



SAKSFRAMLEGG

Saksnr. 2017/4	Løpenr. 13/2018	Klassering 020
Sakshandsamar:	Bent Arild Grytten, Sektor for samfunnutvikling	

Utvalsaksnr **Utval**
Formannskapet

Møtedato
29.01.2018

HØYRINGSSVAR - FORSLAG TIL ENDRING AV VEGTRAFIKKLOVEN OG PARKERINGSFORSKRIFTA

/ 2017/4

Tilråding frå rådmannen:

Hareid kommunestyre er generelt skeptisk til at lovframlegget i høyringsdel A, skaper ulike rammevilkår for ulike trafikantgrupper i ein situasjon der mange ikkje har reell mulegheit til å gjere seg nytte av incentiva knytt til lovframlegget.

Hareid kommunestyre meiner at lovframlegget, slik det ligg føre, vil kunne medføre konkurransevriding i høve kommunale og private parkeringsverksemdar.

Hareid kommunestyre meiner at lovframlegget, dersom det blir vedtatt, må avgrensast til å gjelde «offentleg ferdselsåre» samt andre område skilta med 552.

Hareid kommunestyre meiner at brukarar av elektrisk- og hydrogendrivne køyretøy bør kunne nytte mobilbaserte betalingsløyser, dersom lovframlegget blir vedtatt.

Hareid kommunestyre har ingen særskilte merknader til høyringsdel B, så framt den samla kostnaden for parkeringsverksemdene ikkje blir større.

Utskrift til: sakshandsamar for ekspedering

Vedlegg:

Nr.	Namn	
1	17/2196 Høyring - forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskøyretøy på kommunale parkeringsplassar og sektoravgift for tilsyn med parkeringsverksemdar	23.11.2017
2	Høringsliste(1499279)(2)	23.11.2017
3	Høring av halvpris parkering mv(1499278)(2)	23.11.2017

Samandrag av saka:

Samferdselsdepartementet har sendt fylgjande framlegg til høyring:

A) Endring av vegtrafikklova og endring av parkeringsforskrifta for at elektriske og hydrogendrivne kjøretøy ikkje skal betale meir enn halvparten av prisen for parkering samanlikna med konvensjonelle kjøretøy på avgiftslagde kommunale parkeringsplassar skilta med "kvit P på blå bakgrunn". Forslaget følgjer opp Stortinget sitt vedtak 5. desember 2016 nr 108 punkt 2(3): *Det etablerast ein nasjonal bindande regel om at nullutslippskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering.*

B) Endring av vegtrafikklova for å kunne finansiere Statens vegvesen sitt tilsyn med parkeringsverksemdar med sektoravgift, samt oppheving av gebyrheimelen for Statens vegvesen si behandling av eigenmeldingsskjema.

Samferdselsdepartementet har no sendt forslag til endring av vegtrafikklova og parkeringsforskrifta til høyring, med høringsfrist 21. januar 2018. Nemnte høyring under pkt. A gjeld berre oppfølginga av vedtaket sin del om parkering.

Saksopplysningar:

A) Endring av vegtrafikklova og endring av parkeringsforskrifta for at elektriske og hydrogendrivne kjøretøy ikkje skal betale meir enn halvparten av prisen for parkering samanlikna med konvensjonelle kjøretøy på avgiftslagde kommunale parkeringsplassar skilta med "kvit P på blå bakgrunn".

I høringsbrevet argumenterer Samferdselsdepartementet for at tilrettelegging for bruk av nullutslippskøyretøy er eit viktig tiltak for å nå måltalla fastsett i Meld. St. 33 "Nasjonal transportplan 2018–2029" samt utsleppsmålsettingane i klimapolitikken, jf. bla. Meld. St. 41 "Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid."

