

# Forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter.

## Innledning

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til:

- A) Endring av vegtrafikkloven og endring av parkeringsforskriften for at elektriske og hydrogendrevne kjøretøy ikke skal betale mer enn halvparten av prisen for parkering sammenlignet med konvensjonelle kjøretøy på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser skiltet med "hvit P på blå bakgrunn". Forslaget følger opp Stortingets vedtak 5. desember 2016 nr 108 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 bompenger, ferje og parkering.*
- B) Endring av vegtrafikkloven for å kunne finansiere Statens vegvesens tilsyn med parkeringsvirksomheter med sektoravgift, samt oppheving av gebyrhjemmelen for Statens vegvesens behandling av egenmeldingsskjema.

Høringsfristen er 21. januar 2018.

Høringen er tilgjengelig på departementet sine nettsider<sup>1</sup>. Vi ber om at høringssvar sendes elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringssvar. Alternativt kan høringssvar sendes Samferdselsdepartementet, helst per e-post til [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no).

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

### **1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?**

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. bla. Meld. St. 41 "Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid."

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokument/hoyringar/id1763/?ownerid=791>

Fram til 1. januar 2017 var ett av insentivene for å øke bruken at kommunene var pålagt å tilby gratis parkering til slike kjøretøy på kommunale parkeringsplasser skiltet med offentlige trafikkskilt, jf. forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering mv. § 8a.

Som del av en større omlegging av regelverket for parkeringsvirksomhet besluttet Stortinget ved lov 4. september 2015 nr. 90, ikraft 1. januar 2017 å oppheve denne plikten, og la kommunene selv avgjøre om det skal tas betalt, og hvor mye.

I prop 93 L (2014-2015) fremkommer blant annet følgende:

*«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 søketraffikk. 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»*

En rekke kommuner benytter nå muligheten til å ta betalt for parkering av slike motorvogner. Norsk Elbilforening oppgir at det i 27 bykommuner er gratis, enten vedtatt eller inntil videre. 130 bykommuner er det innført betaling, delvis eller helt, og i totalt 34 kommuner er det mulig å parkere elbilen gratis<sup>2</sup>.

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 bompenger, ferje og parkering.»*

Denne høringen gjelder bare oppfølging av vedtakets del om parkering.

## 2. Hvilke tiltak er relevante?

### Generelt

Det er iverksatt og vurderes ulike tiltak for å stimulere til kjøp og bruk av nullutslippskjøretøy, jf nærmere omtale i Meld. St. 41 Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, pkt 5.3.

### Parkeringsrelaterte tiltak

Betaling for parkering innføres normalt der tilgangen på parkering er begrenset og det er reguleringsbehov, herunder trafikkestyringsbehov. Prisenivået påvirker etterspørselen. Tiltak knyttet både til prisnivå og tilgang til parkeringsplasser for nullutslippskjøretøy kan derfor

---

<sup>2</sup> <https://elbil.no/norge-rundt-fa-oversikt-over-gratis-parkering/>

gjøre det mer attraktivt å bruke slike kjøretøyer. Særskilt reservering av plasser og ulike grader av betalingslettelse er aktuelle tiltak.

For elektriske kjøretøy vil også tilgang til lademulighet ved parkeringsplassen være viktig for attraktiviteten av plassene. I parkeringsregelverket stilles det krav om tilgang til ladeplasser på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, jf. forskrift 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårsparkering og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) § 35.

Stortingets vedtak innebærer at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn halvparten av prisen for parkering, sammenlignet med prisen for parkering for konvensjonelle kjøretøy. Alternative tiltak vurderes derfor ikke nærmere i denne høringen.

### 3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Tiltaket innebærer begrensning i kommunenes adgang til selv å prissette parkering og dermed tilpasse parkeringsreguleringen til lokale behov.

Tiltaket påvirker videre konkurranseforholdet mellom kommunal og privat parkeringsvirksomhet krever avklaringer av hvilke deler av det kommunale parkeringstilbudet som skal omfattes og hvilke betalingsmuligheter som skal tilbys.

