



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Bente Nygren / 22073470

Vår referanse:
17/207762-2

Deres referanse:
17/1817-

Vår dato:
23.01.2018

Høring – forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften – halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter.

Vi viser til høring av ovennevnte endringer med høringsfrist 21. januar 2018.
Statens vegvesen har følgende merknader:

A: Forslag til endring i vegtrafikkloven § 8 g) og parkeringsforskriften § 34 – halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser.

Generelt vil vi presisere viktigheten av at man velger løsninger som er gjennomførbare i praksis. Det vil bli krevende for bilførerene med mange forskjellige satser, avhengig av kommune og type plass. Hvis man skal innføre halv pris for nullutslippskjøretøy bør man derfor i størst mulig grad velge de løsningene som er lettest å kommunisere. Løsningene må dessuten være innenfor akseptable økonomiske rammer for kommunene. Parkeringsforskriften medfører allerede store utgifter for bransjen.

I vurderingene må det tas i betraktning at heller ikke bruk av nullutslippskjøretøy er uten ulemper og at de krever de samme investeringene i infrastruktur som andre kjøretøygrupper. Et nylig gjennomført grep i riktig retning mener vi er fritak for omregistreringsavgift for elektriske kjøretøy. Endringer i utviklingen av kjøretøyparken i ønsket retning krever ulike tiltak, men vi må passe oss for ikke å etablere reguleringer som vanskeliggjør ønsket utvikling.

Til pkt. 3.2: Hvilke deler av det kommunale parkeringstilbudet bør omfattes?

Statens vegvesen mener at endringen ikke bør gjelde for flere parkeringsområder enn betalingsfritaket før 1. januar 2017.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Høringen nevner en sammenheng mellom parkering og ladepunkter. Utviklingen innenfor ladeteknologi tilsier at parkeringsforskriftens krav om ladepunkter i praksis vil få stadig mindre betydning, antagelig er den allerede nå ganske redusert. Det vil dessuten kun være ladepunkter på noen få biloppstillingsplasser innenfor et parkeringsområde, mens fritaket vil gjelde mange biloppstillingsplasser.

Vi mener hensynet til bilførerene best ivaretas ved å velge en løsning der type trafikkskilt viser om det er redusert pris, slik som det var før 1. januar 2017. Dette tilsier at fritaket gjelder på plasser regulert med skilteforskriftskilt. Bilfører vet da hvor vedkommende kan parkere til redusert pris. Deretter må bilfører undersøke på det enkelte sted om det er 50 % redusert pris eller lavere og ved behov, finne ut om det er en egen pris på ladeplassene.

En utvidet løsning i fht. hva man hadde før 1. januar 2017, slik at fritaket også omfatter kommunale vilkårsparkeingsplasser skiltet med vedlegg 1-skilt, anses ikke hensiktsmessig. De langt fleste områder som er skiltet med vedlegg 1-skilt er private, dvs. ikke kommunale vilkårsparkeingsplasser, så det vil lett oppstå forvirring. En løsning med å skilte betalingsfritak med underskilt ved innkjøringen, mener vi er uheldig. En så spesiell informasjon som redusert betaling for nullutslippskjøretøy kan ikke stå på skiltet som innfører avgiftsparkering. Dette gjelder uansett om det er skilteforskriftskilt eller vedlegg 1-skilt, jf. parkeringsforskriften vedlegg 1 punkt 3.

En begrenset løsning i fht. det som gjaldt før 1. januar 2017, slik at kun offentlig ferdselsåre omfattes, vil gjøre det vanskeligere for bilfører. Selv om en bilfører under kjøring, vil kunne avgjøre om vedkommende er på en offentlig ferdselsåre eller ikke, er ikke «offentlig ferdselsåre» pr. i dag et kjent begrep.

Når det gjelder hensynet til kommunene vil dette tilsa at færrest mulig plasser/områder omfattes. Like konkurransevilkår mellom kommunale og andre tilbydere tilsier også en begrensning. Vi kan heller ikke se noen grunn til å pålegge kommunene strengere regler enn det vil være for andre offentlige områder utenfor offentlig ferdselsåre. I tillegg viser vi til de hensynene vi har nevnt innledningsvis.

