

Dato 28. november 2016
Saksnr.: 201613871-2
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.12.2016

Høringsuttalelse - Forslag til endringer i veglova §27 og vegtrafikklova §7a

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt forslag til endringer i vegloven §27 og vegtrafikkloven §7a på høring. Høringsfrist er 09.01.2017.

Dagens regelverk hjemler to ordninger for trafikantbetaling i byer, i hver sin lov: I vegloven (§27) hjemles bompenggeinnkreving for finansiering av bompengepakker i byområder. Det som kan kalles tradisjonelle bompenggeordninger, slik som dagens og tidligere bompengepakker i Kristiansand. I vegtrafikkloven (§7a) hjemles muligheten for bruk av vegprising. I høringsforslaget forslås at §27 i vegloven som regulerer trafikantbetaling i byområder gjøres mer fleksibelt, samtidig foreslås at §7a i vegtrafikkloven oppheves.

Behovet for en revisjon og samling av de to regelverkene for trafikantbetaling ble omtalt i inneværende Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013) kapittel 9.9.3). Departementet viser til at med dagens praksis for bompengepakker i byer samt lokale ønsker om utforming av slike pakker er dagens regelverk ikke tilpasset verken praksis eller byenes ønsker. Regelverket under veglovens §27 var i utgangspunktet basert på en snever avgrensning der formålet med trafikantbetalingen er nedbetaling av investeringer i veginfrastruktur. Over tid er regelverket justert slik at også infrastruktur for kollektivtransport kan finansieres med inntekter fra trafikantbetaling. Under bestemte vilkår kan trafikantbetaling også benyttes til drift av kollektivtilbudet. I de senere år er det også kommet ønsker om at bompenggeordninger i byer bør kunne brukes til å påvirke trafikken, f.eks. gjennom tidsdifferensierte takster, høyere takster på dager med akutt forurensning, differensiering mellom kjøretøy med ulike miljøegenskaper osv.

Når det gjelder bruk av tidsdifferensierte takster ble det fra statlig hold lenge henvist til bruk av vegprisingshjemmelen i vegtrafikklovens §7a. Denne har imidlertid ingen byer/byområder ønsket å ta i bruk. Noe av grunnen til dette kan være at §7a i for stor grad har trafikkregulering som formål og er dermed lite fleksibel for å tilpasses lokale forhold og behov.

Mange av dagens bompengepakker er utformet basert på en pragmatisk praktisering av regelverket i hht. §27. Departementet har sett at dagens regelverk ikke har nødvendig fleksibilitet for å svare på dagens utfordringer og lokale behov knyttet til bompengepakker i byer. I forslaget til ny §27 samles formålene med dagens to lovhjemler i en, samtidig som det åpnes for økt fleksibilitet i utformingen av den enkelte bompenggeordning i tråd med behovene i det enkelte byområdet.

Nedenfor gjengis gjeldende §27 ledd for ledd med tilhørende endringer:

1. **Gjedende første ledd, generell bestemmelse om hjemmel for trafikantbetaling:**

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentlig 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.

Nytt første ledd:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentlig veg, *fastsetje* storleiken på avgiftene, og *setje* vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

2. **Nytt andre ledd, spesiell bestemmelse om trafikantbetaling i byområder:**

Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande. Føresegnene om samtykke, fastsetjing, vilkår og bruk av bompengar etter første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

3. **Gjeldende andre ledd, spesiell bestemmelse om bruk av trafikantbetaling i perioder med overskridelse av grenseverdiene for lokal luftkvalitet:**

Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiene for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen.

Blir nytt tredje ledd:

Departementet kan i forskrift *fastsetje* mellombelse *auka* bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor *eksisterande* bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiene for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. *Departementet kan i forskrifta fastsetje føresegn om at inntekter frå dei auka takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

4. **Gjeldende tredje ledd som blir nytt fjerde ledd, spesiell bestemmelse knyttet til låneopptak:**

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengerekkeringa. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i første punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

5. **Gjeldende fjerde ledd, som foreslås opphevet:**

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

Nytt femte ledd:

Departementet kan i forskrift fastsetje generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.

