



Statens vegvesen

HØRINGSNOTAT

Høring om forslag til forskrift om innkreving av
bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt
totalvekt over 3500 kg (Eurovignettforskriften)

Gjennomføring av *Europaparlamentets- og rådsdirektiv
2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv
1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av
visse typer infrastruktur i norsk lov.*

Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen
7. mars 2013

1. Bakgrunn for forslag til ny forskrift

Denne høringen gjelder innføring i norsk lovgivning av *Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur*, også omtalt som Eurovignett-direktivet. Det vil videre i dokumentet kun bli omtalt som «direktivet».

Direktivet er en revisjon av direktiv 1999/62/EF, som ble implementert i norsk lov gjennom *forskrift om innkreving av bompenger i visse tilfeller* – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF som trådte i kraft 24. november 1995. Det foreslås her at denne forskriften opphører, og blir erstattet med en ny forskrift - *forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg* (Eurovignettforskriften).

Implementeringsfristen for direktivet var 10. juni 2008. Norge har forhandlet med EU-Kommisjonen om en tilpasningstekst (se kapittel 3). Det har derfor vært nødvendig å bruke mer tid på dette direktivet. Det understrekes at selve direktivet var gjenstand for full offentlig høring i 2006, og det legges derfor til grunn at saken allerede er godt belyst.

For øvrig ble direktiv 2011/76/EU – som er en ytterligere revisjon av de overnevnte direktiver – vedtatt 14. oktober 2011. Forskriften som vedtas vil i utgangspunktet kun implementere 2006-direktivet, ikke 2011-direktivet. Allikevel vil forskriften bruke nivået satt i 2011-direktivet når det gjelder rapporteringsfrist til ESA og virkeområdet av forskriften. Siden dette er relativt marginale endringer, tas de inn i denne forskriften for å unngå at dette må behandles på nytt.

Forskriften som foreslås i dette høringsnotatet inneholder følgende bestemmelser:

- Virkeområdet defineres geografisk til å gjelde TEN-T vegnettet og motorveger, og vil gjelde godskjøretøy med største tillatte totalvekt over 3500 kg
- Bompengordningen skal ikke diskriminere på bakgrunn av nasjonalitet
- Rabatter skal i utgangspunktet ikke overstige 13 % av ordinær takst, med visse unntak
- Det legges begrensninger på hvilke typer kostnader bompenger kan dekke
- Vegdirektoratet forpliktes til å rapportere til ESA alle nye bompengordninger som omfattes av direktivet.

2. Nærmere om direktivet

Bakgrunnen for Eurovignett-direktivet (2006/38/EF) var ønsket om å regulere utviklingen av vegavgiftspolitikken i Europa. Medlemsstatenes innkreving av avgifter for bruk av infrastruktur skal harmoniseres for å sikre en enklere avvikling av den internasjonale transporten og like konkurranseforhold mellom operatører i fellesskapet. Medlemsstatene har i dag ulik praksis for innkreving av avgifter og/eller bompenger.

Direktivet angir minstesatser for medlemslandenes kjøretøyavgifter (kapittel II), og maksimumssatser og vilkår for bompenger og vegbruksavgifter (kapittel III). Forhold knyttet til kjøretøysavgifter er ikke endret siden forrige versjon av direktivet, og vil følgelig ikke omtales i

dette dokumentet. Det er kun forhold knyttet til bompenger som har relevans og vil medføre enkelte endringer for Norges del.

Takstnivået for bompenger skal gjenspeile kostnadene tungtransporten påfører samfunnet. Bompengene kan dekke kostnader til utvikling, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen, jf. direktivets innledning punkt 10. Beregningen av disse kostnadene skal følge en felles kostnadsmetodikk angitt i direktivets vedlegg III. Bompengetakstene kan differensieres, for eksempel etter den kjørte distansen, sted, type infrastruktur, hastighet, ulykkesrisiko, kjøretøykarakteristikker, tid på dagen og trafikk tetthet.

Videre beskrives relevante nye bestemmelser i direktivet.

