

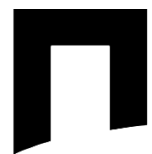
Fellesgodeprosjektet

Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap og Visit Sognefjord AS

KS - Turisme og livskraftige lokalsamfunn - 7. september 2021



Prosess og forankring 2018 - 2021



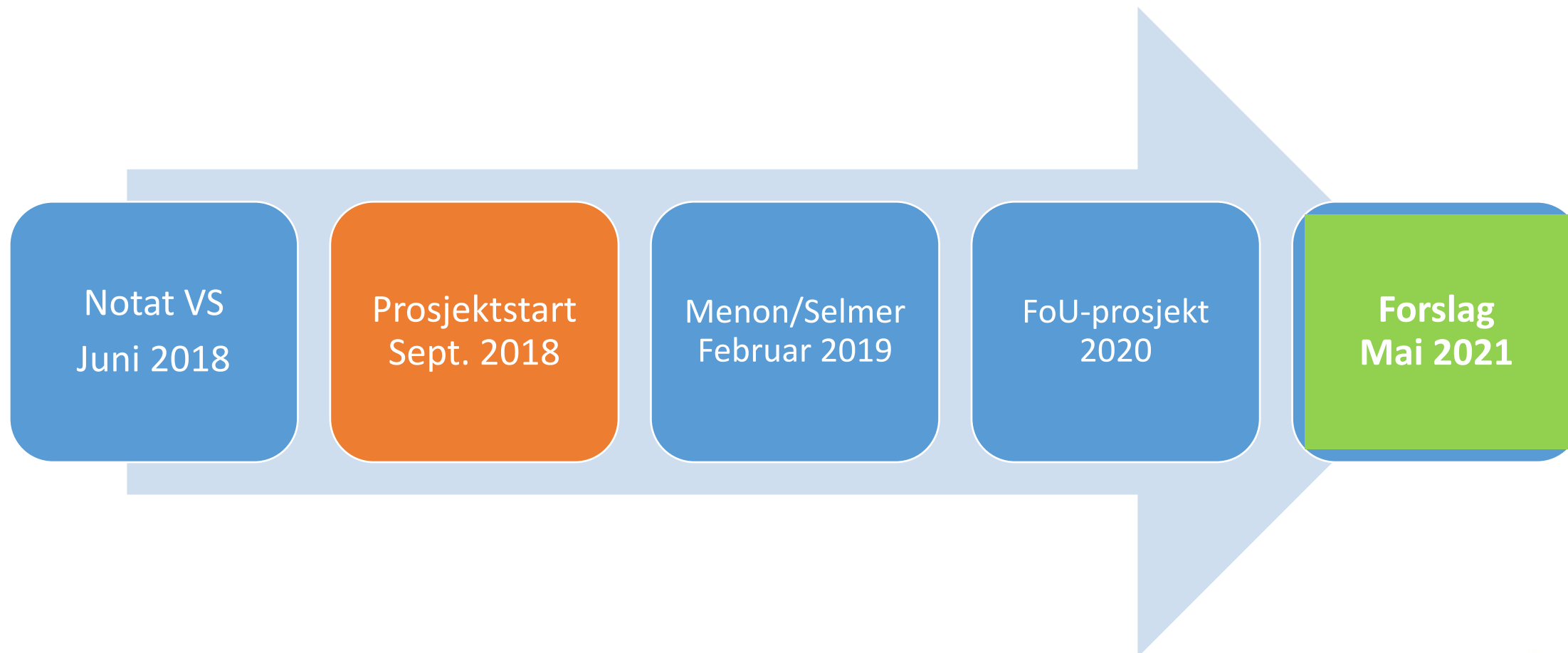
**Vestnorsk
fjordlandskap**



**Geirangerfjorden
verdsarv**

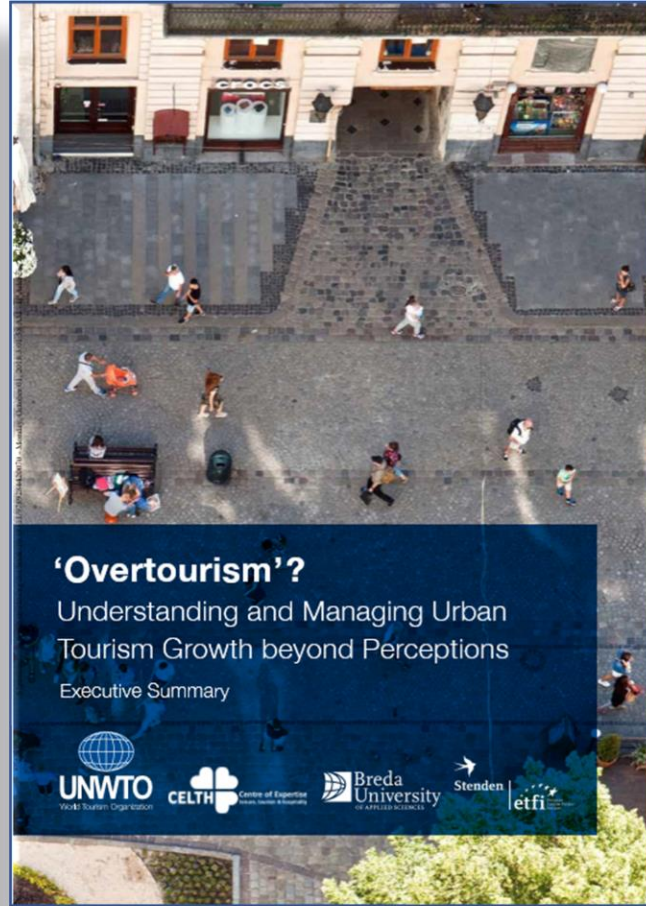
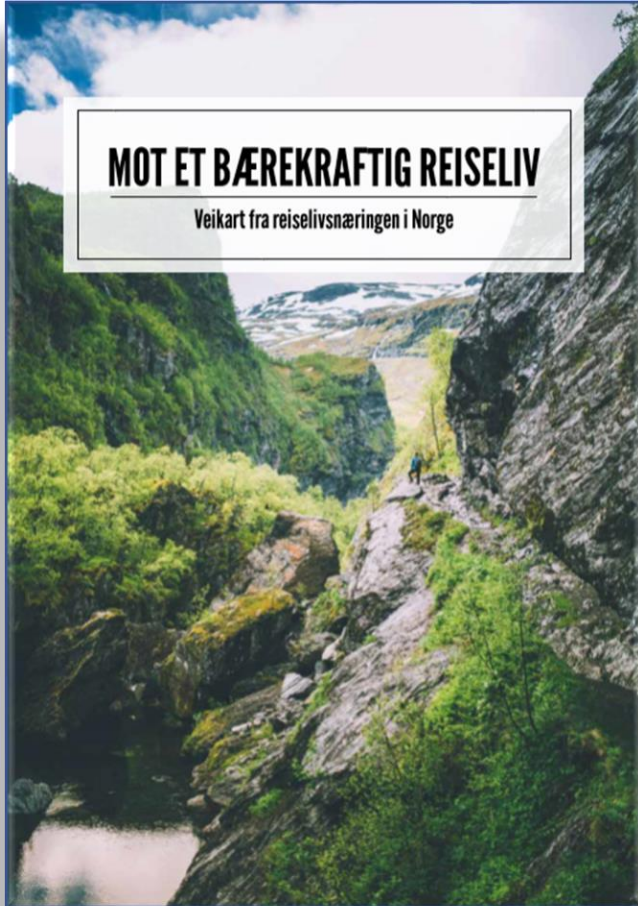