Vegtrafikklovens §7a som foreslås opphevet lyder:

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

Rådmannen mener forslaget til lovendringer svarer på helt klare behov for forenkling og samordning av dagens regelverk. For Kristiansand sin del er det først og fremst nytt andre ledd som er av betydning. Dette gir mulighet for både å utforme takstsystemet og tilpasse bruken av inntektene slik at de lokale behovene blir best mulig ivaretatt når det skal inngås en bymiljøavtale med staten. Bestemmelsen gir også rom for tilpasninger underveis i bymiljøavtalens levetid, dersom et slikt behov oppstår.

Når det gjelder nytt tredje ledd anser administrasjonen det, ut fra kunnskap om dagens situasjon, som lite sannsynlig at denne bestemmelsen vil komme til anvendelse i overskuelig framtid. Rådmannen viser her til nylig vedtatte høringsuttalelse knyttet til lokal forskrift for Bergen, formannskapsak 141/16.

Rådmannen vil presisere at i høringsnotatet foreslås at innføring av trafikantbetaling fortsatt skal være gjenstand for lokal enighet og etter lokalt initiativ, jf. femte avsnitt side 9.

Når det gjelder tidsavgrensningen av bompenggeordninger er det ikke foreslått en egen bestemmelse. Det vises til at dette vil bli behandlet i hver enkelt sak. Vanlig praksis har vært 15 år, men det finnes også eksempler på lengre perioder. Rådmannen mener henvisningen til gjeldende praksis uten en egen bestemmelse i loven er uproblematisk så lenge tidsavgrensningen bygger på lokale politiske vedtak.

Det er en problemstilling høringsnotatet ikke berører, men som er svært relevant for Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen, og antakeligvis også i andre byregioner, ligger det an til en potensiell konflikt mellom trafikantbetalingssystemet knyttet til bymiljøavtaler/bypakker og trafikantbetaling knyttet til tilgrensende vegutbygginger. Det er et behov for å se på om og hvordan de ulike bompenggeordningene kan ses i sammenheng der de konkurrerer om den samme trafikken. Om denne typen problemstillinger bør avklares i lov, forskrift eller på annen måte har administrasjonen ikke grunnlag for å mene noe om.

Rådmannen foreslår på denne bakgrunn at Formannskapet gir sin støtte til høringsutkastet og at det foreslås å utrede prinsipper for hvordan grensekonflikter mellom ulike bompenggeordninger kan løses.

Forslag til vedtak

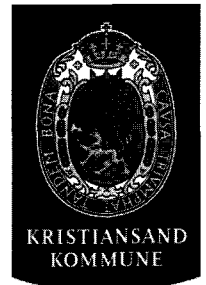
- a) Formannskapet støtter forslaget til ny §27 i veglova.
- b) Formannskapet støtter forslaget om å oppheve vegtrafikklovens §7a.
- c) Formannskapet mener det bør utredes prinsipper for avklaring av konflikter mellom tilstøtende bompenggeordninger.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet
- Høringsnotat



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201613871
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	07.12.2016	161/16

HØRINGSUTTALELSE - FORSLAG TIL ENDRINGAR I VEGLOVA §27 OG VEGTRAFIKKLOVA §7A

FORMANNSKAPET 07.12.2016 SAK 161/16

Vedtak:

- Formannskapet støtter forslaget til ny §27 i veglova.
- Formannskapet støtter forslaget om å oppheve vegtrafikklovens §7a.
- Formannskapet mener det bør utredes prinsipper for avklaring av konflikter mellom tilstøtende bompengoordninger.

(12/1)

Forslag:

FRP fremmet følgende forslag:

«Kristiansand støtter ikke det fremlagte forslaget. Primært foreslås en avvikling av bompengestitutet. Subsidiært må regelverket endre og forenkles slik at bompenger utelukkende kan brukes til nedbetaling av veiprosjekter, og ikke øvrige drifts-/investeringstiltak.»

Votering:

Ved alternativ votering ble rådmannens innstilling vedtatt mer 12 stemmer, mens 1 stemte for FRPs forslag (FRP).

RETT UTSKRIFT:

07.12.2016