2.1 Geografisk virkeområde

I utgangspunktet gjelder direktivet for det transeuropeiske vegnettet (TEN-T). Imidlertid kan medlemsstatene, i følge direktivets Artikkel 7 (1) og (1a):

- velge å kreve inn bompenger kun på deler TEN-T vegnettet
- velge å kreve inn bompenger på det øvrige vegnett

Begge de overnevnte tilfeller forutsetter at dette skjer uten diskriminering av internasjonal transport eller annen konkurransevridning.

De norske vegstrekningene som i dag inngår i TEN-T er:

- E6 Svinesund (grense Sverige) - Oslo - Trondheim - Fauske - Kirkenes
- E18 Ørje (grense Sverige) - Oslo - Kristiansand
- E39 Kristiansand - Bergen - Ålesund - Trondheim
- E16 Sandvika - Bergen
- E14 Stjørdal (kryss E6) - Storlien (grense Sverige)
- E10 Nygård (kryss E6) - Bjørnfjell (grense Sverige)
- E75 Russeskaret - Utsjoki (grense Finland)
- E105 Bjørkheim - Storskog (grense Russland)
- Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum.

Det legges til grunn at bompengeringer i byområder ikke omfattes av direktivet, selv om innkrevingpunktet befinner seg på en del av TEN-T vegnettet. Andre trafikkrelaterte avgifter i byområder (eksempelvis piggdekkavgift) omfattes heller ikke av direktivet, jf. Artikkel 9 (1).

I tillegg finnes det noen veger utenfor byområder som er klassifisert som motorveg uten å være en del av TEN-T, f.eks Rv 159 Karihaugen-Lillestrøm. Disse vegene vil også være omfattet av forskriften.

2.2 Kjøretøy som omfattes av direktivet

EUs regelverk for betaling for bruk av infrastruktur må være rettet mot virksomhet i fellesmarkedet i tråd med subsidiaritetsprinsippet. Derfor var direktivet bare rettet mot kjøretøyer med større tillatt totalvekt enn 12 tonn, og fra 2012 også godstransportkjøretøy med største tillatt totalvekt over 3500 kg. Med andre ord vil direktivet gjelde godskjøretøy med største tillatt totalvekt over 3500 kg. Kjøretøy med største tillatt totalvekt på 3500 kg eller mindre omfattes ikke av direktivet. All videre omtale av vektgrenser tar utgangspunkt i største tillatt totalvekt.

2.3 Rabatter

Eventuelle rabatter skal reflektere administrative besparelser knyttet til hyppige brukere (f.eks ved bruk av brikke), jf. Artikkel 7 (4b). Rabattstruktur må være ikke-diskriminerende og tilgjengelig for alle brukere uavhengig av nasjonalitet. Rabattene skal i utgangspunktet ikke overstige 13 % av ordinær takst. Norge har fått tilpasningstekst knyttet til dette punktet, se omtale i kapittel 3.

2.4 Kostnader som kan dekkes av bompenger

Direktivets Artikkel 7 (9) slår fast at innkrevde bompenger ikke skal overstige kostnader knyttet til gjeldende infrastruktur. Disse omfatter kostnader i forbindelse med planlegging, bygging, drift og vedlikehold knyttet til det aktuelle vegnettet. Også selve bompengordningen, samt finanskostnader kan dekkes. Kostnader som kan inngå listes opp i direktivets vedlegg III. Hvilke kostnader dette gjelder er beskrevet nærmere i dette dokumentets kapittel 2.6 om rapporteringsplikt.

2.5 Differensiering av avgifter

Direktivet åpner for å differensiere bompenger etter utslippsklasse (EURO-klasse) og tidspunkt (tid på døgnet, type dag, årstid), gitt at visse forutsetninger følges, jf. Artikkel 7 (10). Dersom differensiering ønskes, må retningslinjene i bestemmelsen følges. De vil etter direktivet omfatte kjøretøyets utslipp, jf. nytt vedlegg 0, kjøretøyets skadeevne, jf. nytt vedlegg IV, tidspunktet på dagen, trafikkmengde, samt vegens beliggenhet og beskaffenhet.