Fleire tiltak har vorte nytta for å nå desse måla. Generelt har det vore nytta incentiv knytt til kjøp av nemnte køyretøy, parkeringsrelaterte tiltak / lademulegheiter, høve til å nytte kollektivfelt, gratis ferjetransport, samt nedsett eller gratis bruk av avgiftslagde vegstrekningar.

Situasjonen er i dag at kommunane sjølv kan avgjere om det skal takast betalt for denne tenesta og i så fall i kor stor grad. Men denne retten fekk kommunane først den 1. januar 2017. Før dette tidspunktet plikta kommunane å tilby gratis parkering for elektrisk og hydrogendriven motorvogn på avgiftslagde kommunale parkeringsplassar.

Mange kommunar har alt nytta seg av høvet til å syte for at dei som nyttar dei aktuelle køyretøya skal betale for tenesta, på lik linje med alle andre bilførarar. Desse kommunane må, dersom dei har innført betalingssats høgare enn 50% sats for motorvogn med konvensjonell forbrenningsmotor og hybridkøyretøy, tilpasse seg det nye regelverket Dei

kommunane, som har vidareført gratis parkering for elektriske og hydrogendrivne køyrety, vil i utgangspunktet kunne vidareføre denne ordninga, dersom dei ynskjer det.

B: Forslag om å innføre sektoravgift for å kunne finansiere Statens vegvesen sitt tilsyn med parkeringsverksemdene.

Statens vegvesen driv i dag eit gebyrfinansiert tilsyn med parkeringsverksemdene. Departementet gjer no framlegg om å endre vegtrafikklova for å finansiere dette tilsynet med ei sektoravgift. Bakgrunnen for framlegget er at nemnte endring skal kunne gi større handlingsrom i val av tilsynsmetodikk. Ein syner elles til høyringsbrevet der det mellom anna vert hevda at framlegget i seg sjølv ikkje vil få økonomiske og administrative konsekvensar. Parkeringsverksemdene vil etter det nye lovframlegget få eit «minimumstilsyn» og det vil ikkje lenger ligge føre ei forplikting om ei form for tilsyn kvart år for alle parkeringsverksemdene. Rådmannen har ikkje særskilte kommentarar til dette lovframlegget.

Vurdering og konklusjon:

Høyring A:

Utgreiingane i høyringsbrevet reiser ei rekke med problemstillingar, som det ikkje synest hensiktsmessig å referere i detalj, då saksutgreiinga elles ville kunne blitt svært omfattande. Ein viser såleis til høyringsbrevet for meir fullstendig oversyn over problemstillingane som vert drøfta der. Men sjølve grunngevinga for tiltaket vert, som nemnt i høyringsbrevet, heimla i måltala i Meld. St. 33 og Meld. St. 41. Stortinget har bestemt at incentiva for kjøp og bruk av såkalla «nullutsleppskøyrety» skal vere eitt av verkemidla for å nå desse måla.

Omgrepet «nullutsleppskøyrety» vert her nytta om køyrety som nyttar elektrisitet eller hydrogen som einaste drivkraft. Ein skal ikkje bruke mykje tid på å problematisere omgrepsbruken her, men det synest å ligge føre ei utbreidd misoppfatting, som denne omgrepsbruken bygger opp under, om at nemnte køyrety ikkje belastar miljøet i like stor grad som køyrety med konvensjonelle drivliner. Produksjon, drift og kondemnering av såkalla «nullutsleppskøyrety» medfører til dels betydelege utslepp, men då helst på andre stader enn der køyretyet vert nytta. Ein kan såleis oppnå eit tilnærma nullutslepp lokalt, men likevel ha eit betydeleg utslepp av miljøgassar globalt. I samband med dette skal det presiserast at elektrisitet berre er ein energibærar og ikkje ei energikjelde i seg sjølv. Energien oppstår ikkje i straumnettet, men må produserast på ein eller annan måte. Det globale utsleppet vil difor verte sterkt avhengig av måten energien blir produsert på, om den er vasskraftbasert eller til dømes kolkraftbasert. Og den største miljøutfordringa er i hovudsak på globalt nivå. Ein kan stille spørsmål om slike tiltak er adekvate i eit globalt perspektiv.

