



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 6 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringer i vegtrafikkloven  
(parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner  
og sektoravgift for tilsyn med  
parkeringsvirksomheter)



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold .....</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>Sektoravgift for parkeringsvirksomheter og opphevelse av gebyrhjemmel .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrunnen for lovforslaget ....</b>	<b>5</b>	4.1	Bakgrunnen for lovforslaget .....	13
			4.2	Gjeldende rett .....	14
<b>3</b>	<b>Endring av vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav g – halv pris for parkering av elektriske og hydrogendrevne motorvogner på kommunale parkeringsplasser .....</b>	<b>7</b>	4.3	Høringsforslaget .....	14
			4.4	Høringsinstansenes syn .....	14
			4.5	Departementets vurderinger .....	15
			<b>5</b>	<b>Overgangsbestemmelser og ikrafttreden .....</b>	<b>15</b>
3.1	Bakgrunnen for lovforslaget .....	7	<b>6</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser .....</b>	<b>15</b>
3.1.1	Gjeldende rett .....	8	6.1	Halv pris for parkering av elektriske og hydrogendrevne motorvogner .....	15
3.1.2	Høringsforslaget .....	8			
3.1.3	Høringsinstansenes syn .....	8	6.1.1	Generelt .....	15
3.1.4	Departementets vurderinger .....	9	6.1.2	Særlig om konsekvenser for det offentlige .....	16
3.2	Avgrensning til kommunal parkering .....	9	6.2	Sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter og oppheving av gebyrhjemmel ...	17
3.3	De deler av det kommunale parkeringstilbudet som omfattes .....	9	6.2.1	Konsekvenser for private aktører .....	17
3.3.1	Høringsforslaget .....	9	6.2.2	Konsekvenser for det offentlige ....	17
3.3.2	Høringsinstansenes syn .....	10			
3.3.3	Departementets vurderinger .....	10	<b>7</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene .....</b>	<b>17</b>
3.4	Betaling for tilleggstjenester .....	11			
3.5	Betalingsløsning .....	11			
3.5.1	Høringsforslaget .....	11			
3.5.2	Høringsinstansenes syn .....	11			
3.5.3	Departementets vurderinger .....	12			
3.6	Sammenlikningsgrunnlaget for prisdifferensiering .....	13			
3.7	Særlig om offentlig støtte .....	13			
				<b>Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter) .....</b>	<b>19</b>





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 6 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

## Endringer i vegtrafikkloven (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 26. oktober 2018,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag til endring av vegtrafikkloven for at elektriske og hydrogendrevne kjøretøy (nullutslippsmotorvogner) ikke skal betale mer enn halvparten av prisen for parkering sammenlignet med bensin- og dieseldrevne kjøretøy på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Forslaget følger opp Stortingets vedtak 5. desember 2016 nr. 108 punkt 2 (3) for så vidt gjelder parkering om at «*det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering*». Formålet er å gi brukerne av slike kjøretøy forutsigbarhet om lavere betaling for parkering. Dette kan stimulere til økt bruk av slike kjøretøy på bekostning av bensin- og dieseldrevne kjøretøy for å nå overordnede miljømål i transport- og miljøpolitikken.

Departementet foreslår også å endre vegtrafikkloven slik at tilsynet Statens vegvesen fører med parkeringsvirksomhetene også kan finansieres med sektoravgift. Dette vil gi et bedre og mer effektivt tilsyn. Departementet foreslår også å

opphøve Statens vegvesens hjemmel til å ta gebyr for behandling av egenmeldingsskjema fra parkeringsvirksomhetene. Det benyttes et egenmeldingssystem som ikke krever administrative ressurser og det er dermed ikke behov for å ta gebyr for oppgaven.

### 2 Bakgrunnen for lovforslaget

Forslag til endring av vegtrafikkloven (halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter) ble sendt på høring 22. november 2017. Høringen ble publisert på departementets hjemmeside [www.sd.dep.no](http://www.sd.dep.no) og sendt til følgende instanser:

Departementene

Avinor  
Datatilsynet  
Forbrukerombudet  
Forbrukerrådet  
Forbrukertvistutvalget  
Helsedirektoratet

Endringer i vegtrafikkloven (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter)

Helse Sør-Øst RHF	Naturvernforbundet
Helse Vest RHF	NHO Transport
Helse Midt-Norge RHF	NITO
Helse Nord RHF	Norges Automobil-forbund
Jernbanedirektoratet	Norges Bilbransjeforbund
Klima- og forurensningsdirektoratet	Norges Bilutleierforbund
Konkurransetilsynet	Norges Bonde- og småbrukarlag
Kystverket	Norges Bondelag
Nasjonale kommunikasjonsmyndighet	Norges Caravanbransjeforbund
Politidirektoratet	Norges Handikapforbund
Politihøgskolen	Norges Juristforbund
Regjeringsadvokatembetet	Norges Lastebileier-Forbund
Vegdirektoratet	Norges Lensmanns- og politilederslag
Alle landets kommuner	Norges Motorsportforbund
Alle landets fylkeskommuner	Norges Parkeringsforening (Norpark)
Alkriva AS	Norges Skogeierforbund
Aktiv Kapital AS	Norges Taxiforbund
Alpinanleggenes Landsforbund	Norges Turbileierforbund
Apx Systems AS	Norges Velforbund
Asplan Viak AS	Norsk Arbeidsmandsforbund
Autodata AS	Norsk Caravan Club
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	Norsk Elbilforening
Byggenæringens Landsforening	Norsk Havneforbund
CALE AS	Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Cowi AS	Norsk Tjenestemannslag
Delta	Norsk Transportarbeiderforbund
Den Norske Advokatforening	Nor Tronic AS
Den Norske Dommerforening	NSB Hovedadministrasjonen
Easy Park ASA	Opplysningsrådet for Veitrafikken
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Oslo lufthavn AS
EuroPark AS	Oslo Sporveier
Fagforbundet	Politiets fellesforbund
Falck Redning AS	Q-Free ASA
Finansieringsselskapenes Forening	Rambøll Norge AS
Finansnæringens hovedorganisasjon	Virke
Foreningen Næringseiendom	Høringsfristen var opprinnelig 21. januar 2018.
Forsikringsklagekontoret	Flere høringsinstanser fikk imidlertid utsatt høringsfrist, særlig for å kunne behandle høringsen i folkevalgte fora. Det siste høringssvaret ble mottatt 20. mars 2018. Departementet mottok 40 høringsinnspill med merknader, inkludert fra to enkeltpersoner som ønsker å være anonyme. Følgende høringsinstanser hadde ikke merknader til forslaget:
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Forsvarsdepartementet
Huseiernes Landsforbund	Helse- og omsorgsdepartementet
Institutt for bygg, anlegg og transport	Kunnskapsdepartementet
Intrum Justitia AS	Landbruks- og matdepartementet
Kommunesektorens interesse og arbeidsgiverorganisasjon (KS)	Utenriksdepartementet
Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)	Politidirektoratet
Kredinor	NHO Transport
KS Bedrift	
Landsforeningen for Trafikkskadde	
Landsorganisasjonen i Norge	
Lastebileiernes Forening	
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening	
Motorførernes Avholdsforbund	
Motorsykkelimportørenes Forening	
Natur og Ungdom	

Følgende høringsinstanser hadde merknader til forslaget:

Asker kommune  
 Bane Nor SF  
 Buskerud fylkeskommune  
 Drammen kommune  
 Forbrukertilsynet  
 Hareid kommune  
 Jernbanedirektoratet  
 Kongsberg kommune  
 Kristiansand kommune  
 Kristiansund kommune  
 Nordland fylkeskommune  
 Rogaland fylkeskommune  
 Sandnes kommune  
 Skedsmo Parkering AS  
 Sola kommune  
 Stavanger kommune  
 Time kommune  
 Trondheim kommune  
 Trøndelag fylkeskommune  
 Tvedestrand kommune  
 Vegdirektoratet  
 Vestfold fylkeskommune  
 Østfold fylkeskommune

Advokatforeningen  
 Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund  
 Fagforbundet  
 Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiver-  
 organisasjon (KS)  
 Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)  
 Norges Automobil-forbund (NAF)  
 NHO Transport  
 Norsk Motorcykel Union (NMCU)  
 Norges Parkeringsforening (Norpark)  
 Norsk Bobil og Caravanclub  
 Norsk elbilforening  
 Opplysningsrådet for veitrafikken  
 OREEC  
 Virke

Sven Olav Haugerud  
 Anonyme enkeltpersoner

### 3 Endring av vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav g – halv pris for parkering av elektriske og hydrogendrevne motorvogner på kommunale parkeringsplasser

#### 3.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Tilrettelegging for bruk av nullutslippskjøretøy er et viktig tiltak for å nå måltallene fastsatt i Meld. St. 33 *Nasjonal transportplan 2018–2029* og utslippsmålene i klimapolitikken, jf. blant annet Meld. St. 41 *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid*.