Tidslinje 2018 – 2021





GRØNN
KONKURRANSEKRAFT



VRI FoU forprosjekt

jan – juni 2020

AP1 Verknaden på bereevna

AP2 Spesifisering av forvaltningsmodellar

AP3 Avklaring av teknologiske løysingar

WESTERN NORWAY RESEARCH INSTITUTE
VESTLANDSFORSKING

 **SELMER**



RAPPORT
FELLESODEFINANSIERING I REISELIVET
Fellesgodeproblemer i reiselivet med forslag til finansieringsløsninger



Fantestevnatnet tilrettelagt for bevegelsehemmede. Nasjonal turistveg Sognefjellet. ©Foto: Werner Harstad / Star

MENON-PUBLIKASJON NR. 51/2019

Av Erik W. Jakobsen og Endre Kildal Iversen

NOTAT

Ansvarelig advokat: Carl E. Roberts

Til: Visit Sognefjord AS
Fra: Advokatfirmaet Selmer AS
Dato: 7. juni 2019
Emne: Muligheter for fellesgodefinansiering

Teknologiar til fellesgodefinansiering

Notat i AP3 i prosjektet «Føresetnader for utvikling av pilotverktøy for fellesgodefinansiering» på Oppdrag frå Visit Sognefjord

Guttorm Flatabø, Vestlandsforskning, 2020-0

Ordliste, forkortingar

AIS: Automatic identification system (AIS). «Et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, og forbedre regulering og overvåking av skipstrafikk».

ANPR: Automatic number plate recognition. Maskinell gjenkjenning av nummeret på bilskilt.

API: Application programming interface. Eit grensesnitt for at dataprogram kan snakke saman.

BI: Business intelligence. Strategiar og teknologi for analyse av forretningsdata.

geofencing: Geografisk avgrensa område som er definert digitalt og kan brukast til geofencing; det at kryssing av området utløser ei handling. T.d. eit varsel, ei melding, loggføring.

GNSS: Global navigation satellite system. Samleterm for satellitnavigasjonssystem, t.d. GPS.

IMEI: International Mobile Equipment Identity som i formen **IMEISV** inneheld informasjon om både utstyrsprodusent, modell, serienummer og programvareversjon. Når ei eining koplar seg opp mot mobilnettet så blir IMEI eller ev. IMEISV overført.

IMSI: International Mobile Subscriber Identity. Brukt av mobiloperatørene for å identifisere abonnentar.

ITS: Intelligent Transportation Systems.

OBU: On-board unit. Lita datamaskin med GNSS-sensor og/eller andre sensorar som blir plassert i (on board) køyretøy for å overvåke dei.

Innleiing

Skattlegging av fellesgoder for tilreisande/turistar er ikkje uvanleg, men i europeisk samanheng er Noreg eitt av landa som ikkje har generell opning for skattlegging, saman med mellom anna Danmark og Island, medan Frankrike og Austerrrike er døme på land som har lang tradisjon for skattlegging av turistar.¹

Fellesgoder blir er brukt om «eit gode brukaren ikkje kan ekskluderast frå», i motsetnad til f.eks. ein privat fornøyelsespark med gjerdet rundt. Å ta avgift for bruk av slike fellesgoder te utgangspunkt i prinsippet om brukarbetaling, dvs. at den som brukar er den som skal betale. Ei slik avgift vil som regel ikkje gjelde fastbuande fordi dei allereie betalar lokale skattar og avgifter og har eit «eigarskap» til området.

¹ ETOA, «Tourist Tax Rates».

NOTAT

Ansvarelig advokat: Carl E. Roberts

Til: Visit Sognefjord AS
Fra: Advokatfirmaet Selmer AS
Dato: 29. mai 2020
Emne: Rettslige problemstillinger knyttet til mulige teknologiske løsninger for fellesgodefinansiering
Vår ref.: 169365-502

1 INNLEDNING

Advokatfirmaet Selmer er bedt om å vurdere mulige rettslige skranker for teknologier som kan tenkes å være aktuelle å benytte ved gjennomføringen av fellesgodefinansiering. Våre vurderinger er basert på foreløpig notat "Teknologiar til fellesgodefinansiering" av mai 2020 fra Vestlandsforskning, hvor flere relevante teknologiske løsninger er beskrevet.

Våre konklusjoner er oppsummert i punkt 2. I punkt 4 redegjør vi for potensielle rettslige skranker for bruk av automatisk kjøretøygjenkjenning, mens vi i punkt 5 redegjør for potensielle skranker for bruk av det offentlige mobilnettet for fellesgodefinansiering. I punkt 6 redegjøres det kort for satellittbasert veiprising, som foreløpig er på utredningsstadiet. I punkt 7 går vi kort inn på spørsmål om datauthenting fra enkelte offentlige registre som kan være relevante.

