert på antall kjørte kilometer, utslippsklasse og antall aksler, og gjelder kjøring på motorveger (og dessuten enkelte føderale veger av hensyn til å unngå trafikkavvisning). I motsetning til Østerrike og Norge bruker Tyskland GNSS-teknologi for å avgjøre kjørt distanse. Dette innebærer at brikken kommuniserer med en satellitt framfor antenner i vegkanten. De som ikke ønsker å bruke elektronisk brikke, kan

registrere og betale reiseruten online eller med automater. Tyskland har egne kontrollører og automatiske kontroller.

Tyskland har for øvrig to brukerfinansierte tunneler og enkelte miljøsoner i byer, som fungerer ved siden av systemet beskrevet over.

Spørsmål 2:

«Hvilke ordninger finnes i andre europeiske land for å kreve betaling for bruk av nasjonalt veinett (uavhengig av om det brukes nasjonal vei med bompengeneinnkreving eller ikke)?»

Svar:

Samferdselsdepartementet har ingen fullstendig oversikt over ordninger for betaling av bruk av nasjonale vegnett i andre europeiske land, og i hvilken grad disse er øremerket til vegformål. Generelt er det imidlertid stor variasjon i ordningene som finnes, både i omfang, teknologi og avgiftsbelagte grupper. Noen hovedtyper avgifter kan nevnes:

Distansebaserte avgifter betales på basis av kjørt distanse, ofte på hovedvegnettet. Dette kan gjøres ved hjelp av elektroniske betalingsenheter (brikker), enten basert på satellitt- eller mikrobølgeteknologi. Det finnes også ulike selvbetjente løsninger, der brukeren rapporterer kjørt distanse online eller manuelt. Distansebaserte avgifter er stort sett øremerket vegformål og gjelder vanligvis også for utenlandske kjøretøy.

Tidsbaserte avgifter betales på grunnlag av hvor lenge trafikanten har oppholdt seg på det nasjonale (hoved) vegnettet. Brukeren kan vanligvis kjøpe oblater som er gyldig i en nærmere angitt periode. Tidsbaserte avgifter er stort sett øremerket vegformål og gjelder vanligvis også for utenlandske kjøretøy.

Prosjektfinansiering finnes i mange land for å finansiere større vegprosjekter, gjerne tunneler eller broer. I mange tilfeller eies prosjektene av private aktører som har rett til å kreve betaling i en gitt periode. Brukeravgiften gjelder vanligvis også for utenlandske kjøretøy.

Miljøsoner og lignende er primært designet for å regulere trafikk og/eller redusere utslipp fra trafikk i byområder. Denne typen virkemidler er vanligvis innført på lokalt nivå og eventuelle inntekter er øremerket lokale tiltak. Denne typen brukeravgift gjelder i varierende grad for utenlandske kjøretøy.

Årsavgift/vektårsavgift betales årlig basert på ulike karakteristika for kjøretøyet som alder, vekt og utslipp. De nasjonale avgiftene gjelder ikke for utenlandske kjøretøy. Minimumssatser for vektårsavgifter for de tyngste kjøretøygruppene er definert i EU-direktiv 1999/62/EF.

Drivstoffavgifter på bensin og diesel er avgifter som finnes i alle EU-land.

I tillegg til de ovennevnte hovedtypene avgifter, finnes mange lokale variasjoner. Graden av øremerking til vegformål varierer. Jeg viser ellers til The Department of Road Transport (Nederland) og Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg) sin rapport «**Road Pricing in Europe**» fra april 2012, som gir en god oversikt over de ulike bompengesystemene i Europa, se nærmere https://www.ereg-association.eu/actualities/archive.php?action=show_article&news_id=178.

Spørsmål 3:

«Har Samferdselsdepartementet vurdert andre løsninger enn elektronisk betalingsenhet (brikke) i alle kjøretøy?

(F.eks. innkreving av nasjonal veibruksavgift fra utenlandske kjøretøy for kjøring på vei i Norge og før slik kjøring tillates.)»

Svar:

Ordningen med obligatorisk betalingsehet for tunge kjøretøy er en videreutvikling av AutoPASS-systemet for trafikantbetaling. Etter departementets vurdering danner dette betalingssystemet det beste utgangspunktet for en enkel, kundefrem og effektiv innkreving av bompenger i Norge.

Lovforslaget bygger på et oppdrag som ble gitt Vegdirektoratet om å utrede muligheten for obligatorisk brikke for tunge kjøretøy våren 2010. Prosjektet som ble opprettet, vurderte i tidlig fase enkelte alternativer til obligatorisk brikke i tunge kjøretøyer som kunne gi en effektiv og rettferdig innkreving. Ett alternativ spesielt tiltenkt utenlandske kjøretøy som ble vurdert, var en «virtuell» brikke, også kalt turistløsningen. Dette er en ordning som allerede tilbys turister i Norge i dag og som fungerer slik at turister kan inngå avtale med registrering av kredittkort for betaling av bompenger ved besøk i Norge. Ved passering av betalingsnett blir kredittkortet koblet mot kjøretøyets registreringsnummer. En slik obligatorisk ordning for tunge kjøretøy, vil kunne sikre betaling fra brukeren, samtidig som det vil være enklere for sporadiske brukere av bompengefinansiert vegnett enn anskaffelse av elektronisk betalingsenhet. Forslaget er imidlertid ikke vurdert å ha ønsket kostnadseffektivitet, idet systemet baserer seg på bruk av fotografering i AutoPASS-systemet og kan innebære manuell fakturering. Et annet alternativt som ble vur-

dert, var muligheten for å pålegge utenlandske trafikanter å betale en vegavgift for å kjøre i Norge. Det ble imidlertid vurdert som vanskelig å sette en rettferdig avgift for utenlandske kjøretøy. Videre vurderte prosjektet det som vanskelig å kontrollere om riktig vegavgift var betalt dersom avgiften skulle baseres på kjørt distanse. I tillegg til disse alternativene, ble også mulighetene for å innføre drivstoffavgift i hele Norge vurdert. En slik landsomfattende avgift ble av prosjektet vurdert å kunne være en rettferdig løsning for alle trafikanter, uavhengig om de er norske eller utenlandske, samtidig som drivstoffavgiften lett vil kunne lokaliseres til veger lokalt og som kan kreves inn ved bruk av en relativt økonomisk gunstig innkrevingsmetode. En slik avgift ville imidlertid innebære en endring av dagens innkrevingsystem, og avgiften ble dessuten vurdert å kunne gi redusert trafiksikkerhet dersom utenlandske kjøretøy velger å ta med ekstra drivstoff over grensen til Norge for å unngå drivstoffavgiften.

Jeg vil bemerke at noen av fordelene med en obligatorisk betalingsenhet som en del av AutoPASS-systemet, er bl.a. at ordningen kan benytte teknologi som allerede eksisterer i dag, og det kan legges opp til at man kan benytte etablerte kontrollsystemer som utføres i forbindelse med andre krav til kjøretøy. Departementet har vurdert det som lite ønskelig å legge opp til alternative betalingssystemer som eksisterer på siden av AutoPASS som vil kreve nye løsninger, betalingsordninger og kontrollsystem. Jeg vil også bemerke at forpliktelsene etter EØS-avtalen innebærer at det ikke kan opprettes ordninger som diskriminerer utenlandske næringsdrivende.

Spørsmål 4:

«Lovendring åpner for forskrift; noe som kan innebære at myndighetene uten politisk vedtak i nasjonalforsamlingen, kan endre omfanget av en slik ordning.

- Hva er begrunnelsen for at regjeringen har valgt forskrift i stedet for lovbestemmelse?
- Hva mener regjeringen er ulempe dersom eksplisitt lovtekst med bestemmelser velges i stedet for forskrift?»

Svar:

Jeg viser til uttalelsene fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité i Innst. S nr. 296 (1995-96) der det fremheves at en utstrakt bruk av delegering av myndighet til å gi forskrifter er nødvendig i dagens samfunn, samtidig som det understrekes at det i mange tilfeller er grunn til å vise varsomhet med bruken av forskriftshjemler ved regler som gir rettigheter eller plikter til borgerne.

Vegtrafikkloven er i all hovedsak en fullmaktslov der detaljbestemmelser knyttet til loven er fastsatt i forskrift til loven. I utredningsarbeidet ble bestemmelsen om elektronisk betalingsenhet vurdert å passe inn i den gjeldende bestemmelsen om krav til kjøretøy og bruk av kjøretøy i vegtrafikkloven § 13. Dette er en bestemmelse som ikke gir de ulike påbudene direkte i loven, men som gir hjemmel til at påbud kan fastsettes i forskrift. Det samme systemet ble valgt i det gjeldende lovforslaget ved at både påbud og nærmere detaljbestemmelser blir gitt i forskrift til lovbestemmelsen.

Departementet er inneforstått med at spørsmål som er av en slik karakter at Stortinget bør ta stilling til dem, bør reguleres i lov og ikke overlates til forskrift. Som hovedregel bør lovs form benyttes bl.a. for bestemmelser som gir borgerne rettigheter eller plikter, mens det er grunn til å benytte forskrift ved tekniske detaljregler. Særlig gjelder dette når reglene retter seg mot en avgrenset brukergruppe, slik som næringsdrivende. Det samme gjelder dersom det er ventet at det er behov for hyppige endringer i regelverket.

I det gjeldende lovforslaget ble det vurdert om bestemmelsen som angir selve påbudet og bestemmelser om hvilket vegnett påbudet skal gjelde (med eventuelle unntak), bør gis i loven. Foruten påbudet og bestemmelser om virkeområde, er det imidlertid også behov for å gi nærmere bestemmelser om ord-

ningen, som etter den gjeldende systematikken i vegtrafikkloven er mer naturlig å gi i forskrift. Dette er bestemmelser om ansvaret for at kjøretøyet er utstyrt med betalingsenheten, bestemmelser om kontroll og gebyr, mv. Lovforslagets utforming gir, sammen med uttalelsene i proposisjonen, i realiteten en relativt liten grad av fleksibilitet ved utformingen av forskriften mht. hvilke kjøretøy som skal omfattes av ordningen og hvilket vegnett påbudet skal gjelde. En utforming av en lovbestemmelse som gir påbud og andre bestemmelser i § 13, vil også bryte med systemet i bestemmelsen for øvrig og systemet etter vegtrafikkloven ellers. Fullmaktssystemet etter vegtrafikkloven er dessuten et etablert system som bør være godt kjent for de påbudet vil rette seg mot. Det gjeldende påbudet skal dessuten som hovedregel rettes mot næringsdrivende og ikke privatpersoner. Jeg finner det på denne bakgrunn ikke betenkelig at den samme systematikken blir anvendt i det gjeldende lovforslaget som i vegtrafikkloven § 13 og i loven for øvrig.

Som omtalt i proposisjonen, kan det på et senere tidspunkt være ønskelig at alle motorvognklasser omfattes av ordningen med påbudt elektronisk betalingsenhet, inkludert personbiler. Dette vil kreve en ny lovendring. Ved et slikt lovpåbud *kan* det være naturlig at selve påbudet framgår loven og at de nærmere bestemmelsene om ordningen blir gitt i forskrift til loven. Samferdselsdepartementet vil vurdere dette nærmere ved et slikt lovforslag.