Frem til 1. januar 2017 var ett av insentivene for å øke bruken av nullutslippsmotorvogner at kommunene var pålagt å tilby gratis parkering til elektriske og hydrogendrevne motorvogner på kommunale parkeringsplasser skiltet med offentlige trafikkskilt, jf. forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering mv. § 8a. Dette gjaldt hovedsakelig kommunal parkering, men omfattet også enkelte andre aktører, som for eksempel fylkeskommuner. Det offentlige trafikkskiltet, skilt 552 etter skiltforskriften (hvit P på blå bakgrunn, heretter 552) måtte benyttes langs offentlig veg. Kommunene kunne imidlertid også tilby parkering mot avgift på områder som ikke var offentlig regulert, på liknende vis som private aktører, typisk på avgrensede parkeringsplasser og i parkeringshus. Betalingsfritaket gjaldt ikke på slike områder, og for å tydeliggjøre forskjellen måtte det benyttes en annen type skilt på slike områder, typisk svart P på hvit bakgrunn (heretter 1P). Tilsvarende virkeområde gjaldt for betalingsfritak for forflytningshemmede frem til 1. januar 2017.

Fra 1. januar 2017 trådte en større omlegging av regelverket for parkeringsvirksomhet i kraft. Da ble all kommunal parkeringsvirksomhet regulert. Det offentlige skiltet 552 benyttes for parkering på «*offentlig ferdselsåre*». På andre områder kan det velges hvilken av de to skilttypene som benyttes. Kommunen er pålagt et særskilt ansvar for parkering på «*offentlig ferdselsåre*», jf. vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav g og parkeringsforskriften § 7. Kommunene er også gitt større frihet til å velge mellom ovennevnte skilttyper på egne parkeringsområder utenfor offentlig ferdselsåre.

Stortinget besluttet også, som en del av denne omleggingen, å oppheve plikten for kommunene til å tilby gratis parkering til elektriske og hydrogendrevne motorvogner, jf. lov 4. september 2015 nr. 90, i kraft 1. januar 2017. Kommunene skal

etter dette selv avgjøre om det skal tas betalt for elektriske og hydrogendrevne motorvogner, og hvor mye.

En rekke kommuner benytter nå muligheten til å ta betalt for parkering av nullutslippsmotorvogner. I følge oversikt fra Norsk elbilforening er det fritak, enten vedtatt eller inntil videre, i 24 bykommuner. I 34 bykommuner er det innført betaling enten delvis eller helt, og i totalt 30 kommuner er det mulig å parkere elbilen gratis.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2017 fattet Stortinget 5. desember 2016, i tråd med forslag nr. 100 i Innst 2 S (2016–2017), vedtak nr. 108 (2016–2017) punkt 2 (3):

«Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bombenger, ferje og parkering.»

### 3.1.1 Gjeldende rett

Etter vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav g har kommunene rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser, men avgjør selv om det skal tas betalt for elektriske og hydrogendrevne motorvogner, og eventuelt hvor mye. Bestemmelsen ble fastsatt ved lov 4. september 2015 nr. 90, i kraft 1. januar 2017. Inntil da hadde kommunene plikt til å tilby gratis parkering til elektriske og hydrogendrevne motorvogner der det ble benyttet offentlige skilt 552 etter skiltforskriften, jf. nærmere omtale over.

### 3.1.2 Høringsforslaget

I høringen ble det foreslått å endre vegtrafikkloven for at elektriske og hydrogendrevne motorvogner ikke skal betale mer enn halvparten av prisen for parkering sammenlignet med bensin-, diesel- og gassdrevne kjøretøy på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Formålet var å gi brukerne av elektriske og hydrogendrevne motorvogner forutsigbarhet om lavere betaling for parkering. Dette kunne stimulere til økt bruk av slike kjøretøy på bekostning av bensin- og dieseldrevne motorvogner for nå overordnede miljømål i transport- og miljøpolitikken. Forslaget gjaldt ikke kontroll sanksjon ved brudd på parkeringsreglene, som fortsatt vil være den samme uavhengig av kjøretøyets utslipp. Forslaget fulgte opp Stortingets vedtak 5. desember 2016 nr. 108 punkt 2(3) for så vidt gjelder parkering.

### 3.1.3 Høringsinstansenes syn

Høringsinstansene er delt i synet på forslaget.

Flere høringsinstanser støtter eller er positive til forslaget. Dette gjelder blant annet *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund*, *Hareid kommune*, *Kristiansund kommune*, *NAF*, *Nordland fylkeskommune*, *Norsk elbilforening*, *Opplysningsrådet for vegtrafikken*, *Oslo kommune*, *Rogaland fylkeskommune*, *Sola kommune*, *Stavanger kommune*, *Vestfold fylkeskommune* og *Østfold fylkeskommune*.

Andre høringsinstanser går i mot forslaget. Dette gjelder blant annet *Asker kommune*, *Drammen kommune*, *Fagforbundet*, *Kongsberg kommune*, *Norpark*, *Sandnes kommune*, *Trøndelag fylkeskommune*, *KS*, *Kristiansand kommune*, *Skedsmo Parkering*, *Trondheim kommune*, *Tvedestrand kommune*. Disse peker særlig på at kommunene er i best posisjon til å vurdere dette lokalt, at det vil redusere effekten av betaling som trafikkstyringsvirkemiddel og skape utfordringer med å nå nullvekstmålet i byvekstavtaler.

*Norpark* mener dagens ordning bør videreføres. De peker på at Stortingets vedtak er gjort uten god og riktig saksbehandling. Videre pekes det på at det er et tiltak som hører naturlig innunder lokale myndigheters kompetanse ved at prising må tilpasses lokale forhold. De peker også på at dagens regler må få tid til å virke og evalueres før det foreslås endringer ad hoc. Kravet er særnorsk og det må utvikles særnorske fordyrende løsninger. Det er risiko for dårligere og mindre brukervennlig funksjonalitet med risiko for feil og klager og tiltaket er konkurransevridende mot private aktører.

*Fagforbundet* og *Kongsberg kommune* peker på at forslaget bryter med intensjonen i parkeringsforskriften om likhet mellom offentlige og private aktører ved at det bare gjelder kommuner. Kommunene vil få inntektstap og økte kostander til automatbytte. Tiltaket reduserer muligheten til å bruke prising som trafikkstyringsvirkemiddel.

*Skedsmo Parkering AS* peker på redusert effekt av ellers velfungerende parkeringsordning, dårligere tilgjengelighet for alle besøkende, økt behov for kontroll, konkurransevridning mot private aktører, vanskeligere/dyrere å ta betaling for lading og parkering med ulik prisstruktur.

*Norsk Bobil* og *Caravanklubb* mener det ikke bør gis lettelser til elektriske kjøretøy, men heller skille på utslipp som også inkluderer Euro 6 motorer. Det bør vurderes oblatssystem som fungerer i Tyskland.



### 3.1.4 Departementets vurderinger

Høringsinstansene er delt i synet på forslaget. Til synspunktene fra de som ikke støtter forslaget bemerker departementet at kommunen fortsatt vil ha adgang til å fastsette prisnivået så lenge man har et forholdsmessig skille mellom de aktuelle kjøretøygruppene. Pris vil derfor fortsatt kunne brukes som trafikkstyringsvirkemiddel. Til synspunkter knyttet til lokalt selvstyre viser departementet til at Stortinget har ønsket denne begrensningen, jf. omtale i punkt 1. Departementet opprettholder derfor forslaget. Det er likevel viktig å se hvilke effekter tiltaket vil få i praksis, og det tas derfor sikte på at ordningen evalueres etter om lag fem år. Ordlyden er justert noe etter høringen for å forbedre den lovtekniske kvaliteten blant annet etter innspill fra Advokatforeningen.

## 3.2 Avgrensning til kommunal parkering

Både kommunale og private aktører tilbyr parkering mot betaling. I høringen ble det vist til Innst. S 13 (2016–2017) hvor flertallet understreket at regjeringen skulle komme til Stortinget på egnet måte «med en vurdering av hvordan en slik nasjonal regel for kommunal parkering kan gjennomføres». Det ble derfor lagt til grunn at tiltaket er avgrenset til kommunal parkering. Det ble pekt på at dette er i tråd med virkeområdet for betalingsfritaket som gjaldt frem til 1. januar 2017. Dersom tilsvarende tiltak skulle vurderes også for det private parkeringstilbudet, reises prinsipielle spørsmål om forholdet til Grunnloven § 97 og § 105.

Få høringsinstanser kommenterte dette forslaget. *Norsk elbilforening* støtter avgrensning til kommunale parkeringsplasser, i tråd med tidligere regelverk. *Fagforbundet* og *Kongsberg kommune* mener tiltaket bør gjelde all parkering, ikke bare kommunale plasser.

Departementet viser til vurderingene i høringen og ser ikke at det har kommet frem momenter i høringen som tilsier endringer. Departementet opprettholder derfor at virkeområdet avgrenses til kommunal parkering.

## 3.3 De deler av det kommunale parkeringstilbudet som omfattes

### 3.3.1 Høringsforslaget

I høringen ble det foreslått at lovhjemmelen skulle omfatte alle eller visse avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Dette for å gi fleksibilitet med

hensyn til hvilke deler av det kommunale parkeringstilbudet som skal omfattes av tiltaket.

Til den nærmere forskriftsreguleringen ble det i høringen pekt på at kommunenes særlige ansvar for å ivareta trafikale hensyn ved regulering av vilkårsparkering på «offentlig ferdselsåre» er knyttet til behov for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen, herunder særlige offentlige trafikkstyringshensyn. Ansvarer omfatter plikt til å se håndheving av vilkårsparkering sammen med øvrig trafikal regulering og gebyrhåndheving. På andre områder er det i større grad lik regulering av kommunal og privat parkeringsvirksomhet, og hensynet til konkurranseforholdet mellom offentlig og private aktører tilsier derfor at områder utenfor «offentlig ferdselsåre» ikke bør omfattes.

Det ble også pekt på at sammenhengen med rekkevidden av det betalingsfritaket som gjaldt inntil 1. januar 2017, tilsier at tiltaket knyttes til bruken av skilt 552. På den annen side ble det pekt på at sammenhengen med betalingsfritak for forflytningshemmede og retten til å tilby betalingsfritak for nullutslippskjøretøy trekker i retning av at alt kommunalt parkeringstilbud skal omfattes. Det ble også pekt på forholdet til plikten til å tilrettelegge med ladepunkter som gjelder alle kommunale plasser.

Tiltaket ble i høringen primært foreslått forskriftsregulert til å gjelde på «offentlig ferdselsåre». Slike områder skal alltid skiltes med skilt 552 etter skiltforskriften. For å sikre enhetlig skiltmessig kommunikasjon av ordningen, ble det foreslått at tiltaket også skal omfatte andre områder regulert med skilt 552. Dette vil innebære at tiltaket i stor utstrekning gjelder de områder der det inntil 1. januar 2017 var betalingsfritak.

Dersom tiltaket skal omfatte all kommunal parkering, ble det pekt på at det da også vil omfatte områder som skiltes med andre skilt. For å gi publikum nødvendig informasjon om betalingsreglene for nullutslippskjøretøy ble det fremhevet at dersom dette blir aktuelt, så bør nødvendig informasjon på slike områder fremgå særskilt på underskilt til hovedskiltet.

For lukkede parkeringsanlegg ble det i høringen vist til særlige utfordringer med betaling og kontroll. Det finnes løsninger, for eksempel registrerings- og brikkeløsninger samt nummeregjenkjenning i noen anlegg i dag, men denne muligheten er i mange anlegg ikke tilgjengelig. Slik teknologi fases inn i lukkede anlegg for å tilfredsstille generelle krav til universell utforming av betalingsordningene fra 2021. I den grad slike anlegg skulle omfattes ble det derfor ansett hensiktsmessig tidligst å inkludere disse fra 2021.

### 3.3.2 Høringsinstansenes syn

Flere av høringsinstansene går imot forslaget om fleksibel lovhjemmel for tiltakets virkeområde. *Kristiansand kommune* støtter ikke innføring av fleksibel lovhjemmel når det gjelder virkeområdet. *KS* peker på at dersom tiltaket skal gjennomføres, så bør lovhjemmelen begrenses på samme måte som forskriften til «offentlig ferdselsåre» (skilt 552). *Drammen kommune* mener lovhjemmelen må utformes slik at senere utvidelser av virkeområdet må forelegges Stortinget.

Mange høringsinstanser har uttalt seg til forslag til forskriftsregulering av virkeområdet.

*Buskerud fylkeskommune* støtter at tiltaket bør gjelde alle avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. *Østfold fylkeskommune* mener regelen må gjelde alle kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser for å sikre brukervennlighet og forutsigbarhet for bileiere. Også *NAF* mener all parkering i kommunal regi bør omfattes og kommunen bør forpliktes til å bruke skilt 552 på alle plasser, også utenfor veg. *Hareid kommune* mener regelen må gjelde all offentlig parkering, både der skilt 552 og 1P er brukt, og også lukkede anlegg som parkeringshus og liknende. *Norsk elbilforening* mener også at tiltaket må gjelde alle, både skilt 552 og 1P og i lukkede anlegg som parkeringshus. De peker på at dagens rett til å gi fritak omhandler både skilt 552 og 1P. Endring til kun å omfatte skilt 552 vil innebære svekkelse av elbilinsentivene siden halvparten av kommunene i dag har betalingsfritak. Flere vil skilte om til 1P for å ta betaling. Det kan brukes nye betalingsløsninger som skiltgjenkjenning, app eller refusjonsordning som gjør ordningen gjennomførbare også i lukkede anlegg.

*Oslo kommune* uttaler at begrensning til områder der det benyttes skilt 552 kan føre til at kommuner i større grad kan gå over til hvite vedlegg 1 skilter og stiller spørsmål ved om konsekvensen av begrensningen er tilstrekkelig utredet. Også *Fagforbundet* og *Kongsberg kommune* peker på at begrensning til skilt 552 vil gjøre at kommuner benytter 1P utenfor ferdselsåre.

*Nordland fylkeskommune*, *Kristiansund kommune* og *Vegdirektoratet* støtter at tiltaket gjelder avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser skiltet med hvit P på blå bakgrunn (552).