2 KONKLUSJONER

- i) De fleste foreslåtte teknologiene vurdert for fellesgodefinansiering i notatet fra Vestlandsforskning, vil trolig kreve lov- eller forskriftshjemmel for å gå klar av begrensninger i personopplysnings- og ekomregelverket. Dette siden det dreier seg om teknologi som muliggjør sporing av privatpersoner i det offentlige rom, dvs. steder som er offentlig tilgjengelige, som stiller strenge krav til rettslig grunnlag. Det antas videre upraktisk å innhente samtykke fra brukerne.
- ii) Unntaket er bruk av automatisk skiltgjenkjenning i forbindelse med parkering, hvor Datatilsynet har gitt uttrykk for at automatisk skiltgjenkjenning kan brukes på kommersielle parkeringsplasser, såfremt det er mulig å gjøre opp for seg på stedet, og dersom opplysningene fra skiltgjenkjenningen slettes når man gjør opp for seg. Dette bør kunne videreføres til en ordning der avgiften er begrunnet i formål om fellesgodefinansiering og ikke alene er en kommersiell parkeringsavgift. Tilsvarende synes å være gjort på Island.



Adresse: Postboks 1324 Vikja, 0112 Oslo, Norge • Tlf: +47 23 11 45 00 • www.selmer.no • Faks: +47 23 969 798



Adresse: Postboks 1324 Vikja, 0112 Oslo, Norge • Tlf: +47 23 11 45 00 • www.selmer.no • Faks: +47 23 969 798



Utfordringar og behov

Utfordringar

- **Vekst med store besøkstal** på avgrensa geografiske område
- **Bruk av sårbare** natur- og kulturområde, og kvalitetssikring av produkta
- **Avgrensa offentlege ressursar** med kortsiktig perspektiv til tilrettelegging (ref. små kommunar)
- **Offentleg finansiering er ikkje tilstrekkeleg**, og vert brukt ulikt i kommunar/fylke, og er usikre knytt til prioriteringar
- **Ingen nasjonale reglar for finansiering av fellesgoder**: ikkje lovverk eller forvaltning som ivaretek samla regional finansiering og utvikling av områda inklusiv tilgrensande område.
- **Motstand mot nasjonal ordning (turistskatt)** og påslag på reiselivsnæringa

Behov

Tilstrekkelege midlar til *etablering, utvikling og drift av infrastruktur* med verknad for *tilreisande og innbyggjarane*

- **Fysisk infrastruktur**
 - Inkluderer infrastruktur knytt til samfunnsutvikling/busetting
- **Regulere og styre trafikk/besøkande**
 - Tid, rom/geografi, sesong
- **Ivaretaking og formidling av natur- og kulturverdiane**
 - Inkluderer formidling & vertskap
- **Stimulere til ei berekraftig og heilårleg samfunnsutvikling**
 - Indirekte effekt for den besøkande - viktig for reiselivsnæringa og kommunane.

Det er behov for ei ordning som kan gi nok ressursar til *etablering, utvikling og drift av infrastruktur* med verknad for *tilreisande og innbyggjarane*, og som samstundes kan bidra til dynamisk *besøksstyring* i periodar med stort press frå besøkande.

Følgjande overordna prinsipp bør gjelde for modellering av fellesgodefinansiering og besøksstyring:

1. **Den besøkande forbrukar/brukar/forureinar** må bidra med betaling for ivaretaking og tilrettelegging av fellesgoda. Koplingar mot «Grøn konkurransekraft», «Det grønne skiftet» og sirkulær økonomi.
2. **Lokalbefolkning og nødvendig trafikk** som t.d. varetransport og arbeidstrafikk må ha fritak.
3. **Løysinga må bidra til både besøksstyring og fellesgodefinansiering** – t.d. dynamisk prising, tilrettelegging og bruk av fleire verkemiddel/modellar samstundes³
4. **Midlane må styrast uavkorta inn til eit fond**, ikkje inn i driftsøkonomien til kommunane, fylkeskommunane eller andre. Tildeling frå fondet og bruken av midlane må styrast ut frå klart definerte vedtekter og planar, og nyttast lokalt/regionalt.
5. **Midlane skal legge til rette for fellesgode**, verne om natur/kulturgoder og tiltak som gir lokalsamfunna og næringslivet eit godt utgangspunkt for heilårleg berekraftig utvikling, og som kjem gjesten direkte eller indirekte til gode.
6. **Modellen krev medfinansiering/utløysande offentlege midlar** frå kommune, fylkeskommune og stat. Fellesgodefinansieringa ikkje skal kome til erstatning for dei offentlege tilskota som finst i dag, og skal vere ei løysing for tiltak som kommunale/ fylkeskommunale/statlege løyvingar ikkje har noko løysing på i dag.

Korleis kan fellesgodefinansieringa løysast?

Virkemiddel for fellesgodefinansiering og trafikkstyring er samansett av følgjande område:

- A) Offentleg forvaltning og lovverk (t.d. områderegulering, anbodskriterie og forvaltning)
- B) Offentlege støtteordningar (t.d. tilskot til nasjonale turiststiar, kultur- og naturvern)
- C) Offentlege tenester for sikkerheit, beredskap og infrastruktur (t.d. Røde kors, samferdsle og søppelhandtering)
- D) Brukarbetaling og trafikkstyring (t.d. betaling inn/ut av definerte område, farvannsavgifta og parkeringsbetaling)

A) Offentleg forvaltning og lovverk:

Offentleg forvaltning	Kva	Korleis
Områderegulering	Regulering av natur-, kultur- og senstrumsområde for å kunne styre restriksjonar, trafikk, verksemd/aktivitet og betalingsløysingar.	Strategisk bruk av plan- og bygningsloven knytt til reiselivs- og samfunnsutvikling, samt natur- og kulturvern.
Anbodskriterie/ruteløyve	Sette miljø-, rute-, involverings- og omfangskrav til offentlege og private ruteløyve på land og sjø/hav/fjord	Utnytte og tilpasse anbods- og rutetildelingskriteria til fylkeskommunane for all offentlig og kommersiell rutedrift for å kunne styre/avgrense aktivitet, omfang, utslepp og sette krav til involvering i lokal/regional reiselivsutvikling.
Offentleg forvaltningsmodell	Tett strategisk, overordna og tversektorielt samarbeid mellom fylkeskommunane, kommunane, vernemyndighetene og reiselivsnæringa v/reisemålsselskapa for å sikre heilskapleg regional og nasjonal berekraftig reiselivsutvikling.	Endre samarbeidslinjene og formelle krav til samhandling om område- og reiselivsutvikling mellom fylkeskommunane, kommunane, vernemyndighetene og reiselivsnæringa v/reisemålsselskapa.