#### 3.1 Avgrensning til kommunal parkering

Både kommunale og private aktører tilbyr parkering mot betaling. Det vises imidlertid til følgende avgrensning i Innst. S 13 (2016-2017) (vår understreking):

*Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), og påfølgende stortingsbehandling, der følgende ble vedtatt:*

*«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.»*

*Flertallet vil understreke at inntil det er klargjort hvordan parkeringsdelen av dette vedtaket kan gjennomføres i praksis, er det tidligere vedtatt regelverk som gjelder. Flertallet vil be regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte, med en vurdering av hvordan en slik nasjonal regel for kommunal parkering kan gjennomføres*

Det legges følgelig til grunn at tiltaket er avgrenset til kommunal parkering. 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, jf. blant annet Lovavdelingens uttalelse 10 februar 2009<sup>3</sup>. Med ovennevnte avgrensning vurderes dette ikke nærmere.

---

<sup>3</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-97-og-105---grunnloven-og-lovbestemt-pl/id545383/>

## 3.2 Hvilke deler av det kommunale parkeringstilbudet bør omfattes?

### 3.2.1 Innledning

"Kommunal parkering" er ikke et entydig begrep. Frem til 1. januar 2017 gjaldt det særlige regler for kommunal parkeringsvirksomhet, herunder betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy der det ble benyttet skilt 552 etter skiltforskriften jf. illustrasjon nedenfor. Dette var hovedsakelig kommunal parkering, men omfattet også enkelte andre aktører, som for eksempel fylkeskommuner. Slik skilting måtte benyttes langs offentlig veg. Kommunene kunne imidlertid utenfor offentlig vei opptre som grunneier og tilby parkering også på avgrensede parkeringsplasser og i parkeringshus. Slike områder ble typisk skiltet med svart P på hvit bakgrunn, jf illustrasjon nedenfor (heretter 1P). De offentligrettslige reglene, herunder betalingsfritaket gjaldt ikke på slike plasser. Tilsvarende virkeområde gjaldt for betalingsfritak for forflytningshemmede frem til 1. januar 2017.

I nytt rammeverk for parkeringsvirksomhet fra 1. januar 2017 er all kommunal parkeringsvirksomhet omfattet, uavhengig av skilting. Det kreves bruk av skilt 552 for parkering på "offentlig ferdselsåre". På andre områder kan det velges hvilken av de to skilttypene som skal benyttes.



Skilt 552



Skilt 1P

Kommunen er pålagt et særskilt ansvar for parkering "på offentlig ferdselsåre", jf. vegtrafikkloven § 8 g og parkeringsforskriften § 7. Kommunene er også gitt større frihet til valg mellom ovennevnte skilttyper på egne parkeringsområder utenfor offentlig ferdselsåre.

Oppsummert er det grunn til å peke på at selv om det rettslige rammeverket ble endret fra 1. januar 2017, er områder hvor det kreves bruk av skilt 552 hovedsakelig det samme, jf. begrepene "offentlig veg" vs "offentlig ferdselsåre". Tilsvarende er kommunenes valgfrihet utenfor slike områder for hvilke av de to ovennevnte skilttyper som benyttes også hovedsakelig den samme. Praksis varierer mellom kommunene.

### 3.2.2 Tre hovedalternativer

Det er dermed tre mulige avgrensninger av tiltaket:

- all avgiftsbelagt kommunal parkering
- all parkering skiltet med skilt 552
- all parkering på "offentlig ferdselsåre"

### 3.2.3 Vurdering

Kommunene er som nevnt pålagt særlige forpliktelser etter parkeringsforskriften § 7 på "offentlig ferdselsåre". Parkeringsregulering på slike områder har særlig betydning for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen, herunder ut fra særlige offentlige trafikkstyringshensyn. Kommunene har dermed et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn ved regulering av vilkårsparkering på "offentlig ferdselsåre". Ansvaret 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. Dette kan tilsi at tiltaket bør begrenses til "offentlig ferdselsåre".

Sammenhengen med rekkevidden av det betalingsfritaket som gjaldt inntil 1. januar 2017, tilsier at tiltaket knyttes til bruken av skilt 552. Dette vil innebære at all parkering langs offentlig ferdselsåre omfattes, da det her er plikt til å bruke slikt skilt. På andre parkeringsområder kan det i større grad velges hva slags skilt som benyttes, og tiltaket vil da også kunne omfatte andre enn kommunale aktører som benytter skilt 552, som fylkeskommuner. Det kan fremstå uheldig at aktørene på denne måten selv skal kunne påvirke rekkevidden av det foreslåtte tiltaket. En slik avgrensning vil også kunne gjøre at flere områder skiltes med 1P i stedet for med skilt 552. Den reelle forskjellen mellom å avgrense til områder skiltet med 552 og "offentlig ferdselsåre" er ikke nødvendigvis stor. Fordelen er særlig en enhetlig og enkel synbarhet for brukerne av de vilkår som gjelder.

