



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 93 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven mv.
(vilkårsparkering)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	4	Økonomiske og administrative konsekvenser ...	26
2	Bakgrunn for lovforslagene	6	4.1	Generelt	26
2.1	Behov for endring	6	4.2	Konsekvenser av krav til virksomheter og til personell	27
2.2	Høringen	7	4.3	Konsekvenser av forslag om meldeplikt og godkjenning	27
3	Forslag til lovendringer	9	4.4	Særlig om konsekvenser av skiltplanregister	28
3.1	Virkeområdet	9	4.5	Konsekvenser av tilsyn	28
3.2	Krav om meldeplikt	10	4.6	Kostnader til skilting	28
3.3	Krav til virksomheter	11	4.7	Konsekvenser av sanksjonens størrelse	28
3.4	Krav til håndhevingspersonell	12	4.8	Konsekvenser av forslag vedrørende inndriving og fjerning	29
3.5	Krav til det enkelte område	12	4.9	Konsekvenser vedrørende universell utforming	29
3.6	Tilsyn	14	4.10	Tilrettelegging for forflytningshemmede med parkeringstillatelse og videreføring av betalingsfritaket	30
3.7	Krav til betalingsløsninger	15	4.11	Særlig om betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner og krav til ladepunkter	30
3.8	Betalingsfritaket for forflytningshemmede	15	4.12	Konsekvenser av krav til klageordning	30
3.9	Tilrettelegging for forflytningshemmede	16	5	Merknader til de enkelte bestemmelsene	30
3.10	Betalingsfritaket for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn og plikt til å tilby lademuligheter for strøm	18	5.1	Endringer i vegtrafikkloven	30
3.11	Kontrollsanksjon	20	5.2	Endring i domstolloven	31
3.12	Fjerning	21			
3.13	Klageordning	23			
3.14	Særlig om kommunens rettigheter og plikter ved parkeringstilbud som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg	24			
3.15	Adgang til reservering	25			
3.16	Register over tilbydere, parkeringsområde og parkeringstillatelser	25			
3.17	Særlig om adgangen til å fravike trafikkbestemmelser	26			
3.18	Forslag til endring i domstolloven § 163 a	26			
				Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)	33



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 93 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 10. april 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Regjeringen legger med dette frem forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering). Hensikten med forslaget er å kunne innføre et nytt felles regelverk for offentlig og privat vilkårsparkering. Med vilkårsparkering menes parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår.

Formålet med et nytt felles parkeringsregelverk er å sikre en forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet, herunder at parkeringstilbudet er universelt utformet, og at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og mest mulig likt (uavhengig av hvem som tilbyr parkering). Formålet er videre å sikre likere konkurranseforhold mellom kommunal og privat parkeringsvirksomhet og å tilrettelegge for tilsyn med virksomhetene.

Det foreslås endringer i vegtrafikkloven §§ 8, 31, 37 og 38 og i domstolsloven § 163 a.

Forslag til ny § 8 er den sentrale endringen. Bestemmelsen vil i første ledd angi virkeområdet for et nytt felles parkeringsregelverk og gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om vilkårsparkering, blant annet om krav til virksomheter som vil tilby vilkårsparkering og til person som skal håndheve slik parkering, herunder til opplæring og undervisningsplan. Videre kan det stilles krav til det enkelte parkeringsområdet, her-

under til skilt, om brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger, universell utforming av parkeringsareal samt særskilt tilrettelegging og reservering for innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Dagens betalingsfritak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser videreføres, mens betalingsfritaket for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser videreføres som en rett, men ingen plikt, for kommunen. Det foreslås også hjemmel til å innføre plikt til å tilby lademulighet for strøm på parkeringsplasser.

Videre foreslås det å gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om krav til og størrelse på kontroll sanksjon, det vil si reaksjon på overtredelse av vilkårsparkering, herunder om solidarisk ansvar mellom fører og eier, krav til fjerning, forvaring og utlevering av kjøretøy.

§ 8 vil også gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om tilsyn og tilsynsvirkemidler for tilsynsmyndighet samt om et sentralt register med oversikt over virksomheter, parkeringsområder og parkeringstillatelse til forflytningshemmede og institusjoner. Statens vegvesen v/regionvegkontorene er foreslått som tilsynsmyndighet.

Til slutt foreslås det å gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om kommunenes rettig-

heter og plikter ved parkeringstilbud på offentlig veg.

I § 8 nytt tredje ledd foreslås det å gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om klageadgang, herunder klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. I § 8 nytt fjerde ledd foreslås det å gi Kongen rett til å gi nærmere bestemmelser om krav til fjerning, forvaring og utlevering av kjøretøy, herunder også fra annen parkering enn vilkårsparkering.

De foreslåtte endringene i §§ 31, 37 og 38 er mindre justeringer, som følge av at § 8 nå foreslås som hjemmelsbestemmelse for et nytt felles parkeringsregelverk.

Den foreslåtte endringen i domstolloven § 163 a vil gi den foreslåtte Parkeringsklagenemnda tilsvarende mulighet som Forbrukertvistutvalget har i dag til å forkynne sine avgjørelser per post.

2 Bakgrunn for lovforslagene

2.1 Behov for endring

Forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og gebyr (forskrift om offentlig parkeringsregulering mv.) er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 8. Forskriften gir bestemmelser om kommunal avgiftsparkering, herunder om vilkårene for å innføre slik parkering. Forskriften gir videre bestemmelser om tillatelse til særskilt parkering, førerens plikter, tilleggsavgift og gebyr, samt betaling og inndriving, håndheving, klageadgang mv. Forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede og forskrift 10. oktober 1980 nr. 1 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) inneholder andre bestemmelser om offentlig avgiftsparkering.

Privat avgiftsparkering er ikke underlagt særskilt offentlig regulering, jf. blant annet forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 2, der det uttrykkelig fremgår at regelverket ikke begrenser grunneiers rett til utleie av grunn til parkering på privatrettslig grunnlag. Privat avgiftsparkering utøves etter alminnelige avtalerettslige prinsipper og retningslinjer, blant annet fastlagt gjennom rettspraksis.

Parkeringsnæringen har de siste tiårene vært i en stadig utvikling, både i omfang og organisering. Dette synliggjøres blant annet i endring av markedsandelene mellom offentlige og private parkeringsvirksomhet. Tidligere var dette et marked med tilnærmet bare offentlige virksomheter,

mens private parkeringsvirksomheter i dag har den klart største delen av markedet (målt i antall plasser tilgjengelige for allmennheten). Siden bare kommunal avgiftsparkering er offentlig regulert, vil tjenesten på de enkelte parkeringsområdene fremstå som ulik for publikum når det gjelder vilkår for parkering, reaksjon ved overtredelse av parkeringsvilkårene, klagemulighet mv. For parkeringsvirksomhetene innebærer ulike rammebetingelser blant annet konkurranseforskjeller, samordningshindre og begrensninger i muligheten til å ta i bruk ny teknologi.

Parkeringsnæringen, publikum og særlige interessegrupper har lenge gitt uttrykk for behovet for en helhetlig parkeringsregulering. Store deler av parkeringsnæringen har tatt initiativ til harmonisering, ved sammenslåing i en felles bransjeorganisasjon: Norges Parkeringsforening (Norpark). I samarbeid med Forbrukerombudet har Norpark utarbeidet *Standardvilkår for privat parkeringshåndhevelse* og opprettet en klagenemnd for privatrettslige parkeringstvister.

Etter oppfordring fra næringen og i lys av at man anså at privat parkeringsvirksomhet ville øke i omfang fremover og dermed også behovet for en helhetlig parkeringsregulering, nedsatte Samferdselsdepartementet i 2005 en arbeidsgruppe med formål å legge grunnlag for å etablere et nytt felles parkeringsregelverk. De overordnede føringene for arbeidet var å avdekke eventuelle konkurranseulikheter mellom kommunale og private tilbydere, å øke brukerrettingen for alle grupper og å søke et hensiktsmessig skille mellom offentlig nærings- og myndighetsutøvelse på området.

Arbeidsgruppen la frem rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» i 2006. I rapporten ble det foreslått å utarbeide et nytt felles regelverk for all parkering som tilbys allmennheten mot betaling eller på andre vilkår. Rapporten var på høring høsten 2006. Samferdselsdepartementet konkluderte etter høringen at det var viktig å fortsette arbeidet med et nytt felles parkeringsregelverk og at arbeidet skulle ta utgangspunkt i arbeidsgruppens hovedtilrådinger.

Samferdselsdepartementet nedsatte i 2009 en ny arbeidsgruppe (heretter «arbeidsgruppen»). Denne skulle bidra til ytterligere å belyse relevante problemstillinger, forestå avklaringer, utrede konsekvenser og utarbeide konkrete forslag til en felles ordning for vilkårsparkering. Arbeidsgruppen ble ledet av Samferdselsdepartementet. Forbrukerombudet, Forbrukerrådet, Politidirektoratet, Vegdirektoratet, Foreningen Næringseiendom, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Norges Handikapforbund, Norges

Parkeringsforening (Norpark) og Kommunenes Sentralforbund var alle representert i arbeidsgruppen. Norstart og Zero deltok videre i en delarbeidsgruppe. Samferdselsdepartementet hadde i prosessen også dialog med andre aktører, blant annet Fagforbundet og Avinor. Arbeidsgruppen la frem sitt forslag i 2010.

Regjeringens forslag bygger på ovennevnte arbeid.

2.2 Høringen

Samferdselsdepartementet sendte forslag om nytt felles parkeringsregelverk på høring 30. mai 2014. I høringen ble det fremmet forslag til lovendringer og forslag til nye forskrifter, herunder enkelte endringer i eksisterende forskrifter. Forslaget ble publisert på departementets hjemmeside www.sd.dep.no, og sendt til følgende instanser:

Departementene

Datatilsynet
 Direktoratet for byggkvalitet
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Forbrukertvistutvalget
 Helse Øst RHF
 Helse Sør RHF
 Helse Vest RHF
 Helse Midt-Norge RHF
 Helse Nord RHF
 Helsedirektoratet
 Jernbaneverket
 Konkurransetilsynet
 Klima- og forurensningsdirektoratet (nå Miljødirektoratet)
 Kystverket
 Politidirektoratet
 Post- og teletilsynet (nå Norsk kommunikasjonsmyndighet)
 Regjeringsadvokatembetet
 Statens Helsetilsyn
 Statens innkrevingsentral
 Statens råd for funksjonshemmede
 Stortingets ombudsmann for forvaltningen
 Vegdirektoratet
 Fylkeskommunene
 Sysselmannen på Svalbard
 Kommunene

Aktiv Kapital AS
 Alpinanleggenes Landsforbund
 Asplan Viak AS
 Autodata AS

Avinor
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Bilbransjeforbundet
 Byggenæringens Landsforening
 CALE AS
 Center Park AS
 Cowi AS
 Den Norske Advokatforening
 Den Norske Dommerforening
 Den Norske Legeforening
 Delta
 Easy Park AS
 Elbil Norge AS
 Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg
 EuroPark AS
 Fagforbundet
 Falck Redning AS
 Finansieringsselskapenes Forening
 Finansnæringens hovedorganisasjon
 Foreningen Næringseiendom
 Forsikringsklagekontoret
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Huseiernes Landsforbund
 Institutt for bygg, anlegg og transport
 Intrum Justitia AS
 Kommunenes Sentralforbund
 KS Bedrift
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Kredinor
 Landsforeningen for Trafikkskadde
 Landsorganisasjonen i Norge (LO)
 Lastebileiernes Forening
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Motorførernes Avholdsforbund
 Motorsykelimportørenes forening
 Møre og Romsdal fylkeskommune
 Natur og Ungdom
 Naturvernforbundet
 Norsk Motorcykel Union
 Norges Automobil-forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bilutleieforbund
 Norges Bonde- og småbrukarlag
 Norges Bondelag
 Norges Caravanbransjeforbund
 Norges Handikapforbund
 Norges Huseierforbund
 Norges ingeniørorganisasjon
 Norges Juristforbund
 Norges Lastebileierforbund
 Norges Lensmanns- og politilederlag
 Norges Motorsykkelforbund
 Norges Parkeringsforening
 Norges Skogeierforbund
 Norges Taxiforbund

Norges Turbileierforbund	Politidirektoratet / Romerike politidistrikt
Norges Velforbund	Skattedirektoratet
Norsk Arbeidsmandsforbund	Statsskog
Norsk Caravan Club	Vegdirektoratet
Norsk Elbilforening	Akershus fylkeskommune
Norsk Havneforbund	Hedmark fylkeskommune
Norsk Tjenestemannslag	Hordaland fylkeskommune
Norsk Transportarbeiderforbund	Sysselemanden på Svalbard
Nor Tronic AS	Østfold fylkeskommune
NSB	Alta kommune
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	Arendal kommune
Opplysningsrådet for Veitrafikken	Bergen kommune
Oslo lufthavn AS	Bærum kommune
Oslo Sporveier	Drammen kommune
Politiets fellesforbund	Trondheim kommune
Politi høgskolen	Horten kommune
Posten SDS AS	Kongsberg kommune
Rambøll Norge AS	Larvik kommune
Security Park AS	Lier kommune
SINTEF	Nedre Eiker kommune
Skandinavisk Trafikksenter AS	Oslo kommune
Statkraft	Sarpsborg kommune
Statsskog Finnmark	Skien kommune
Statsskog Troms	Trondheim kommune
Statstjenestemannsforbundet	Tvedestrand kommune
Swarco AS	
Svea Finans AS	Autodata AS
Syklistenes Landsforening	Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Norsk Industri	Avinor
Trafikkforsikringsforeningen	Den Norske Advokatforening
Trafikkforum AS	Drammen Parkering
Transportbedriftenes Landsforening	EasyPark AS
Transportøkonomisk institutt	EuroPark AS
Trygg Trafikk	Florø Parkering
Utdanningsforbundet	Funksjonshemmedes råd i Eidskog kommune
Viking Redningstjeneste	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Virke	Fylkesrådet for funksjonshemmede i Rogaland fylkeskommune
Zero	Haugesund parkering
Yrkestrafikkforbundet	Hertz
	Kongelig Norsk Automobilklub
Høringsfristen var 1. september 2014. Følgende instanser hadde realitetsmerknader til høringsforslaget:	Kristiansand Parkeringselskap
	KS / KS Bedrift
Barne-, likestillings-, og inkluderingsdepartementet	Leif W. Erichsen
Justis- og beredskapsdepartementet	Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter
	Mandal Parkering
Datatilsynet	Motorsykelimportørenes forening / Norsk Motorcykel Union
Direktoratet for byggkvalitet	Mpayment
Forbrukerombudet	Norges Automobilforbund
Forbrukerrådet	NHO Service
Jernbaneverket	Norges Handikapforbund
Miljødirektoratet	Norges Lastebileierforbund
	Norges Parkeringsforening

Norsk Eiendom
Norsk Elbilforening
Onepark
Qpark
Rambøll
Sandnes parkering
Skedsmo parkering
Tromsø parkering AS
Virke
Zero
Åsulv Lyngroth

Høringsinstansenes realitetsmerknader knyttet seg i det alt vesentligste til forslag til nye forskrifter. Disse vil i hovedsak bare omtales nærmere i den grad de antas å ha betydning for lovforslaget. Alle merknader til forslag til nye forskrifter og til forslag til enkelte endringer i eksisterende forskrifter vil bli vurdert nærmere i det videre arbeid med nytt felles parkeringsregelverk.

3 Forslag til lovendringer

3.1 Virkeområdet

3.1.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 8 første ledd første setning angir virkeområdet for bestemmelsene om avgiftsparkering. Her framgår det at virkeområdet er avgiftsparkering av kjøretøy på veg åpen for alminnelig ferdsel og forbud mot slik parkering uten at avgift er betalt på forhånd. Etter vegtrafikkloven § 8 første ledd annen setning kan kommunen gis myndighet til å innføre og håndheve slike ordninger. Forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og gebyr § 1 presiserer virkeområdet ytterligere til stans og parkering av motorvogn, eller tilhenger til motorvogn, på veg åpen for alminnelig ferdsel.