*Drammen kommune*, *Virke* og *Norpark* peker på at dersom tiltaket innføres så støttes den foreslåtte avgrensningen til plasser skiltet med 552. *Forbrukertilsynet* støtter også den foreslåtte avgrensningen til skilt 552 og peker på at det best ivaretar hensynet til god informasjon om vilkår og priser til forbrukerne. *KNA* støtter at endringen i

forskriften § 34 knyttes til skilt 552 som gir en entydig og pedagogisk tilnærming som er enkel å forholde seg til.

*Skedsmo parkering AS* støtter ikke tiltaket, men uttaler at hvis det innføres, bør det begrenses til skilt 552 og tidsbegrenses til for eksempel to år (opphøre når insentivet ikke lenger er så viktig)

*Opplysningsrådet for Veitrafikken* støtter forslaget, men påpeker betydningen av god skilting, særlig tilstrekkelig betalingsregler på underskilt.

### 3.3.3 Departementets vurderinger

Den foreslåtte lovbestemmelsen gir hjemmel til nærmere regulering av alle de ulike alternativene til virkeområdet som er kommentert i høringen og at det er lagt til grunn at den nærmere avgrensningen av tiltakets virkeområde gjøres i forskrift. De synspunkter som er fremmet i høringen, herunder kommunenes behov for forutsigbarhet i rammebetingelsene, vil departementet ivareta ved forskriftsfastsettelsen og senere eventuelle endringer.

Departementet anser at en generell og overordnet lovhjemmel er hensiktsmessig for å gi mulighet til å tilpasse reglens virkeområde ved behov. Departementet peker i den forbindelse særlig på at de bestemmelser i vegtrafikklovgivningen som avgrensningen av virkeområdet er knyttet til, herunder reguleringen av de aktuelle skiltene (skilt 552 og 1P), hvor de skal benyttes og reguleringer knyttet til «offentlig ferdselsåre» er gjort i skiltforskrift og parkeringsforskrift med hjemmel i vegtrafikkloven, og dermed uansett vil kunne påvirke virkeområdet for denne bestemmelsen. Det gir slik sett mest sammenheng i regelverket om det nærmere virkeområdet også for denne bestemmelsen avklares i forskrift.

På grunn av høringsinnspillene vil departementet, som fremhevet i høringen, understreke at formålene gjør seg sterkest gjeldende på «offentlig ferdselsåre», og anser dette som kjerneområdet for tiltaket. Det ble i høringen likevel foreslått at det for å sikre en enhetlig skiltmessig kommunikasjon av ordningen, skulle gjelde også andre steder der det benyttes skilt 552. Departementet registrerer at flere høringsinstanser foretrekker et utvidet virkeområde og det pekes blant annet på ensartethet, brukervennlighet og at den foreslåtte avgrensningen kan innebære redusert bruk av skilt 552 utenfor «offentlig ferdselsåre». Departementet er oppmerksom på disse forholdene og vil følge utviklingen og ved behov vurdere tilpasninger for å sikre et hensiktsmessig virkeområde.

### 3.4 Betaling for tilleggstjenester

I høringen ble det foreslått at den aktuelle taksten gjelder betaling for bruken av parkeringsarealet og ikke eventuelle tilleggstjenester på parkeringsområdet, typisk lading. Betaling for lading vil dermed som i dag kunne komme i tillegg til prisen for selve parkeringen.

*Norsk elbilforening* støtter høringsforslaget. *Oslo kommune* anser det som et generelt godt forslag, men at det rent praktisk kan være vanskelig å administrere. De foreslår som alternativ løsning at prisen for parkering inklusive lading ikke kan overstige halvparten av «*et konvensjonelt kjøretøy på samme sted*». *NAF* mener at det ikke bør betales for lademulighet, men for kostnad ved faktisk bruk av lademuligheten. *Vegdirektoratet* peker på at betaling for parkering på ladeplasser er viktig for å sikre tilgjengelighet for de som har behov for lading.

Departementet viser til vurderingene i høringsforslaget og at brukerrepresentantene ved *Norsk elbilforening* støtter forslaget. Som det pekes på av *Oslo kommune* vil det kunne være visse utfordringer for kommunene i den praktiske forvaltningen av dette, men kommuner som benytter muligheten til å ta betalt har ikke uttrykt tilsvarende bekymringer som *Oslo kommune*. *Oslo kommunes* alternative forslag vil kunne være klarere, men vil samtidig redusere kommunenes mulighet til å ta markedsmessig betalt for lading i tillegg til selve parkeringen. Departementet opprettholder derfor forslaget slik det ble sendt på høring.

### 3.5 Betalingsløsning

#### 3.5.1 Høringsforslaget

I høringen ble det foreslått en lovhjemmel som generelt ga anledning til å fastsette nærmere regler om avgift for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn. Det ble foreslått at nærmere regler i forskrift fastsettes basert på avveininger av hensynene til brukervennlighet, universell utforming, sporfritt alternativ og kostnader til ombygging og utskifting av automater.

Det ble foreslått at betaling skal kunne skje ved hjelp av mobiltelefon eller annen teknologi som kan betjenes fra motorvognen. Det ble også foreslått at betalingsautomat som settes opp ett år etter at forskriften er fastsatt skulle tilby egen pris for elektrisk og hydrogendrevne motorvogn. Det ble ikke foreslått en dato for når alle automater skulle kunne tilby prisdifferensiering. Det ble

nevnt at en refusjonsordning eller lignende kunne være et mulig alternativ for brukere som ikke ønsker å benytte mobilbaserte løsninger der automat ikke er tilgjengelig.

#### 3.5.2 Høringsinstansenes syn

Mange av høringsinstansene støtter høringsforslaget. *Oslo kommune* mener det er fornuftig at halv pris oppnås ved betaling via mobiltelefon og at det ikke settes frist for når alle automater skal tilby halv takst. Unntaket for bruk av automater anses kostnadsbesparende og brukervennlig ved innføring av p-avgift for elbiler i kommuner.

*Norpark* uttaler at dersom ordningen skal innføres bør betaling kunne skje til annet enn automat. *Fagforbundet* og *Kongsberg kommune* uttaler at det ikke bør være krav til betaling til fysisk automat. Ombygging- og utskiftingskostnader er unødvendig bruk av offentlige midler. *Hareid kommune* peker på at brukere av elektriske og hydrogendrevne kjøretøy bør kunne bruke mobilbaserte betalingsløsninger dersom lovforslaget blir vedtatt. *Asker kommune* uttaler at mobilbetaling er hensiktsmessig, men at det må komme en presisering om at dersom bilfører ikke har mobiltelefon eller den type løsning, må full pris betales på automat.

*Vegdirektoratet* uttaler at det bør være tilstrekkelig å benytte annet enn automat for å sikre seg halv pris.

Flere uttalte seg til spørsmålet om muligheten for betaling til automat og overgangstid. *Oslo kommune* peker på at en overgangsordning for utfasing av dagens automater bør være sammenfallende med krav til universell utforming fra 2021. Det bør åpnes for prøveordninger der bruken av automater sterkt nedtones.

*Østfold fylkeskommune* mener det ikke er nødvendig med overgangsordning eller unntak av hensyn til innføring av ny teknologi, ettersom kommuner som skulle ønske å innføre parkeringsavgift for nullutslippsbiler kan tilby gratis parkering fram til nye parkeringsautomater med mulighet for forskjellige takster installeres.

*Kristiansund kommune* viser til at kravet til at automater håndterer differensiert pris kun bør gjelde nye automater som settes opp fra et år etter forskriftens vedtakelse da ombygging av automater ventes å gi betydelige kostnader.

*Fagforbundet* og *Kongsberg kommune* peker på at det ved krav om betaling til automat bør overgangstiden være minst fem år

*Norpark* støtter ikke at kravet skal gjelde ved utskifting av automater.