Det legges opp til en obligatorisk differensiering etter utslippskategori (EURO-klasser) senest fra 2010. Medlemsland kan imidlertid unntas fra kravet om differensiering på ett av følgende grunnlag:

- Det skader sammenhengen i landets bompengesystem
- Det er ikke teknisk gjennomførbart
- Det vil lede forurensende trafikk bort TEN-T vegnettet, med betydelige negative konsekvenser for trafikksikkerhet og folkehelse.

Norge har per i dag ikke til hensikt å innføre en slik differensiering, og viser til følgende unntaksgrunn Artikkel 7 (10b) (ii): *Det [er] for det gjeldende vegavgiftssystem ikke teknisk gjennomførbart å innføre en slik differensiering.*

Utfordringene ved å innføre en slik differensiering er primært knyttet til muligheten for å knytte riktig utslippsklasse til hvert enkelt kjøretøy, samt å forsikre seg mot feil og misbruk. På det nåværende tidspunkt vil dette skape store ulemper for trafikantene, samt mer administrasjon og kontroll for bompengeselskapene. Vegdirektoratet vurderer derfor at de økonomiske og administrative kostnadene i dag er for store til at en slik differensiering er aktuell.

Det understrekes allikevel at miljødifferensiering av takster er et potensielt viktig virkemiddel for å gjøre transportsektoren mer miljøvennlig. Kommende teknologiske løsninger for det norske bompengesystemet vil i større grad være tilpasset den utviklingen som skjer i Europa. Miljødifferensiering av takster vil derfor kunne bli lettere å gjennomføre i framtiden.

2.6 Rapporteringsplikt

Det innføres en rapporteringsplikt der medlemsstatene blir forpliktet til å rapportere til EU-Kommisjonen (for Norges del til ESA) om alle nye eller endrede bompengordninger på TEN-T vegnettet, jf Art 7a (4). Informasjonen som skal rapporteres inkluderer:

- Enhetsverdier og andre parametere som benyttes for å beregne omkostningslementer.
- Klare opplysninger om typer kjøretøy som er omfattet av ordningen, geografisk utstrekning av vegnettet som brukes for beregning av omkostninger, samt hvor stor prosentandel av dette vegprosjektet bompengene skal dekke.

For bompengordninger på parallelle strekninger til TEN-T vegnettet hvortil trafikken fra TEN-T kan ledes over, eller være i direkte konkurranse med deler av TEN-T vegnettet, skal det meddeles til ESA opplysninger om geografisk rekkevidde av ordningen, kjøretøy som omfattes, samt planlagte avgiftsnivåer og hvordan disse er fastsatt.

Kostnader skal beregnes iht. prinsippene i direktivets vedlegg III. Følgende prinsipper fra vedlegg III er gjeldende for norske bompengeprojekter, og følgelig også rapporteringen til ESA:

Definisjon av bompengeprojektet:

- Spesifisering av hvilket vegprosjekt bompengene gjelder for
- Hvilke kjøretøy som omfattes og hvordan disse klassifiseres

Infrastrukturkostnader:

- Investeringskostnader, hvilket inkluderer byggekostnader, finanskostnader og utviklingskostnader. Kostnader knyttet til grunnerv, planlegging/design, kontraktsoppfølging, prosjektledelse, grunnundersøkelse, arkeologiske undersøkelser og relevante tilleggskostnader skal også inkluderes. Det skal fremgå nedbetalingsperiode og eventuelt indeksregulering av takster. For kostnader som ikke allerede ved rapportering er betalt, skal rapporteringen basere seg på fornuftige prognoser. Kostnader som belastes tunge kjøretøy skal være objektiv og transparent, basert på andel tungtrafikk på gjeldende vegnett og tilhørende kostnader.
- Vedlikeholdskostnader inkluderer årlige kostnader knyttet til vedlikehold samt regelmessige kostnader til reparasjoner, forsterkning eller asfaltering, som har til hensikt å forsikre at vegens funksjonalitet opprettholdes over tid. Disse kostnadene skal fordeles mellom tungtrafikk og annen trafikk basert på faktisk og antatt bruk av vegen, justert for materialkoeffisient (tilsvarende direktivets vedlegg III, punkt 4).