B) Offentlege støttheordningar:

Offentlege støttheordningar*	Kva	Korleis
Eksisterande støttheordningar	Nivå på støttheordningar som tilskot til nasjonale turiststiar, tilskot til utvalgte kulturlandskap og verdsarvområda og tilskot basert på naturarven.	Nasjonal politisk vilje og evne til å styrke støttheordningane knytt til reiselivsutvikling, infrastruktur og lokalsamfunnsutvikling.
Forslag om program for reisemålsutvikling	Forslag til NFD frå Menon Economics om etablering av FoU-program for reisemålsutvikling etter modell frå ARENA og NCE programma.	Eventuel nasjonal beslutning om oppretting av programmet.

*MERK: offentlege støttheordningar kjem i tillegg til brukarbetaling, og erstatter ikkje behovet for modellar med brukarbasert fellegodefinansiering og trafikkstyring.

C) Offentlege tenester:

Offentlege tenester	Kva	Korleis
Beredskap og sikkerheit	Nivå på offentlege beredskapsilbod som Røde kors/redningstenester, politi, sjukebil, legevakt, sjukehus/helestenester, vegvesenet.	Nasjonal politisk vilje og evne til å styrke beredskapsordningane knytt til sikkerheit for tilreisande og lokalbefolkninga ut frå tal tilreisande/brukarar.
Infrastruktur	Nivå på offentleg infrastruktur og tilrettelegging som t.d. vegnett, samferdsel/transport, breidband/teletenester, offentlege toalett, søppelhandtering mm.	Nasjonal, regional og lokal og politisk vilje og evne til å styrke og utvikle nødvendig infrastruktur for tilreisande og lokalbefolkninga ut frå tal tilreisande/brukarar.

Forslag til løysing

Brukarbetaling og Trafikkstyring

Notat – oppsummering av fellesgodeprosjektet

Vestland fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Verdsarrådet for Vestnorsk Fjordlandskap, Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv, Nærøyfjorden Verdsarvpark, Sogn regionråd, Stranda kommune, Fjord kommune, Geiranger utvikling og Visit Sognefjord AS



Innholdsfortegnelse

Samandrag	2
1. Fellesgodeprosjektet.....	3
2. utfordringar, behov og overordna prinsipp	4
3. Løysingsforslag	6
3.1 Svalbardmodellen på fastlandet	6
3.2 Praktiske avklaringar.....	7
3.2.1 «Svalbardmodellen» på fastlandet	7
3.2.2 Forvaltningsmodell	7
3.2.3 Betalingsmodell og besøksstyring.....	7
3.3.3 Lovverk	8
3.3.4 Skiltlesing og personvern.....	8
3.3.5 Montering og drift	8
3.3.6 Bruk av bompengane	8
3.3.7 Estimert inntekstpotsensiale - eksempel frå Nærøyfjorden verdsarvparkområde	9
4. Omsynet til allemannsretten og friluftsløva	9
5. Aktuelle pilotområde	10
Vedlegg	12

Etter grundige vurderingar av utfordringar og moglegheiter for fellesgodefinansiering og -forvaltning innanfor eksisterande moglegheitsrom, støtteordningar, lovverk og bruk av teknologi konkluderer prosjektet med at:

Det er behov for å prøve ut og vurdere ei ordning for pålagt dynamisk betaling og besøksstyring ved bruk av skiltlesingsteknologi (ANPR-teknologi) og brukarbetaling på offentleg og kommersiell transport inn til geografisk avgrensa område med særskilte utfordringar knytt til bruk, vern og forvaltning av fellesgode knytt til natur- og kulturressursane i området som følge av tilreisande. Områda må kunne dokumentere utfordringane, og verna natur- og kultur-område/stader og/eller område med stort besøkspress er særskilt aktuelle for ordninga.

- **Prosjektet anbefaler at Stortinget via departementsnivå legg til rette for prøvoforskrifter og lovverk for utprøving** og følgjeforskning av ein slik modell for fellesgodefinansiering- og forvaltning basert på Svalbard-modellen i utvalde område i ein 2-3 års periode frå 2022 ut over dei moglegheitene som eksisterer innanfor dagens lovverk og støtteordningar.
- **Ordninga skal gjelde for den besøkande**, og lokalbefolkninga og nødvendig transport skal ha fritak.
- **Bruk av løysingar innanfor dagens regelverk og støtteordningar skal kunne brukast i tillegg til ein slik modell.** Det same gjeld i forhold til forslaget i ny nasjonal reiselivsstrategi om ei nasjonal støtteordning til utsette pressområde i reiselivssamanheng
- **Aktuelle geografisk avgrensa pressområde** som er eigna som pilotområde er særskilt UNESCO verds-arvområdet Vestnorsk Fjordlandskap med Nærøyfjorden og Geirangerfjorden, i tillegg til Lofoten, UNESCO verdsarvområde Røros, Preikestolen, Trolltunga og Kvaløy utanfor Tromsø.