Sammenhengen med øvrige regler om betalingslettelser kan trekke i retning av at alt kommunalt parkeringstilbud bør omfattes. Fra 1. januar 2017 skal kommunene gi betalingsfritak for forflytningshemmede på "avgiftsbelagt kommunal parkering", jf. vegtrafikkloven § 8 bokstav f. Tilsvarende gjelder retten til å tilby betalingsfritak for nullutslippskjøretøy etter § 8 bokstav g i dag for "avgiftsbelagt kommunal parkering". Dette inkluderer all parkering som tilbys av kommunene, både der det benyttes skilt 552 og 1P. Virkeområdet for betalingsfritaket for forflytningshemmede er i så måte utvidet fra det som gjaldt før 1. januar 2017.

Plikten til å tilrettelegge med ladepunkter gjelder for alle kommunale plasser, uavhengig av om de er på eller utenfor offentlig ferdselsåre. I mange tilfeller er det aktuelt med kommunale ladeplasser på områder utenfor offentlig ferdselsåre og på områder skiltet med 1P. Tilgang til parkering og tilgang til lading henger i dag tett sammen. Det vil derfor gi best sammenheng dersom tiltaket gjelder alle steder der det tilrettelegges med ladepunkter. Samtidig gjør utviklingen med større batterikapasitet og stadig større bruk av hurtigladere med kort ladetid, at parkering og lading ikke vil henge like tett sammen fremover.

Hensynet til likere konkurranseforhold mellom offentlig og private aktører, jf. formålet i parkeringsforskriften § 1d), tilsier at områder utenfor "offentlig ferdselsåre" ikke bør omfattes. Behovet for likebehandling gjør seg særlig gjeldende på slike områder hvor det er betydelig konkurranse mellom kommunale og private aktører. Særlig når det gjelder parkeringshus vil tiltaket kunne ha betydelige konsekvenser for økonomiske forutsetninger for etablering og drift. Marginene er mange steder små. Det er også grunn til å peke på særlige utfordringer med hensiktsmessig betalings- og kontrolløsninger i bomanlegg, jf. nærmere omtale i punkt 3.4.4 nedenfor. Dette tilsier varsomhet med å inkludere slike områder

Det er videre høyst varierende i hvilken grad kommunene i dag gir betalingslettelser utover på områder som var omfattet av betalingsfritak frem til 1. januar 2017. I mange kommuner vil et virkeområde som omfatter all kommunal avgiftsbelagt parkering innebære en utvidelse sammenliknet med dagens situasjon.

Det at gjeldende regelverk i stor grad søker likebehandling mellom private og kommunale aktører og at kommunenes særlige ansvar er begrenset til "offentlig ferdselsåre", tilsier at tiltaket begrenses til slike arealer. Dette vil innebære at parkering i parkeringshus og på parkeringsplasser som er adskilt fra offentlig veg ikke vil omfattes. Dette vil innebære en avvikende avgrensning med virkeområdet for betalingsfritaket for forflytningshemmede. Et slikt avvik kan imidlertid forsvares da reguleringene har ulike underliggende formål, jf. særlig at forflytningshemmede har et større behov for tilgjengelighet til parkering i nærheten av ulike tilbud, og at mengden av tillatelser er relativt stabil og begrenset.

#### 3.2.4 Departementets forslag

Samferdselsdepartementet anser samlet sett at tiltaket bør avgrenses til å gjelde "offentlig ferdselsåre". Slike områder vil alltid skiltes med skilt 552. For å sikre enhetlig kommunikasjon av ordningen, foreslås det at tiltaket også skal omfatte andre områder skiltet med 552, jf. utkast til endring av parkeringsforskriften § 34. Dette vil innebære at tiltaket i stor utstrekning gjelder de områder der det inntil 1. januar 2017 var betalingsfritak.