Innkrevingskostnader

- Kostnader knyttet å bygge, etablere og vedlikeholde innkrevingsanlegget, både manuelle boder og andre betalingssystemer.
- Løpende kostnader knyttet til å drive, administrere og håndheve bompengordningen.

Også rabattordninger skal rapporteres til ESA, jf. Artikkel 7 (4c).

Rapporteringen skal skje minst 4 måneder før bompengordningen starter. ESA skal, senest 4 måneder etter avgi en uttalelse om hvorvidt bompengordningen er i tråd med kravene i direktivet.

2.7 Tilgjengelighet til betalingsmiddel

Artikkel 7 (5) fastslår at betaling av bompenger skal være til minst mulig hindring for trafikkavviklingen og ikke kreve obligatoriske kontroller ved landegrensene. Medlemslandene skal derfor samarbeide om ordninger som gjør det mulig å betale bompenger hele døgnet og bruke alle ordinære betalingsmidler.

Videre skal, jf. Artikkel 7 (6), innkrevningssystemet for bompenger, på økonomisk eller annen måte ikke være til uforholdsmessig ulempe for sporadiske brukere. Dersom bompenger utelukkende kreves inn ved hjelp av en elektronisk brikke, skal brikkene gjøres tilgjengelig uten å påføre transportøren en urimelig økonomisk eller administrativ byrde.

3. EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok i beslutning av 13. juli 2012 å inkorporere *Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for benyttelse av visse typer infrastruktur* inn i EØS-avtalen sammen med en tilpasningstekst til dette direktivet. Under følger en gjengivelse av tilpasningsteksten.

EØS-KOMITEENS BESLUTNING nr. 129/2012 av 13. juli 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR – under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt "EØS-avtalen", særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn: 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur(1) skal innlemmes i EØS-avtalen. 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres – TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 18a (europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/62/EF) gjøres følgende endringer:

1. Nytt strekpunkt skal lyde:

"– 32006 L 0038: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 (EUT L 157 av 9.6.2006, s. 8)."

2. I tilpasningsteksten gjøres følgende endringer:

i) Teksten i tilpasning d) skal lyde:

"d) Til slutt i artikkel 7 nr. 4b tilføyes følgende:

'a) For bompengordninger på det transeuropeiske veinettet i sørøst-Norge som allerede er på plass den dagen EØS-komiteens beslutning nr. 129/2012 av 13. juli 2012(2) trer i kraft, skal anvendelsen av rabatter eller reduserte bompenger for hyppige brukere etterkomme artikkel 7 nr. 4b i dette direktiv senest 31. desember 2014.

b) På transeuropeiske veinett i andre deler av Norge kan det gjeldende nivået for rabatter eller reduserte bompenger for hyppige brukere anvendes på bompengordninger som allerede er på plass den dagen EØS-komiteens beslutning nr. 129/2012 av 13. juli 2012 trer i kraft, forutsatt at andelen internasjonal tung godstrafikk i det aktuelle infrastrukturnett er på under 30 %.

Når det gjelder bompengordninger som er på plass etter den dagen EØS-komiteens beslutning nr. 129/2012 av 13. juli 2012 trer i kraft, kan rabatter eller reduserte bompenger for hyppige brukere overstige nivået fastsatt i artikkel 7 nr. 4b i dette direktiv, forutsatt at:

– andelen internasjonal tung godstrafikk på det aktuelle infrastrukturveinettet er på høyst 5 %,

– nivået for slike rabatter eller reduksjoner berettiges av spesifikke omstendigheter, særlig når det aktuelle infrastrukturnett består av broer og/eller tunneler som erstatning for ferge."

ii) Teksten i tilpasning e) oppheves.

3.1 Bakgrunn for tilpasningstekst

Bakgrunnen for at Norge ønsket en tilpasningstekst kommer av kravet i direktivets artikkel 7(4b), som omtaler medlemslandenes mulighet til å gi rabatt på bompengetakster. Her står det at rabatter skal reflektere administrative besparelser for bompengeselskapet. Et eksempel på dette kan være ved bruk av elektronisk brikke. Rabattstruktur må være ikke-diskriminerende og tilgjengelig for alle brukere uavhengig av nasjonalitet. Rabattene skal uansett ikke overstige 13 % av ordinær takst.