Noen høringsinstanser mener at et alternativ til betaling til mobiltelefon bør på plass. *NAF* uttaler at det ikke må åpnes for at kostnader og/eller tekniske vanskeligheter ved overgangen til innkreving av halv takst via automater, fører til en situasjon hvor forbrukeren over lengre tid kun tilbys en løsning basert på mobilteknologi. Det enkleste kan synes som at det ved enhver utbygging stilles krav om at automaten håndterer halv pris. Dersom det tar tid å få på plass betalingsløsning ved automater må kommunene opprettholde gratis parkering inntil muligheten for halv takst ved automater er på plass. Dette gjelder også de kommuner som har innført full takst.

*Norsk elbilforening* peker på at kommunene må tilby en alternativ måte å få halv pris dersom automatene ikke håndterer differensiert avgift. Betaling via app og refusjonsordning er mulig. Dersom det ikke kreves at alle automater kan håndtere halv pris må det være på plass en refusjonsordning. Dette av personvern hensyn og fordi det ikke bør være krav om å ha smarttelefon for å få rabatt.

*Forbrukertilsynet* uttrykker tvil om forslaget om alternativ betalingsløsning er en tilstrekkelig og god løsning, og mener departementet må vurdere refusjonsordninger eller lignende som et tiltak i tillegg til at automatene byttes ut på sikt. Går man videre med forslaget slik det foreligger må man følge nøye med på hvordan dette fungerer i praksis og være oppmerksomme og lydhøre på kundenes tilbakemeldinger og ved behov vurdere alternative løsninger på nytt. *Forbrukertilsynet* mener det ikke bør kunne tas betalt utover taksten for betaling med mobil eller annen teknologi og dette bør presiseres i forarbeidene.

*Time kommune* uttrykker at en ordning som bare vil gjelde i områder hvor det settes opp nye automater ikke er ønskelig. Det vil skape en situasjon det vil være vanskelig for innbyggerne og besøkende å forholde seg til, og vil i tillegg motarbeide kommunens mål om tilrettelegging for korttidsparkering for å stimulere til økt handel i sentrum.

For øvrig er *Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund* opptatt av at innføring av differensiert betaling via automater ikke må føre til at parkeringskostnaden øker uforholdsmessig mye. Kommunen må i størst mulig grad legge til rette for at betaling kan skje via telefon (app) og ved skiltgjenkjenning. *Advokatforeningen* pekte på at det må tydeliggjøres hvilke krav som vil gjelde for anskaffelse eller oppgradering som støtter differensiert betaling.

### 3.5.3 Departementets vurderinger

Den foreslåtte lovbestemmelsen åpner for alle de alternativer for betalingsordninger som høringsinstansene har uttalt seg om. Departementet vil ta hensyn til innspillene før det tas endelig stilling til valg av løsning. Da de ulike alternativene er nært knyttet til gjennomføringen av tiltaket som sådant, herunder særlig kostnader forbundet med tiltaket, vil dette likevel omtales noe nærmere i det følgende.

Departementet viser til at mange av høringsinstansene støtter høringsforslaget og anser betaling via mobiltelefon som en i hovedsak brukervennlig og kostnadseffektiv måte å tilby differensiert prissetting på, herunder *Oslo kommune*, *Norpark*, *Vegdirektoratet* og *Hareid kommune*.

Selv om flere instanser mener at det er unødvendig å kreve at det skal kunne betales til automat er det også flere høringsinstanser som understreker at det er viktig å ha betaling til automat som et alternativ. Departementet vil derfor opprettholde forslaget om at nye automater som settes opp fra ett år etter at reglene fastsettes skal tilby differensiert prissetting.

Departementet har også merket seg at flere instanser uttrykker bekymring for brukervennligheten dersom det legges opp til en ordning der kun mobilbasert betaling blir tilgjengelig over lang tid. *NAF* mener kommunene bør tilby gratis parkering inntil de kan tilby betaling til automat, mens *Norsk elbilforening* og *Forbrukertilsynet* peker på refusjonsordninger eller at utviklingen følges øye. Departementet vil i lys av høringsinnspillene vurdere eventuelt behov for ytterligere tiltak for å sikre brukervennlige betalingsordninger.

Det er også spilt inn at det bør kreves at kommunene opprettholder betalingsfritak inntil de kan tilby differensiert betaling på automat. Til dette bemerker departementet at en slik løsning i mange tilfeller vil gjøre det økonomisk svært vanskelig for mange kommuner å benytte muligheten til å ta halv pris på grunn av kostnader ved utskifting av automater. Dette anses derfor ikke som en hensiktsmessig løsning.

Til innspillet fra *Time kommune* bemerker departementet at redusert takst vil gjelde uansett, men at det på ulike steder vil kunne være ulike betalingsalternativer tilgjengelig.

Til *Advokatforeningens* merknader om å tydeliggjøre hvilke krav som gjelder til automater som skal håndtere differensiert pris, vil departementet peke på at de generelle kravene til automater som fremgår av parkeringsforskriften også vil gjelde for slike automater.

### 3.6 Sammenlikningsgrunnlaget for prisdifferensiering

Det ble i høringen foreslått at prisdifferensieringen skal gjøres i forhold til prisen for parkering av diesel-, bensin- og gassdrevne motorvogner. Hybridelektriske motorvogner ble ikke foreslått omfattet av sammenlikningsgrunnlaget for å gi større fleksibilitet til særskilt prising for slike motorvogner.

*Vestfold og Østfold fylkeskommuner* uttaler begge at sammenlikningsgrunnlaget bør være prisen for bensin- og dieseldrevne motorvogner. Gassdrevne motorvogner bør holdes utenfor sammenlikningsgrunnlaget slik at kommunene har større frihet til å fastsette parkeringstakst for gassbiler som et verktøy for å premiere biogass.

*Norsk elbilforening* støtter departementets forslag, men uttaler at sammenlikningsgrunnlaget bør være den laveste taksten. De peker også på at må være maksimal halv pris i alle prisgrupper – også for abonnement, månedsleie og for sonebeboerparkering.

Departementet er enig med *Vestfold og Østfold fylkeskommuner* i at kommunene også bør ha anledning til å legge til rette for bruk av gassdrevne motorvogner med egne priser uten at dette påvirker forpliktelsene knyttet til elektriske og hydrogendrevne motorvogner, tilsvarende som det som ble foreslått for hybridmotorvogner i høringsforslaget. Departementet foreslår derfor at sammenlikningsgrunnlaget begrenses til bensin- og dieseldrevne motorvogner. Til merknaden fra *Norsk elbilforening* bemerkes at den halve taksten bør gjelde alle relevante sammenlignbare takstgrupper.

### 3.7 Særlig om offentlig støtte

KS viser til at tiltaket innebærer at private kan ta bedre betalt for parkering enn kommunene og stiller spørsmål om ikke tiltaket er å anse som offentlig støtte. KS viser til initiativ fra Finansdepartementet mot ESA vedrørende fritak for engangsavgift for elbiler, økte avskrivningssatser for el-varebiler, samt nye fritak for elbiler i omregistreringsavgiften og trafikksikringsavgiften. Initiativet gjelder ikke parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner. KS mener det er en forutsetning for gjennomføring av forskriftsendringen at det må foreligge en avklaring fra ESA som tillater en slik ordning.

Departementet har i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet vurdert tiltakets forhold til reglene for offentlig støtte. Tiltaket

vurderes å være i tråd med regelverket for offentlig støtte. Det anses ikke behov for ytterligere avklaringer før innføring av tiltaket.

## 4 Sektoravgift for parkeringsvirksomheter og opphevelse av gebyrhjemmel

### 4.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Parkeringsregelverket som trådte i kraft 1. januar 2017 stiller blant annet krav om at Statens vegvesen skal føre tilsyn med parkeringsvirksomheter som omfattes av regelverket.

Statens vegvesen har opprettet en egen enhet for å følge opp sitt tilsynsansvar. Enheten, som er lokalisert på Lillehammer, består av seks saksbehandlere, og hadde et driftsbudsjett på 6 millioner kroner i 2017. Tilsynet finansieres med gebyr fra parkeringsvirksomhetene. Øvrig virksomhet i denne enheten, blant annet veiledning overfor parkeringsvirksomhetene, grunneiere og publikum, finansieres over Statens vegvesens ordinære budsjett.