Vidare kunne det ha vore interessant å problematisere om det er rett at ein stadig minkande majoritet, som i mange høve ikkje har nokon valmulegheit, skal verte pålagde å betale infrastrukturkostnader for ein stadig aukande minoritet, som også og på lik line, er brukarar av infrastrukturen. Sidan incentiva, i tillegg til parkering, omfattar bilavgifter, bomvegar, ferjesamband m.m., og det er liten grunn til å tru at staten tar kostnaden, betyr det at andre trafikantar får ei stadig aukande rekning. Og mange av desse andre trafikantane har ikkje noko reelt val heller. Økonomi, bruksområde, geografi, infrastruktur eller andre relevante tilhøve, vil for mange vere eit effektivt hinder, når det kjem det å kunne ha mulegheita til å nytte seg av incentiva knytt til «nullutsleppskøyrety».

I denne saka skal vi i det vidare drøfte dei parkeringsrelaterte tiltaka i forslaget, sidan det er dette temaet det er invitert til høyring om.

Forslaget betyr ei avgrensing i høve kommunen sin mulegheit til å sjølve kunne prissette parkeringa. I mange høve vil dette kunne få som konsekvens, at det vil vere reell fare for ei konkurransevriding mellom privat og kommunal parkering, då det berre er det kommunale

parkeringstilbodet som vert omfatta av forslaget. Det betyr at kommunane vil kunne tape inntekter. Ikkje berre fordi elbilar skal betale lågare takst for parkeringa, men og fordi ein må rekne med at elbilandelen på dei kommunale parkeringsplassane vil auke, medan elbilandelen vil minke hjå dei private aktørane. Resultat vert fort at inntektssvikten på dei kommunale parkeringsplassane kan bli ytterlegare forsterka. Staten kjem ikkje til å kome med nokre kompensasjonsordningar i høve tiltaket og det betyr at det er sannsyn for at kommunane vil bli tvungne til å vidaresende rekninga til brukarane, på den måten at det kan bli dyrare å parkere på dei kommunale parkeringsplassane, for dei som av ulike årsaker er tvungne til å nytte konvensjonelle køyrety.

Frå før av er det heimla i vegtrafikklova at det ligg føre plikt til å tilby lademulegheit for elektrisk motorvogn. Dette har ein allereie heimel for å kunne ta betaling for, som ei tilleggsteneste. Denne heimelen vert ikkje råka som følgje av den nye maksimalgrensa for parkeringstakst for nullutsleppskøyrety. Det kan takast betaling for uttak av straum eller mulegheita for å kunne ladde, på den måten kommunen finn tenleg, men dersom betaling for tilleggstenesta vert integrert i ein samla parkeringstakst, må det kunne dokumenterast at prisen for sjølve parkeringa ikkje overstig halvparten av prisen for konvensjonelt køyrety på sama stad.

Det ligg føre tre hovudalternativ for avgrensing av kva delar av det kommunale parkeringstilbodet som kan bli omfatta av lovendringa.

- All avgiftsbelagt kommunal parkering
- All parkering skilta med skilt 552
- All parkering på «offentleg ferdsselsåre»

For nærare skildring av alternativa vert det å vise til høyringsbrevet som ligg ved. Men i den påfølgjande vurderinga i høyringsbrevet vert alternativa drøfta og det vert konkludert med at Samferdselsdepartementet samla sett tilrår at tiltaket bør avgrensast til å gjelde «offentleg ferdsselsåre» samt andre område skilta med 552. Mykje av argumenta bak dreier seg om omsynet til likehandsaming av private og kommunale aktørar. Høyringsinstansen ber om særskilt attendemelding på denne vurderinga. Rådmannen meiner at omsynet til likehandsaminga er viktig som prinsipp og har ingen merknader til dette. Men registrerer samstundes at omsynet til likehandsaming av ulike brukargrupper i høve bruk av parkeringsplassar ikkje ser ut til å få like stort fokus.