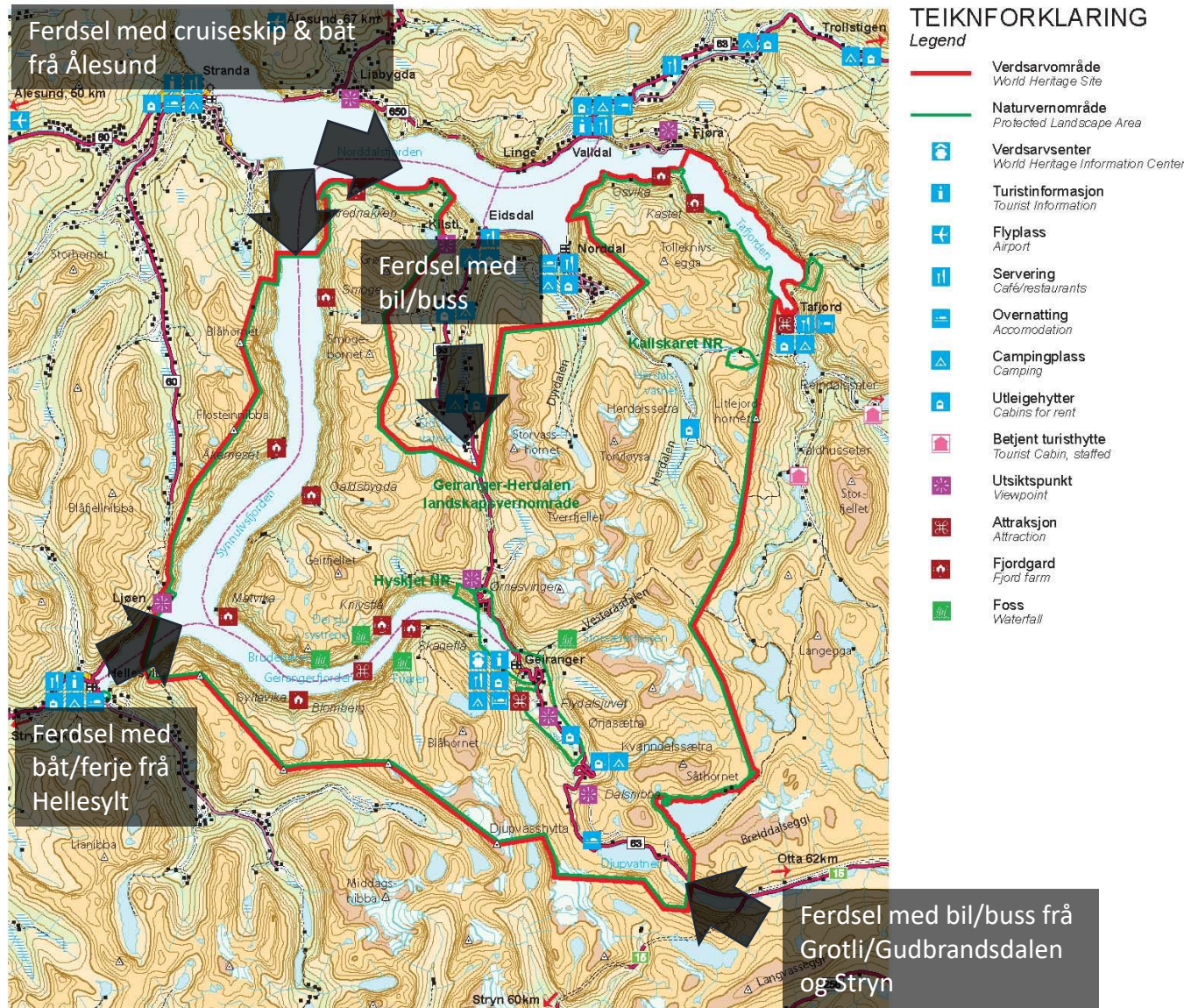
«Svalbard-modellen»



Avgiften kreves inn av ulike aktører, alt etter hvordan de besøkende ankommer Svalbard. Ved kjøp av billett for reisende med fly og båt innkreves det NOK 150. Avgiften vil bli krevd inn via Avinor for reisende med fly og via reisearrangør for reisende med båt. Individuelle reisende med egen båt, som har meldeplikt etter turistforskriftens § 7, skal betale miljøavgift på NOK 150 i forbindelse med melding til Sysselmannen. Fastboende på Svalbard er unntatt plikten til å betale miljøavgift.

Prosjekt: Fellesgodefinansiering

Etter inspirasjon frå Svalbardmodellen med ei innreiseavgift på ferdsel inn/ut av Geirangerfjorden verdsarvområde

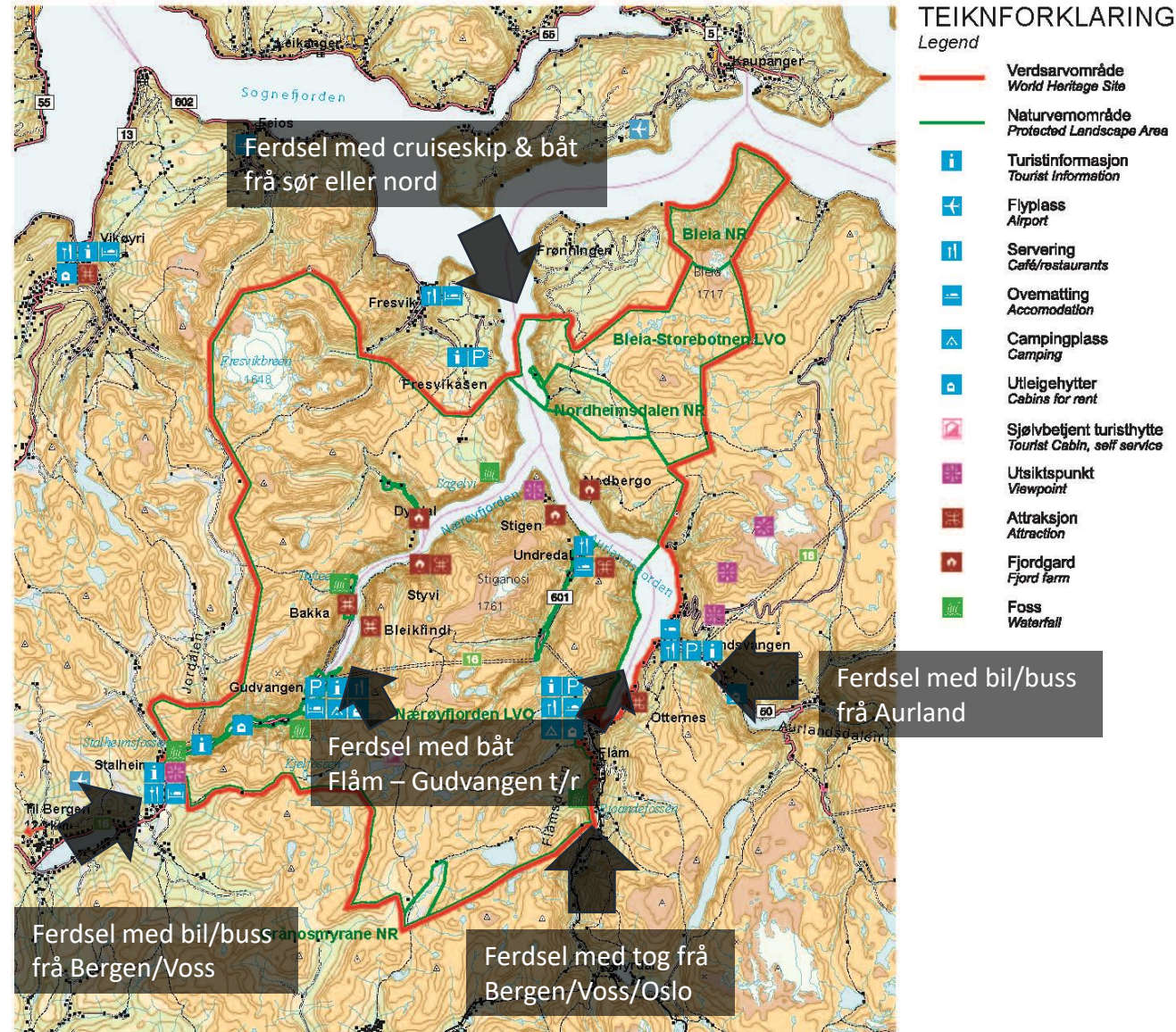


- 3 ferdselsårer inn/ut
- Oversiktleg
- Høgt press juni – august
- Ideelt som pilotområde både som verkty for trafikkregulering og fellesgodefinansiering!

Verdsarvområda har krav om «beste forvaltningspraksis»

Prosjekt: Fellesgodefinansiering

Etter inspirasjon frå Svalbardmodellen med ei innreiseavgift på ferdsel inn Nærøyfjorden verdsarvområde



- 5 ferdselsårer inn/ut
- Oversiktleg
- Høgt press juni – august
- Ideelt som pilotområde både som verkty for trafikkregulering og fellesgodefinansiering!

Verdsarvområda har krav om «beste forvaltningspraksis»

3.2.2 Forvaltningsmodell

Prosjektet føreset at fellesgodemidlane må styres og brukast lokalt. Ei moglegheit kan vere å adoptere Svalbardmodellen også når det gjeld forvaltning tilpassa lokale forhold. Besøksbidraget må påleggast gjennom lovvedtak – med nærare regulering i forskrifter - og vil difor bli statlege midlar. Midlane kan inngå i et fond som må forvaltast i tråd til reglement for økonomistyring i staten⁶ underlagt eit departement, men må administrerast av eit styre som er lokalt forankra. Det vil vere hensiktsmessig å opprette eit fond per «fellesgodefinansieringsområde». Kvart fond må ha eit styre som er ansvarleg for fondet etter delegasjon frå departementet. Styret vert oppnemnd av departementet, men må vere lokalt forankra. Dette kan kome fram av vedtektene for fondet. Det må vere eit sekretariat som står for den «daglege drifta» av fondet, inklusiv utlysing av midlar, mottak av søknadar, informasjon mv. Organiseringa av sekretariatet kan eventuelt leggast til statsforvaltaren i det fylket avgiftsområdet ligg eller hjå ein kommune. På Svalbard ligg sekretariatsfunksjonen hjå Sysselmannen. Den som utøver sekretariatsfunksjonen kan ikkje søke om midlar frå fondet. Sjå *Bilag 4: Mulig forvaltningsmodell for fellesgodefinansiering* (Advokatfirmaet Selmer AS, notat, 23. februar 2021)

- **Besøksbidrag pålagt gjennom lovvedtak**
- **Underlagt departement og styrt av lokale/regionale fondsstyre etter delegasjon**
- **Sekretariatfunksjon kan leggast til statsforvaltaren**

NOTAT

Ansvarlig advokat: Carl Edvard Roberts

Til: Visit Sognefjord AS
Fra: Advokatfirmaet Selmer AS
Dato: 8. mars 2021
Emne: Mulig forvaltningsmodell for fellesgodefinansiering
Vår ref.: 10903941

1 INNLEDNING

Advokatfirmaet Selmer AS leverte i juni 2019 et notat med oversikt over mulige rettslige grunnlag som kan benyttes til fellesgodefinansiering. I 2020 leverte vi et notat om hvordan en modell tilsvarende den som gjelder på Svalbard eventuelt kan gjennomføres på fastlandet, samt et notat om rettslige utfordringer knyttet til en praktisk gjennomføring av innkreving av avgift. Vi er nå bedt om å se litt nærmere på hvordan forvaltningen av en fellesgodefinansieringsmodell på fastlandet kan skje. Dette redegjøres nærmere for nedenfor i notatet her.

Med forvaltningsmodell mener vi hvem som skal styre bruken av midlene og hvordan dette nærmere skal gjøres. Visit Sognefjord AS har påpekt at de mener det er svært viktig at fellesgodefinansieringsmidlene må styres og brukes lokalt. Dette premisset ligger til grunn for vurderingene og anbefalingene nedenfor.

En mulig måte kan være å adoptere Svalbard-modellen også når det gjelder forvaltning, men tilpasset de lokale forhold. Det bør også være en modell/ordning som enkelt kan benyttes i tilsvarende format for alle områder der det innføres avgift.

Siden besøksbidraget (avgiften) forutsettes pålagt gjennom lovvedtak – med nærmere regulering i forskrifter – antar vi de innkrevde midlene blir statlige midler. Disse kan inngå i et fond, som må forvaltes i henhold til reglement for økonomistyring i staten.¹ De aktuelle fondene antas å bli underlagt et departement, men må administreres av et styre som forutsettes å være lokalt forankret.

2 AVGIFTSOMRÅDE / FOND / FONDSSTYRE

Vi tenker det er hensiktsmessig at det opprettes ett fond per «fellesgodefinansieringsområde». Hva som skal være et fellesgodefinansieringsområde må defineres nærmere. Det kan omfatte flere kommuner og/eller deler av kommuner. Avgiftsmidlene som blir innkrevet i hvert fellesgodefinansieringsområde inngår i det aktuelle fondet.

