
Fra: Tore Langmyhr <tore.langmyhr@trondheim.kommune.no>

Sendt: 11. januar 2017 09:51

Til: postmottak SD

Kopi: Nilssen Bente Mari

Emne: Høringssvar om forslag til endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a

Vedlegg: Saksframlegg høringsuttalelse endringer i seglova §27 og vegtrafikklova § 7a.pdf

Det vises til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 28.10.2016, samt samtaler med saksbehandler om noe utsatt høringsfrist på grunn av politisk behandling. Trondheim formannskap behandlet saken 10.01.2016 med følgende vedtak:

Vedtak

Formannskapet avgir på vegne av Trondheim kommune følgende høringsvar til Samferdselsdepartementet om endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a:

- 1) Trondheim kommune støtter forslag om endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a. Endringene vil bidra til forenkling i regelverket og åpne for større grad av lokale tilpasninger når det gjelder trafikantbetaling.
- 2) Trondheim kommune vil peke på at bestemmelser om takster (takstgrupper, fritaksordninger m.m.) også må legge opp til muligheter for lokale tilpasninger. Dette taler for at bestemmelsene fortsatt skal formuleres som retningslinjer og ikke som forskrifter.
- 3) Trondheim kommune mener det bør vurderes å åpne spesifikt for bruk av inntekter til drift av sykkelveger. Dette blir viktig i satsingen på et helhetlig transportsystem basert på nullvekstmålet.

Saksframlegget følger vedlagt.

--



Vennlig hilsen

Tore Langmyhr

Sjefingeniør, Sekretariatet Miljøpakken

[+ 47 72542738](tel:+4772542738)

Kontorsted: Trondheim kommune

Besøksadresse: Erling Skakkes gt 14

Postboks 2300, Sluppen, 7004 Trondheim

Saksframlegg

Høring - forslag til endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a

Arkivsak.: 16/42450

Forslag til vedtak:

Formannskapet avgir på vegne av Trondheim kommune følgende hørings svar til Samferdselsdepartementet om endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a:

- 1) Trondheim kommune støtter forslag om endringer i vegloven § 27 og vegtrafikkloven § 7a. Endringene vil bidra til forenkling i regelverket og åpne for større grad av lokale tilpasninger når det gjelder trafikantbetaling.
- 2) Trondheim kommune vil peke på at bestemmelser om takster (takstgrupper, fritaksordninger m.m.) også må legge opp til muligheter for lokale tilpasninger. Dette taler for at bestemmelsene fortsatt skal formuleres som retningslinjer og ikke som forskrifter.
- 3) Trondheim kommune mener det bør vurderes å åpne spesifikt for bruk av inntekter til drift av sykkelveger. Dette blir viktig i satsingen på et helhetlig transportsystem basert på nullvekstmålet.

Saken gjelder

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag til endringer i vegloven § 27 og Vegtrafikkloven § 7a. Endringene gjelder lovverket knyttet til innkreving av bompenger samt vegprising/køprising. To ulike lovhjemler foreslås samlet, og det åpnes for større grad av lokale tilpasninger av innkrevningssystem.

Høringsfristen er 9.1.2017, men det er gitt utsettelse til 13.1.2017. Hørings svaret er drøftet med Sør-Trøndelag fylkeskommune, som behandler saken parallelt. Høringsnotatet finnes her:

<https://www.regjeringen.no/høringsbrev>

Bakgrunn

I dagens regelverk er det definert to ordninger for trafikantbetaling i byer:

- Bompengennevning/bompengepakker etter vegloven § 27
- Vegprising/køprising etter vegtrafikkloven § 7a

Hovedformålet med bompenger er forutsatt å være finansiering av infrastruktur, men i byområder kan det også åpnes for finansiering av drift av kollektivtransport. Vegprising er nærmere regulert i forskriften om kjøprising. Kjøprising er forutsatt å ha trafikkregulering som formål, for å redusere lokale kø- og miljøproblemer. Takstene skal i størst mulig grad avspeile samfunnsøkonomiske kostnader. I praksis vil dette si stor vekt på høyere takster i rush og eventuelt for kjøretøytyper

Trondheim kommune

som belaster miljøet. Ordningen kan tas i bruk i byområder der det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer, og inntektene skal brukes til transporttiltak i det aktuelle området.