For å gi fleksibilitet til å tilpasse og endre hvilke deler av det kommunale parkeringstilbudet som skal omfattes av tiltaket, foreslås det imidlertid at lovhjemmelen skal omfatte alle eller visse avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser, jf. utkastet til endring i vegtrafikkloven § 8 g)

Det bes særskilt om høringsinstansenes syn på dette.

### 3.3 Betaling for lading i tillegg til parkering

Tiltaket gjelder betaling for bruken av parkeringsarealet. Det er dette som lar seg sammenlikne med tilbudet for parkering av konvensjonelle kjøretøy. Det omfatter dermed ikke eventuelle tilleggstjenester på parkeringsområdet, typisk lading. Lading kan det i dag tas betalt for, og endring av dette anses å ligge utenfor Stortingets vedtak. Betaling for lading vil dermed som i dag kunne komme i tillegg til prisen for selve parkeringen. Dette kan for eksempel gjøres ved at det betales for strømforbruket, tiden det lades eller for lademuligheten, men det vil også kunne gjøres til en del av parkeringsavgiften. For sistnevnte tilfelle vil tilbyderen da måtte differensiere mellom prisen for parkeringen og prisen for ladingen, slik at det kan dokumenteres at prisen for parkeringen ikke overstiger halvparten av prisen for parkering av et konvensjonelt kjøretøy på samme sted. Samlet sett vil den totale prisen som betales for parkering med lading/lademulighet kunne overstige halvparten av prisen for parkering av et konvensjonelt kjøretøy på samme område.

### 3.4 Betalingsløsning – særlig kostnader ved ombygging/utskifting av automater

Etter dagens regelverk skal det i åpne parkeringsanlegg i alminnelighet være mulig å betale både på automat og på en alternativ betalingsløsning, typisk via mobiltelefon, jf. parkeringsforskriften § 32.

#### 3.4.1 Betaling til automat

Det differensieres i dag i svært liten grad på pris mellom kjøretøygrupper. De fleste automatene som benyttes er ikke forberedt på å kunne håndtere egne priser for nullutslippskjøretøy, da dette i mange tilfelle forutsetter endringer på automaten, eksempelvis en knapp med en særlig takst. Med dagens automater er derfor alternativene i de fleste tilfeller full pris eller gratis for nullutslippskjøretøy.

For å gjøre det mulig å kunne betale egen takst for nullutslippskjøretøy på automat vil det derfor bli behov for ombygging av automater. Signaler fra bransjen tyder på at det kan ventes betydelige kostnader dersom automater må bygges om. Kostnadene vil variere for ulike typer automater. Enkelte populære automattyper vil måtte bygges om betydelig. Andre automattyper vil med mindre ombygginger kunne håndtere en prisdifferensiering. Det opplyses imidlertid at alle nye automater som leveres i markedet vil kunne håndtere egen takst for nullutslippskjøretøy.

De fleste kommuner som har innført betaling for elektriske og hydrogendrevne biler fra 1. januar 2017, tar full pris. Det er kun noen få tilfeller hvor det er innført halv pris for elbiler på enkelte områder, og dette er i hovedsak da ved mobilbaserte betalingsløsninger, jf. omtale nedenfor. Det pågår allerede ombygging/utskifting av mange automater for å sikre de vedtatte kravene til universell utforming innen 2021, jf. parkeringsforskriften § 32. Disse endringene er imidlertid vesentlig annerledes enn det som må til for kunne håndtere differensierte takster. Det er derfor grunn til å anta at det vil være vesentlig fordyrende for de prosesser som skal startes eller allerede er startet med ombygging/utskifting av eksisterende automater, om de også skal ivareta muligheten til å håndtere maksimum halv takst.

#### 3.4.2 Alternativ betalingsløsning:

Å innføre en differensiert prisstruktur for alternative betalingsmåter som mobil eller lignende, kan gjøres uten ombygginger av fysiske automater. Signaler fra bransjen tyder på at slike tilpasninger er lite kostnadskrevende og kan gjennomføres raskt.