¹ Reglement for økonomistyring i staten av 12. desember 2003 med senere endringer

Hvert fond må ha et styre som er ansvarlig for fondet etter delegasjon fra departementet. Styret oppnevnes av departementet, men må være lokalt forankret. Dette kan komme frem av vedtektene for fondet.

3 SEKRETARIAT

Det må være et sekretariat som står for den «daglige driften» av fondet, herunder sørger for utlysning av midler, mottak av søknader, informasjon mv. Organiseringen av sekretariatet kan tenkes på flere måter. Det kan for eksempel plasseres hos statsforvalteren i det fylket avgiftsområdet ligger eller hos en kommune. Det er heller neppe noe i veien for at andre organisasjoner, private eller offentlige, leies inn til å sørge for sekretariatsfunksjon. På Svalbard ligger sekretariatsfunksjonen hos Sysselmannen. Slik vi forstår det leies det inn ressurser, som er underlagt fondsstyret i saker som gjelder fondet. Den som utøver sekretariatsfunksjonen, bør likevel være noen som ikke er aktuelle til å søke om midler fra fondet. På Svalbard kan alle bortsett fra Sysselmannen søke om midler.

4 STYRINGS-DOKUMENT / VEDTEKTER

Vi antar at dersom det velges en slik organisering av fondet som nevnt ovenfor vil det fastsettes en forskrift om tilskudd fra fondet, en instruks for virksomhets- og økonomistyringen i fondet (i samsvar med reglementet for økonomistyringen i staten), samt at det vil være årlige tildelingsbrev tilsvarende det som gis for Svalbardmiljøfondet.

Nedenfor er et eksempel på mulige vedtekter for fondet. Det er tatt utgangspunkt i de vedtektene som gjelder for Svalbards miljøvernfond, men tilpasset til hva vi tenker kan være hensiktsmessig for et fellesgodefinansieringsområde på fastlandet. Vedtekter må gis for hvert enkelt fellesgodefinansieringsområde som opprettes, men det antas å være hensiktsmessig at det foreligger en «standard» slik at vedtektene blir mest mulig like for alle fellesgodefinansieringsområder som opprettes. Det kan likevel være noen lokale variasjoner, for eksempel når det gjelder antall medlemmer i styret.

4.1 Eksempel på mulige vedtekter for fondet

§ 1. Navn og rettslig stilling

[XX] fellesgodefinansieringsfond er et statlig fond som hører under [YY] departementet. Fondet er opprettet i lov om [ZZ].

§ 2. Formål

Fondet skal nyttes til beste for natur, miljø og kulturmiljøet i området [XX] ved å bidra til at det settes i verk tiltak for å avhjelpe eller forebygge utfordringer knyttet til stort besøk i området. Fondets midler skal bidra til å sikre at natur, miljø og kulturmiljøet bevares som grunnlag for opplevelse, kunnskap, og verdiskaping. Fondet skal arbeide for å initiere og stimulere gode prosjekter og tiltak som ivaretar formålet. Dette omfatter bl.a. å gi tilskudd til investeringstiltak, informasjon, formidling og utredninger knyttet til besøksforvaltning. Det kan gis tilskudd både til etablering av tiltak og til drift av tiltak, jf. § 4.

§ 3. Fondets midler

3.2.3 Betalingsmodell og besøksstyring

Bruk av Automatisk skiltlesingsteknologi (ANPR) og betaling på offentlig og kommersiell kollektivtrafikk (buss, båt, cruise, tog, fly) inn til dei geografisk avgrensa pressområda. Prisdifferensiering per sesong og tidspunkt på døgnet med fritak/reduert sats for lokalbefolkninga, pendlarar, vareleveranse o.l. Fritak/reduert sats krev registrering av brukarane som for ordninga med AutoPass si fergekortordning eller tilsvarende (<https://www.autopass.no/Betaling/ferjer>). Prisen for bompasseringa blir høg i periodar med mykje trafikk og lågare/gratis i periodar med lite trafikk. Fritak/reduert sats gir vesentleg lågare sats eller gratis passering⁷. Prising av bompassering kan kombinerast med t.d. parkeringsbetaling. Sjå meir i *Bilag 5: Teknologiar til fellesgodefinansiering* (Vestlandsforskning, rapport 4/2020, 29. juni 2020), *Bilag 6: Skiltlesingsteknologi til fellesgodefinansiering i verdsarvparkane*, og vedlegg 3 *Bruk av skiltlesingsteknologi (ANPR)*.

- **Bruk av eksisterande automatisk skiltlesingsteknologi (ANPR)**
- **Prisdifferensiering per tidspunkt på døgnet og sesong**
- **Fritak for lokalbefolkninga, pendlarar og varetransport ved bruk av «kvitelister»**

3.3.3 Lovverk

Gjeldande heimel for automatiske bompasseringer er slik at handsaming av personopplysingar for vegstyresmaktene og selskap som har fullmakt til å krevje inn bompengar i samband med automatiske bompasseringar er i dag heimla i veglova § 11 f og § 27. Utsteder-forskrifta gir nærare reglar for AutoPASS-utstedar si handsaminga av personopplysingar, jf. § 20. Ein må syte for tilstrekkeleg heimel for bruk av automatisk køyretøygjenkjenning for besøksbidrag. Automatisk køyretøygjenkjenning i samband med bompasseringar var tidlegare underlagt konsesjon frå Datatilsynet. Som føresetnad for konsesjon, var det stilt vilkår om at brukarane kunne velje ei avtale som tillet tilnærma anonyme passeringar, gjennom avgrensa oppbevaringstid for passeringsdata (72 timer). Konsesjonskravet fall bort ved iverksetjinga av GDPR. I samband med dette vart også høvet for sporfrie avtalar fjerna, som følgje av krav til oppbevaring etter bokføringsregelverket. Datatilsynet har kritisert denne løysinga, og den er p.t. til vurdering i Samferdsels- og Finansdepartementet. Sjå meir i *Bilag 7: Rettslige problemstillinger knyttet til mulige teknologiske løysningar for fellesgode-finansiering* (Advokatfirmaet Selmer AS, rapport 169365-502, 29. mai 2020).