Ei lovendring vil føre til at dei fleste av dagens parkeringsautomatar må oppgraderast eller skiftast ut. Og igjen er det slik at det vert auka kostnader for kommunen og ingen kompensasjonsordningar frå staten. Og nok ein gong er det nærliggande å tru at det er brukarane av dei konvensjonelle køyretya som må betale mesteparten av desse kostnadane.

Det vert gitt overgangsordningar i høve bruk av automat. Lovendringa vil tvillaust føre med seg omfattande trong for ombygging av automatar og slik ombygging tar tid og vil forseinke tiltaket. Mange nyttar i dag mobilbaserte løysingar, men omsynet til brukarane og universell utforming tilseier at det også i framtida, bør vere muleg å nytte automat.

Høyringsinstanse har bedt om særskilt attendemelding på om det er tenleg å gjere eit generelt unntak for den aktuelle brukargruppa, slik at mobilbasert løysing vert einaste reelle alternativ for parkeringsbetaling for dei med elbil / hydrogenbil. Alternativt at kravet til å kunne betale på automat berre vert gjeldande for nye automatar etter ein rimeleg overgangsperiode. Eller alternativt å etablere ei refusjonsordning, for brukarar som ynskjer å betale på automat. I høve dette særskilte spørsmålet tilrår rådmannen at kostnadsomsyna tilseier at det bør kunne nyttast eit generelt unntak for å bruke betalingsautomat for den aktuelle brukargruppa.

Samla sett, på basis av høyringsskrivet og det som er nemnt ovanfor, konkluderer rådmannen med å beklage at ein i dette lovforslaget tar sikte på ei særhandsaming av ei privilegert trafikantgruppe, på bekostning av andre trafikantgrupper, som i mange høve og

av ulike årsaker, ikkje har mulegheit til å oppnå dei same fordelane. Som nemnt kan geografi og økonomi i mange høve skape ulikskap mellom brukargruppene og lovforslaget inneberer ei sjablonaktig løysing, som kan vere tenleg i visse pressområde, men som vil kunne representere ein hemske i store delar av landet.

I høve avgrensing i det kommunale parkeringstilbodet er rådmannen samd i at det kan verte størst grad av likehandsaming mellom private og offentlege utbyggerar av parkeringsplassar, dersom ein avgrensar tiltaket til å gjelde «offentleg ferdselsåre», men det vil likevel kunne verte ein betydeleg grad av konkurransevriding mellom aktørane, dersom det aktuelle framlegget vert vedtatt slik det ligg føre.

Når det gjeld spørsmål om parkeringsautomatar og tidspunkt for oppgradering / utskifting, meiner rådmannen at den aktuelle trafikantgruppa bør kunne nytte seg av mobilbaserte løysingar som betalingsløysing, eventuelt fram til tidspunkt for ordinær utskifting av den aktuelle parkeringsautomaten.

Høyring B:

Rådmannen har ingen særskilte kommentarar til denne høyringsdelen, men merker seg at det vert sagt at framlegget i seg sjølv ikkje vil få økonomiske og administrative konsekvensar. Parkeringsverksemdene vil etter det nye lovframlegget få eit «minimumstilsyn» og det vil ikkje lenger ligge føre ei forplikting om ei form for tilsyn kvart år for alle parkeringsverksemdar

Folkehelse konsekvensar:

Ingen kjende

Miljøkonsekvensar:

Ingen kjende

Økonomiske konsekvensar:

Ingen kjende

Beredskapsmessige konsekvensar:

Ingen kjende

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

Hareid, 02.01.2018

Ragnhild Velsvik Berge
rådmann

Kai-Rune Bjørke
Kommunalsjef