3.1.2 Behov for endring og høringsforslaget

Formålene og hensynene som nevnt i kapittel 1 og 2 tilsier at det er behov for å innføre et nytt felles parkeringsregelverk, som omfatter både offentlig og privat vilkårsparkering som tilbys allmennheten. Med vilkårsparkering menes her parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår.

Departementet viser til at bare offentlig drevet parkeringsvirksomhet, i regi av kommunene, er omfattet av dagens parkeringsregelverk. Private parkeringsvirksomheter har nå en vesentlig del av markedet og virksomheten drives av et stort antall aktører. Til tross for samordning gjennom Nor-

marks standardvilkår er parkeringstilbudet svært ulikt, både mellom offentlig og privat parkeringsvirksomhet og mellom private virksomheter. Standardvilkårene vil bare gjelde for de private virksomhetene som slutter seg til disse. Dagens rettstilstand gir dermed lite forutsigbarhet og brukervennlighet, og bidrar til konkurranseulikheter virksomhetene imellom. Et nytt felles regelverk for offentlig og privat vilkårsparkering vil innebære at alle som ønsker å tilby vilkårsparkering til allmennheten må gjøre dette i henhold til ett felles regelverk. Et slikt regelverk krever en klar lovhjemmel.

Parkering til allmennheten vil omfatte veg åpen for alminnelig ferdsel. Dette omfatter i utgangspunktet ikke områder som er fysisk avstengt ved bom, kjetting eller lignende og områder som er avstengt med skilt. Det er imidlertid behov for også å sikre mot urimelig håndheving på områder som ikke er tilgjengelig for allmennheten, men som bare er avgrenset ved skilt. Håndheving overfor tilfeldige førere på slike områder foreslås derfor omfattet av det foreslåtte regelverkets virkeområde.

Dagens trafikkregler, forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. og skiltforskriften, gjelder ikke utenfor veg. Områder utenfor veg bør derfor, med unntak for håndheving, heller ikke generelt inngå i virkeområdet for nytt felles parkeringsregelverk. Dersom det håndheves bør imidlertid selve håndhevingen omfattes av nytt regelverk.

I kapittel 3.12 nedenfor fremgår det at det også er behov for å kunne regulere privat fjerning av kjøretøy som er plassert ulovlig på privat grunn og som ikke omfattes av fjerningsbestemmelsen for vilkårsparkering i nytt felles parkeringsregelverk. Dette vil særlig gjelde fjerning av motorvogn fra hage og andre områder hvor det ikke er naturlig å benytte skilt, samt fjerning langs privat veg hvor det ikke er innført vilkårsparkering.

For å sikre et enhetlig og klart fjerningsregime ble det ansett å være behov for forbud mot at privat skiltede parkeringsforbud kunne kombineres med annen vilkårsparkering, jf. kapittel 3.5 nedenfor. Det oppfattes imidlertid for strengt å forby håndheving av slike skilt på annen måte enn ved fjerning. Det kan for eksempel være gode grunner til å ha adgang til kun å ilegge en økonomisk sanksjon. Det er imidlertid ikke ønskelig at ileggelse av en slik sanksjon forblir uregulert. Det anses derfor å være behov for å sikre at virkeområdet for nytt felles parkeringsregelverk også omfatter muligheten til å stille minimumskrav til håndheving av slike skilt.

Ut fra behovene for endring som angitt ovenfor, ble det i høringsforslaget foreslått at virkeområdet

for ny § 8 første ledd første setning skal være vilkårsparkering av kjøretøy på veg åpen for alminnelig ferdsel. Videre i § 8 første ledd annen setning at det også kan gis bestemmelser om håndheving av vilkårsparkering på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel og håndheving av parkeringsrestriksjoner langs privat veg og utenfor veg.

3.1.3 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har konkrete kommentarer til forslag til ny § 8 første ledd første og annen setning.

Enkelte høringsinstanser har kommentarer til forslaget til virkeområdet for ny parkeringsforskrift. *Forbrukerrådet* mener det er vanskelig å forstå hvorfor virkeområdet ikke skal omfatte parkering i borettslag med gjestebevis. *Jernbaneverket*, *Statsskog* og *Virke* mener definisjonen av vilkårsparkering er svært vid. *Virke* foreslår derfor en kommunal dispensasjonsregel. *Vegdirektoratet* stiller videre spørsmål om det omfattende virkeområdet står i rimelig forhold til det som ønskes oppnådd, det vil si om det er hensiktsmessig å bruke offentlige ressurser på å kontrollere parkering på kjøpesentre og lignende.

Justis- og beredskapsdepartementet har for øvrig påpekt at vegtrafikkloven § 8 ikke gjelder på Svalbard, jf. forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard, men at det likevel kan være behov for å gjøre endringer. *Sysselmannen på Svalbard* har ikke kommentarer til høringsforslaget, utover å understreke viktigheten av at det ved eventuelle strukturelle endringer i lovverket må tas hensyn til henvisningene i nevnte forskrift.

3.1.4 Departementets vurdering

Virkeområdet i forslag til ny § 8 første ledd første og annen setning ble foreslått av arbeidsgruppen bestående av Forbrukerombudet, Forbrukerrådet, Politidirektoratet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Foreningen Næringseiendom, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Norges Handikapforbund, Norges Parkeringsforening (Norpark) og Kommunenes Sentralforbund. Da ingen høringsinstanser har konkrete kommentarer til dette, vil departementet opprettholde forslaget her, men med presiseringen «*på og*» og i tillegg til «*langs privat veg...*».

Departementet vil ellers vurdere høringskommentarene nærmere i forbindelse med det videre arbeidet med ny parkeringsforskrift. Departementet støtter imidlertid ikke Forbrukerrådets forslag

om å utvide virkeområdet til å omfatte parkering med gjestebevis i borettslag. Departementet viser til at slike plasser er avsatt til særlige brukere og deres gjester, og ikke til allmennheten. En slik utvidelse vil blant annet medføre krav om meldeplikt, tilsyn, krav til avsetting av parkeringsplasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse og krav til ladepunkter for ladbare motorvogner.

Departementet mener på den annen side at det er god grunn å vurdere den nedre grensen for virkeområdet i forslag til ny parkeringsforskrift, jf. ovenfor nevnte høringskommentarer fra Jernbaneverket, Statsskog, Vegdirektoratet og Virke. Departementet støtter imidlertid ikke Virkes forslag om en kommunal dispensasjonsadgang for å trekke den nedre grensen for virkeområdet. En slik dispensasjonsadgang vil kunne være i strid med formålene med et nytt felles parkeringsregelverk. Departementet er også usikker på om kommunene selv ønsker en slik oppgave lagt til seg.

Departementet er ikke gjort kjent med, og mener heller ikke, at høringsforslaget krever endring i forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard.

3.2 Krav om meldeplikt

3.2.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 8 og forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. stiller ikke krav om godkjenning eller meldeplikt. Det gjelder heller ikke noe slikt krav for privat parkeringsvirksomhet. Kommunen må imidlertid ha innhentet samtykke fra vegeier/vegholder, og etter søknad til Vegdirektoratet ha fått tildelt myndighet til å ilegge gebyr for parkeringsovertredelser.

3.2.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var behov for å stille krav om godkjenning for å kunne tilby vilkårsparkering. Dette for å sikre oversikt over tilbydere og føre tilsyn med at parkeringsvirksomhetene etterlever et nytt felles parkeringsregelverk.

I høringen informerte departementet om at et krav om godkjenning kunne være i strid med direktiv 2006/123/EF (tjenestedirektivet), som er gjennomført i norsk rett ved lov 19. juni 2009 nr. 103 om tjenestevirksomhet, og at departementet derfor hadde valgt å justere forslaget til en hjemmel om meldeplikt, siden en slik meldeplikt ble ansett tilstrekkelig for å sikre hensynet til oversikt

og tilsyn. Departementet viste også til at tilsynet hovedsakelig skal bygge på klager og henvendelser fra publikum og til at det foreslås en hjemmel for å innføre nødvendige tilsynsreaksjoner, jf. kapittel 3.6 nedenfor.

I høringen ble det derfor foreslått en hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav a til å gi nærmere bestemmelser om krav til meldeplikt før parkeringsvirksomhet kan tilby vilkårsparkering, herunder gebyr for å behandle slik melding.

I høringen gikk det også frem at meldingen skulle sendes til Statens vegvesen v/regionvegkontoret som primært bare skal kontrollere oppfyllelsen av de formelle krav til utfylling av skjema og dokumentasjon.

3.2.3 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har konkrete kommentarer til forslag til ny § 8 første ledd bokstav a om meldeplikt.

Vegdirektoratet, Motorsykelimportørenes forening og Norsk Motorcykel Union mener imidlertid at arbeidsgruppens forslag om krav til godkjenning bør opprettholdes. *Vegdirektoratet* mener også at departementet har tolket tjenstedirektivet og -loven feil med henvisning til punkt 31 i fortalen til direktiv 2014/45/EF om periodisk kjøretøykontroll. Øvrige høringsinstanser, som har uttalt seg, oppfattes å støtte forslaget om å innføre en meldepliktsordning.

3.2.4 Departementets vurdering

Departementet viser til begrunnelsen over om bakgrunnen for at det opprinnelige forslaget fra arbeidsgruppen om krav til godkjenning ble endret. Departementet deler ikke *Vegdirektoratets* vurdering om at en godkjenningsordning ikke kan være i strid med tjenstedirektivet og -loven. Departementet mener en slik vurdering må bygge på om vilkårsparkering omfattes av unntakene i tjensteloven § 3 og kan ikke se at vilkårsparkering omfattes av nevnte unntak. Departementet mener for øvrig at en meldepliktsordning vil være tilstrekkelig for å sikre nødvendig oversikt og tilsyn. En slik ordning, det vil si at parkeringsvirksomheten informerer om oppstart mv., anses nødvendig og i tråd med tjensteloven § 16. Departementet foreslår derfor å videreføre forslaget til ny § 8 første ledd bokstav a om meldeplikt, slik den fremkom i høringsforslaget.

Departementet vil i det videre arbeidet med forslag til ny parkeringsforskrift vurdere nærmere hvordan meldepliktsordningen skal utformes.

3.3 Krav til virksomheter

3.3.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 8 og forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. stiller ikke særlige krav til parkeringsvirksomheter eller til innehaver og andre ansvarlige i virksomheten.

3.3.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var behov for å stille krav til virksomheter som tilbyr vilkårsparkering for å sikre at parkeringsvirksomhet utøves på en forbrukervennlig måte og med god kvalitet. Arbeidsgruppen mente at man i utformingen av slike krav burde se hen til vaktvirksomhetslovens krav til virksomheter.

I høringen ble det derfor foreslått en hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav a til å gi nærmere bestemmelser om andre krav til virksomheten; registrering, forretningssted, dekkende ansvarsforsikring, samt alder og tilknytning til riket for innehaver og andre ansvarlige i virksomheten.

I høringen ble det vist til at det i forslag til ny parkeringsforskrift var foreslått at kun foretak, enkeltpersonforetak og forvaltningsorgan skulle få drive vilkårsparkering. Videre til at fast bosted i Norge skulle anses som tilknytning til riket for personer som ikke har statsborgerskap i en EØS-stat.

3.3.3 Høringsinstansenes syn

Den Norske Advokatforening er den eneste høringsinstansen som har en konkret kommentar til forslag til ny § 8 første ledd bokstav a om krav til virksomheter og innehaver og andre ansvarlige. *Den Norske Advokatforening* mener hjemmelsbestemmelsen bør klargjøres slik at tilknytning til EØS-land for innehaver og andre ansvarlige i virksomheten blir et selvstendig alternativ til vilkåret «tilknytning til riket».

3.3.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg til kommentaren fra *Den Norske Advokatforening*. Departementet har derfor justert lovforslaget i forhold til høringsforslaget, slik at tilknytning til EØS-land blir et selvstendig alternativ til vilkåret «tilknytning til riket». Departementet mener dette klargjør intensjonen med forslaget.

Departementet vil vurdere nærmere kravene til virksomheten og til innehaver og andre ansvarlige i virksomheten i arbeidet med ny parkeringsforskrift.

3.4 Krav til håndhevingspersonell

3.4.1 Gjeldende rett

Forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 18 femte ledd stiller krav om at kommunal håndheving skal utføres av personell ansatt i kommunen eller i kommunalt parkeringsselskap. Slikt personell må ha fått tilfredsstillende opplæring og være uniformert. Krav til håndhevingspersonell i privat parkeringsvirksomhet er ikke offentlig regulert.

3.4.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var behov for konkrete minimumskrav til håndhevingspersonellet for å sikre og styrke kvaliteten i hele parkeringsnæringen. Arbeidsgruppen foreslo også her å bygge på kravene for personell innen vaktvirksomhet, blant annet til alder, opplæring, uniformering og legitimasjon.

I høringen ble det derfor foreslått en hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav b til å gi nærmere bestemmelser om krav til person som skal håndheve vilkårsparkering, herunder krav til teoretisk og praktisk opplæring med avsluttende prøve og regelmessig regodkjenning av undervisningsplan. Det ble videre foreslått hjemmel for gebyr for godkjenning av undervisningsplan.

I høringen ble det også redegjort for foreslåtte nærmere krav om uniformering og legitimasjon, inkludert regler for innlevering og inndragelse av legitimasjonskort. Videre ble det redegjort for utdanningskravene i forslag til ny forskrift, som delvis bygger på de krav som stilles til vaktvirksomhet generelt, men tilpasset parkeringsvirksomhet. Det ble vist til at man også hadde sett hen til det opplæringsopplegget som Norges Parkeringsforening (Norpark) tilbyr i dag, med teori og praksisopplæring. I høringsforslaget ble det også foreslått at opplæringen skulle baseres på undervisningsplan og prøveordning godkjent av Vegdirektoratet.

3.4.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet er den eneste høringsinstansen som har en konkret kommentar til ny § 8 første ledd bokstav b. Vegdirektoratet mener det bør presiseres bedre at også undervisningsplanen skal godkjennes. Vegdirektoratet savner også mulighet til å reagere overfor undervisningsansvarlig og / eller opplæringsinstitusjon ved avvik, for eksempel ved dårlig undervisning og / eller manglende kompetanse hos opplæringspersonell.

For øvrig støtter så å si alle høringsinstansene, som har gitt kommentarer her, krav til personell og opplæringskrav. Norges Parkeringsforening (Norpark), KS / KS Bedrift og LO er blant høringsinstansene som er positive til krav til opplæring og kompetanse. Norpark er også svært positiv til at disse kravene i stor grad baserer seg på deres læreplan. Onepark AS er eneste høringsinstans som mener at forslaget om opplæring er for omfattende.

En rekke høringsinstanser har detaljerte merknader til kravene til personell i ny parkeringsforskrift. Blant annet savner Vegdirektoratet kompetansekrav for de som har ansvar for skiltplan, mens KS / KS Bedrift og flere kommuner savner kompetansekrav for klagebehandlere. Kongelig Norsk Automobilklub, samt flere kommuner, mener også at håndhevingspersonell bør inneha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne kommunisere og veilede publikum.

3.4.4 Departementets vurdering

Departementet deler Vegdirektoratets kommentar om at det bør fremgå at undervisningsplanen også skal godkjennes, i stedet for at det bare fremgår forutsetningsvis. Forslaget til ny § 8 første ledd bokstav b er derfor endret i samsvar med dette.

Departementet deler ikke Vegdirektoratets kommentar om at det bør innføres en hjemmel for å kunne reagere overfor undervisningsansvarlig og / eller opplæringsinstitusjon ved avvik. Departementet viser til at arbeidsgruppen, der også Vegdirektoratet deltok, ikke foreslo dette. Departementet er heller ikke kjent med at det er behov for en slik hjemmel, da det allerede foreslås et krav om godkjenning av undervisningsplan. Ved avvik hos undervisningsansvarlig og / eller opplæringsansvarlig, legger departementet til grunn at Vegdirektoratet kan tilbakekalle godkjenningen.