Alle forhold tatt i betraktning, er vi derfor enige med departementet i at dersom en slik ordning skal innføres, bør fritaket omfatte områder vist med skilteforskriftskilt.

Til pkt. 3.3. Betaling for lading i tillegg til parkering

Vi vil nevne at krav om betaling for parkering på de særskilte ladeplassene er et viktig virkemiddel for å sikre at disse plassene er tilgjengelige for bilførere som har behov for lading. Det betales da for lademuligheten, uansett om denne muligheten benyttes eller ikke. Kravet om etablering av ladepunkter er uten mening, hvis plassene opptas av elbiler som ikke lader.

Til pkt. 3.4. Betalingsløsninger – særlig kostnader ved ombygging/utskifting av automater

Statens vegvesen mener det er tilstrekkelig at bilfører kan benytte en betalingsløsning for redusert pris som ikke er knyttet til betalingsautomat. Om bilfører ikke kan/vil benytte en

slik betalingsløsning, kan bilføreren fullt lovlig parkere på plassen ved å betale full pris på automaten. Redusert pris er et tilbud bilføreren kan velge å benytte seg av. Det er antagelig svært få førere av nullutslippskjøretøy som ikke uansett vil betale med mobiltelefon e.l.

Vi vil også vise til at forskriften ikke har et absolutt krav om betalingsautomat på alle vilkårsparkeingsplasser i det den ikke har et slikt krav på lukkede anlegg. Vi er innforstått med at relativt få lukkede anlegg er skiltet med skiltforskriftskilt, men det er likevel et argument for at man ikke trenger kreve betalingsautomat for slike situasjoner. Man kan i hvert fall ikke innføre et krav om betalingsautomat i lukkede anlegg av hensyn til førere av nullutslippskjøretøy.

Til 3.8. Overgang og ikrafttreden

Statens vegvesen mener man må ha de overgangsperiodene kommunene trenger. Forskriften stiller allerede mange krav som skal innfris, herunder ladepunkter innen 1. juli 2018.

Det tar tid å utarbeide og formidle informasjon om angjeldende betalingsfritak og det vil bli mange satser å kommunisere. Det vil for eksempel ofte være forskjellige satser for elektriske motorvogner på ladeplasser og på andre biloppstillingsplasser. Det vil på ladeplassene være forskjellige satser for elektriske motorvogner og andre ladbare motorvogner, mens hydrogendrevne ikke har rett til å parkere på ladeplassene, men har rett til redusert pris andre steder osv. Det skal utformes, bestilles og settes opp skilt som informerer om vilkårene som skal gjelde for denne kjøretøygruppen.

Det er ikke hensiktsmessig at tilsynet skal følge opp frister som er for korte. Vi anbefaler derfor at endringene gjøres gjeldende fra 1.1.2019.

Skilting

Vi vil avslutningsvis presisere at skiltingen må vurderes nærmere etter at løsning er valgt, men denne må holde seg innenfor skiltforskriften og parkeringsforskriften siden det ikke er foreslått endringer i så måte.

B: Forslag om å innføre sektoravgift for å kunne finansiere Statens vegvesens tilsyn med parkeringsvirksomheter

Statens vegvesen støtter forslaget.

Dagens ordning for finansiering av tilsynsvirksomheten legger klare føringer for hvordan tilsynet skal utføres. Hvilken tilsynsmetodikk som bør benyttes, vil endre seg over tid. I oppstartsfasen kunne det være hensiktsmessig med systemtilsyn hos alle virksomheter, men denne formen for tilsyn vil bli mindre aktuell i tiden fremover. Innføring av sektoravgift vil gi tilsynet mulighet til å innrette tilsynet ut fra behovet til enhver tid, og vil dermed medvirke til bedre effekt av tilsynet.

Statens vegvesen bør fortsatt ha en gebyrhjemmel som kan brukes sammen med sektoravgiften. Dette kan være aktuelt i saker hvor en virksomhet må følges opp med gjentatte, hyppige tilsyn fordi virksomheten ikke ønsker å innrette seg etter regelverket. Det vil da være rimelig at tilsynskostnaden må dekkes av virksomheten selv, ikke av næringen som helhet.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Nygren Bente

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.