En slik alternativ betalingsløsning bør derfor kunne være tilgjengelig før det kan tas betalt for parkering av nullutslippskjøretøy. Det legges til grunn at for kommuner som ikke har innført betaling for nullutslippskjøretøyer, vil slike betalingsløsninger måtte være på plass før det kan tas betalt for denne gruppen. For kommuner som allerede har innført betaling enten helt eller delvis, vil det være behov for en overgangstid på noen måneder, jf. nærmere omtale av overgangstid i pkt. 3.8 nedenfor.

### 3.4.3 Overgangsordning eller unntak fra kravet til bruk av automat.

Det gjeldende kravet til bruk av automat og alternativ betalingsløsning, er satt for å ivareta hensyn til universell utforming og generell brukervennlighet. En automat vil også ivareta behovet for sporfritt betalingsalternativ.

Som nevnt vil det imidlertid forutsette ombygging av automater, med tilhørende kostnader. En slik ombygging vil ta tid, og vil dermed gjøre at tiltaket først vil kunne gjennomføres fra et senere tidspunkt.

Elbilbrukere benytter i dag i stor grad mobilbaserte løsninger bl.a. for tilgang til og betaling av lading, og det er dermed grunn til å anta at de i stor grad også vil benytte en mobil-basert betalingsløsning for parkering og oppfatte dette som brukervennlig. Fysiske automater vil trolig bli begrenset brukt av denne gruppen.

Samlet sett vurderes det som lite hensiktsmessig å kreve omfattende ombygging av eksisterende automater ved innføring av tiltaket. En mulighet er å gjøre et generelt unntak fra kravet til å kunne betale til automat dersom det skal tas betalt for denne gruppen, slik at eneste mulighet er en alternativ betalingsløsning.

Alternativt kan kravet til å kunne betale på automat gjelde i forbindelse med normal utskifting av automater, og dermed bare gjøres gjeldende for nye automater etter en rimelig overgangsperiode. Ved å ta slike tilpasninger i forbindelse med ordinær utskifting av automater forventes at kostnadene, sammenlignet med pliktig samtidig ombygging, vil kunne reduseres betydelig. En slik overgangsperiode må særlig ta hensyn til pågående utskiftninger særlig for å imøtekomme krav til universell utforming. Det kan være aktuelt å stille et krav for når alle automater skal være bygget om. En mulighet, om enn mindre ønskelig, er å ikke kreve ombygging av automater, men at en refusjonsordning eller lignende må være tilgjengelig for brukere som ønsker å benytte en automat.

Samlet sett anser Samferdselsdepartementet at de generelle hensynene til brukervennlighet og universell utforming tilsier at krav om at det skal kunne betales til automat bør opprettholdes. Kostnadene ved innføring av et slikt krav bør imidlertid reduseres ved at kravet kun bør gjelde ved løpende utskifting av automater. Som nevnt opplyser næringen at nye automater kan håndtere egen takst for nullutslippskjøretøy. Modernisering og oppgradering av eksisterende automater bør også være tillatt uten at kravene til ombygging med ny funksjonalitet slår inn. Det foreslås derfor at kravet kun skal gjelde nye automater som settes opp fra ett år etter forskriftens vedtakelse. Det anses ikke nødvendig å fastsette et tidspunkt for når alle automater skal kunne tilby slik betaling.

Det bes særlig om høringsinstansenes syn på dette punktet.

### 3.4.4 Særlig om betaling i lukkede anlegg

I tråd med forslaget i punkt 3.2 vil ikke lukkede kommunale bomanlegg (parkeringshus o.l regulert ved bom ved inn- og utkjøring) omfattes, med mindre slike velges skiltet med skilt 552. Dette vil imidlertid kunne innebære at flere lukkede anlegg skiltes med 1P.



Dersom virkeområdet omfatter all kommunal avgiftsparkering, ref. punkt 3.2 over, vil også kommunale parkeringshus med bomanlegg omfattes. I slike anlegg vil verken en automat eller en alternativ betalingsløsning som app være tilstrekkelig i seg selv. Da bomanlegg i stor grad er selvregulerende vil det være behov for å kunne verifisere retten til redusert takst ved bomplassering. Dette kan for eksempel gjøres ved en registrerings/brikkeløsning hvor rettighetshaveren på forhånd har registrert seg, kombinert med kjennemerkegjenkjenning på stedet som kontrollerer at vedkommende kjører et kjøretøy med rettighet (typisk kjøretøy med EL EK, eller HY på kjennemerket).