Finansdepartementets rundskriv R-112/15 om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering 7. oktober 2015 gjør et skille mellom gebyr og sektoravgift. Gebyr skal anvendes når et offentlig organ utfører en klart definert tjeneste overfor betaleren, mens sektoravgift skal brukes for å finansiere fellestiltak overfor en næring eller en sektor. Tilsynsorganenes virksomhet er trukket frem som et eksempel på en type fellestiltak.

Krav om at gebyret må dekke *en klart definert tjeneste* legger føringer for hvordan Statens vegvesens gjeldende gebyrfinansierte tilsyn med parkeringsvirksomheter utføres. I det første året har enheten prioritert dokumenttilsyn hos de registrerte virksomhetene i parkeringsregisteret. Enheten har i tillegg gjennomført noen stedlige tilsyn, samt arbeidet med å avdekke og informere ikke-registrerte virksomheter om parkeringsregelverket.

En sektoravgift vil legge til rette for et bedre og mer effektivt tilsyn. En sektoravgift vil også bedre kunne oppfylle forutsetningene for tilsynet, jf. Prop. 93 L (2014–2015) der det ble vist til at det i høringsforslaget ble 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.*» Innføring av en sektoravgift vil også kunne oppfattes som mer rettferdig, da tilsynet ikke behøver å

ilegge gebyr for målrettet eller stedlig tilsyn, der det konstateres at virksomheten etterlever regelverket.

#### 4.2 Gjeldende rett

Statens vegvesen skal føre tilsyn med parkeringsvirksomheter som omfattes av parkeringsforskriften. Tilsynet finansieres med gebyr fra parkeringsvirksomhetene. Gebyret er fastsatt i forskrift 6. desember 2016 nr. 1456 om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften) § 4 annet ledd, gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav d og parkeringsforskriften § 21. Etter forskriften skal alle tilsynspliktige parkeringsvirksomheter betale et årlig tilsynsgebyr på 9 000 kr. Virksomheter, som blir gjenstand for såkalt målrettet tilsyn, skal i tillegg betale gebyr basert på antall dagsverk nødvendig for oppfølgingen av den konkrete tilsynssak. Dagsatsen er på 4 500 kr, jf. forskriften § 5 annet ledd. Statens vegvesens totale gebyrinntekter (for drift av registeret, tilsyn og godkjenning av undervisningsplan) var på om lag 2,2 millioner kr i 2017, hvorav gebyrinntektene for tilsynet med parkeringsvirksomhetene utgjorde ca. 1 million kr.

Vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a gir hjemmel til å gi nærmere regler om «*krav til meldeplikt før ... [virksomhetene] ... kan tilby vilkårsparkering og gebyr for behandling av melding...*». Denne hjemmelen er fulgt opp i parkeringsforskriften § 4, der det stilles krav om at parkeringsvirksomhetene må registrere utfylt egenmeldingsskjema i Statens vegvesens register før vilkårsparkering kan tilbys. Egenmeldingen gir blant annet Statens vegvesen informasjon om tilsynssubjektene. For å underlette meldingsarbeidet for parkeringsvirksomhetene og Statens vegvesen selv, har Vegdirektoratet utarbeidet et elektronisk egenmeldingsskjema som virksomhetene kan bruke. Dette krever ikke administrative ressurser fra Statens vegvesens side. Verken parkeringsforskriften eller gebyrforskriften inneholder derfor bestemmelser om gebyr til Statens vegvesen for behandling av egenmeldingsskjemaene.

#### 4.3 Høringsforslaget

I høringen ble det foreslått en hjemmel for å kunne innføre en sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter. Forslaget ble begrunnet med hensynet til en mer effektiv og rettferdig tilsynsmetodikk. Det ble vist til at et slikt forslag også ville være i tråd med utviklingen mot økt bruk av sektoravgifter for å finansiere statlige til-

syn, legge til rette for et mer risikobasert tilsyn og bedre oppfylle kravene i rundskrivet.

I høringsforslaget ble det også foreslått å stryke passusen «*og gebyr for behandling av melding*» i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a. Departementet viste her til at verken parkeringsforskriften eller gebyrforskriften inneholdt bestemmelser om dette, at de administrative konsekvensene er marginale og at kostnadene forbundet med egenmeldingsskjemaet eventuelt kunne gebyrlegges med hjemmel i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav d («*tilsynsgebyr*») og bokstav l («*gebyr for bruk av parkeringsregisteret*»). Da forslaget dermed fremsto kun å ha lovtekniske konsekvenser, ble det ikke redegjort nærmere for dette i høringsforslaget.

#### 4.4 Høringsinstansenes syn

*Buskerud fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Drammen kommune, Kristiansand kommune, Sola kommune, Stavanger kommune og Trondheim kommune, Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund, Vegdirektoratet og Virke* støtter alle forslaget om å innføre sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter. *Hareid kommune, Kongsberg kommune, Kristiansund kommune, Oslo kommune, Sandnes kommune, Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund og Fagforbundet* støtter også forslaget, forutsatt at de samlede kostnadene for parkeringsvirksomhetene ikke blir høyere og/eller det leder til et bedre og mer effektivt tilsyn.

*Vegdirektoratet* understreker i sin høringskommentar at dagens ordning for finansiering av tilsynsvirksomheten legger klare føringer for hvordan tilsynet skal utføres. I den første fasen har det vært hensiktsmessig med systemtilsyn hos alle virksomheter, men denne formen for tilsyn vil bli mindre aktuell i tiden fremover. Innføring av sektoravgift vil gi mulighet til å innrette tilsynet ut fra behovet til enhver tid, og dermed medvirke til bedre effekt. *Vegdirektoratet* understreker også at man fortsatt bør ha en gebyrhjemmel som kan brukes sammen med sektoravgiften. Gebyrhjemmelen kan være aktuell å benytte der en parkeringsvirksomhet må følges opp med gjentatte tilsyn for å sikre at virksomheten faktisk innretter seg etter regelverket. *Vegdirektoratet* mener det i slike situasjoner vil være rimelig at tilsynskostnaden dekkes av virksomheten selv istedenfor at disse ekstrakostnadene deles på hele parkeringsnæringen gjennom sektoravgiften.

*Norpark* viser innledningsvis til at man støttet forslaget om tilsyn med parkeringsvirksomhe-

tene. *Norpark* uttrykker imidlertid stor skuffelse over tilsynets virksomhet fra 1. januar 2017, da de hadde klare forventninger til at tilsynet skulle inneha riktig og god kompetanse med primæroppgaven: «å rydde opp blant useriøse parkeringsaktører». *Norpark* foreslår derfor primært at tilsynet avvikles i sin nåværende form. *Norpark* begrunner sitt standpunkt også med at ny parkeringsklagenemnd kan være et tilstrekkelig korrektiv og med at tilsynsordningen representerer en unødig kostnad for kommuner og virksomheter. Subsidiært støtter *Norpark* en sektoravgift, så lenge den ikke medfører høyere kostnader for kommuner og virksomheter.

*Advokatforeningen* foreslår at passusen «relevante kostnader» i lovforslaget erstattes med en mer presis formulering, da det er uklart om begrepet refererer til en begrensning på kostnadstype eller kostnadsnivå.

Ingen av høringsinstansene er imot å oppheve gebyrhjemmelen for behandling av egenmeldingsskjemaet.

#### 4.5 Departementets vurderinger

Departementet konstaterer at alle høringsinstansene som har avgitt høringskommentarer, med unntak av *Norpark*, støtter forslaget om en sektoravgift. Videre at ingen av disse høringsinstansene er imot å oppheve gebyrhjemmelen for behandling av egenmeldingsskjemaet. Departementet viser videre til punkt 6.2, der det fremgår at innføring av en sektoravgift, i seg selv, ikke skal medføre at de samlede kostnadene for parkeringsvirksomhetene blir høyere. Departementet viser også til at formålet med forslaget er å legge til grunn for et bedre og mer effektivt tilsyn med virksomhetene.