- **Automatisk bompassering i veglova § 11 f og § 27**
- **Krev eigen heimel for bruk av ANPR for besøksbidrag**

3.3.4 Skiltlesing og personvern

Bruk av skiltlesingsteknologi i fellesgodepilotane følger eksisterande GDPR-regelverk for bruk av eksisterande skiltlesing brukt av t.d. AutoPass og tilsvarende aktørar. Omsynet til personvernet knytt til registrering for fritak/reduert sats for lokalbefolkninga, pendlarar, varetransport etc. vert dekt tilsvarende som for AutoPass sin fergekortordning og/eller sletting av passeringsdata i tråd med gjeldande GDPR regelverk og bruk av «Kvitelister». Sjå vedlegg 3 *Bruk av Kvitelister*.

- **Følger eksisterande GDPR-regelverk tilsvarende bl.a. AutoPass**
- **Fritak for lokalbefolkning, pendlere og varatransport som AuroPass sin fergekortordning**

3.3.5 Montering og drift

Eksempel frå pilottesting i Nærøyfjorden med bruk av avanserte ANPR-kamera med retningsdeteksjon, handtering av hastigheit opp til 250 km/t, fargebilde og registreringsskilt som gir påliteleg drift og nøyaktig avlesing av alle køyretøy. Monterings kostnaden er estimert til NOK 350.000 per punkt og NOK 7.000 i driftskostnadar per år, i tillegg til 10-30% innkrevingskostnad. I Nærøyfjorden vil det vere behov for 5 punkt som gir ein total etablerings-kostnad på NOK 2 mill. og årlege driftskostnader på ca. NOK 35.000 i tillegg til 10-30% innkrevings-kostnad. Det må truleg skiltast langs E16 for å varsle om skiltavlesinga, både på grunn av personvernomsyn og avgiftene som blir henta inn. Slik skilting er ikkje medrekna her, og kan vere kostbar. Sjå meir i notatet *Bilag 6: Skiltlesingsteknologi til fellesgodefinansiering i Verdsarvparkane*, per 17.02.2021

- **ANPR-kamera NOK 350.000 per punkt og NOK 7.000 i driftskostnad per år**
- **Innkrevingskostnad 10-30%**
- **Skilting for å varsle skiltavlesing**

3.3.6 Bruk av bompengane

Bruk av bompengane til infrastrukturtiltak og fellesgode krev eigen tilpassing i lovverket og forskriftene for pilotane, men kan samanliknast med eksisterande prinsipp om bruk av inntektene frå bomringane i byane der midla går til ulike by- og miljøutviklingstiltak ut over tilrettelegging av sjølve vegtraséen. Forslag om bompengar som Samferdselsdepartementet legg fram skal først vere vedtatt lokalt. Det gjeld også takstar og plassering av bomstasjonar. Alle forslag om fastsetting av bompengar skal stemmast over i Stortinget. Pilotordninga for fellesgodefinansiering føreset egne forskrifter i eksisterande lovverk og/eller etablering av eige lov- og regelverk.

- **Krever lovendring**
- **«Bomringprinsippet» med bruk av inntektene til by- og miljøutviklingstiltak**

4. Omsynet til allemannsretten og friluftsløva

Friluftsløva begrenser ikke muligheten til å vedta regler som griper inn i allemannsretten. Det følger direkte av friluftsløva § 19 at "Utøvelse av allemannsretten etter denne lov gjelder med de begrensninger som følger av annen lovgivning eller av forskrifter gitt i medhold av lov". En rekke lover hjemler allerede begrensninger i allemannsretten.

Det kan også hevdes at regler om finansiering for å hindre slitasje og overdreven bruk av spesielt populære områder faktisk vil understøtte friluftsløvens formål om "å verne friluftslivets naturgrunnlag" og at "miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes", jf. § 1.

Målsettinga er å få pilottesting på utvalde stader frå 2021/2022. Pilottestinga vil kunne vare i 3-4 år, med tre steg for utvikling, utprøving og etablering av endeleg modell for fellesgodefinansiering:

- 1) *Modell*: utarbeide forslag til modell for pilottesting
- 2) *Testing*: pilottesting for utprøving i verdsarvområde og utvalde pressområde
- 3) *Evaluering*: evaluere, tilpasse og etablere nasjonal modell

Steg 2) *Pilottesting* krev finansiering og organisering av utviklingsarbeid og parallelt FoU-prosjekt for testing, evaluering og modellering. Departementa og Stortinget må vurdere om ein eventuelt ynskjer ein NOU for fellesgodefinansiering parallelt med pilottestinga.



Nytt utvalg skal gi råd om utviklingen av norske reisemål

Pressemelding | Dato: 26.08.2021

I dag ble det oppnevnt et utvalg som skal gi råd om reisemålsutvikling og besøksforvaltning i norske kommuner. Utvalget skal vurdere handlingsrommet for lokal reiselivsutvikling og peke på nye løsninger og muligheter for å bygge fremtidens reisemål.



Navn	Tittel
Trine Skei Grande (leder)	Stortingsrepresentant
Gro Svarstad	Daglig leder
Kari Aina Eik	Generalsekretær
Kirsten Indgjerd Værdal	Direktør
Ann Heidi Hansen	Prosjektleder
Trond Øverås	Adm. direktør
Marit Vorkinn	Seniorrådgiver
Preben Falck	Daglig leder
Richard Grov	Hotellidirektør
Rolf Rønnes	Fagdirektør
Truls Eric Johan Engstrøm	Førsteamanuensis

• Fellesgodeprosjektet

- Selvstendig prosjekt 2018 – 2021
- Utgangspunkt i Verdensarvområdene

• Alternativ til pilottesting

- Status quo
- Økte offentlige investeringer

• NOU for reisemålsutvikling

- Presentasjon for NOU-utvalget
- Pilottesting 2022/2023

• Realisering

- **NB: avhengig av politisk vilje**
- Svalbardmodellen som mal



**Vestnorsk
fjordlandskap**



Kontakt: prosjektleiar Ståle Brandshaug, stale@sognefjord.no mob: 909 61 179