Til de øvrige høringskommentarene ovenfor, viser departementet til at disse enten går utenfor det som er foreslått i høringen eller knytter seg til forslag til ny parkeringsforskrift. Disse kommentarene vil bli vurdert i det videre arbeidet med forskriften.

3.5 Krav til det enkelte område

3.5.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 8 og forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. stiller ikke krav til skiltplan eller bruk av offentlige skilt på parkeringsområde. Slike bestemmelser følger av skiltforskriften, men

gjelder da bare for offentlige parkeringsområder. Skilting på private parkeringsområder er ikke offentlig regulert.

3.5.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente et felles parkeringsregelverk for offentlig og privat vilkårsparkering tilsa krav om ett felles skilt. Dette for å sikre forutsigbarheten for publikum og for å legge til rette for tilsyn og reaksjon overfor virksomheten, jf. kapittel 3.6 nedenfor.

I høringen ble det derfor foreslått hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav c første setning til å gi nærmere bestemmelser om krav til det enkelte parkeringsområde og til skiltplan. I høringen ble det også orientert om krav i forslag til ny parkeringsforskrift om at skiltplan må utarbeides for det enkelte område, og oversendes til Vegdirektoratet før det kan håndheves på området. For å redusere den administrative belastningen, ble det ikke foreslått offentlig godkjenning av slike skiltplaner.

I høringen ble det også foreslått hjemmel i § 8 første ledd bokstav c første setning til å gi nærmere bestemmelser om bruk av offentlig skilt, og i annen setning hjemmel til å begrense og forby bruk av private skilt på områder hvor det tilbys vilkårsparkering til allmennheten. I høringsforslaget ble det også orientert om krav i forslag til ny parkeringsforskrift om bruk av det offentlige parkeringsskiltet 552, jf. skiltforskrift § 12, på alle vilkårsparkeringsplasser. Dette for å sikre lik kommunikasjon til publikum om deres rettigheter og plikter på området. Videre at krav til underskilt, i samsvar med skiltforskriften, måtte angi hovedvilkårene om betalingsplikt, tidsbegrensning, reservering til forflytningshemmede eller elektrisk og hydrogendrevet motorvogn. Videre at det for å unngå usikkerhet rundt skiltreguleringen på parkeringsområder ikke skulle være adgang til å benytte private skilt til parkeringsregulering eller trafikal regulering, inkludert private stanseforbud. Til forbudet mot private stanseforbud, ble det særlig vist til at håndheving av offentlige stans- og parkeringsforbud (de såkalte gebyrtilfellene) gjøres av politiet og de kommuner som har fått delegert slik myndighet til seg, og at oppgaven derfor anses som offentlig myndighetsutøvelse.

På områder der det ikke tilbys vilkårsparkering til allmennheten, men hvor håndhevingen likevel omfattes av reglene, jf. kapittel 3.2.2, ble det vist til at det i forslag til ny parkeringsforskrift ble foreslått at det fortsatt skulle være tillatt å benytte private skilt. For å redusere muligheten for at andre enn rettighetshaverne parkerer på

slike områder og for å gi en ramme for Parkeklagenemndas håndheving på slike områder, ble det imidlertid foreslått å stille generelle krav til tydelighet av skiltingen også på slike områder.

3.5.3 Høringsinstansens syn

Ingen av høringsinstansene har konkrete kommentarer til ny § 8 første ledd bokstav c.

Nær sagt alle høringsinstansene er imot krav om bruk av ett felles offentlig parkeringsskilt, blant disse er *Vegdirektoratet*, *Avinor*, *Norges Parkeringsforening (Norpark)* og så godt som alle kommunene. *Justis- og beredskapsdepartementet*, *Politidirektoratet*, *Forbrukerrådet*, *Nedre Eiker kommune*, *Florø parkering* og *NHO Service* er de eneste som støtter dette forslaget.

Høringsinstansene som er imot et felles offentlig skilt, mener en ordning med ett skilt for offentlig parkering og ett skilt for privat parkering er bedre. Disse mener blant annet at videreføring av betalingsfritakene på kommunalt avgiftsbelagte plasser tilsier to ulike skilt. Videre at private parkeringsområder ofte har behov for en type regulering som ikke lar seg gjennomføre med offentlig skilt, for eksempel å forby parkering på deler av et parkeringsområde for snuplass, varelevering og snøopplag. Videre at det ikke foreslås at private virksomheter skal ha rett til å anvende skilt 370 (stans forbudt) og 372 (parkering forbudt). *Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter* og *Norges Lastebileierforbund* fremhever her særlig at dette vil forverre arbeidsforholdene for yrkessjåførene innen varedistribusjon. *Vegdirektoratet* foreslår at man vurderer et helt nytt standardisert parkeringsskilt, mens *Norpark* foreslår en ny skiltnormal for private parkeringsområder (enten i forskrifts form eller som en bransjestandard).

Justis- og beredskapsdepartementet påpeker at det er viktig at politiet i perioder kan begrense privat skilting, mens *Politidirektoratet* og *Romerike politidistrikt* presiserer at der politiet har skiltmyndighet bør de beholde denne.

3.5.4 Departementets vurdering

Departementet konstaterer at mange av høringsinstansene er negative til forslaget om ett felles offentlig skilt og vil derfor ikke gå videre med dette forslaget. Departementet vil i stedet vurdere hvordan en ordning med to skilt kan innføres, og i denne forbindelse vurdere Vegdirektoratets og Norparks forslag nærmere. Forslag til ny § 8 første ledd bokstav c er derfor endret fra en

hjemmelsbestemmelse som inkluderer krav til bruk av offentlig skilt, til bruk av skilt.

Departementet ser ikke behov for å justere forslaget til ny § 8 første ledd bokstav c annen setning om at bruk av privat skilt kan begrenses og forbys på områder hvor det tilbys vilkårsparkering til allmennheten. Departementet viser til at det i enkelte situasjoner kan tenkes at bruk av private skilt bør begrenses på vilkårsparkeringsplasser. Hensynet til behovet for fleksibel regulering vil for øvrig bli hensyntatt i forbindelse med innføring av en ordning med to skilt.

De øvrige høringskommentarene er knyttet til forslag til ny parkeringsforskrift og vil bli vurdert i det videre arbeidet med denne.

3.6 Tilsyn

3.6.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 8 og forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. stiller ikke krav om offentlig tilsyn med kommunal parkeringsvirksomhet. Privat parkeringsvirksomhet er heller ikke underlagt slikt tilsyn.

3.6.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var viktig med offentlig tilsyn og nødvendige tilsynsreaksjoner for å sikre at regelverket blir overholdt.

I høringen ble det derfor foreslått hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav d til å gi nærmere bestemmelser om tilsyn, herunder adgang til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av det enkelte parkeringsområde og gebyr for tilsyn med parkeringsvirksomhet.

I høringen ble det videre orientert om at Statens vegvesen v/regionvegkontorene var foreslått som tilsynsmyndighet i forslag til ny parkeringsforskrift. Videre at arbeidsgruppens forslag om mulighet for tilbakekall av nasjonal godkjenning ikke var blitt fulgt opp av departementet, fordi krav til godkjenning var blitt erstattet med meldeplikt, jf. ovenfor kapittel 3.2, og fordi avskilting fremsto som en tilsynsreaksjon nær likt tilbakekall av godkjenning.

3.6.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet er den eneste høringsinstansen som har konkrete kommentarer til forslag til ny § 8 første ledd bokstav d. Vegdirektoratet mener hjemmelsbestemmelsen også må gi mulighet til at flere parkeringsområder tilhørende samme parke-

ringsvirksomhet kan avskiltes samtidig, dersom virksomheten ikke oppfyller forskriftens krav til parkeringsområde eller håndheving. Vegdirektoratet ser for øvrig for seg utfordringer med å innføre gebyr for tilsyn, herunder at det vil innebære et betydelig arbeid å administrere en gebyrordning.

Flere høringsinstanser, blant annet *Norges Parkeringsforening (Norpark)*, *Horten kommune* og *Kongsberg kommune* mener at Statens vegvesen v/regionvegkontorene må sikres de nødvendige ressursene for et godt tilsyn. Flere høringsinstanser, blant annet *Norpark*, *EuroPark AS* og *Onepark AS* påpeker også at tilsynsgebyret ikke må settes for høyt, da eventuelt økte kostnader vil bli veltet over på de parkerende gjennom høyere parkeringsavgift.

3.6.4 Departementets vurdering

Departementet deler Vegdirektoratets kommentar om at hjemmelsbestemmelsen bør klargjøres slik at det fremgår at også flere parkeringsområder tilhørende den samme parkeringsvirksomhet kan avskiltes samtidig. Det er i tråd med høringsforslaget intensjon og forslaget i ny parkeringsforskrift om tilsynsreaksjoner ved alvorlige regelverksbrudd. Departementet mener også at muligheten til å avskilte flere parkeringsområder samtidig fremstår som mer viktig nå, da krav om godkjenning er erstattet med meldeplikt. Departementet mener også parkeringsvirksomhetenes opplysnings- og rapporteringsplikt til tilsynsmyndigheten bør klargjøres i selve loven. Ny § 8 første ledd bokstav d er derfor endret ved at opplysnings- og rapporteringsplikt nå nevnes i bestemmelsen og avskilting ikke lengre er begrenset til det enkelte parkeringsområde.

Departementet slutter seg for øvrig til høringskommentarene om at Statens vegvesen må sikres nødvendige ressurser til tilsynsoppgaven, samtidig som dette må balanseres mot kostnadene, da økte kostnader for virksomhetene kan bli veltet over på bilistene ved høyere parkeringsavgift. Departementet viser her til at det i høringen er forutsatt et «minimumstilsyn», det vil si et tilsyn hovedsakelig initiert etter klager fra publikum og informasjon fra Parkeringsklagenemnda. Dette for å redusere byråkrati og for å redusere tilsynskostnadene for virksomhetene. Ny § 8 første ledd bokstav d vil etablere hjemmel til å innføre gebyr for å dekke inn tilsynskostnadene. Gebyret må vedtas i forskrift etter alminnelig høring.

Vegdirektoratets utfordringer med administrasjon av en gebyrordning bør kunne løses, da Statens vegvesen allerede har erfaring med gebyradministrasjon.

3.7 Krav til betalingsløsninger

3.7.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven og forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. stiller begrensede krav til brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger for kommunal parkeringsvirksomhet. I forskriften § 4 fremgår det kun at parkeringsavgift kan kreves inn ved bruk av parkometer eller parkeringsautomat, og at kommunen i tillegg kan innføre alternative betalingsordninger som bruk av parkeringskort, brikke og lignende. Tilsvarende krav for privat parkeringsvirksomhet er ikke offentlig regulert.

3.7.2 Behov for endring og høringsforslaget

I lys av de generelle målsettingene i transportpolitikken og krav blant annet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, foreslo arbeidsgruppen å fase inn krav til universelt utformede betalings-systemer for parkeringsområder. Arbeidsgruppen foreslo videre en særskilt regulering av hva som skal anses som en universelt utformet betalingsløsning og tidspunkt for når slike betalingsløsninger skal tilbys på parkeringsområdene.

I høringen ble det derfor foreslått hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav e for å kunne gi nærmere bestemmelser om krav til brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger.

I høringen ble det videre orientert om forslag til nærmere detaljerte krav i forslag til ny parkeringsforskrift, blant annet om en universelt utformet betalingsløsning i åpne og lukkede parkeringsanlegg, hva som skal utgjøre en universelt utformet betalingsløsning, frister for innføring av slike betalingsløsninger, samt hva som skal anses som en universelt utformet automat. I høringen ble det også vist til at det i forskriften foreslås at Vegdirektoratet gis kompetanse til å fastsette nærmere bestemmelser om hva som anses som en universelt utformet betalingsløsning.

3.7.3 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har konkrete kommentarer til forslag til ny § 8 første ledd bokstav e, utover at LO mener at kravene til universell utforming bør inntas i selve hjemmelsbestemmelsen.

Mange høringsinstanser har imidlertid detaljerte kommentarer til de nærmere kravene i forslag til ny parkeringsforskrift om brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger.

3.7.4 Departementets vurdering

Departementet deler ikke LOs forslag om at de detaljerte kravene til universell utforming bør tas inn i ny § 8 første ledd bokstav e. Departementet mener slike krav ikke er naturlig i selve hjemmelsbestemmelsen. Departementet foreslår derfor å videreføre ny § 8 første ledd bokstav e om brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger, slik den fremkom i høringsforslaget.

De øvrige høringskommentarene knytter seg til forslag til ny parkeringsforskrift og vil bli vurdert i det videre arbeidet med denne.

3.8 Betalingsfritaket for forflytningshemmede

3.8.1 Gjeldende rett

Forflytningshemmede med parkeringstillatelse har i dag betalingsfritak på kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser i henhold til forskrift om parkeringsregulering mv., jf. § 1 bokstav b i forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede. Betalingsfritak på private plasser er ikke offentlig regulert og følger eventuelt av vilkårene for det enkelte område.

3.8.2 Behov for endring og høringsforslaget

Departementet mener dagens betalingsfritak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse bør videreføres på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Departementet mener det fremstår som naturlig at også en hjemmel for dette betalingsfritaket tydeliggjøres i ny § 8 første ledd bokstav f. Departementet foreslår ikke å innføre et slikt betalingsfritak på avgiftsbelagte private plasser.

3.8.3 Høringsinstansenes syn

Enkelte høringsinstanser, blant annet Vegdirektoratet og KS / KS Bedrift stiller spørsmål ved begrepet «avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser». Utover det er det ingen konkrete høringskommentarer til forslag til ny § 8 første ledd bokstav f.

Vegdirektoratet, Hordaland fylkeskommune, Byrådet i Bergen og Sarpsborg kommune støtter forslaget om å videreføre dagens betalingsfritak.

Rogaland fylkeskommune, Fylkesrådet for funksjonshemmede i Rogaland, Kongsberg og Trondheim kommune samt Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og LO støtter også forslaget, men mener betalingsfritaket bør utvides til private plasser. De to førstnevnte høringsinstansene mener

fritaket bør gjelde frem til betalingsautomatene er universelt utformet.

*EuroPark AS, KS / KS Bedrift, Norges Parke-
ringsforening (Norpark) samt mange kommuner* støtter ikke videreføring av dagens betalingsfritak. Disse høringsinstansene fremhever blant annet at man bør øke støtteordningene via NAV, at det er urimelig at betalingsfritaket kun gjelder kommunale plasser da det innebærer en konkurransevridning i strid med et av formålene med et nytt felles parkeringsregelverk, og at krav til universell utforming gjør at det ikke lenger er behov for å opprettholde fritaket. Disse fremhever også behov for sirkulasjon på plassene og at andre subsidierer denne gruppen parkerende gjennom høyere avgifter. *EuroPark AS* påpeker at det ikke er noe som hindrer en offentlig eller privat grunneier i å innføre slike betalingsfritak frivillig og at et betalingsfritak i privat sektor med stor sannsynlighet ville vært mulig, dersom bare de med et reelt behov fikk slike parkeringstillatelser.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon mener forflytningshemmede med parkeringstillatelse bør ha ubegrenset betalingsfritak, både på offentlige og private plasser, og i alle fall gratis parkering ved sykehusopphold. *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon* mener det er uetisk med betalingsplikt på private plasser, så lenge samfunnet ikke er utformet slik at de forflytningshemmede har de samme valgene som andre. Videre at status for utrulling av universell utforming bør vurderes i år 2025. Dersom hele reisekjeden da er utformet slik at forflytningshemmede har et reelt alternativ til å reise med egen bil, mener *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon* at fritaket kan revurderes.

Norges Handikapforbund er positive til å videreføre betalingsfritaket, men som *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon*, skuffet over at forslaget ikke også omfatter private plasser. *Norges Handikapforbund* savner en konsekvensutredning av kostnadene med et slikt betalingsfritak på private plasser.

3.8.4 Departementets vurdering

Departementet deler kommentarene om at begrepet «avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser» bør tydeliggjøres, slik at det er klart for kommunene, publikum, og ikke minst de forflytningshemmede selv, hvor betalingsfritaket skal gjelde. Departementet vil klargjøre dette i ny parkeringsforskrift og i retningslinjene til nytt parkeringsregelverk. Departementet viser til at avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser, hvor et slikt

fritak vil gjelde er markert med offentlig skilt 552, jf. skiltforskriften § 12. Departementet viser også til at forslaget ikke lenger inneholder krav om et felles offentlig skilt for offentlig og privat vilkårsparkering, jf. kapittel 3.5.

Departementet er enig i at videreføring av betalingsfritaket må sees i sammenheng med krav til universell utformede betalingsløsninger og betalingsautomater, jf. kapittel 3.7 ovenfor. Departementet mener imidlertid at slike krav må innføres og få virke før det eventuelt igjen vurderes å avvike betalingsfritaket. Departementet vil for øvrig fremheve at universell utforming er et gode for alle, ikke bare for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Departementet ser det ikke som naturlig her å vurdere videre kravet fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon om gratis parkering ved opphold på sykehus, herunder innføring av eventuelle nasjonale retningslinjer / ordninger om parkering i forbindelse med sykehusopphold. Dette spørsmålet kan eventuelt reises på ny i forbindelse med den varslede gjennomgangen av forskrift om parkering for forflytningshemmede. I høringen fremgår det for øvrig at det lå utenfor arbeidsgruppens mandat å vurdere dette.

Kostnadene, særlig i form av inntektsbortfall, for private aktører ved avsetting av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse er vanskelig å beregne. I rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» fra 2006 ble det gitt et anslag på slikt inntektsbortfall ved avsetting av 5 prosent av plassene. Basert på tall fra Norpark ble det da anslått at gjennomsnittlig inntektsbortfall var om lag 7000 kroner per plass og et samlet årlig inntektsbortfall på om lag 38,5 mill. kroner. Både inntektspotensialet per plass og antallet plasser er vesentlig endret etter dette. Forslaget i rapporten fra 2006 er ikke videreført i det etterfølgende arbeid, og forslaget her er begrenset til å videreføre dagens betalingsfritak på offentlige plasser.

Departementet foreslår å opprettholde ny § 8 første ledd bokstav f om videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, slik det fremkom i høringsforslaget.

3.9 Tilrettelegging for forflytningshemmede

3.9.1 Gjeldende rett

Forskrift om parkeringsregulering mv. og forskrift om parkering for forflytningshemmede inneholder ingen særlige bestemmelser om universell utforming eller krav til særskilt tilrettelegging av parkeringsareal for forflytningshemmede med parke-

ringstillatelse, herunder krav om særskilt reservering av parkeringsplasser for denne gruppen.

3.9.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen foreslo at alle parkeringsareal skulle sikres universell utforming generelt, blant annet størrelse på plasser, tilgang til tilknyttet tilbud og lignende. For å sikre et ensartet og tilgjengelig parkeringstilbud for forflytningshemmede foreslo arbeidsgruppen også at alle aktører skulle sette av plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, herunder at det skulle avgis en rådgivende uttalelse om tilretteleggingen på alle parkeringsareal innenfor den enkelte kommune.

I høringen ble det foreslått hjemmel i ny § 8 første ledd bokstav k til å gi nærmere bestemmelser om krav til universell utforming av parkeringsareal og særskilt tilrettelegging for innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, herunder krav om reservering av plasser til denne gruppen og om kommunens ansvar til å gi uttalelse om dette.

I høringsforslaget ble det videre vist til forslag i ny parkeringsforskrift om at det skal avsettes et tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. For å sikre både kommunale og private parkeringsvirksomheter forutsigbarhet og en maksimalbelastning, ble det foreslått en maksimalgrense for hvor stor andel av parkeringsplassene som kan kreves reservert. Det ble derfor foreslått en maksimalgrense på 4 prosent av det totale parkeringstilbudet på hvert område (på mindre områder inntil to plasser). Forslaget skulle imidlertid ikke være til hinder for at parkeringsvirksomhetene selv kunne reservere mer enn den foreslåtte maksimalgrensen på 4 prosent.

Om kommunens særlige ansvar, ble det i høringsnotatet fremhevet at behovet for å tilrettelegge på det enkelte parkeringsareal vurderes best lokalt og at dette lå bak forslaget om at parkeringsvirksomheter måtte innhente uttalelse fra kommunen om hva som er et tilstrekkelig antall reserverte plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Det ble også vist til at det i forslag til ny parkeringsforskrift ble foreslått at kommunens uttalelse skulle legges ved skiltplanen for området.

3.9.3 Høringsinstansenes syn

Vegdirektoratet, Drammen kommune, Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon har konkrete kommentarer til forslag til ny

parkeringsforskrift om universelle krav til parkeringsareal, blant annet hvordan kravene skal utformes, behov for harmonisering mot teknisk forskrift til plan- og bygningsloven (TEK-10), utfordringer knyttet til takhøyde i parkeringshus, at plasser reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse ofte brukes til oppbevaringsplass for snø og behov for øremerking av plasser for store biler med sidemontert heis.

EuroPark AS og Norsk Eiendom støtter høringsforslaget om at det skal avsettes et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, inkludert en maksimalgrense for hvor mange plasser som kan kreves reservert. *Vegdirektoratet og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon* støtter også en maksimalgrense på 4 prosent. *Oslo kommune, LO og Norges Handikapforbund* mener at minst 5 prosent av plassene bør reserveres for forflytningshemmede. *Norges Handikapforbund* kan imidlertid akseptere 4 prosent, dersom kommunen får rett til å pålegge ut over 4 prosent. *NHO Service* mener kravet på 4 prosent er for bastant og at den enkelte parkeringsvirksomhet er nærmest til å vurdere hva som skal anses som tilstrekkelig antall plasser. *Politidirektoratet / Romerike politidistrikt* mener 5 prosent er uforholdsmessig høyt.

Vegdirektoratet støtter høringsforslaget om at alle parkeringsvirksomheter skal innhente en særlig rådgivende uttalelse fra kommunen. *Norges Parkeringsforening (Norpark), KS / KS Bedrift og EuroPark AS* samt mange kommuner mener et slikt forslag vil skape for mye byråkrati, forsinke etablering av nye parkeringsplasser, kreve nyansettelse og føre til økte kostnader for kommunene. *Norpark* mener forslaget heller ikke gir noen garanti for avsetting av tilstrekkelig antall plasser. *KS / KS Bedrift* mener også at Staten må bære de økonomiske og administrative konsekvensene et slikt ansvar vil påføre kommunene.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon mener arbeidsgruppens forslag om å etablere et såkalt kommunalt parkeringsråd burde vært videreført. *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon* kan derfor heller ikke støtte forslaget. *Norges Handikapforbund*, på sin side, deler departementets syn på ikke å etablere egne kommunale parkeringsråd. *Norges Handikapforbund* forutsetter imidlertid at kommunene legger frem slike saker for det kommunale rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

3.9.4 Departementets vurdering

Departementet oppfatter ikke at høringsinstansene er negative til forslag om ny § 8 første ledd

bokstav k, som vil gi hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om universell utforming av parkeringsareal. De konkrete høringskommentarene til universell utforming vil bli vurdert nærmere i det videre arbeidet med ny parkeringsforskrift.

Departementet oppfatter heller ikke at høringsinstansene er negative til en hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om krav til reservering av parkeringsplasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Dette til tross for at høringsinstansene har svært ulike syn på antallet plasser som skal reserveres. Departementet vil, som følge av høringskommentarene, på nytt vurdere om den foreslåtte formuleringen i forslag til ny parkeringsforskrift er tilstrekkelig for å ivareta de forflytningshemmedes behov, herunder vurdere om det bør tydeliggjøres i parkeringsforskriften og / eller retningslinjer at alle parkeringsvirksomheter har rett til å reservere flere plasser for denne gruppen.

Departementet konstaterer at ingen av høringsinstansene, med unntak av Vegdirektoratet, er positive til forslaget om kommunen skal ha et særlig ansvar for å avgi rådgivende uttalelse. Departementet vil derfor ikke videreføre dette forslaget i det videre arbeidet.

Departementet foreslår å videreføre forslaget til ny § 8 første ledd bokstav k, nå ny § 8 første ledd bokstav j om universell utforming av parkeringsareal og særskilt tilrettelegging for innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, herunder krav til reservering. Departementet foreslår ikke å opprettholde krav til rådgivende uttalelse fra kommunen.

3.10 Betalingsfritaket for elektrisk og hydrogen-drevet motorvogn og plikt til å tilby lademuligheter for strøm

3.10.1 Gjeldende rett

Elektrisk og hydrogen-drevet motorvogn kan på plasser der det er innført kommunal avgiftsparkering parkere uten at det betales avgift, jf. § 8a i forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. Vegtrafikkloven § 8 og nevnte forskrift stiller ikke krav til ladestasjoner, verken på kommunale eller private parkeringsplasser.

3.10.2 Behov for endring og høringsforslaget

I høringen foreslo departementet å videreføre dagens betalingsfritak for elektrisk og hydrogen-drevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser, herunder å klargjøre hjemme-

len for å gi nærmere bestemmelser om dette i ny § 8 første ledd bokstav f. Departementet foreslo også å tilrettelegge videre for ladbar motorvogn ved å foreslå en hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om plikt til å tilby et begrenset tilbud med lademuligheter for strøm, jf. høringsforslaget ny § 8 første ledd bokstav g.

I høringen ble det vist til forslaget om ny parkeringsforskrift, der det konkret ble foreslått en generell plikt til å tilrettelegge for lademulighet for strøm på et tilstrekkelig antall vilkårs-parkingsplasser, begrenset oppad til 6 prosent av parkeringstilbudet og med unntak der kostnadene ville bli urimelig høye. I høringsforslaget ble det også presisert at det kunne tas betalt for strømmen.

3.10.3 Høringsinstansenes syn

Miljødirektoratet, Jernbaneverket, Hordaland fylkeskommune, Sarpsborg og Trondheim kommune samt Norsk Eiendom støtter forslaget om å videreføre dagens betalingsfritak. *Miljødirektoratet* mener videreføring av betalingsfritaket er i tråd med arbeidet om et fremtidig lavutslippssamfunn og klimaforliket.

Norsk Elbilforening viser til arbeidsgruppens opprinnelige forslag, som også innbefattet et forslag om gratis elbilparkering på private plasser (i minst 3 timer og minimum 3 prosent av parkeringsplassene). *Norsk Elbilforening* mener departementet burde ha opprettholdt dette forslaget, blant annet for å styrke etterspørselen etter elbil.

Mange høringsinstanser støtter ikke forslaget om å videreføre betalingsfritaket, blant disse er *Vegdirektoratet, KS / KS Bedrift, Norges Parkeringsforening (Norpark), Akershus fylkeskommune, Alta, Eidskog, Kristiansand og Oslo kommune, samt Drammen Parkering KF, Haugesund parkering, Sandnes Parkering KF, Skedsmo parkering AS og Tromsø Parkering AS og EuroPark AS*. Disse fremhever blant annet at forslaget om å videreføre betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjon av parkeringsplassene og føre til mer søke-trafikk. Disse fremhever også at betalingsfritaket vil innebære en konkurransevridning mellom kommunal og privat parkeringsvirksomhet, som strider mot et av formålene med nytt parkeringsregelverk. Disse viser også til at antallet elektriske motorvogner utgjør en stadig økende andel av bilparken, inkludert at kostnadene ved betalingsfritaket vil måtte belastes de øvrige parkerende og at videreføring av betalingsfritaket går på tvers av målsetningen om at trafikk-

veksten skal ivaretas ved økt kollektivtransport, sykkel og gange.

LO, Zero, Kongsberg kommune og Kristiansand kommune mener fritaket bør eller kan opprettholdes, dersom det utvides til også å omfatte private parkeringsplasser. *Kristiansand kommune* mener imidlertid at kommunen selv bør få bestemme hvor disse plassene skal etableres. *Zero* foreslår halv parkeringsavgift på private plasser og at betalingsfritaket skal gjelde frem til 2020. For hydrogendrevet motorvogn bør samme fritak bestå til 2025, da disse motorvognene behøver lengre tid for å komme inn på markedet.

Flere høringsinstanser, som *KS / KS Bedrift, LO og Norsk Eiendom* støtter forslaget om ladepunkter på et tilstrekkelig antall offentlige og private plasser, begrenset oppad til 6 prosent av det totale antallet plasser på parkeringsområdet. *Norsk Eiendom* mener dette er et rimelig krav. *Sandnes Parkering KF* kan støtte forslaget, dersom betalingsfritaket for elbiler oppheves.

Miljødirektoratet, Norsk Elbilforening og Zero mener alle det er uheldig at høringsforslaget til ny § 8 første ledd bokstav g er formulert som en hjemmel til bare å stille krav om å tilby et begrenset tilbud med lademulighet for strøm. Disse viser til at det i forslag til ny parkeringsforskrift foreslås et «tilstrekkelig» antall lademuligheter, men begrenset opp til 6 prosent. Alle de nevnte høringsinstansene ønsker at tilstrekkelig skal inntas i lovteksten. Disse mener også at prosentkravet i forslag til ny parkeringsforskrift synes å være utformet som et makskrav og ønsker et høyere minimumskrav til antall ladepunkter, herunder at det i forskriften presiseres at kravet ikke forhindrer parkeringsvirksomhetene til frivillig å gå ut over kravet.

Andre høringsinstanser, som *Alta kommune, Østfold Fylkeskommune, Drammen Parkering KF, Mandal Parkering AS, Skedsmo Parkering* har også kommentarer til et prosentkrav til antall ladestasjoner. *Alta kommune* er imot et prosentkrav, mens *Østfold fylkeskommune* viser til at det skal tilrettelegges for lademuligheter for om lag 20 prosent av plassene i sine parkeringsanlegg, herunder at samme prosentsats bør legges til grunn i ny parkeringsforskrift. Andre kommuner mener at et krav om 6 prosent er u hensiktsmessig, da det ikke er ønskelig med lading på korttidsparkeringsplasser.

Norpark forstår ikke at det skal innføres en tvang om å tilby lademuligheter på alle landets parkeringsanlegg. *Norpark* viser til at kommuner og andre operatører uansett vil tilby lademuligheter som rene servicetilbud og viser til fremveksten av hurtigladere. *Norpark* fremhever at

grunneier bør få bestemme selv. Sistnevnte syn støttes av *EuroPark AS*. *EuroPark AS* påpeker også at rekkevidden for elbiler er sterkt økende, noe som reduserer behovet for lading på p-plass. *EuroPark AS* fremhever at det største problemet i dag er at elbiler, som ikke behøver lading, tar opp ladeplassene.

Kristiansand kommune påpeker at det vil bli større etterspørsel etter ladepunkter på de kommunale plassene enn på de private plassene, som følge av høringsforslaget om å videreføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn. Kommunen fremhever også at enkelte steder, særlig ved ferdselsåre, kan regulering av maksimaltid gjøre det lite aktuelt med lading. *Drammen Parkering KF* mener i tråd med sitt syn ovenfor at ladepunkter bør plasseres andre steder enn ved gateparkering og at det må skilles mellom parkering og drivstoffpåfylling.

LO mener at det som hovedregel ikke bør gis adgang til å gjøre unntak fra kravet til ladepunkter. *Kongsberg kommune* støtter dette synet.

3.10.4 Departementets vurdering

Departementet mener det er hensiktsmessig å vurdere behovet for å videreføre betalingsfritaket nå i forbindelse med etablering av et nytt parkeringsregelverk, i stedet for senere når kommunal parkeringsevne og publikum har innrettet seg etter regelverket.

Departementet viser til de mange høringskommentarene om at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjon på parkeringsplassene og føre til mer søketrafikk. Departementet foreslår derfor å endre forslaget slik at kommunene får rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Det vil gi kommunen muligheten til selv å vurdere fortsatt fritak ut fra sine lokale behov og strategier. Dette innebærer at departementet ikke støtter forslaget om å skille mellom elektrisk og hydrogendrevet motorvogn, forslaget om å innføre betalingsfritak på private plasser eller halv parkeringsavgift på slike plasser.

Departementet viser videre til Miljødirektoratets, Norsk Elbilforenings og Zeros høringskommentarer om at det er uheldig at 6 prosentkravet i forskriftsutkastet synes å være utformet som et makskrav, samt at forslaget til ny § 8 første ledd bokstav g om plikt til å tilby et begrenset tilbud med lademulighet for strøm ikke synes å være i samsvar med forslag til ny parkeringsfor-

skrift, der det foreslås et tilstrekkelig antall lademuligheter, men begrenset opp til 6 prosent.

Departementet vil påpeke at formuleringen «*plikt til å tilby et begrenset tilbud*» i forslaget var ment som et maksimumskrav for hvor langt plikten rekker. Bestemmelsen skal ikke forstås slik at den hindrer en kommunal eller privat parkeringsvirksomhet i å tilby flere ladepunkter, dersom virksomheten ønsker det (for eksempel av kommersielle hensyn). Det er ikke departementets intensjon å begrense en frivillig dekningsgrad.

Departementet kan støtte høringskommentarene om at ordet «*begrenset*» bør fjernes fra lovteksten, slik at forslaget endres til å gi Kongen rett til å gi nærmere regler om «*plikt til å tilby lademulighet*». Departementet mener dette vil gi bestemmelsen den nødvendige fleksibilitet til å kunne ivareta både lokale behov og ta høyde for utviklingen fremover.

Departementet foreslår at høringsforslagets ny § 8 første ledd bokstav f om betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn tas inn i ny § 8 første ledd bokstav g og endres til en rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

Departementet foreslår videre å endre ordlyen i ny § 8 første ledd bokstav g om «*plikt til å tilby et begrenset tilbud med lademulighet*» til kun «*plikt til å tilby lademulighet*».

Departementet oppfatter at de øvrige høringskommentarene knytter seg til forslag til ny parkeringsforskrift og disse vil bli vurdert i det videre arbeidet med ny parkeringsforskrift.

3.11 Kontrollsanksjon

3.11.1 Gjeldende rett

I forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 13 fjerde ledd fremgår det at kommunal tilleggsavgift for overtredelse av parkeringsregelverket er 300,- kroner. Forskriften regulerer ikke private kontrollsanksjoner. Tilleggsavgift skal ilegges fører av kjøretøy på stedet. Om føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlig for betalingen. I forskriften § 16 går det frem at dersom tilleggsavgift ikke betalt innen 3 uker etter ileggingen, kan tilleggsavgift / forhøyet tilleggsavgift inndrives i overensstemmelse med vegtrafikkloven § 38 om panterett. Reaksjon for overtredelse mv. på private parkeringsplasser er ikke offentlig regulert.

3.11.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var behov for felles regler om sanksjon av overtredelser i nytt felles parkeringsregelverk. Det ble foreslått tre satser, en lav sats, en normalsats og en høy sats. Videre en generell adgang til å regulere den såkalte «kontrollsanksjonen» og en lovhjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om solidaransvar mellom eier og fører for ilagte sanksjoner. Arbeidsgruppen foreslo også at dersom kontrollsanksjonen ikke betales innen fristen, skulle den inndrives som et alminnelig pengekrav.

I høringen ble det i ny § 8 første ledd bokstav h foreslått hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om ileggelse av kontrollsanksjon, herunder størrelse på sanksjonen, solidarisk ansvar mellom fører og eier av kjøretøy samt at panteretten skulle bortfalle, jf. forslag til endring til vegtrafikkloven § 38.

I høringen ble videre vist til forslaget om å innføre tre satser på kroner 300,-, 600,-, og 900,- kroner i ny parkeringsforskrift. Lav sats foreslås anvendt på overtredelse av dokumentasjonsplikten for tidsbegrenset gratisparkering og overtredelse av reservert parkering til kunde, besøkende, gjest eller lignende. Normal sats på alle andre overtredelser, med unntak av overtredelse av vilkårene på plass reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, der høy sats skal anvendes. De tre ulike satsene skal reflektere den ulike alvorlighetsgraden ved overtredelsene. Høringsinstansene ble også bedt om forslag på navn på «kontrollsanksjonen». I høringsforslaget ble det også orientert nærmere om forslaget om at fører og eier av motorvognen skal være solidarisk ansvarlig for ilagte sanksjoner, herunder at kjent fører først skal kreves for beløpet.

3.11.3 Høringsinstansenes syn

Høringsinstansene har svært ulik oppfatning om hva den såkalte «kontrollsanksjonen», som skal ilegges ved overtredelse av offentlig og privat vilkårsparkering, bør kalles. *Forbrukerrådet* foreslår blant annet parkeringsbot, *Vegdirektoratet* overtredelsesgebyr, *Norges Parkeringsforening (Norpark)* kontrollavgift, mens *Den Norske Advokatforening* foreslår differensieringssanksjon eller forholdsmessighetssanksjon. *Kongelig Norsk Automobilklub* foreslår parkeringsgebyr, mens *KS / KS Bedrift*, *Alta kommune*, *Arendal kommune*, *Oslo kommune* og *Tromsø Parkering AS* foreslår kontrollavgift.

Forbrukerrådet, Forbrukerombudet, KS / KS Bedrift, Hordaland fylkeskommune, Alta kommune, Bergen kommune, Drammen kommune, Kristiansand kommune, Skien kommune, Skedsmo Parkering, Florø Parkering og Onepark AS støtter forslaget om tredeling og de differensierte satsene. Enkelte av kommunene viser til at tilleggsavgiften på 300,- kroner har stått uendret i 20 år. *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Automobilforbund* støtter særlig forslaget om høyeste sats for urettmessig parkering på plass reservert for forflytningshemmede med p-kort.

Norpark mener at en minstesats på 300,- kroner vil innebære at gratisparkering erstattes med avgiftsparkering (eller at operatører innfører en svært beskjedent avgift for å kunne benytte normalsanksjonen på 600,- kroner). *Norpark* ønsker derfor en todeling av sanksjonene (normal og høy sats), subsidiært høyere satser. Flere andre høringsinstanser, blant annet *EuroPark AS* og *NHO Service* støtter dette synet. *NHO Service* fremhever at lave kontrollavgifter også vil kunne føre til at det for parkering i pressområder faktisk vil være billigere å få kontrollsanksjon enn å betale for parkering.

Mange høringsinstanser mener at satsene bør justeres årlig etter konsumprisindeksen (KPI), blant annet *Forbrukerrådet, Trondheim kommune, Sandnes parkering* og *EuroPark AS*. *Forbrukerombudet* mener at satsene bør justeres etter inkassogebyret (som igjen justeres i henhold til KPI), og subsidiært at KPI kan benyttes. *Kristiansand kommune* mener justering etter lønnsindeksen er mest hensiktsmessig.

De fleste kommunene, blant annet *Bergen kommune, Horten kommune, Kristiansand kommune* og *Tromsø kommune*, samt *Norpark* støtter forslaget om solidaransvar mellom eier og fører. Det påpekes imidlertid at det er få tilfeller hvor fører faktisk er kjent, og at det derfor ikke bør stilles krav i ny parkeringsforskrift om at føreren skal kreves først. *Forbrukerombudet* mener man bør utvise varsomhet med solidaransvar og at sanksjon for brudd på vilkårsparkeringen bør ilegges den som faktisk har overtrådt vilkårene, i alle fall der denne er kjent.

Forbrukerombudet støtter forslaget om at kontrollsanksjon skal drives inn som et ordinært pengekrav, da dette bl.a. vil fjerne kommunenes særlig inndrivelsesfordeler ved dagens ordning med panterett i kjøretøyet. Enkelte kommuner, blant annet *Kristiansand kommune* og *Oslo kommune* er i mot dette forslaget, da de mener dette vil gi svekede inndrivingsmuligheter.

3.11.4 Departementets vurdering

Departementet viser til at høringsinstansene ble invitert til å komme med forslag til navn på sanksjonen, fortrinnsvis uten «avgift» eller «gebyr». Departementet viste her til at skille mellom håndheving av de såkalte gebyrtilfellene (stans- og parkering forbudt) og vilkårsparkering allerede er uklart for publikum, og at bruk av «gebyr» i betegnelsen av sanksjonen for overtredelse av vilkårsparkering ikke bidrar til å minske denne uklarheten. Departementet tilrår derfor at forslag som «overtredelsesgebyr», «parkeringsgebyr» og «gebyr» utelukkes. Departementet viser videre til at begrepet «kontrollavgift» har bred oppslutning blant høringsinstansene, men som arbeidsgruppen har påpekt, bør også begrep som inneholder «avgift» unngås. Dette fordi «avgift» allerede anvendes i forslag til ny parkeringsforskrift om alminnelige betaling for parkering. Departementet mener derfor at det vil fremstå som unaturlig også å kalle sanksjonen for avgift. Departementet mener også at «bot» bør unngås, da dette lett kan assosieres med straffereaksjon. Departementet tilrår at begrepet «kontrollsanksjon» videreføres, siden «differensieringssanksjon» og «forholdsmessighetssanksjon» vil kunne fremstå som uforståelig for publikum.

Departementet oppfatter at de øvrige høringskommentarene her ikke knytter seg til ny § 8 første ledd bokstav h, men til forslag til ny parkeringsforskrift. Departementet vil vurdere disse i det videre arbeidet med ny forskrift.

Departementet foreslår å videreføre forslaget til ny § 8 første ledd bokstav h.

Departementet foreslår også å videreføre forslaget om endring av § 38 om at kontrollsanksjon som ikke betales innen fristen skal inndrives som et alminnelig pengekrav, av hensyn til et forholdsmessighetsprinsipp og likere konkurransevilkår.

3.12 Fjerning

3.12.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven har generelle bestemmelser om fjerning. I forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. fremgår det også at Vegdirektoratet, etter søknad fra den enkelte kommune, kan tildele kommunen myndighet til å fjerne eller forvare kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 37 femte ledd. Privat fjerning er ikke offentlig regulert, men noen rammer for dette følger av rettspraksis.

3.12.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen mente det var behov for nærmere bestemmelser om fjerning innenfor vilkårsparkeringsordningen, blant annet for å regulere fjerning fra private parkeringsplasser / – områder.

Arbeidsgruppen mente også det var behov for nærmere bestemmelser om fjerning utenfor vilkårsparkeringsordningen, da virkeområdet for nytt parkeringsregelverk ikke omfatter fjerning langs privat veg, der det ikke er vilkårsparkering, og heller ikke fjerning på områder utenfor veg hvor det ikke finnes skiltede parkeringsrestriksjoner. Arbeidsgruppen viste til at domstolene har akseptert at private grunneiere selv kan fjerne eller få fjernet kjøretøy fra slike områder (lovlig selvtakt), i tillegg til politiet og kommuner, jf. vegtrafikkloven § 37 første ledd bokstav c. Arbeidsgruppen mente nærmere bestemmelser også her ville kunne gi klare og forutsigbare rammer for slik privat fjerning, herunder sikre at bestemmelsene i tilstrekkelig grad ivaretar publikums interesser.

I høringen ble det foreslått ny § 8 første ledd bokstav i som hjemmel for bestemmelser om når kjøretøy kan fjernes, plikt til utlevering av kjøretøy som er fjernet, salg av kjøretøy som er fjernet samt ytterligere bestemmelser om fjerning. Forslag til ny § 8 første ledd bokstav i skulle også gi hjemmel for nærmere bestemmelser om fjerning utenfor vilkårsparkeringsordningen.

I høringen ble det videre orientert om nærmere krav i forslag til ny parkeringsforskrift om fjerning og forvaring, herunder om strengere vilkår for privat fjerning utenfor vilkårsparkeringsordningen. Videre ble det orientert om forslaget om en utvidet rett til fjerning når motorvognens registrerte eier har ubetalte kontroll sanksjoner på over 10 000,- kroner og når motorvognen er parkert i strid med vilkårene på plass reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Videre om solidaransvar mellom den som ber om fjerning og den som forestår fjerning.

3.12.3 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene oppfattes å være negative til forslag til ny § 8 første ledd bokstav i, som vil gi hjemmel til å gi nærmere bestemmelser for når kjøretøy kan fjernes, plikt til utlevering av kjøretøy som er fjernet, salg av kjøretøy som er fjernet samt ytterligere bestemmelser om fjerning.

Den Norske Advokatforening viser imidlertid at bestemmelsen vil gi hjemmel til å fastsette krav for: «når kjøretøy kan fjernes». *Den Norske Advok*

katforening mener dette er et såpass inngripende tiltak at kravene bør fremgå av lov. *Den Norske Advokatforening* viser til formuleringen i nåværende vegtrafikklov § 37 femte ledd, som setter som vilkår at det er «parkert i strid med disse regler». *Den Norske Advokatforening* mener fjerningsbestemmelsens hovedvilkår bør tas med i forslag til ny § 8 første ledd bokstav i.

Flere høringsinstanser har kommentarer til ny parkeringsforskrifts krav til fjerning og tilbakehold, blant annet mener *Norges Parkeringsforening (Norpark)*, *Bergen kommune*, *Horten kommune*, *Kristiansand kommune* og *Oslo kommune* mf. at tilbakeholdsrett for ubetalte kontroll sanksjoner bør settes lavere enn 10 000,- kroner. *Norpark* og *Vegdirektoratet* mener også at det er parkeringsvirksomheten som må ha ansvaret for forskriftsmessig fjerning. *Norpark* og *Virke* uttrykker skepsis til at det ikke kreves særskilt kompetanse for personer som skal fjerne kjøretøy, mens *Vegdirektoratet* etterlyser nærmere informasjon om forslaget er vurdert i forhold til de foreslåtte endringene i vegtrafikkloven § 36, 36 a og 36 b. *Vegdirektoratet* mener det er dårlig samsvar mellom de to regelsettene om fjerning, men antar at det har sammenheng med at vilkårsparkering anses mer som forretningsdrift.

Forbrukerrådet støtter forslaget om også å regulere fjerning utenfor vilkårsparkeringsordningen. *Alta kommune* og *Horten kommune*, *Norpark* samt *Haugesund Parkering* og *Tromsø Parkering AS* advarer på den annen side mot å innføre et tredje regime for fjerning av kjøretøy, der enkeltpersoner uten kompetanse får rett til å fjerne. De kommunale parkeringsselskapene mener man i slike situasjoner må kontakte politi, kommune eller et parkeringsselskap. *Kristiansand kommune* mener fjerning av kjøretøy fra annet enn plasser for vilkårsparkering også bør kunne påklages til parkeringsklagenemnda. *Jernbaneverket* mener bestemmelsen om privat fjerning er vanskelig å forstå.

3.12.4 Departementets vurdering

Departementet er enig med *Den Norske Advokatforening* om å ta inn fjerningsbestemmelsens hovedvilkår i forslag til ny § 8 første ledd bokstav i. Departementet ser det da som naturlig å gjøre tilsvarende endring også for fjerning og forvaring utenfor vilkårsparkeringsordningen.

Departementet deler ikke *Vegdirektoratets* syn om at det er dårlig samsvar mellom de to regelsettene om fjerning. Departementet viser til at det følger av forslag til ny parkeringsforskrift at

tilbakeholdsrett fortsatt kan gjøres gjeldende også som virkemiddel for inndriving av parkeringssanksjoner, men bare i tilfeller som nevnt i forskriftsutkastet § 38 tredje ledd. Tilbakeholdsrett i henhold til utkast til ny parkeringsforskrift er videre vurdert opp mot endringene i vegtrafikkloven § 36 b, jf. Prop. 45 L (2014–2015). Etter § 36 b har bare Statens vegvesens regionvektor, tollvesenet og politiet myndighet til å benytte tilbakehold av kjøretøy. Departementet mener det er naturlig at vilkårene for tilbakeholdsrett er strengere i situasjoner der det er tale om å inndrive for brudd på avtalebasert vilkårsparkering og for å sikre private økonomiske interesser, enn ved inndriving av sanksjoner for brudd på forskrift- og lovbestemmelser fastsatt av hensyn til trafikksikkerheten.

Departementet oppfatter at de øvrige høringskommentarene knytter seg til forslag til ny parkeringsforskrift og vil vurdere disse nærmere i det videre arbeidet med forskriften.

Departementet foreslår å endre ny § 8 første ledd bokstav i slik at hovedvilkåret for fjerning og forvaring fremgår av loven.

Departementet foreslår videre å angi i loven også fjerning og forvaring fra andre områder enn plasser for vilkårsparkering, men i ny § 8 fjerde ledd. Dette for å tydeliggjøre at dette er fjerning utenfor vilkårsparkeringsregimet.

3.13 Klageordning

3.13.1 Gjeldende rett

I forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 19 fremgår det at ilagt tilleggsavgift (og parkeringsgebyr) kan påklages til kommunen. Der som klager ikke gis medhold, kan klagen kreves forelagt for tingretten. Bestemmelsen gjelder ikke kontrollsanksjoner ilagt av private parkeringsvirksomheter. For sanksjoner ilagt av private og kommunale parkeringsvirksomheter som er tilsluttet Norpark, følger det av Norparks standardvilkår at sanksjoner ilagt på privatrettslig grunnlag kan klages inn for Parkeringsklagenemnda.

3.13.2 Behovet for endring og forslaget i høringsbrevet

Arbeidsgruppen mente det var behov for en felles, offentlig regulert, obligatorisk parkeringsklagenemnd som skal erstatte dagens avtalebaserte og frivillige nemnd. I tillegg krever nytt EU direktiv 2013/11/EU (ADR-direktivet) at alle forbruker-

saker skal kunne bringes inn for utenrettslige tvisteorganer.

I høringen ble det foreslått ny § 8 første ledd bokstav j for å gi hjemmel til nærmere bestemmelser om klageadgang, herunder klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. Det ble foreslått at bestemmelsen også skulle gi hjemmel for nærmere bestemmelser om organisering og oppgaver, saksbehandling, brukerfinansiering, herunder krav om rapportering av antall kontrollsanksjoner og godtgjørelse til nemndas medlemmer. Videre ble det foreslått hjemmel til å gi regler om rettskraft og litispensdovirkninger.

I forslag til ny parkeringsforskrift ble det lagt til grunn at nemndas virksomhet i all hovedsak skulle finansieres ved avsetning av en andel av kontrollsanksjonene virksomhetene ilegger.

3.13.3 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har konkrete merknader til forslag til ny § 8 første ledd bokstav j.

Forbrukerombudet og *LO* er blant de svært mange høringsinstansene har uttrykt støtte til en ny parkeringsklagenemnd. *Forbrukerombudet* og enkelte kommuner påpeker imidlertid at det er uheldig at parkeringsklagenemnda kun skal behandle klager over ilagte sanksjoner for brudd på vilkårsparkering, altså ikke klager over sanksjoner ilagt for parkering i strid med trafikkregulering og skiltforskriftens stans- og parkeringsforbud (de såkalte gebyrtilfellene).

Mange av høringsinstansene har merknader til de nærmere detaljene i forslaget til ny parkeringsforskrift. Nær sagt alle høringsinstansene støtter brukerfinansiering av parkeringsklagenemnda. Flere høringsinstanser har ulike forslag til beregningen av den andel som skal avsettes. Det har videre innkommet merknader om nemndas kompetanseområde, klage- og saksbehandlingsfrister, opplæring av saksbehandlere, utpeking av representanter og nemndas leder mv.

3.13.4 Departementets vurdering

Departementet mener forslag til ny § 8 første ledd bokstav j bør videreføres slik den ble foreslått i høringen. Hjemmelsbestemmelsen er imidlertid så omfattende at departementet foreslår å videreføre den som ny § 8 tredje ledd.

Departementet kan støtte *Forbrukerombudet*s syn om at det kan være uheldig med to ulike klageordninger, det vil si en for kontrollsanksjon og en for parkeringsgebyr. Departementet viser imidlertid til at gjennomgang av reglene som gjel-

der for gebyrordningen lå utenfor arbeidsgruppens mandat og heller ikke inngår i dette lovforslaget.

Høringsinstansenes merknader til den nærmere reguleringen av parkeringsklagenemndas organisering, saksbehandling, drift, finansiering med videre, vil bli vurdert nærmere i forbindelse med det videre arbeidet med forskriften.

3.14 Særlig om kommunens rettigheter og plikter ved parkeringstilbud som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg

3.14.1 Gjeldende rett

I forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 18 annet ledd, jf. § 2 første ledd fremgår det at innføring av avgiftsparkering forutsetter at kommunen også overtar gebyrhåndhevingen, det vil si håndheving av stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr.

3.14.2 Behov for endring og høringsforslaget

Arbeidsgruppen viste til at parkeringstilbudet langs veg er en del av det totale parkeringstilbudet og at parkering på dette området har en særlig betydning for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen, herunder særlige offentlige trafikkstyringshensyn på slike parkeringsområder (inkludert håndheving av parkerings- og stanseforbud, det vil si de såkalte «gebyrtilfellene»).

I høringen ble det foreslått ny § 8 første ledd bokstav l for å kunne gi nærmere bestemmelser om kommunenes rettigheter og plikter til parkeringstilbudet som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg. I høringsforslaget ble det videre vist til forslag til ny parkeringsforskrift, der dette området er presisert ytterligere til: «*integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg*», som kan karakteriseres som det såkalte «enerettsområdet», jf. høringsnotatet «Ny felles parkeringsregulering» punkt 5.

I høringsnotatet ble det vist til at det foreslås å gi kommunene et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn ved regulering av vilkårsparkering på dette området. Dette særlige ansvaret omfatter en overordnet plikt til å se håndheving av vilkårsparkering sammen med øvrig trafikal regulering og gebyrhåndheving.

Det ble også vurdert om plikten til å overta gebyrhåndheving i kommunen bør gjelde ved enhver innføring av vilkårsparkering, eksempelvis der vilkåret bare er tidsbegrensning og ikke betaling for parkering. Det er ikke funnet grunn til å

utvide slik plikt til gebyrhåndheving utover slik det er i dag. De overordnede hensynene tilsier at kommunen bør ha organisatorisk frihet til hvordan oppgavene knyttet til parkering innen det såkalte «enerettsområdet» skal utføres.

I høringen ble det foreslått at kommunene også burde få frihet til å overlate håndheving av vilkårsparkeringen til private parkeringsvirksomheter, under forutsetning av at veg- og skiltmyndigheten ble sikret tilstrekkelig adgang til trafikkstyring.

3.14.3 Høringskommentarens syn

KS / KS Bedrift er svært positive til at det i høringsforslaget åpnes for mer kommunal frihet til å overlate håndhevingen av vilkårsparkeringen på «enerettsområdet» til andre kommunale selskaper og at det ikke foreslås et skille mellom kommunal parkeringsvirksomhet innenfor og utenfor «enerettsområdet».

Høringsinstansene *Norges Parkeringsforening (Norpark)*, *Delta / Service og Drift, LO* samt *Alta kommune, Arendal kommune, Bergen kommune, Bærum kommune, Drammen kommune, Horten kommune, Kongsberg kommune, Kristiansand kommune, Larvik kommune, Oslo kommune* og *Sarpsborg kommune* samt *Haugesund parkering, Tromsø Parkering AS* og *Onepark AS* er imidlertid av den oppfatning at kommunen ikke bør gis rett til å overlate håndhevingen av vilkårsparkeringen på «enerettsområdet» til private aktører. Disse høringsinstansene mener det vil være uheldig med to håndhevingsinstanser på det offentlige vegnettet, der et privat parkeringsselskap får anledning til å håndheve vilkårsparkering, mens kommunen fortsetter å håndheve de såkalte «gebyrtilfellene». Flere av høringsinstansene mener dette i praksis vil medføre at publikum opplever at overtredelse av vilkårsparkering vil bli prioritert høyere enn overtredelse av de mer alvorlig stans- og parkering forbudt tilfellene (og som fortsatt vil bli sanksjonert med gebyr).

Mandal Parkering AS og *Sandnes parkering KF* mener private parkeringsvirksomheter kan forespørres / benyttes når det er «... *umulig eller uhensiktsmessig med kommunal drift.*».

Kun *EuroPark AS* og *NHO Service* støtter forslaget. *EuroPark AS* mener at det må være en fordel for kommunene å ha denne muligheten til å benytte seg av en godkjent tredjepart for å håndheve på «enerettsområdet». *NHO Service* mener at private enten må få full tilgang til «enerettsområdet» eller at kommunene må ha forbud mot å konkurrere på områder som ikke er offentlige.

Norpark kan som alternativ også støtte at private kan få håndheve all offentlig parkeringsregulering, det vil si også de såkalte gebyrtilfellene.

Enkelte høringsinstanser har også kommentarer til definisjon og avgrensning av det såkalte «enerettsområdet» i forslag til ny parkeringsforskrift, blant annet *LO* mener at det blir for snevert ikke å inkludere områder umiddelbart innenfor fortau, gang- og sykkelveg i «enerettsområdet».

3.14.4 Departementets vurdering

Departementet oppfatter at høringskommentarene ovenfor knytter seg til forslag til ny parkeringsforskrift, blant annet forslag til definisjon av «enerettsområdet», og vil vurdere disse kommentarene nærmere i det videre arbeidet med ny parkeringsforskrift. Departementet registrerer her imidlertid at mange høringsinstanser er imot høringsforslaget om å overlate håndheving av vilkårsparkeringen på «enerettsområdet» til private parkeringsvirksomheter. Departementet vil av den grunn ikke å gå videre med dette forslaget i det videre arbeidet med nytt felles parkeringsregelverk.

Departementet mener at forslag til ny § 8 første ledd bokstav l, nå ny § 8 første ledd bokstav k, bør endres til «*kommunenes rettigheter og plikter ved parkeringstilbudet på offentlig veg*» for å gjøre bestemmelsen mer presis, jf. definisjonen av «veg» i vegtrafikkloven § 2 første ledd. Departementet presiserer at det kun vil være det offentlige parkeringstilbudet som omfattes av bestemmelsen. De nærmere avgrensninger vil bli gjort i det videre arbeidet med ny parkeringsforskrift.

3.15 Adgang til reservering

Adgangen i forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. for kommunen til å gi tillatelse til parkering på særskilte reserverte plasser foreslås videreført. Det samme gjelder adgangen til å gi tillatelse til parkering ut over maksimaltid. I nytt felles parkeringsregelverk vil dette primært være aktuelt på det såkalte «enerettsområdet». På private områder vil det være en videre adgang til reservering.

Det foreslås også å videreføre adgangen til å opprette boligsoneparkering. Bestemmelsen vil også primært ha betydning på «enerettsområdet», da det utenfor dette området i utgangspunktet vil være en alminnelig adgang til reservering, herunder særskilte betalingsordninger som også omfatter boligsoneparkering.

I forbindelse med høringen har *Vegdirektoratet* anført at bestemmelsen er vanskelig å forstå,

mens *Oslo kommune* og *Hertz* mener bestemmelsen gir adgang til å reservere plasser for bildelingsordninger. *Zero* mener bestemmelsen må gi mulighet til å reservere for elbil.

Departementet mener dagens vegtrafikklov § 8 annet ledd gir kommunene anledning til å reservere parkeringsplasser for bildelingsordninger, også for elbiler. Det vises her til behandlingen av Dokument 8:6 S (2014–2015) der Stortinget ber regjeringen gi kommunene mulighet til å reservere parkeringsplasser til bildelingsordninger og at det blir utarbeidet nye skilt for en slik ordning i forbindelse med nytt parkeringsregelverk. Departementet vil være ansvarlig for å følge opp dette vedtaket.

3.16 Register over tilbydere, parkeringsområde og parkeringstillatelser

Departementet foreslår hjemmel til å etablere et sentralt register for å sikre tilgjengelig informasjon om meldepliktige virksomheter og de enkelte parkeringsområdene innenfor vilkårsparkeringsordningen. Et slikt register vil være viktig for å avdekke uoverensstemmelser mellom faktisk utforming (skilt på stedet) og det rettslige grunnlaget (skiltplanen). Tilgjengelighet til slik informasjon er særlig viktig for Statens vegvesen v/regionvegkontorene, som foreslås som tilsynsmyndighet. En viktig oppgave for tilsynsmyndigheten blir å påse om parkeringsvirksomhetene følger opp sitt ansvar med å utforme skiltplan. Tilgjengelighet til slik informasjon er også viktig for Parkeringsklagenemndas arbeid og for publikums mulighet til å kontrollere om deres rettigheter er ivaretatt.

Departementet mener et slikt register bør ligge hos en offentlig myndighet. Da Statens vegvesen v/regionvegkontorene er tiltenkt rollen som tilsynsmyndighet, og allerede har oppgaver knyttet til skiltforvaltning, foreslås det at Statens vegvesen også blir ansvarlig for registeret. Departementet mener dette ikke er til hinder for at registeret kan utformes og forvaltes sammen med for eksempel Parkeringsklagenemnda.

Registeret må utformes i samsvar med gjeldende krav til slike registre og foreslås gebyrfinansiert. Departementet foreslår å hjemle adgangen til å opprette et sentralt register med oversikt over tilbydere og parkeringsområder, herunder at det kan stilles krav om bruk av registeret og om gebyr for slik bruk.

Departementet foreslår likeledes en hjemmel for et sentralt register over alle parkeringstillatelser for forflytningshemmede og institusjoner, og

at Statens vegvesen blir ansvarlig for dette. Registeret som må utformes i samsvar med gjeldende krav og foreslås også gebyrfinansiert.

I høringen viser *Den Norske Advokatforening* til høringsbrevet og foreslår et tillegg om at: «*Et slikt register skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.*».

Departementet støtter å ta inn dette i ny § 8 første ledd bokstav l.

3.17 Særlig om adgangen til å fravike trafikkbestemmelser

Kongen kan etter vegtrafikkloven § 11 gi regler om at fører av kjøretøy som benyttes til «*offentlig parkeringskontrolltjeneste*» kan fravike enkelte trafikkbestemmelser. Det er gitt nærmere bestemmelser i trafikkreglene § 2 nr. 4. Med de forslag som fremmes om et felles parkeringsregelverk for offentlig og privat vilkårsparkering er det behov for å klargjøre hvilke deler av parkeringshåndhevingen som bør omfattes av vegtrafikkloven § 11 unntak for utrykningskjøretøy m.m.

I høringen ble det foreslått at dette burde begrenses til håndheving av parkerings- og stanseforbud (den såkalte «gebyrhåndhevingen») og håndheving av vilkårsparkering som er på en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg. Adgangen ville således ikke omfatte håndheving på parkeringsplasser og i parkeringshus. Det foreslås at slike situasjoner vurderes regulert gjennom eventuelle endringer i trafikkreglene § 4 nr. 2.

Siden departementet har valgt ikke å gå videre med forslaget i ny parkeringsforskrift om å gi kommunen en rett til å overlate håndheving på integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg til private, mener departementet at det heller ikke lengre er behov for å videreføre høringsforslaget om å erstatte «*offentlig parkeringskontroll*» med «*parkeringskontrolltjeneste*» i vegtrafikkloven § 11.

Justis- og beredskapsdepartementet har anført at det må fremkomme i nytt felles parkeringsregelverk at utrykningskjøretøy og fører av kjøretøy i politiets tjeneste også på private parkeringsområder kan parkere uten å betale, jf. forskrift 18. juni 1965 nr. 4 trafikkregler (trafikkreglene) § 2 nr. 4. *Justis- og beredskapsdepartementet* anfører at det fremstår som noe uklart om dette følger av det nye regelverket. Dagens parkeringsregelverk innebærer at parkering på privat område vil medføre betalingsplikt også for politiet, noe som kan være uheldig ved akutte situasjoner. *Justis- og beredskapsdepartementet* påpeker imidlertid at det dog ikke er kjent for dem om problemstillingen har vært satt på spissen ved konkrete hendelser.

Departementet viser her til at vegtrafikkloven § 11 gir hjemmel til Kongen til å fravike det som blant annet er fastsatt i vegtrafikkloven § 8 for fører av utrykningskjøretøy. Trafikkreglene § 2 nr. 4 har en tilsvarende bestemmelse for fører av utrykningskjøretøy og fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste, når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten. Departementet mener at løsningen på Justis- og beredskapsdepartementets anførsel bør finnes innenfor dagens vegtrafikklov og trafikkreglene, i alle fall frem til departementet blir kjent med konkrete behov for ytterligere unntak. *KS / KS Bedrift* har i sin høringskommentar har tatt opp tilsvarende problemstilling for brannvesenet. Departementets vurdering gjelder også for dette forholdet.

3.18 Forslag til endring i domstoloven § 163 a

I høringsforslaget ble det orientert om forslaget i ny parkeringsforskrift om å gi klagenemndas avgjørelser rettskraftvirkning dersom de ikke bringes inn for domstolene innen en fastsatt frist. Det er derfor særlig viktig å sikre at nemndas avgjørelser gjøres kjent for partene og det foreslås derfor at slike avgjørelser forkynnes, jf. blant annet forbrukertvistloven §§ 10 og 11 og kommentarene til § 10 i Ot.prp. nr. 55 (1976–77).

Forkynning skjer ordinært ved stevnevitne. Forbrukertvistutvalget er imidlertid gitt adgang til å benytte postforkynnelse etter domstoloven § 163 a. Slik forkynning vil gi en mer effektiv ressursutnyttelse for det offentlige og vil gi en tilstrekkelig effektiv saksgang for nemnda, jf. omtale i punkt 13 i Ot.prp. nr. 77 (1992–93). Departementet mener det fremstår som viktig at Parkeringsklagenemnda får tilsvarende myndighet til postforkynning. Det foreslås derfor endring i domstoloven § 163 a vedrørende dette.

Ingen av høringsinstansene har kommentert forslaget og departementet foreslår derfor å videreføre det.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Generelt

Ny vegtrafikklov § 8 vil i all hovedsak gi hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om offentlig og privat vilkårsparkering, og medfører ikke i seg selv økonomiske eller administrative konsekvenser.

Innføringen av et nytt parkeringsregelverk for offentlig og privat vilkårsparkering vil imidlertid

ha *ikke* ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser, både for private og offentlige parkeringsvirksomheter, myndigheter og publikum.

Et nytt felles parkeringsregelverk vil innebære at all vilkårsparkering vil utøves på nær like vilkår. Ensartede og brukervennlige krav til skilting, oppmerking, utdanning, ileggelse av kontroll sanksjon og klagebehandling vil generelt gi en betydelig forenkling og bedre og mer harmoniserte rettigheter for publikum.

For forflytningshemmede med parkeringstilatelse vil krav til særskilt reservering og krav til universell utforming på alle private og offentlige parkeringsplasser og -områder innebære styrkede rettigheter.

Et nytt felles parkeringsregelverk vil innebære at det ikke vil bli tillatt alternative måter å tilby parkering til allmennheten på. For private grunneiere vil dette innebære en begrensning i den private eiendomsretten. Begrensningene begrunnes med hensynet til brukervennlighet og tilgjengelighet og anses ikke å gå lenger enn nødvendig.

4.2 Konsekvenser av krav til virksomheter og til personell

Kravene som foreslås for virksomheter og personell vil innebære kostnader for parkeringsvirksomhetene, blant annet til administrasjon, eventuelt til etablering av nye foretak og oppfylning av nye kvalitets- og kompetansekrav. Norges Parke­ringsforening (Norpark) anslo i 2006-rapporten at kostnadene forbundet med oppfyllelse av krav til opplæring og kompetanse ville være om lag 8 millioner kroner for kommunene og omlag 20 millioner kroner for private parkeringsvirksomheter. Løpende tilleggsutgifter til opplæring ble videre anslått til omlag 15 000 kroner per nyansatt kontrollør, samt et inntektsbortfall på om lag 25 000 kroner per nyansatt kontrollør ved redusert kontroll i opplæringsperioden. Basert på et anslag om behov for om lag 75 nye kontrollører per år, ga dette en årlig kostnad på omlag 3 millioner kroner. Norpark la, i forbindelse med arbeidsgruppens forslag, ikke frem nye beregninger om konsekvenser for næringen. Forslagene som nå fremmes vil ikke være vesentlig annerledes enn de som ble lagt til grunn i 2006-rapporten. På enkelte punkter kan konsekvensene anses mindre fordi opplæringsprogrammet som Norpark nå tilbyr er utvidet. Beregningene fra 2006 anses derfor fortsatt å gi et noenlunde dekkende bilde av kostnadene som kan antas å påløpe for næringen knyttet til krav til virksomheter og personell. Krav til uni-

formering går heller ikke lenger enn det de fleste har i dag, og antas derfor ikke å medføre konsekvenser av betydning. Heller ikke krav til legitimasjonskort antas å ha slike konsekvenser. Utstedelse av nye kort til en del kontrollører må imidlertid forventes.

4.3 Konsekvenser av forslag om meldeplikt og godkjenning

4.3.1 Meldeplikt for virksomhet

Statens vegvesen v/regionvegkontorene vil ha kostnader i forbindelse med gjennomgang og registrering av meldepliktskjemaet fra virksomhetene. Statens vegvesen har ikke beregnet disse kostnadene, men de antas å bli lavere enn kostnadene forbundet med det tidligere forslaget om godkjenning. Etter at den første runden med meldinger er behandlet, vil det bli arbeid knyttet til innmeldte endringer og meldinger fra nye virksomheter. Det vil også være behov for oppfølging overfor virksomheter som ikke er innmeldt.

Regionvegkontorenes kostnader forutsettes dekket gjennom gebyr, noe som innebærer at virksomhetene får disse kostnadene fordelt på seg. Gebyr for meldeplikt må avklares gjennom en egen forskriftsprosess, herunder om fastsetting av satser.

4.3.2 Konsekvenser av krav til godkjenning av det enkelte område

Siden det ikke foreslås at skiltplan skal godkjennes av offentlig myndighet, vil det påløpe begrensede administrative eller økonomiske konsekvenser knyttet til slik behandling. Det vil imidlertid påløpe kostnader med utarbeidelse av skiltplan. For offentlig regulert vilkårsparkering gjøres dette allerede i dag. Forslagene vil derfor i liten grad medføre økte kostnader for kommunale parkeringsvirksomheter. For de private parkeringsvirksomhetene, som er tilknyttet dagens Parke­ringsklagenemnd, vil dette heller ikke medføre endringer av betydning, da det allerede i dag kreves slike planer. I begge tilfelle kan det imidlertid være noen kostnader, blant annet for tilpasning til et felles format for slike planer. Kravet til skiltplan vil dermed først og fremst få konsekvenser for private aktører som i dag ikke er tilknyttet parke­ringsklagenemnda. Det ble i forbindelse med arbeidsgruppens forslag antydnet at dette kan utgjøre 10 prosent av det private tilbudet i dag. Da konsekvensene vil variere etter parkeringsområdets størrelse og kompleksiteten, er det vanske-

lig å si noe nærmere om konsekvensene. Det vil også variere om virksomhetene ser seg tjent med å ha den nødvendige kompetansen til dette selv, eller kjøper denne tjenesten etter behov. Selv om planene ikke skal godkjennes, må det påregnes at Statens vegvesen v/regionvegkontoret som tilsynsmyndighet vil få mange spørsmål knyttet til skilting av de enkelte områdene. Dette vil kreve ressurser også der.

4.4 Særlig om konsekvenser av skiltplanregister

Det vil påløpe kostnader knyttet til opprettelse og drift av register over skiltplaner. Det foreslås at også disse kostnadene dekkes av den enkelte virksomhet for registrering i registeret. Disse kostnadene vil således pålegges de kommunale og private virksomhetene som bruker registeret. Det legges videre til grunn at den enkelte virksomhet legger inn planer for nye områder og endringer i eksisterende planer i registeret, slik at virksomheten også vil få kostnader knyttet til dette. Kostnadene ved et register er usikre, og vil blant annet avhenge av hvilken løsning som velges, herunder om det kan dras nytte av løsningen som er under etablering for virksomheter tilknyttet parkeringsklagenemnda. Det er ikke gjort konkrete anslag over kostnadene ved opprettelse og drift av et slikt register. Det pekes imidlertid på at det kun vil være selve skiltplanen og eventuelt noe tilknyttet informasjon som skal inn i registeret. Det legges til grunn at registeransvarlig vil utrede valg av løsning og kostnader knyttet til dette. Gebyrnivået, herunder eventuelt ulike satser for ulike tjenester, som er nødvendig for å dekke kostnadene, forutsettes utredet nærmere og bli gjenstand for en egen høring. Det vil også være kostnader med å få eksisterende planer tilgjengelige i den nye løsningen. De planer som er lagt inn, eller er i ferd med å legges inn, i løsningen som skal benyttes av dagens parkeringsklagenemnd antas å kunne gjøres tilgjengelig uten særlig kostnad. For eksisterende skiltplaner for offentlige skilt, vil det kunne være mer utfordrende å få dette til, siden det er ulikt hva som i dag er tilgjengelig elektronisk og på hvilket format. Det legges imidlertid opp til en rimelig overgangstid for slike løsninger, slik at det er tid til å finne en hensiktsmessig ordning for dette.

4.5 Konsekvenser av tilsyn

Etablering av en tilsynsmyndighet vil innebære kostnader for Statens vegvesen v/regionvegkon-

torene, som er foreslått som tilsynsmyndighet. Ressursbehovet knyttet til tilsynet er ikke endelig avklart, men det er tidligere anslått at tilsynsfunksjonen alene vil kreve minst 25 årsverk på landsbasis. Det konkrete antall årsverk vil imidlertid være avhengig av i hvilket omfang det er behov for tilsyn, noe som igjen er avhengig av i hvilken grad virksomhetene lojalt forholder seg til nytt regelverk. Selv om det foreslås et forenklet tilsyn, hovedsakelig basert på innspill fra Parkeringsklagenemnda og andre, er det grunn til å tro at det vil bli relativt mange henvendelser særlig i de første årene. Dette baseres på erfaringer fra Parkeringsklagenemnda og publikums engasjement mer generelt, samt antall ilagte reaksjoner. Det er viktig for at ordningen skal virke etter hensikten at det settes av ressurser som sikrer at det tas tak i overtredelser som ikke er bagatellmessige, særlig i oppstartsfasen. I tillegg vil det være ressursbehov knyttet til veiledning. Det må også tas hensyn til at det her vil være aktuelt å føre tilsyn med objekter som befinner seg andre steder enn der de regionale tilsynsenhetene er etablert. Denne problematikken skiller seg imidlertid ikke fra annen tilsynsvirksomhet i Statens vegvesen.

Departementet viser til at det foreslås hjemmel til at Statens vegvesen kan ta gebyr for tilsyn med virksomhetene. Et slikt gebyr vil innbære kostnader for næringen. Forslaget til gebyrforordning vil bli fremmet i en egen prosess og ta hensyn til at det foreslås et forenklet, kontra et periodisk, tilsyn og at gebyret må være kostnadsriktig i henhold til de alminnelige krav om dette, jf. Finansdepartementets retningslinjer 112/2006 om kostnadsriktige gebyr.

4.6 Kostnader til skilting

For private aktører vil det påløpe kostnader til omskilting av eksisterende parkeringsområder slik at all privat skilting følger ett likt parkeringsregime forankret i forskrifts form eller i en bransjestandard. Det er ikke gjort konkrete anslag på hvor mange skilt dette vil gjelde, men det vil være et betydelig antall. Kostnadene er ikke kjent og vil avhenge av endelig utforming av den todelte skiltordningen.

4.7 Konsekvenser av sanksjonens størrelse

4.7.1 For de private parkeringsvirksomhetene

I rapporten fra 2006 ble det antatt at en regulering av kontrollavgiftens størrelse til 550,- kroner totalt

for den private delen av bransjen ville gi en inntektsøkning i størrelsesorden 20–30 millioner kroner, men med store variasjoner selskapene imellom. Dette blant annet basert på gjennomsnittlig størrelse på sanksjonen på 480,- kroner. I forbindelse med arbeidsgruppens forslag ble det antatt at sanksjonsstørrelsene lå på et gjennomsnitt på 650,- kroner. Økningen, og forslaget til differensierte satser, gjør at det ikke er grunn til å vente totalt sett økte inntekter for den private parkeringsvirksomhetens del. Med i størrelsesorden 400 000 tilleggsavgifter og en gjennomsnittlig sanksjon i nytt regelverk på 600,- kroner, kan det ventes totalt sett reduserte inntekter fra sanksjoner. De reduserte inntektene ble i forbindelse med arbeidsgruppens forslag beregnet til 20 millioner kroner årlig for den private delen av næringen.

4.7.2 For de kommunale parkeringsvirksomhetene

I rapporten fra 2006 ble det, basert på et anslag med 182 000 ileggelser og en kontrollavgift på 550,- kroner, antatt en inntektsøkning på ca 45,5 millioner kroner årlig. Med anslag i forbindelse med arbeidsgruppens forslag med ca 187 000 ileggelser og en gjennomsnittlig sanksjon på 600,- kroner er det nå grunn til å oppjustere dette anslaget til 61 millioner kroner i økte inntekter for kommunene. Når det særlig gjelder gebyr, ble det i 2006-rapporten, basert på tall fra Norges Parkeringsforening (Norpark) om at det ilegges ca 333 000 gebyrer årlig, at en økning av parkeringsgebyret til 900,- kroner ville gi merinntekter for kommunene på om lag 133 millioner kroner årlig. Med materialet fra arbeidsgruppens forslag om ca 335 000 gebyrer kan dette anslaget oppjusteres til 136 millioner kroner i økte inntekter. Det kan imidlertid være grunn til å vente at en mer gjennomgående og brukervennlig regulering kombinert med høyere sanksjonssats kan medføre at flere overholder regelverket, at det dermed ilegges færre sanksjoner totalt og at inntektsøkningen for kommunene dermed kan bli noe mindre. Det er imidlertid høyst usikkert hvilken effekt som kan ventes av dette.

4.8 Konsekvenser av forslag vedrørende inndriving og fjerning

Bortfall av betalingsplikten ved klage, panteretten og tilbakeholdsrett i kjøretøy antas å medføre noe økte kostnader til inndriving for kommunene. Det er imidlertid usikkert hvor stor effekt som kan ventes av dette og hvor store kostnadene blir. For private aktører kan det ventes reduserte inndrivingskostnader etter innføring av solidaransvar.

Forslagene vedrørende fjerning antas ikke å medføre konsekvenser av betydning. Det innebærer i hovedsak videreføring av det de fleste praktiserer i dag, samt at det uansett er et begrenset omfang av fjerning. Også krav til at slike saker kan klages inn for parkeringsklagenemnda vil gi økte kostnader for disse aktørene. Det er imidlertid svært vanskelig å gi noe anslag på omfanget av denne praksisen og hvor store kostnader som kan ventes.

Regulering av privates adgang til fjerning for brudd på annet enn vilkårsparkering vil være noe strengere og må ventes å gi noe økte kostnader til administrasjon av fjerning, samtidig som krav til tilbakelevering vil kunne gi noe økte kostnader til inndriving i slike tilfeller.