Slike løsninger finnes i enkelte bomanlegg. Dette er for eksempel gjort i Bergen der det gis halv pris i kommunale parkeringshus ved bruk av løsning basert på nummeregjenkjenning ("sesam sesam"). Det er imidlertid mange bomanlegg hvor denne muligheten ikke er tilgjengelig per i dag. Slik teknologi fases nå inn i lukkede anlegg for å tilfredsstille generelle krav til universell utforming av betalingsordningene. Det er imidlertid gitt overgangstid til 2021, jf. parkeringsforskriften § 32 og § 65. Dersom virkeområdet skal omfatte bomanlegg anses det dermed ikke hensiktsmessig å gjennomføre dette før 2021.

### 3.5 Hvilke kjøretøy skal omfattes?

Tiltaket gjelder i tråd med Stortingets vedtak nullutslippskjøretøy. Dette omfatter alle elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Dette begrepet foreslås benyttet i lovforslaget, i tråd med øvrige reguleringer av slike kjøretøy i vegtrafikkloven. Det omfatter ikke hybridmotorvogner. Det er grunn til å understreke at tiltaket uansett er mest aktuelt for elektriske kjøretøy. Per 30. juni 2017 var det registrert om lag 118 600 elektriske kjøretøy, mens det bare er registrert noen titalls hydrogendrevne kjøretøy.

### 3.6 Særlig om skilting

Skilting er viktig for at brukerne skal vite hvor tiltaket gjelder. Som det fremgår over, skiltes ikke det kommunale parkeringstilbudet enhetlig. Det kan benyttes både skilt 552 og 1P, jf. pkt 3.2.

I tråd med forslaget til virkeområde under punkt 3.2 foreslås tiltaket avgrenset til der det benyttes skilt 552. Kommunikasjonen av ordningens virkeområde vil da være klar. Skiltet 552 benyttes utelukkende til kommunal og annen offentlig parkering. Fra 1. januar 2017 er utgangspunktet at der skiltet er kombinert med betalingsplikt så angir det full betalingsplikt også for nullutslippskjøretøy. Redusert betaling eller betalingsfrihet må vedtas og skiltes særskilt av kommunen. En følge av det foreslåtte tiltaket vil være at det rettslige utgangspunktet endres. Det foreslås derfor at slik skilting, dvs med 552, skal angi at brukere av nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt halv takst for parkeringen. Hvorvidt taksten er lavere enn halv eller det er fullt betalingsfritak vil være opp til den enkelte kommune, og anses mest hensiktsmessig at fremgår ved skilting på det enkelte parkeringsområde. Dette kan for eksempel gjøres gjennom oppslag eller skilt ved billettautomaten, gjennom informasjonen på skiltet ved innkjøringen til området eller på annen godt synlig måte. I tillegg bør kommunene ha gode elektroniske informasjonsløsninger.

Dersom tiltaket skal omfatte all kommunal parkering, ref. omtale i punkt 3.2, vil den også omfatte områder som skiltes med 1P. Slik skilting benyttes både av kommunale og av private

aktører og dette skiltet vil dermed ikke i seg selv gi informasjon om tiltaket gjelder. For å gi publikum nødvendig informasjon om betalingsreglene for nullutslippskjøretøy bør det, dersom dette blir aktuelt, på slike områder fremgå særskilt at tiltaket gjelder. Siden hovedskiltet ikke gir noen indikasjon foreslås at dette fremgår tydelig på underskilt til hovedskiltet.

### 3.7 Særlig om prisdifferensiering - konvensjonelle kjøretøy, nullutslippskjøretøy og parkeringsområde

#### 3.7.1 Sammenligningsgrunnlaget - Konvensjonelle kjøretøy

Den foreslåtte prisdifferensieringen skal gjøres i forhold til "konvensjonelle kjøretøy". Med dette forstås hovedsakelig diesel- og bensindrevne kjøretøy, men det omfatter også gassdrevne- og hybridkjøretøy. I dagens situasjon er dette klart nok, da kommunene ikke benytter seg av prisdifferensiering for slike kjøretøy, men har en felles takst for parkering. Denne taksten er utgangspunktet for hva som vil være halv takst.