Til innspillet fra *Norpark* viser departementet innledningsvis til at høringsforslaget var begrenset til finansieringen av tilsynet og ikke tilsynet som sådan. Departementet mener det vil være en større risiko for useriøse parkeringsvirksomheter dersom det ikke føres tilsyn og at innføring av en sektoravgift vil legge til rette for et bedre og mer effektivt tilsyn, ikke minst overfor nettopp useriøse parkeringsaktører. Tilsynskostnadene for virksomhetene er begrensede, da en vesentlig andel av tilsynsenhetens kostnader for de såkalte myndighetsoppgavene, belastes Statens vegvesens eget budsjett. Departementet støtter derfor ikke *Norpark*s forslag og viser for øvrig til at Vegdirektoratet har en løpende dialog med tilsynsenheten angående prioriteringer og tilsynsmetodikk. Departementet konstaterer for øvrig at *Norpark* subsidiært støtter forslaget.

Departementet foreslår å erstatte «relevante kostnader» i høringsforslaget med «kostnadene med tilsyn med parkeringsvirksomhetene» som følge av Advokatforeningens kommentar.

## 5 Overgangsbestemmelser og ikrafttreden

Det ble i høringen foreslått en overgangsperiode på seks måneder fra regelverket om parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner fastsettes til det trer i kraft for å gi tilstrekkelig tid til tilpasning for kommuner, i første rekke de som har benyttet muligheten til å ta betalt for nullutslippsmotorvogner fra 1. januar 2017.

*Asker kommune* mener at seks måneder er for kort tid og viser til at det er få leverandører som må betjene hele landet. *Fagforbundet og Kongsberg kommune* mener det bør være overgangsperiode på minst 12 måneder, særlig av hensyn til mindre kommuner som må skaffe kompetanse eksternt. *Statens vegvesen* mener man må ha de overgangsperiodene som kommunene trenger og peker på at det tar tid å utarbeide og formidle informasjon mv. På den annen side mener *NAF* at en overgangsperiode på 6 måneder for de som i dag har mer enn halv takst synes for lang.

Departementet viser til at lovforslaget både hva gjelder parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter kun gir hjemmel for nærmere forskriftsregulering, og foreslår derfor at loven trer i kraft straks.

Ikrafttreden og overgangsbestemmelser for selve tiltaket vil fastsettes i forskrift. Departementet legger til grunn en rimelig overgangsordning for regler om parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og vil ta hensyn til innspillene fra høringsinstansene når disse bestemmelsene fastsettes.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 6.1 Halv pris for parkering av elektriske og hydrogendrevne motorvogner

#### 6.1.1 Generelt

Tiltaket vil særlig berøre brukere av elektriske og hydrogendrevne motorvogner, og kommuner som tilbyr parkering mot betaling.

Den 30. juni 2017 var det om lag 118 600 registrerte elbiler i Norge. Den 20. juni 2018 hadde

dette steget til om lag 170 000, og det er ventet at antallet elbiler fortsatt vil stige i årene fremover. Dette innebærer at det blir stadig flere som får fordelene av redusert pris for parkering. Samtidig blir inntektsreduksjonen for kommunene, større.

Fordelen ved tiltaket er at det vil bli mer attraktivt å benytte nullutslippsmotorvogner ved at parkering ikke kan koste mer enn halvparten sammenlignet med en konvensjonell motorvogn. Dette kan både øke bruken for de som har slike motorvogner og også være av betydning ved kjøp av bil.

Ved at tiltaket bidrar til økt bruk av elbiler vil det gi nytte i form av reduserte klimagassutslipp så langt økt bruk av elbil går på bekostning av bruk av konvensjonelle motorvogner. Undersøkelser viser imidlertid at elbiler også erstatter kollektivtrafikk og gange- og sykkel. Eventuell økt biltrafikk som følge av redusert pris på parkering, vil i første rekke komme i byområdene. Elbiler har ikke nevneverdig bedre miljøegenskaper for svevestøv og støy, og dersom tiltaket medfører økt trafikk, kan disse ulempene øke noe.

Klimavirkningen av dagens elbilbruk er grovt anslått til mellom om lag 0,2 mill tonn eller 2 pst av vegtrafikkens utslipp. Elbiler har i dag en rekke avgifts- og bruksfordeler. Den isolerte klimavirkningen av lavere pris på parkering er ikke beregnet. Tiltaket vil indirekte kunne påvirke etterspørselen etter private parkeringsplasser, ved at elbilister i større utstrekning vil etterspørre og benytte kommunale parkeringsplasser.

Tiltaket vil gi kommunene noe mindre fleksibilitet til å bruke pris som virkemiddel i den lokale parkeringspolitikken, særlig siden elbilister utgjør en stadig større andel av bilparken og bruken er særlig stor i og rundt større byer. Det kan redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjon på parkeringsplassene og føre til mer søketransport.

Det er likevel slik at kommunene fortsatt vil stå fritt til å fastsette prisen for parkering og vil kunne bruke dette som virkemiddel, så lenge et forholdsmessig skille opprettholdes mellom prisen for konvensjonelle og nullutslippsmotorvogner.

Tiltaket vil også kunne påvirke konkurranseforholdene mellom kommunale og private parkeringstilbydere. Virkningen på parkeringsmarkedet vil blant annet avhenge av de lokale forholdene.

### 6.1.2 Særlig om konsekvenser for det offentlige

Tiltaket vil påvirke kommunenes inntekter fra parkering, men det er usikkert i hvilket omfang. TØI vurderte i 2014 (rapport 1340/2014) inn-

tektsbortfallet av et fullt betalingsfritak for elektriske motorvogner på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Basert på daværende antall el-biler på 30 000 og anslag hovedsakelig for fem byregioner (Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand), ble totalverdien anslått til 100–120 millioner årlig. Det ble imidlertid pekt på stor usikkerhet i anslagene og at anslagene ville øke særlig med økning i antall elbiler. Per 30. juni 2017 var bestanden som nevnt økt til om lag 118 600, dvs. at inntektsbortfallet med de samme forutsetningene blir om lag 400 til 470 millioner kroner.

Mange kommuner har i dag fullt eller begrenset betalingsfritak for nullutslippsmotorvogner, slik at det foreslåtte tiltaket i dag kun vil ha direkte betydning for et begrenset antall kommuner. Dersom anslagene fra rapporten bare oppjusteres med antall elbiler per 30. juni 2017, at det bare gjelder halv pris og de kommuner i beregningene som antas direkte berørt ved at de i dag tar mer enn halv pris for disse motorvognene, kan det totale inntektsbortfallet anslås til om lag 24–28 millioner kroner i Trondheim og Kristiansand basert på 2017-tall. Inntektsbortfallet vil øke i takt med antall elbiler. I Nasjonalbudsjettet 2019 presenteres oppdaterte framskrivinger av utslipp til luft. I meldingen er det lagt til grunn at det i 2020 vil være om lag 242 000 elbiler og i 2025 om lag 552 000 elbiler. Basert på disse anslagene og med de samme forutsetningene som nevnt over kan inntektsbortfallet i Trondheim og Kristiansand anslås til om lag 49–56 millioner kroner i 2020 og 112–128 millioner kroner i 2025. Andre kommuner vil også få inntektsbortfall, særlig med økt antall elbiler.

Økt antall elbiler til erstatning for biler som benytter fossilt drivstoff vil også ha betydning for inntektene i kommuner som i dag har fullt eller begrenset betalingsfritak for nullutslippsmotorvogner ved at det reduserer muligheten til senere å øke prisen for nullutslippsmotorvogner.