Lovforslaget innebærer at dagens regler og praksis samles i ett rettslig grunnlag.

Samferdselsdepartementet oppgir at flere byer opplever skillet mellom bompenger og kjøprising som uklart – særlig på bakgrunn av hvordan regelverket for bompenger har utviklet seg de senere år. Dette gjelder åpning for bruk av tidsdifferensiering og bruk av inntektene til drift.

Rådmannen viser også til sak om høring av lokal forskrift for økte bompengetakster i Bergen, som ble behandlet i formannskapet 29.11.2016 (sak 303/16). Denne lokale tilpasningen i Bergen antas å være innenfor det nye, foreslåtte lovverket som nå fremmes. Samferdselsdepartementet opplyser videre at grenseflatene mellom lovendringsforslaget og tidligere forslag om lavutslippssone (på høring sommeren 2016) skal utredes nærmere.

Nærmere om det nye forslaget

Departementet foreslår at de nye bestemmelsene om bompenger i by blir gitt med hjemmel i vegloven, fordi dette er enklere i forhold til eksisterende bypakker. Det åpnes dermed tydelig for å ta i bruk bompengetakster, som påvirker reisemiddelvalg, som varierer ut fra tid på døgnet og ut fra ulike kjøretøyers miljøegenskaper. Dagens praksis videreføres når det gjelder krav til lokalt initiativ til bompengeneinnkreving, samt anvendelse av inntektene til transportformål (investering og drift av kollektivtransport).

De nye forskriftene til vegloven vil innebære at bestemmelsen om vegprising/kjøprising i vegtrafikkloven blir overflødige og kan oppheves. Konkret foreslås følgende endringer:

Vegloven § 27 nytt første ledd:

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

Nytt andre ledd:

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 kjøretøya 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.

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 grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. 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.

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.

Departementet argumenterer for at de delene av Vegdirektoratets håndbøker som gir generelle

Trondheim kommune

retningslinjer om bompengetakster i stedet blir fastsett som en forskrift. Dette gjelder retningslinjer om takstgrupper og fritaksgrupper, rabattsystem, endring av takster, klagebehandling, m.m.. Departementet vurderer at dette "vil vere eit viktig middel for å gjere takstsystemet meir einskapleg, slik at føresegnene om takstar blir meir tilgjengeleg for dei ulike myndighetsnivåa og brukarane/trafikanterane."

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Lovendring vil ikke ha direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Endringene kan imidlertid gjøre bompengesystemet mer fleksibelt og gjøre det enklere med tilpasninger for å nå mål i Miljøpakken og bymiljøavtalen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Endringene kan gjøre bompengesystemet mer fleksibelt og gjøre det enklere med tilpasninger for å nå miljømål i Miljøpakken og bymiljøavtalen.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Etter rådmannens vurdering er lovendringene i tråd med etablert praksis og storbyenes behov for å finne lokalt tilpassede løsninger på transportutfordringene. Gjennom Miljøpakken er det allerede etablert et innkrevningssystem som skal ha "trafikkavvisende og trafikkregulerende effekt" (formulering i Miljøpakkevedtak april 2008). Sammensmeltingen av lovverk for bompenger og vegprising/køprising vil gjøre det enklere å endre innkrevningssystemet i Trondheim, eksempelvis i retning av tydeligere rushtidsprising for å oppnå nullvekstmålet, og for å oppnå større avvisning av særlig forurensende kjøretøy.

Rådmannen vil peke på at forslaget om å omformulere takstretningslinjer til forskrifter, kan virke mot ønsket om lokal fleksibilitet i innkrevningssystemet. Et eksempel på lokal tilpasning er Miljøpakkens fritaksordning for beboere på Være, Klett og Torgård. Det antas at denne typen fritak kan bli vanskeligere å etablere innenfor et strengere takstregelverk.

Forslag til lovformulering peker blant annet på følgende når det gjelder bruk av inntekter: "Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk." Rådmannen mener det også bør vurderes å åpne spesifikt for bruk av inntekter til drift av sykkelveger. Dette blir viktig i en framtidig satsing på et helhetlig transportsystem basert på nullvekstmålet.

Rådmannen i Trondheim, 20.12.2016

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift