



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jf. høringsliste

Deres ref

Vår ref

Dato

14/107-

30. mai 2014

Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

1. Innledning

Samferdselsdepartementet sender med dette forslag til ny felles parkeringsregulering på høring.

Forslaget er todelt og består av et forslag til lovendringer, jf. vedlegg 1: Lovendringsnotat og vedlegg 2: "Ny felles parkeringsregulering". Forslagene er ikke vedlagt dette høringsbrevet, da de til sammen utgjør 280 sider. Dette høringsbrevet og vedlegg 1 og 2 kan leses på Samferdselsdepartementets hjemmeside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer.html?id=2066>

Lovendringsnotatet inneholder forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene (domstolloven) § 163a for gjennomføring av ny felles parkeringsregulering. Lovendringsnotatet er begrenset i omfang og inneholder i all hovedsak hjemmelsbestemmelser for ny felles parkeringsregulering.

Vedlegg 2 "Ny felles parkeringsregulering" inneholder forslag til nytt parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering. Konkret gjelder det forslag til forskrift om vilkårsparkering til allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften), forskrift om parkeringsgebyr, forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede, samt enkelte endringer i eksisterende forskrifter.

Høringsfristen er 1. september 2014. Høringsinnspill kan sendes pr. post eller elektronisk til Samferdselsdepartementet: postmottak@sd.dep.no.

2. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet satte i 2005 ned en arbeidsgruppe med oppdrag å gå igjennom reglene for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. Gruppen la frem rapporten ”ny felles parkeringsregulering?”¹ 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 (såkalt ”vilkårsparkering”). Rapporten var på høring høsten 2006².

Samferdselsdepartementet vurderte forslagene i rapporten i lys av høringen og konkluderte med at det var viktig å fortsette arbeidet med en ny felles parkeringsregulering. Videre at arbeidet skulle ta utgangspunkt i arbeidsgruppens hovedtilråding, men med enkelte endringer og presiseringer³.

Samferdselsdepartementet opprettet en ny arbeidsgruppe i 2009. Denne gruppen 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 og hadde medlemmer fra NORPARK, Foreningen næringseiendom, Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Norges Automobilforbund, Forbrukerrådet, KS, Forbrukerombudet, Vegdirektoratet og Politidirektoratet. I tillegg deltok Norstart og Zero i en delarbeidsgruppe.

Samferdselsdepartementet har i prosessen også hatt dialog med andre relevante aktører, blant annet Fagforbundet og Avinor.

3. Nærmere om forslaget til ny parkeringsregulering, jf. vedlegg 2

Med bakgrunn i rapporten fra 2006, høringen av 2006-rapporten, det arbeidet som er gjort av den siste arbeidsgruppen samt etterfølgende justeringer fra denne regjeringen legges det frem forslag til nytt felles regelverk for offentlig og private parkering.

Et felles regelverk innebærer at tilbud om vilkårsparkering til allmennheten må skje innenfor rammene av ny parkeringsregulering.

Regelverket foreslås hovedsakelig gjennomført i ny felles forskrift for parkeringsvirksomhet (parkeringsforskriften) med forankring i ny § 8 i vegtrafikkoven, jf. vedlegg 1.

¹ Se rapporten på: http://www.regjeringen.no/upload/kilde/sd/hdk/2006/0009/ddd/pdfv/284556-parkeringsrapport_28.04.06.pdf

² Høringsuttalelsene er tilgjengelige her: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2006/ny-felles-parkeringsregulering-en-gjenno/4.html?id=98624>

³ Se nærmere omtale i brev av 16. juli 2009 vedlagt utkast til mandatet for arbeidsgruppen som er vedlagt denne høringen.

Vedlegg 2 omhandler parkeringsforskriften. Punkt 3 gir de overordnede formålene med nytt regelverk:

- Sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet.
- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet.
- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og likt uavhengig av hvem som er tilbyder.
- Bidra til like konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.
- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

I punkt 4 redegjøres det for virkeområdet for nytt regelverk. Det foreslås at reglene skal omfatte all vilkårsparkering som tilbys allmennheten, det vil si parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår. Det er behov for å beskytte forbrukere mot urimelig håndheving også på områder som *ikke* tilbys allmennheten, men som kun er avgrenset ved skilt. Dersom det håndheves overfor tilfeldige motorvognførere på slike områder, foreslås det at håndhevingen skal følge nytt regelverk.

Selv om verken dagens trafikkregler, parkeringsforskrift eller skiltregler gjelder *utenfor veg*, er det behov for å regulere håndheving også utenfor veg. Dette gjelder typisk håndheving på områder som ikke er avsatt til parkering, men hvor bilister i en viss utstrekning likevel parkerer og hvor private håndhever i dag. Dersom det håndheves på slike områder, foreslås det at håndhevingen skal følge nytt regelverk, jf. redegjørelse i punkt 4.12.

Parkeringstilbudet langs veg har særlig betydning for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen. Det gjør seg derfor gjeldende særlige offentlige trafikkstyringshensyn på slike parkeringsområder. Samtidig er dette parkeringstilbudet nært knyttet til håndheving av parkerings- og stanseforbud, de såkalte "gebyrtilfellene". Det foreslås derfor å opprettholde et område der kommunen har et særlig ansvar og hvor de også har særlig frihet (det såkalte "enerettsområdet"). I punkt 5 redegjøres det for forslag om en nærmere avgrensning av dette, med begrepet "*integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg*" som en forskriftsfestet avgrensning. Som en del av dette foreslås det at kommunen, som i dag, ved innføring av betalingsparkering på dette området har plikt til å sørge for en helhetlig gebyrhåndheving i kommunen.

Det redegjøres i punkt 7 og 9 for forslag om felles krav til de virksomhetene som vil tilby vilkårsparkering til allmennheten. Forslagene er i stor grad basert på tilsvarende regulering av vaktvirksomhet. Det foreslås at kun foretak, enkeltpersonforetak og forvaltningsorgan skal få drive vilkårsparkering. Det foreslås generelle krav til foretaket, som registrering og forretningssted. Det foreslås krav til alder for eiere og andre med reell innflytelse. Det foreslås videre krav til statsborgerskap i EØS-land for innehaveren eller andre ansvarlige i virksomheten. For innehavere eller andre ansvarlige, som ikke har statsborgerskap i EØS-land, foreslås det krav om fast bosted i Norge. Det foreslås også krav om å ha dekkende ansvarsforsikring.

For å sikre kvaliteten på håndhevingen foreslås det konkrete minimumskrav til personell som skal håndheve reglene, jf. punkt 8. Kravene foreslås å bygge på de som stilles for vaktvirksomhet generelt, men tilpasset parkeringshåndheving. Det foreslås krav til alder og opplæring, uniformering og legitimasjon, inkludert regler om innlevering og inndragelse av legitimasjonskort.

Utdanningskravene foreslås basert på det som foreslås for vektere og det opplæringsopplegget som Norpark i dag tilbyr. Det foreslås en innledende teoretisk del og praksisopplæring i kontrolltjeneste på til sammen minst 30 skoletimer med avsluttende prøve. Deretter praksisopplæring og oppsummerende teorikurs med avsluttende prøve. Teorikurset må være minst 30 skoletimer. Til sammen skal teoriopplæringen være minst 70 skoletimer. Det foreslås i tillegg krav om bestått regodkjenningsprøve hvert fjerde år. Opplæringen foreslås basert på undervisningsplan godkjent av Vegdirektoratet. Det legges til grunn at virksomhetene og de ansatte selv dekker utgiftene knyttet til opplæringen gjennom betaling til de som tilbyr opplæring. Det foreslås mulighet for å kunne ta gebyr for myndighetenes godkjenning av undervisningsplan.

For å sikre kontroll med og oversikt over virksomhetene foreslås det meldeplikt for virksomhetene, jf. punkt 9. For å redusere den administrative belastningen på myndigheter og virksomheter foreslås det at meldeplikten skal anses som oppfylt ved innsending av egenerklæring fra virksomhetene på fastsatt skjema og at overtredelser primært håndteres gjennom etterfølgende tilsyn. Det gis mulighet til å fastsette gebyr til å dekke kostnader som myndighetene har i denne prosessen.

Det redegjøres i punkt 9.9 videre for forslag om krav til skiltplan for det enkelte område før det kan settes opp skilt og håndheves på området. Skiltplanen skal inneholde nødvendig informasjon om skilting og andre forhold på stedet. Planen må utformes i samsvar med alminnelige krav til dette. For å redusere den administrative belastningen for myndighetene og virksomhetene foreslås det ikke ordinær godkjenning av skiltplan fra Statens vegvesen, slik som ordningen er for andre skiltvedtak. Det foreslås derimot at dette kan gjøres av den enkelte virksomhet, med tilhørende ansvar for at planen er utformet i samsvar med de krav som stilles. Innenfor "enerettsområdet" foreslås gjeldende regler for skiltmyndighet opprettholdt. Det foreslås å opprette et register over skiltplaner og virksomheter. Statens vegvesen foreslås som registeransvarlig, men at registeret finansieres av bransjen.

Det er viktig å sikre mulighet til å reagere mot overtredelser av regelverket. I punkt 9.15 redegjøres for forslaget om Statens vegvesen som tilsynsmyndighet, herunder med hjemmel til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt og avskilting av parkeringsområde(r). Tilsyn foreslås hovedsakelig basert på innspill fra publikum og parkeringsklagenemnda. Det gis mulighet til å fastsette gebyr til å dekke myndighetenes tilsynskostnader.

For å sikre enhetlig kommunikasjon til publikum om den nye ordningen foreslås det i punkt 11 at det skal benyttes det offentlige skiltet for parkeringstilbud, skilt 552, jf. skiltforskriften § 12 på alle områder der det tilbys vilkårsparkeering til allmennheten. Det benyttes underskilt i

samsvar med skiltforskriften for å angi hovedvilkår om betalingsplikt, tidsbegrensning, reservering til forflytningshemmede mv.

I punkt 12 redegjøres for forslag om felles regler for sanksjonering ved overtredelser av reglene. Det foreslås tre satser, en lav sats på 300 kr, en normalsats på 600 kr og en høy sats på 900 kr for å reflektere ulik alvorlighetsgrad av overtredelser. Det foreslås en generell adgang til å regulere sanksjonenes størrelse. Foreløpig benyttes begrepet ”kontrollsanksjon”, men det bes om innspill til annet navn på sanksjonen. Det foreslås også krav til utforming av blanketten for kontrollsanksjon.

I punkt 13 redegjøres for forslag om regler for inndrivning. Gjeldende regler anses tilstrekkelig for å sikre forenklet inndrivning av avgjorte krav. Det foreslås et generelt solidaransvar mellom fører og eier for ilagte sanksjoner og kostnader ved fjerning og forvaring. Solidaransvaret foreslås betinget. Der fører er kjent, kan eier først kreves etter at kravet er forsøkt inndrevet hos fører. Legalpanteretten foreslås erstattet av en utvidet fjerningsadgang med tilbakeholdsrett, der eieren har ubetalte kontrollsanksjoner på mer enn 10 000 kroner.

I punkt 14 redegjøres for forslag om fjerning av motorvogn på plass avsatt til vilkårsparkeering. Sentralt er at det må være en ulovlig parkering og at den står til hinder. Videre må eieren være forsøkt varslet og fjerning må være nødvendig. Det foreslås utvidet adgang til fjerning fra parkeringsplass tilrettelagt for forflytningshemmet. Det foreslås generell plikt til tilbakelevering selv om påløpte kostnader eller ilagt kontrollsanksjon ikke er betalt. Motorvogn som er fjernet foreslås behandlet i samsvar med gjeldende regler for dette.

Fjerning på grunn av ulovlige parkeringer langs privat veg, hvor det ikke er vilkårsparkeering eller på områder utenfor veg hvor det ikke er skiltede parkeringsrestriksjoner, omfattes i utgangspunktet ikke av forslagene. På slike områder er det i dag akseptert at fjerning må baseres på lovlig selvtekt. Det er behov for å kunne reagere mot ulovlig parkering på slike områder samtidig som rammene for dette bør være klarere, mer forutsigbare og i tilstrekkelig grad ta hensyn til brukernes interesser. Det redegjøres derfor i punkt 14.10 for forslag om regulering av adgangen til fjerning i slike tilfeller.

I lys av generelle mål i transportpolitikken og generelle krav blant annet etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven redegjøres det i punkt 15 for hva som anses som universelt utformet betalingsløsning og forslag om innfasing av krav til universelt utformede betalingsløsninger, for åpne og lukkede parkeringsanlegg. Forslagene må sees i nær sammenheng med reguleringer etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, jf. særlig de regler som gjelder for IKT etter loven § 11.

I punkt 16 redegjøres det for videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede med parkeringstillatelse på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Det foreslås ikke å innføre betalingsfritak på avgiftsbelagte private plasser.

I punkt 17 redegjøres det for forslag om krav til brukervennlige betalingsløsninger, inkludert å fjerne kravet til å betale på forskudd som gjelder innenfor det offentlige tilbudet. Det foreslås å innføre et generelt krav om å tilby for- og etterskuddsbetaling med enkelte unntak.

For å sikre et mer ensartet og tilgjengelig parkeringstilbud for forflytningshemmede forelås krav om at alle aktører skal sette av plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, jf. punkt 18. I utgangspunktet bør det settes av et tilstrekkelig antall i forhold til etterspørselen. For å sikre virksomhetene forutsigbarhet og en maksimalbelastning på det enkelte område foreslås en maksgrense på 4 % av det totale parkeringstilbudet.

Behovet for tilrettelegging for forflytningshemmede på det enkelte område vurderes best lokalt. Samtidig er det behov for å sikre at ulike hensyn og behov blir vurdert. Det redegjøres derfor i punkt 19 og 20 for forslag om at kommunen skal gi rådgivende uttalelse om behovet for særskilt tilrettelegging for forflytningshemmede på det enkelte parkeringsområde.

I punkt 21 redegjøres det for dimensjoner på reserverte plasser for forflytningshemmede, krav til best mulig plassering av slike plasser på området, til stigning på ramper og maksimalkrav til nivåsprang, og for øvrig krav til universell utforming av parkeringsområdet. Videre om maksimaltid, utvidet tid ved skiltet parkeringsbegrensninger og forbud mot av- og pålessing på slike reserverte plasser.

I punkt 22 redegjøres det for forslag om videreføring av betalingsfritaket for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Det foreslås ikke å innføre betalingsfritak på avgiftsbelagte private plasser. For å legge til rette for økt bruk av ladbare motorvogner foreslås det en generell plikt til å tilrettelegge med ladepunkter for strøm. Dette vil være aktuelt for elbiler og plug-in hybrid biler. Det foreslås en generell plikt til å tilrettelegge et tilstrekkelig antall plasser, inntil 6 % av parkerings-tilbudet, med lademulighet for strøm. Det foreslås unntak der kostnadene vil bli urimelig høye. Det legges til grunn at det skal kunne tas betalt for strømmen som benyttes.

I punkt 23 redegjøres det for forslag om felles klageordning. Det foreslås en nærmere regulering av adgangen til å klage til virksomheten. Videre foreslås en generell klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. Det foreslås nærmere bestemmelser om organisering av slik nemnd og særlige regler for saksbehandlingen. Det legges til grunn at nemndas virksomhet skal finansieres av bransjen, hovedsakelig gjennom en andel av kontrollsanksjonen.

Vegtrafikkloven og trafikkreglernes bestemmelser om adferd i trafikken gjelder på alle parkeringsområder som er åpne for alminnelig trafikk. Privat trafikkregulering kan skape usikkerhet blant trafikantene, og i verste fall gi et villedende inntrykk av hva som er rett og plikt for trafikanten. Både for å gi rettslig klarhet og ryddighet i ulike roller, foreslås det å regulere adgangen til privat trafikal regulering sammen med regulering av vilkårsparkering etter disse reglene, jf. 24.

I punkt 25 redegjøres det for at det særlig av hensyn til tilliten til næringen og vern av forbrukere foreslås forbud mot provisjonsavlønning.

I punkt 26 redegjøres det for forslag til avklaring av en del typetilfeller som går igjen i håndhevingen og som bør få enhetlig håndtering, dels gjennom forskriftsbestemmelser og dels i retningslinjer.

I punkt 27 redegjøres det for forslag til ikrafttreden og overgangsbestemmelser med gradvis innfasing av de nye reglene.

I punkt 28 redegjøres det for det strafferettslige vernet for parkeringskontrollører. Det antas at personer som bare håndhever vilkårsparkering ikke vil være vernet etter straffeloven 2005 § 155. Det bes om høringsinstansenes innspill til avgrensning av dette og til eventuelt behov for at denne gruppen vernes etter straffeloven 2005 § 265.

I punkt 30 redegjøres det for gjennomgang av forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Det redegjøres her for forslag til ny formålsregulering. Videre gjennomgås tildelingskriteriene og forslag om å revidere og forbedre veiledningsmateriell. Det foreslås å tydeliggjøre kravet til å få tillatelse som passasjer. For å redusere misbruk, foreslås det strengere krav til utforming av kortet og opprettelse av et sentralt register over tillatelser. Statens vegvesen foreslås også her som registeransvarlig. Registeret foreslås finansieres av bransjen. Det foreslås å tydeliggjøre muligheten for kommunen til å innhente supplerende medisinsk vurdering og å gjeninnføre mulighet til å utstede kort til institusjon.

I punkt 31 redegjøres det for forslag til ny forskrift for gebyrhåndheving og nødvendige tekniske endringer som følge av ny felles parkeringsregulering, samt forslag til heving av gebyrsatsen til 900 kr og utvidet adgang til kommunalt samarbeid om håndhevingen. Gebyrordningen for øvrig har ikke så langt vært gjennomgått og det foreslås at det blir gjort en gjennomgang også av denne særlig med tanke på klageordningen, krav til personell, reglene for inndriving og gebyrets størrelse.

I punkt 32 redegjøres det for forslag om at adgangen til å fravike trafikkreglene i forbindelse med parkeringskontroll begrenses til håndheving av gebyrordningen og til vilkårsparkering på en *”integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg”*.

I punkt 33 redegjøres for økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene.

I punkt 34 fremkommer utkast til forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer.

I punkt 35 er det inntatt utkast til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

I punkt 36 er det inntatt utkast til forskrift om parkeringsgebyr.

I punkt 37 er det inntatt utkast til endring av skiltforskriften.

I punkt 38 er det inntatt utkast til endring av forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

I punkt 39 er det inntatt utkast til endring av trafikkreglene.


I punkt 40 er det inntatt utkast til endring i forskrift om postforkynning.

I tillegg er det inntatt et vedlegg. Dette vedlegget inneholder utkast til egenerklæringskjema som omtalt under punkt 9.


4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vedlegg 1 og 2, jf. henholdsvis punkt 17 og punkt 33, inneholder en orientering om de økonomiske og administrative konsekvensene av lovforslaget og forslag til ny felles parkeringsregulering. Lovforslaget vil i all hovedsak kun gi hjemler for å fastsette nærmere bestemmelser. Lovforslaget vil derfor ikke i seg selv ha økonomiske og administrative konsekvenser. Innføring av ny felles parkeringsregulering vil imidlertid ha ikke ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser, både for private og offentlige aktører, for myndigheter og for de parkerende.

Med hilsen



Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør



Carsten Horn-Hanssen
fagdirektør

Vedlegg: 2