Det vil også påløpe kostnader for kommuner som vil ta betalt for etablering av alternative betalingsløsninger og til å tilby betaling til automat eller annen alternativ betalingsløsning, jf. nærmere omtale i punkt 3.5. Det legges opp til rimelig overgangstid for krav til nye automater og til etablering av alternativ betalingsløsning, og kostnadene antas å bli begrenset.

Siden det å tilby parkering mot betaling ikke er knyttet opp mot tjenester eller annet som staten har pålagt kommunene, foreslås ingen særskilt kompensasjon til kommunene knyttet til tiltaket.



## 6.2 Sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter og oppheving av gebyrhjemmel

### 6.2.1 Konsekvenser for private aktører

Innføring av en hjemmel for sektoravgift innebærer ikke, i seg selv, økonomiske og administrative konsekvenser, da en slik hjemmel må følges opp med en faktisk beslutning om bruk av sektoravgift. Formålet med en slik sektoravgift er som nevnt å legge til rette for et bedre og mer effektivt tilsyn og ikke å øke de samlede kostnadene for parkeringsvirksomhetene. Tilsynskostnadene vil for øvrig fastsettes i tråd med de til enhver tid gjeldende bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering. For parkeringsnæringen vil en sektoravgift innebære at virksomhetenes bidrag til finansiering av enhetens tilsynsvirksomhet blir omtalt som «avgift». En sektoravgift vil også kunne innebære at den enkelte virksomhet ikke vil bli avkrevd gebyr for såkalt «målrettet tilsyn», med unntak av de tilfeller der det ikke fremstår som rimelig at kostnadene fordeles på alle virksomhetene.

Oppheving av hjemmelen til å kreve gebyr for behandling av egenmeldingsskjemaet vil ikke ha noen konsekvenser for parkeringsvirksomhetene, da denne hjemmelen ikke har vært benyttet.

### 6.2.2 Konsekvenser for det offentlige

Innføring av en hjemmel for sektoravgift vil gi Statens vegvesen større handlingsrom for et bedre og mer effektivt tilsyn med virksomhetene.

Oppheving av hjemmelen til å kreve gebyr for behandling av egenmeldingsskjemaet vil ikke ha konsekvenser for Statens vegvesen, da denne gebyrhjemmelen verken brukes eller planlegges brukt i dag.

## 7 Merknader til de enkelte bestemmelsene

### *Til § 8 første ledd bokstav a – opphevelse av gebyrhjemmel*

Bestemmelsen forenkles slik at det ikke lenger kan tas gebyr for behandling av melding for virksomhet som vil tilby vilkårsparkering, ved at passusen «og gebyr for behandling av melding» fjernes fra bestemmelsen.

### *Til § 8 første ledd bokstav d – sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter*

Bestemmelsen gir hjemmel for å innføre gebyr og/eller avgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter. Det er de totale inntektene fra gebyr og/eller avgift som skal dekke kostnadene med tilsyn med parkeringsvirksomhetene. Kostnadene skal fastsettes i tråd med de til enhver tid gjeldende bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering. Avgift vil i første rekke være sektoravgift, jf. omtalen i punkt 4. Begrepet «avgift» benyttes slik at det ikke er et gyldighetsvilkår at de avgifter som fastsettes er å anse som «sektoravgift».

### *Til § 8 første ledd bokstav g – parkeringsavgift for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn*

Bestemmelsen gir hjemmel til å fastsette nærmere regler om at avgift for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på alle eller visse avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser ikke skal overstige halvparten av den laveste taksten på det aktuelle parkeringsområdet for bensin- eller dieseldrevet motorvogn.

Bestemmelsen gjelder elektriske og hydrogendrevne motorvogner og gir hydrogendrevne motorvogner tilsvarende fordeler som elektriske motorvogner. Den omfatter ikke hybridmotorvogner.

Med avgift forstås betaling for bruken av parkeringsarealet. Dette omfatter ikke eventuelle tilleggstjenester på parkeringsområdet, for eksempel lading. Tilbyderen vil ved behov måtte dokumentere at prisen for parkeringen ikke overstiger halvparten av prisen for parkering av en bensin- eller dieseldrevet motorvogn på samme sted.

Begrepet «avgift» benyttes, jf. også begrepsbruken i Prop 93 L (2014–2015) om endringer vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering). Selv om det kan anses mer dekkende å bruke begrepet «gebyr» i denne sammenheng, er «avgift» i denne betydningen innarbeidet begrepsbruk i vegtrafikkloven. Bruk av «parkeringsgebyr» kan skape uklarhet særlig om forholdet til gebyr for parkeringsovertredelser når det ikke er presisert som overtredelsesgebyr etter vegtrafikkloven § 31 a. En eventuell omlegging av begrepsbruken vil kreve en mer omfattende gjennomgang av vegtrafikkloven enn det departementet nå legger opp til.

Det kan gis nærmere bestemmelser om hvilke avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser som skal omfattes, herunder hvorvidt det skal omfatte plasser langs offentlig ferdselsåre, knyttes til bruken av skilt etter skiltforskriften eller parkerings-

forskriften, være uavhengig av dette eller om det skal omfatte alle kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser, jf. omtale i punkt 3.3.

Det kan også gis nærmere bestemmelser blant annet om betalingsløsning, herunder at den reduserte prisen bare er tilgjengelig på visse, eksempelvis mobiltelefonbaserte, betalingsløsninger. Det kan også fastsettes nærmere bestemmelser om at slike betalingsløsninger vil måtte være på plass før det kan tas betalt for elektriske og hydrogendrevne motorvogner. Det kan gis bestemmelser om overgangsordninger for kommuner som allerede har innført betaling enten helt eller delvis. Det kan også gis bestemmelser om at ordinær betaling til automat skal være tilgjengelig for nye automater som settes opp etter en nærmere fastsatt frist, og at alternative betalingsløsninger til eksempelvis mobiltelefonbaserte betalingsløsninger skal være tilgjengelig etter en nærmere fastsatt frist, jf. omtale i punkt 3.5.

Kravet om at prisen ikke skal overstige halvparten av den laveste taksten for bensin- og dieseldrevne motorvogner innebærer at dersom det differensieres på pris mellom diesel og bensindrevne

motorvogner, så skal elektriske og hydrogendrevne motorvogner ikke betale mer enn halvparten av den laveste prisen som tilbys for bensin eller dieseldrevne motorvogner.

Det kan også differensieres på pris mellom elektriske og hydrogendrevne motorvogner. Også da må imidlertid et forholdsmessig skille til prisen for bensin eller dieseldrevne motorvogner opprettholdes.

Hva som er det aktuelle parkeringsområdet vil i hovedsak være klart gjennom kommunale vedtak mv. Prisen vil fortsatt kunne differensiere mellom kommuner, vegstrekninger, parkeringsområder, soner o.l.

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 (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter).

---

**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 (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endringer i vegtrafikkloven (parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter)

#### I

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

§ 8 første ledd bokstav a skal lyde:

- a) krav til virksomheter som vil tilby vilkårsparkering, herunder krav til meldeplikt før denne kan tilby *vilkårsparkering*, 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,

§ 8 første ledd bokstav d skal lyde:

- d) tilsyn, herunder opplysnings- og rapporteringsplikt og adgang til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av parkeringsområde, samt gebyr og avgift for tilsyn med parkerings-

*virksomheter. Gebyrene og avgiften skal dekke kostnadene med tilsyn med parkeringsvirksomhetene,*

§ 8 første ledd bokstav g skal lyde:

- g) rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på *avgiftsbelagte* kommunale parkeringsplasser og plikt til å tilby lademulighet for strøm. *Det kan også gis regler om at avgift for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på alle eller visse avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser ikke skal overstige halvparten av den laveste taksten på det aktuelle parkeringsområdet for bensin- eller dieseldrevet motorvogn,*

#### II

Loven trer i kraft straks.