Det kan ikke utelukkes at det fremover vil kunne bli aktuelt med ytterligere prisdifferensiering for parkering, der det skilles mellom ulike typer konvensjonelle kjøretøy. Da oppstår spørsmålet om hva den halve taksten skal vurderes i forhold til.

Dette er allerede aktuelt for bompenger som også er omfattet av Stortingets vedtak, ref. punkt 1, der ulike typer prisdifferensiering er aktuelt og det vurderes hvordan sammenligningsgrunnlaget skal defineres.

Et særskilt spørsmål er forholdet til hybridmotorvogner, særlig hybrid-elektriske motorvogner. Slike kjøretøy omfattes ikke av tiltaket da de ikke er nullutslippsmotorvogner, men omfattes av andre insentiver som for eksempel tilrettelegging med ladeplass og avgiftsmessige tiltak. Kommunene bør ha adgang til å tilrettelegge for økt bruk også av slike kjøretøy gjennom lavere priser for parkering, uten at dette påvirker forpliktelsene etter tiltaket knyttet til nullutslippskjøretøy. Det foreslås derfor at priser for hybridelektriske motorvogner ikke omfattes av sammenligningsgrunnlaget.

Da differensiert prissetting for konvensjonelle kjøretøy per i dag ikke synes å være aktuelt, og for å ikke gjøre regelverket mer komplisert enn nødvendig samtidig som det opprettholdes et tilstrekkelig insentiv for økt bruk av nullutslippskjøretøy, foreslås at sammenligningsgrunnlaget for taksten skal være den laveste taksten som gjelder for diesel-, bensin- og gassdrevne kjøretøy. Det vil bety at dersom det differensieres mellom disse, skal elektriske og hydrogendrevne kjøretøy ikke betale mer enn halvparten av den laveste prisen som tilbys for en av disse gruppene.

#### 3.7.2 Prisdifferensiering mellom nullutslippskjøretøy

Det legges i utgangspunktet til grunn at det vil være en enhetlig takst for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Det kan likevel ikke utelukkes at det fremover vil kunne bli aktuelt med prisdifferensiering også mellom disse gruppene av motorvogner. Slik differensiering vil kunne gjøres så lenge den høyeste taksten blant elektriske og hydrogendrevne kjøretøy ikke overstiger halvparten av den laveste taksten for konvensjonelle kjøretøy som beskrevet over.

### 3.7.3. Parkeringsområdet

Kommunenes frihet til å differensiere prisen for parkering både mellom kommuner, vegstrekninger, parkeringsområder, soner o.l. foreslås ikke berørt av tiltaket. Det vil være prisen innenfor det aktuelle enkelte parkeringsområde som gir rammen for hva den halve prisen skal vurderes i forhold til. Dette antas i hovedsak å være klart gjennom kommunale vedtak mv.

### 3.8 Overgang og ikrafttreden

Kommuner som i dag ikke tar betalt for parkering for nullutslippskjøretøy vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Det vil kun påvirke det fremtidige handlingsrommet. Dersom tiltaket får et videre virkeområde enn dagens betalingsfritak (for eksempel for kommunale parkeringshus), jf. omtale i punkt 3.2, vil det imidlertid også få betydning for disse.

For kommuner som har benyttet muligheten til å ta betalt for nullutslippskjøretøy fra 1. januar 2017, må det gis tilstrekkelig tid til nødvendige tilpasninger. Herunder må det tas hensyn til både tekniske, praktiske, og administrative forhold, samt kommunale beslutningsprosesser. Det er særlig behov for tid til etablering av betalingsløsninger, jf. punkt 3.4, skiltmessige forhold, samt å fatte nødvendige vedtak i de kommunale beslutningsorganene. Det antas at en overgangsperiode på seks måneder fra regelverket fastsettes til det trer i kraft vil gi tilstrekkelig tid til tilpasning, men det bes særlig om høringsinstansenes syn på dette.

#### 4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Tiltaket vil særlig berøre de som disponerer nullutslippskjøretøy (både enkeltpersoner og offentlig og privat næringsvirksomhet) og kommuner som tilbyr parkering mot betaling.

Det var ved årsskiftet 2016/2017 om lag 100 000 registrerte elbiler i Norge. 30. juni 2017 var dette steget til om lag 118 600. Det er ventet at antallet elbiler vil stige ytterligere i årene fremover. Dette innebærer at det blir flere som får fordelene av tiltaket. Samtidig blir kostnaden, særlig ved reduserte inntekter for de berørte kommunene, større.