4.9 Konsekvenser vedrørende universell utforming

Krav til universell utforming av betalingsløsningene vil innebære endringer for virksomhetene. Krav til mobiltelefonbetaling eller annen tilsvarende løsning antas ikke å medføre særlig økte kostnader. Dette forutsetter ikke investeringer i infrastruktur, men i hovedsak dekning av kostnader til tilbyderen av tjenesten, samt noe skilting mv. Forslag om å kreve at det skal tilbys etter-skuddsbetaling vil få konsekvenser for de anlegg hvor det i dag kun tilbys forskuddsbetaling. Da kravet kan oppfylles ved å tilby for eksempel mobiltelefonbetaling, vil dette imidlertid i hovedsak ikke innebære større kostnader enn de kravene som vil ligge i generelle krav til universell utformede betalingsløsninger. Krav til universell utforming av betalingsautomatene vil medføre kostnader for operatørene. Det legges imidlertid til grunn at slike krav først vil slå inn i forbindelse med utskifting av eksisterende automater. Dette vil begrense merkostnadene. Skjerpede krav kan imidlertid gi potensielt færre tilbydere og dermed risiko for høyere pris på betalingsautomatene. Som det fremgår må spørsmålet om krav til universell utformede automater sees i sammenheng med kravene etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og de konsekvenser som der er beregnet. Krav til helautomatisk innpasseringsmulighet i bomanlegg for å sikre universell utforming kan innføres på ulike måter og kostnadsbildet vil variere. I forbindelse med arbeidsgruppens forslag ble det anslått at kostnaden med å installere autopass-funksjonalitet (lukket løsning) i eksisterende bomanlegg ville være ca 50–60 000 kroner per anlegg for «nye» anlegg og ca 200–300 000 kroner for «andre» anlegg. Det forelå

imidlertid ingen oversikt over «nye» og «andre» anlegg og det har derfor ikke vært mulig å anslå totalkostnadene for dette. Samtidig har det vært pekt på at kostnaden ved alternativer som Traficpass og Tagmaster vil være lavere, men det er ikke fremlagt materiale som gir grunnlag for å si noe mer konkret om dette.

4.10 Tilrettelegging for forflytningshemmede med parkeringstillatelse og videreføring av betalingsfritaket

Krav om tilrettelegging av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse vil innebære reduserte inntekter for virksomhetene, både fordi plassene må reserveres og fordi slike plasser opp tar om lag dobbelt så mye plass som en ordinær plass. Kravet vil kunne innebære reduserte inntekter på grunn av krav til reservering og krav til slike plasser. Mange virksomheter har imidlertid avsatt slike plasser i dag. Øvrige krav til nivå-sprang, plassering på området og stigningsforhold på ramper antas å ha begrensede kostnader for virksomhetene. Hva gjelder videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser vises det til at dette allerede er et krav i dag.

4.11 Særlig om betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner og krav til ladepunkter

Justering av dagens betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner på kommunale parkeringsplasser til en rett for kommunene å tilby slike plasser gir et inntekspotensial for kommunene. Faktisk merinntekt avhenger av om den enkelte kommune velger å videreføre betalingsfritaket eller å avvikle dette.

Krav om å tilby ladepunkter, for eksempel, på 6 prosent av plassene vil føre til at det på en del steder vil måtte etableres nye ladepunkter. Det vises imidlertid til at det i dag er et betydelig antall ladepunkter, som blant annet er etablert med tilskudd gjennom Transnova. Kostnaden for å etablere et ladepunkt ble i Handlingsplan for elektrifisering av vegtransporten (2008) punkt 5.7 anslått til ca 7 000 – 9 000 kroner per ladepunkt i parkeringshus, hovedsakelig kostnader til elektriker. På parkeringsplass og på gate ble det anslått ca 7 000 – 9 000 kroner for etablering av ladepunkt. I tillegg kom kostnader til graving mv. på ca 14 000 – 25 000 per ladepunkt. I tillegg eventuelle kostnader til nettbidrag. I ny parkeringsforskrift er det imidlertid lagt til grunn at det skal kunne tas

betalt for parkeringen og for lading på slike plasser. Det vil bidra til å dekke investeringskostnaden for å etablere slike punkter og bidra til at driften kan utøves på kommersielle vilkår. Videre foreslås det unntak fra etableringsplikten, der investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.

4.12 Konsekvenser av krav til klageordning

Ny klageordning vil primært innebære endringer for kommunene. Basert på beregninger i 2006-rapporten anslås det økte kostnader til kommunenes saksbehandling på om lag 15 millioner kroner. Også for private aktører som ikke er tilknyttet parkeringsklagenemnda, eller som ellers håndhever parkering som vil omfattes av virkeområdet, vil dette få konsekvenser, men uten at det er grunnlag for å anslå dette nærmere. I tillegg kommer kostnader til finansiering av nemnda. I høringsnotatet ble det redegjort for forslag om at de direkte kostnadene dekkes av virksomhetene selv ved at en del av sanksjonen avsettes til finansiering av nemndsbehandling. I forbindelse med arbeidsgruppens forslag ble det vurdert at ny felles parkeringsklagenemnd ville ha årlige driftskostnader på ca 6,5 millioner kroner.

5 Merknader til de enkelte bestemmelsene

5.1 Endringer i vegtrafikkloven

Til § 8

Bestemmelsen foreslås som hjemmel for de vesentligste av bestemmelsene i nytt felles parkeringsregelverk. De enkelte elementene i lovforslaget er omtalt over.

Som det fremgår i kapittel 3 vil de nye reglene i sin helhet gjelde for vilkårsparkering som tilbys allmennheten, mens det bare er bestemmelsene for håndheving som vil gjelde på andre områder. Det vil derfor være et skille mellom det som alle hjemlene kan regulere og det som det bare kan gis regler om håndheving for.

Hjemlene for regulering av håndheving er foreslått presisert for å synliggjøre de ulike områdene som vil være aktuelle. Det legges opp til at reglene vil omfatte all håndheving av parkeringsrestriksjoner. Det vil altså ikke være anledning til å illegge kontrollsanksjon eller fjerne kjøretøy i andre tilfelle enn det som er regulert, med unntak av etter bestemmelsene i vegtrafikkloven § 37 og det som domstolene måtte akseptere av lovlig selvtekt.

Til § 31

Vegtrafikkloven § 31 syvende ledd regulerer adgangen til å fastsette tilleggsavgift for overtredelser av avgiftsparkeringsordning etter gjeldende § 8.

Det anses mest hensiktsmessig at regulering av vilkårsparkering i størst mulig grad samles i § 8. Det vises også til at bestemmelsen i sin nåværende form ble overført fra § 8 i forbindelse med lovendringer i 1991. Hjemmel til sanksjonering foreslås tatt inn i § 8. Det vil gi tilstrekkelig hjemmelgrunnlag for å fastsette kontrollsanksjonen. Det er i dag ikke hjemmel for å straffesanksjonere overtredelser av avgiftsparkeringsregler. Selv om vilkårsparkering omfatter mer enn avgiftsparkering, anses det heller ikke aktuelt med straffesanksjonering av overtredelser av vilkårsparkering. Det anses derfor ikke behov for å regulere adgangen til alternativt å straffeforfølge overtredelser. Det foreslås derfor at § 31 syvende ledd oppheves.

Vegtrafikkloven § 31 åttende ledd regulerer adgangen til å straffesanksjonere det som ellers ville gitt gebyr etter § 31 a. Dette er også regulert i forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 14 tredje ledd. Bestemmelsen foreslås i hovedsak videreført. Det foreslås imidlertid en liten språklig justering i gjeldende § 31 åttende ledd, nå nytt syvende ledd, fordi gjeldende § 31 syvende ledd oppheves og for å tydeliggjøre at det ikke er aktuelt med straffeforfølgning av overtredelser av vilkårsparkering.

Til § 37

Vegtrafikkloven § 37 fjerde og femte ledd gir i dag hjemmel for kommunene til å fjerne kjøretøy. Fjerde ledd gir Kongen adgang til å gi kommunene mulighet til å fjerne kjøretøy, slik politiet kan etter første ledd. Dette er blant annet nærmere regulert i forskrift om offentlig parkeringsregulering mv. § 21, hvor Vegdirektoratet er gitt myndighet til å tildele slik myndighet til kommuner som er tildelt myndighet til å håndheve gebyrordningen, jf. forskriften § 18. Denne bestemmelsen er således knyttet til gebyrhåndhevingen og foreslås videreført.

Vegtrafikkloven § 37 femte ledd gjelder det som i dag er avgiftsparkering regulert etter § 8. Bestemmelsen gir de kommuner som har innført

avgiftsparkering en rett til å fjerne kjøretøy som står i strid med disse reglene. Fjerningen må skje i samsvar med § 37, men trenger ikke eget vedtak og følger dermed «automatisk» med innføring av slik ordning. Som det fremgår, foreslås det at reglene for fjerning innen vilkårsparkeringsordningen reguleres med hjemmel i § 8, slik at vilkårene for fjerning fremgår der. § 37 femte ledd foreslås derfor tatt ut.

Bestemmelsene om salg m.m. i § 37 sjetten, syvende og åttende ledd videreføres. Bestemmelsen foreslås også å gjelde for de bestemmelser om fjerning som fastsettes etter forslaget til ny § 8 i vegtrafikkloven. Dette foreslås imidlertid regulert etter § 8 med henvisning til § 37 sjetten til åttende ledd. Det foreslås derfor ikke endringer i vegtrafikkloven § 37 sjetten til åttende ledd.

Tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 37 vil dermed primært gjelde gebyrhåndheving.

Til § 38

Vegtrafikkloven § 38 gir legalpanterett i vedkommende kjøretøy for tilleggsavgift og gebyrer, jf. § 31, § 31 a og § 36 a. I tillegg er tilleggsavgift og gebyr tvangsgrunnlag for utlegg, og det er også andre bestemmelser om inndriving.

Det foreslås ikke legalpanterett i ny felles regulering av vilkårsparkering. Det legges til grunn at kravene inndrives som alminnelige pengekrav. Bestemmelsene i § 38 vil derfor ikke lenger være aktuelle for sanksjoner innenfor vilkårsparkeringsordningen. Referansene til bestemmelser om tilleggsavgift og henvisninger til vegtrafikkloven § 8 foreslås derfor tatt ut av paragrafen.

5.2 Endring i domstoloven

Til § 163 a

Det er foreslått å gi Parkeringsklagenemndas avgjørelser rettskraftvirkning, dersom de ikke bringes inn for domstolene innen en fastsatt frist. Det foreslås derfor at slike avgjørelser forkynnes. Forkynning skjer ordinært ved stevnevitne. Endringen vil gi Parkeringsklagenemnda tilsvarende myndighet som Forbrukertvistutvalget til postforkynning. Slik forkynning vil gi en mer effektiv ressursutnyttelse for det offentlige og en tilstrekkelig effektiv saksgang for nemnda.

Endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 8 skal lyde:

§ 8. *Vilkårsparkering til allmennheten mv.*

Kongen kan i forskrift gi regler om parkering av kjøretøy som skjer mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår, og som finner sted på veg som er åpen for alminnelig ferdsel (vilkårsparkering). Kongen kan i forskrift også gi regler om håndheving av vilkårsparkering på veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, og håndheving av parkeringsrestriksjoner på og langs privat veg og utenfor veg. I forskriften kan det også gis regler om:

- a) *krav til virksomheter som vil tilby vilkårsparkering, herunder krav til meldeplikt før denne kan tilby vilkårsparkering og gebyr for behandling av melding, krav til registrering og forretningssted, krav til dekkende ansvarsforsikring, samt til alder og tilknytning til riket eller annen EØS-stat for innehaver og andre ansvarlige i virksomheten,*
- b) *krav til person som skal håndheve reglene, herunder krav til teoretisk og praktisk opplæring med avsluttende prøve og regelmessig regodkjenningssprøve og krav til godkjenning og regodkjenning av undervisningsplan og gebyr for slike godkjenninger,*
- c) *krav til det enkelte parkeringsområde, herunder krav til skiltplan og bruk av skilt. Bruk av privat skilt kan begrenses og forbys på områder hvor det tilbys vilkårsparkering til allmennheten,*
- d) *tilsyn, herunder opplysnings- og rapporteringsplikt og adgang til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av parkeringsområde, samt gebyr for tilsyn med parkeringsvirksomhet,*
- e) *krav til brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger,*
- f) *plikt til å tilby betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse,*
- g) *rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte*

kommunale parkeringsplasser og plikt til å tilby lademulighet for strøm,

- h) *ileggelse av kontroll sanksjon, herunder størrelse på sanksjon og solidarisk ansvar mellom fører og eier,*
- i) *når kjøretøy kan fjernes og tas i forvaring, herunder krav om at kjøretøyet må stå til hinder eller i strid med vilkårene for parkering, krav om varslings- og opplysningsplikt, samt plikt til å utlevere kjøretøy som er fjernet, og salg av kjøretøy som er fjernet, jf. § 37 femte til åttende ledd,*
- j) *universell utforming av parkeringsareal og særskilt tilrettelegging for innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, herunder krav til reservering,*
- k) *kommunenes rettigheter og plikter ved parkeringstilbud på offentlig veg,*
- l) *opprettelse av et sentralt register med oversikt over virksomheter, parkeringsområder, og over parkeringstillatelse til forflytningshemmede og institusjon, krav til bruk av registeret og gebyr for slik bruk. Et slikt register skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.*

Kongen kan gi forskrift om kommunens adgang til å reservere parkering etter behovsprøving i et nærmere avgrenset område for personer bosatt i området eller andre med særlig behov for slik parkering. Det samme gjelder adgang til å reservere enkelte parkeringsplasser for bestemte kjøretøy, kjøretøygrupper eller personer, eller gi disse adgang til å parkere utover eventuell maksimaltid på stedet.

Kongen kan gi nærmere bestemmelser om adgangen til å klage på ilagt kontroll sanksjon og fjerning i medhold av første ledd, herunder klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. Det kan gis nærmere bestemmelser om organisering og oppgaver, saksbehandling, brukerfinansiering, herunder krav om rapportering av antall kontroll sanksjoner, og godtgjørelse til klagenemndas medlemmer. Det kan gis bestemmelser om at nemndas avgjørelser har rettskraft hvis de ikke bringes inn for domstolene. Det kan gis bestemmelse om at så lenge en tvist er til behandling i klagenemnda, kan ikke en part bringe den inn for de alminnelige domstolene. Det kan også gis bestemmelse om at dersom søksmål er reist ved de alminnelige domstoler og en part ønsker tvisten avgjort av parkeringsklagenem-

nda, kan vedkommende domstol stanse den videre behandling inntil parkeringsklagenemndas vedtak foreligger.

For annen parkering enn vilkårsparkering kan Kongen i forskrift gi regler om fjerning og forvaring av motorvogn som er plassert ulovlig på privat grunn når plasseringen er til fare eller vesentlig ulempe.

§ 31 syvende ledd skal lyde:

Parkeringsovertredelser som ikke omfattes av § 8, og overtredelser av forbud mot stans straffes bare dersom parkeringen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a.

§ 31 åttende ledd oppheves. Niende ledd blir nytt åttende ledd.

§ 37 femte ledd oppheves. Sjette til niende ledd blir nye femte til åttende ledd.

§ 38 skal lyde:

§ 38. *Panterett og inndrivning m.m.*

Forfalt gebyr etter § 31, jfr. § 31 a, og § 36 a er sikret ved panterett i vedkommende kjøretøy. Det samme gjelder idømte eller ilagte bøter etter vegtrafikklovgivningen, der fører og eier er samme person. Denne panteretten går foran alle andre rettigheter i kjøretøyet, men opphører dersom kjøretøyet overdras til ny eier og denne ikke kjente eller burde kjent panteretten. Pantetretten står likevel tilbake for krav på skatter og avgifter til stat og kommune som er sikret ved

pant i kjøretøyet, når utleggsforretningen er tinglyst før gebyr eller bøter påløp.

Gebyr etter § 31 er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige og hos den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, med mindre dette da var fravendt denne ved en forbrytelse. Gebyr etter § 36 a er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som på tiden for overlasting var eier eller registrert som eier av kjøretøyet. Ved kommunal håndheving etter § 31 a annet ledd kan skatteoppkreveren for kommunen kreve inn gebyr etter de regler som gjelder for skatt, jf. skattebetalingsloven kapittel 13 og §§ 14-2 til 14-5. Krav som nevnt i paragrafen her innkreves av Statens innkrevingsentral med mindre departementet bestemmer annet.

II

I lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene skal § 163 a annet ledd lyde:

Følgende myndigheter foretar forkynning postalt etter reglene i denne bestemmelse: De alminnelige domstoler, jordskifterettene, forbrukertvistutvalget, *parkeringsklagenemnda*, fylkesnemndene for barnevern og sosiale saker, påtalemyndigheten, namsmenn, lensmenn, namsfogder, politistasjoner med sivile rettspleieoppgaver og fylkesmenn.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.