Norge anerkjenner direktivet som et viktig virkemiddel for å sikre en rettferdig innkreving på TEN-T vegnettet. I takstretningslinjene for bompengeneinnkreving – som har vært førende for dagens rabatter – er det imidlertid mulighet for rabatter på opptil 50 %.

Dette kan ses i et historisk perspektiv. Tidligere ble bompenger primært brukt ved fergeavløsningsprosjekter, hvor fergeforbindelser ble erstattet med bro eller tunnel. Siden fergene gjerne hadde 50 % rabatt for hyppige brukere, ble denne rabattstrukturen videreført da fergen ble erstattet med veg. Det er derfor viktig for Norge å beholde muligheten til å ha rabatter høyere enn 13 %.

Den vedtatte tilpasningsteksten gir derfor Norge mulighet til å avvike fra rabattkravet under visse omstendigheter.

3.2 Innhold i tilpasningstekst

Følgende vilkår legges til grunn for avvik fra direktivets krav om maksimalt 13 % rabatt:

Bompengordninger som allerede eksisterte per 14. juli 2012:

Sted	Unntak fra maks 13 % rabatt mulig
1. TEN-T veier i Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder	Nei, kun fram til 31. desember 2014
2. TEN-T veier i andre fylker	Ja, forutsatt at andelen internasjonal tung godstrafikk i det aktuelle infrastrukturnettet er på under 30 %
3. Veier utenom TEN-T vegnett	Ja
4. Veier i byområder	Ja

Bompengordninger som blir innført etter 14. juli 2012:

Sted	Unntak fra maks 13 % rabatt mulig
1. TEN-T veier i Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder	Nei
2. TEN-T veier i andre fylker	Ja, forutsatt at andelen internasjonal tung godstrafikk på det aktuelle infrastrukturnettet er på høyst 5 %, og at nivået for slike rabatter berettiges av spesifikke omstendigheter, særlig når det aktuelle infrastrukturnettet består av broer og/eller tunneler som erstatning for ferge
3. Veier utenom TEN-T vegnett	Ja
4. Veier i byområder	Ja

4. Hjemmel

Gjennomføringen av endringsdirektivet skjer ved forskrift med hjemmel i vegloven § 62, jfr § 27.

Vegloven inneholder nærmere regler for innkreving av bompenger. Vegloven § 27 hjemler vedtak om å kreve bompenger på offentlig veg, fastsettelse av størrelsen på bompengene samt vilkår om bestemt bruk av inntektene. Paragrafen har en egen hjemmel for å gi forskrift om å fastlegge tilleggsavgift for den som urettmessig unnlater å betale bompenger. Paragrafen har ikke tilstrekkelig hjemmel til å implementere direktivet som en forskrift til denne bestemmelsen.

Vegloven har imidlertid en generell forskriftshjemmel i § 62. Vegloven § 62 første ledd lyder: «Kongen kan gi overgangsføresegner og føreskrifter elles til gjennomføring og utfylling av føresegner i denne lova». Gjeldende forskrift er fastsatt ved kgl.res. 24. november 1995 med hjemmel i denne bestemmelsen. Bestemmelsen gir således tilstrekkelig hjemmel til å implementere endringene til direktivet som en forskrift til vegloven.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser.

De fleste av direktivets bestemmelser er allerede sammenfallende med norsk lovverk. Direktivet får derfor kun begrensede følger for norsk bompenginnkreving.

5.1 Rabatter

Ved implementering av direktivet kreves det at enkelte rabattordninger må endres.

For eksisterende bompengeprosjekter vil dette gjelde:

- E18 Aust-Agder: dette bompengeprojektet er plassert på en TEN-T veg (E18) i Aust-Agder og omfattes derfor ikke av unntaksbestemmelsen. Følgelig må rabattene reduseres fra opptil 50 % i dag til under 13 % som er direktivets øvre grense. Dette må skje innen 31. desember 2014. Det legges opp til at grunntaksten kan reduseres slik at gjennomsnittstaksten blir den samme.
- E6 Østfold: dette bompengeprojektet er plassert på en TEN-T veg (E6) i Østfold og omfattes derfor ikke av unntaksbestemmelsen. Følgelig må rabattene reduseres fra opptil 50 % i dag til under 13 % som er direktivets øvre grense. Dette må skje innen 31. desember 2014. Det legges opp til at grunntaksten kan reduseres slik at gjennomsnittstaksten blir den samme.

Det finnes flere andre bompengeanlegg som omfattes av kravet, men disse har allerede lave rabatter eller endres/nedlegges før fristen 31. desember 2014.

For nye bompengeprojekter på TEN-T veger eller motorveger kan ikke rabatten overstige 13 %, med mindre alle følgende vilkår er oppfylt:

1. Vegprosjektet ligger ikke i fylkene Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark eller Aust-Agder
2. Andelen internasjonal tung godstrafikk på det aktuelle infrastrukturveinettet er på høyst 5 %
3. Nivået for slike rabatter eller reduksjoner berettiges av spesifikke omstendigheter, særlig når det aktuelle infrastrukturnettet består av broer og/eller tunneler som erstatning for ferge

Vegdirektoratet stiller seg generelt positive til en overgang med lavere rabatter, etterskuddsbetaling og lavere grunntakst. Dette begrunnes med administrasjonskostnadene knyttet til håndtering av forskudd- og tilleggsavtaler. Det vises videre til at det på nye strekningsvise utbygginger av riksvegnettet (eksempelvis E6 Gardermoen – Kolomoen og E18 Gulli - Langåker) allerede praktiseres lave takster med maksimalt 10 % rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Således er direktivets krav langt på vei sammenfallende med gjeldende praksis.

5.2 Rapporteringsplikt

Norge vil gjennom direktivet forplikte seg til at det rapporteres til EFTA Surveillance Authority (ESA) om alle nye eller endrede bompengoordninger på TEN-T vegnettet. Denne rapporteringen skal inneholde enhetsverdier og andre relevante parametere, inklusiv takster og rabatter. Rapportering må skje minst fire måneder før innkrevingen starter, jf. krav i direktivet. Man vil i denne forskrift legge opp til minimum seks måneders rapporteringsfrist, da dette er standarden etter 2011-direktivet.

Det legges til grunn at rapporteringsplikten ikke under noen omstendigheter skal forsinke vegplanleggingen i Norge. Rapporteringen bør derfor skje så tidlig som mulig etter at det foreligger gode estimater for omkostninger og finansiering. I de fleste tilfeller bør det legges opp til at det rapporteres til ESA parallelt med at bompengesaken sendes til ekstern kvalitetssikring, i de tilfeller dette er aktuelt. I alle tilfeller bør ESAs godkjenning foreligge før Proposisjon fremmes for Stortinget. Det foreslås at Vegdirektoratet utarbeider en mal for rapportering til ESA, slik at informasjonen som rapporteres er presentert på en enhetlig og sammenlignbar måte.

Vegdirektoratet vurderer at rapporteringsplikten er uproblematisk så lenge det integreres godt i eksisterende rutiner og detaljeringsnivået ikke blir altfor omfattende.

5.3 Kostnader som kan dekkes av bompenger

Vegloven § 27 legger følgende rammer for bruk av bompenger: *«Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.»*

Direktivet vil ikke medføre endringer i det vegloven allerede hjemler, da direktivet har en romsligere definisjon av hva bompenger kan brukes til, samt et begrenset virkeområde. Ettersom byområder ikke omfattes av direktivet, vil det fortsatt være mulig å bruke bompenger til andre transportformål i byområder slik som i dag.

Stortinget har lagt til grunn at bompenger ikke skal brukes på drift av veg. Derfor vil bruk av bompenger til drift av veg fortsatt være uaktuelt i Norge, selv om direktivet gir rom for dette. Vegdirektoratet vurderer derfor at direktivets krav sammenfaller med gjeldende praksis, og følgelig er uproblematisk.

5.4 Tilgjengelighet til betalingsmiddel

Artikkel 7 (5) og (6) fastslår at det bør være mulig å betale bompenger hele døgnet ved hjelp av alle ordinære betalingsmidler. Videre skal elektronisk brikke ikke påføre transportøren en urimelig økonomisk eller administrativ byrde.

Dette fordrer at bompengeselskapene, som utsteder elektroniske brikker, har gode rutiner for å ta imot utenlandske brukere og gjør det enklest mulig for disse å tegne en avtale. Videre bør det være mulig for brukeren å få brikken distribuert til adresse i utlandet eller motta denne ved grensen.

Vegdirektoratet vurderer dette som et fornuftig krav. Spesielt for utenlandske kjøretøy er det viktig at brikke/avtale er lett tilgjengelig, slik at transportøren med letthet skal kunne gjøre opp for seg. Den pågående prosessen knyttet til innføring av obligatorisk brikke for visse grupper kjøretøy forsterker viktigheten av at brikken skal være lett tilgjengelig.

Vegdirektoratet anser at gjeldende betalingsordninger for bompenger i etterkant av passering, og tilgjengeligheten for elektronisk brikke, tilfredsstiller kravene i direktivet. Vegdirektoratet har fokus på god brikketilgjengelighet i den forestående ordningen med obligatorisk bompengebrikke for tunge kjøretøy.

6. Merknader til foreslått forskrift

Forslag til *forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg* (Eurovignettforskriften):

6.1 Generelle merknader

Denne forskrift implementerer kun de bestemmelser i direktivet som er knyttet til bompenger. Direktivets Artikler 3-6 som omhandler kjøretøysavgifter omhandles ikke. Det er heller ingen vesentlige endringer i disse i forhold til de opprinnelige direktiv 1999/62/EF.

Tidsbaserte bruksavgifter, der bruker betaler for å benytte infrastrukturen i en gitt periode, anses heller ikke som relevant ved implementering av direktivet, da dette viser til vignett-baserte systemer som ikke er aktuelle i Norge.

6.2 Merknader til de enkelte paragrafer

Paragraf 1. Virkeområde

Denne paragrafen definerer forskriftens virkeområde, både hvilke kjøretøytyper og hvilke veger/vegnett som omfattes. Ettersom Norge praktiserer innkreving for kjøretøy både over og under 12 tonn, skal også godskjøretøy over 3500 kg omfattes av denne forskriften, jf. direktivets krav i Artikkel 7(2). Definisjonen av TEN-T vegnettet er i samsvar med definisjonen i direktivets Artikkel 2 (a). Motorveger inkluderes også i denne forskrift, da disse er relativt sammenfallende med TEN-T veger, og dette uansett vil komme som et krav ved implementering av direktiv 2011/76/EU. Motortrafikkveg regnes i denne sammenheng ikke som motorveg.

Paragraf 2. Ikke-diskriminering

Denne paragrafen slår fast at bompenger ikke skal diskriminere på bakgrunn av transportørens nasjonalitet, transportørens registreringssted, kjøretøyets registreringssted, eller lastens opprinnelse eller bestemmelsessted, jf. Artikkel 7 (4). Dette er generelle prinsipper som også følger av EØS-avtalen.

Paragraf 3. Rabatter for hyppige brukere

Denne paragrafen understreker kravet om en maksimal rabatt på 13 %, jf. direktivets krav i Artikkel 7 (4c), samt unntak fra dette kravet i tilpasningsteksten. Dette er omtalt nærmere i kapittel 3 i dette dokumentet. Denne paragrafen gjengir teksten i tilpasningsteksten, med unntak av at henvisningen til selve direktivet er byttet ut med direktivets krav om maks 13 % rabatt.

Paragraf 4. Kostnader som kan dekkes av bompenger

Denne paragrafen viser til kravet i direktivets Artikkel 7 (9) om hvilke kostnader som kan dekkes av bompenger (se omtale nærmere i kapittel 2.4 og 5.3 i dette dokumentet). Paragrafen viser til direktivets vedlegg III som er en nærmere spesifisering av hvilke prinsipper som gjelder ved beregning av kostnader.

Paragraf 5. Rapportering til ESA

Denne paragrafen forplikter Vegdirektoratet til å rapportere til EFTAs overvåkningsorgan, ESA, relevante opplysninger knyttet til bompengordningen og kostnader ved det aktuelle vegprosjekt, jf. krav i direktivets Artikkel 7a (4). Dette er omtalt i kapittel 2.6 og 5.2 i dette dokumentet. Også rabattordninger skal rapporteres til ESA, jf. direktivets krav i Artikkel 7 (4c). Det legges til grunn at dette skal skje minimum 6 måneder før innkrevingen starter.

7. Forslag til forskrift

Forslag til *forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg* (Eurovignettforskriften):

Fastsatt ved kgl. res. av.....med hjemmel i vegloven av 21. juni 1963 nr 23 § 62, jf. EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 18a (Europaparlamentets – og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endringer av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for benyttelse av visse typer infrastruktur). Fremmet av Samferdselsdepartementet.

§ 1. Denne forskriften får anvendelse for innkreving av bompenger fra godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg på TEN-T veger og motorveger med unntak av slike veger i byområder. Med TEN-T veg menes vegnettet som definert i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utvikling av et transeuropeisk transportnett vedlegg I avsnitt 2 og illustrert med kart eller beskrevet i vedlegg II til vedtaket.

§ 2. Det skal ved innkreving av bompenger ikke gjøres forskjell mellom transportører pga. nasjonalitet, lastens opprinnelse eller bestemmelsessted, eller kjøretøyets registreringssted. En bompengordning skal være slik innrettet at flyten i trafikken forstyrres minst mulig. Bompengordningen skal ikke være av vesentlig ulempe for sporadiske brukere av vegnettet.

§ 3. Rabatter må ikke overstige 13 % av ordinær takst som betales av tilsvarende kjøretøy som ikke er berettiget til slik rabatt.

For bompenggeordninger i fylkene Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder som allerede er på plass innen 14. juli 2012, skal anvendelsen av rabatter utgjøre maksimalt 13 % av ordinær takst senest innen 31. desember 2014.

For bompenggeordninger i andre fylker enn de nevnt i annet ledd kan det gjeldende nivået for rabatter som allerede er på plass innen 14. juli 2012 fortsatt anvendes, forutsatt at andelen internasjonal tung godstrafikk er på under 30 %. Ved slike bompenggeordninger som åpner for trafikk etter 14. juli 2012, kan rabatter overstige 13 % av ordinær takst, forutsatt at andelen internasjonal tung godstrafikk er på høyst 5 % og at nivået for slike rabatter berettiges av spesifikke omstendigheter, særlig ved broer eller tunneler som erstatning for ferge.

§ 4. Bompenginntektene skal ikke overstige kostnadene ved det aktuelle infrastrukturanlegg. Kostnader skal beregnes etter retningslinjene i Europaparlamentets – og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur, vedlegg III.

§ 5. Vegdirektoratet skal minst 6 måneder før bompenginnkrevingen starter rapportere til EFTA's overvåkningsorgan ESA følgende:

- de enhetsverdier og andre parameter som anvendes ved beregning av omkostningselementer,
- opplysninger om de kjøretøyer som omfattes av innkrevingen og angivelse av den geografiske utstrekning av innkrevingen og hvor stor del av omkostningene som dekkes av bompenginnkrevingen,
- opplysninger om at det innføres bompenger på parallellstrekninger som trafikken kan ledes over på herunder en redegjørelse av den geografiske utstrekning av innkrevingen, hvilke kjøretøy som omfattes av ordningen, planlagte takster samt hvordan disse er fastsatt, og
- rabatter ved den aktuelle bompenggeordning.

Særskilte vedlegg

Europaparlamentets- og rådsdirektiv 1999/62/EF av 17. juni 1999 om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur (dansk versjon)

Europaparlamentets – og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for bruk av visse typer infrastruktur (dansk versjon)