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

Ved at tiltaket bidrar til økt bruk av elbiler vil det gi samfunnet fordeler i form av reduserte klimagassutslipp så langt økt bruk av elbil går på bekostning av bruk av konvensjonelle kjøretøy. Undersøkelser viser imidlertid at elbiler også erstatter trafikk med kollektivtrafikk og gange- og sykkel<sup>4</sup>. 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 ulemperne øke noe.

---

<sup>4</sup> [Rapport: Electric vehicles - environmental, economic and practical aspects - As seen by current and potential users. TØI-rapport 1329/2014 Forfattere: Erik Figenbaum, Marika Kolbenstvedt Beate Elvebakk](#)

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/rundt større byer. Det kan redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjon på parkeringsplassene og føre til mer søketransitt.

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 nullutslippskjøretøy.

#### 4.1 Særlig om inntektsbortfall for kommunen

Det er høyst usikkert hvilken betydning tiltaket vil ha for kommunenes inntekter fra parkering.

TØI vurderte i 2014 (rapport 1340/2014<sup>5</sup>) inntektsbortfallet 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. I anslagene representerte Oslo om lag 69 % av inntektsbortfallet, Bergen 12%, Trondheim 8%, Stavanger 7% og Kristiansand 4%.

Som påpekt i rapporten vil inntektsbortfallet øke videre fremover særlig ut fra økninger i elbilbestanden. Per 30. juni 2017 var bestanden som nevnt økt til om lag 118 600, dvs at inntektsbortfallet med de samme forutsetningene blir 300 til 350 mill kroner

Selv om kommunene kunne innføre full betalingsplikt fra 1. januar 2017 er det likevel slik at mange kommuner har valgt å videreføre fullt eller begrenset betalingsfritak for nullutslippskjøretøy, slik at det foreslåtte tiltaket kun vil ha direkte betydning for et begrenset antall kommuner.

Elbilforeningen oppgir følgende oversikt over status i kommunene (per 26 juni 2017)<sup>6</sup>:

- I 27 bykommuner er det gratis (enten vedtatt eller inntil videre)
- I 30 bykommuner er det innført betaling (delvis eller helt)
- I totalt 34 kommuner er det mulig å parkere elbilen gratis

Det er grunn til å merke seg at av de fem byområdene som TØI vurderte særskilt i 2014, har Oslo, Bergen og Stavanger videreført fritak eller begrenset betaling. Disse byområdene

---

<sup>5</sup> <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40465>

<sup>6</sup> <https://elbil.no/norge-rundt-fa-oversikt-over-gratis-parkering/>

representerte om lag 85 % av det totale inntektsbortfallet som TØI beregnet i 2014. Trondheim har innført full betaling. Kristiansand har innført generell betalingsplikt, men betalingsfrihet videreføres på tre parkeringsområder som en toårig prøveordning<sup>7</sup>.

Beregningene tar ikke hensyn til at tiltaket også vil kunne omfatte områder som ikke var omfattet av betalingsfritaket frem til 1. januar 2017, og at inntektsbortfallet dermed vil kunne bli større for kommunale parkeringsplasser som har vært privatrettslig regulert, jf. punkt 3.2.

Dersom anslagene fra rapporten bare oppjusteres med antall elbiler per 30. juni 2017, at det bare gjelder halv pris og de kommuner som antas direkte berørt, kan det totale inntektsbortfallet anslås til om lag 15-20 mill i Trondheim og Kristiansand basert på 2017-tall. Inntektsbortfallet vil øke i takt med antall elbiler.

#### 4.2 Særlig om kompensasjon til kommunene.

Tiltaket innebærer reduserte inntekter for de kommunene som etter 1. januar 2017 har innført mer enn halv pris for parkering av elektriske kjøretøy, og det reduserer fremtidige inntektsmuligheter for øvrige kommuner. Det kan derfor reises spørsmål om kompensasjon til kommunene, jf prinsippet om kompensasjon for endringer i oppgaver og regelverk i statlig styring av kommunesektoren, ref. veileder til statlig styring av kommunesektoren.<sup>8</sup>

Selv om betalingsparkering brukes som reguleringsvirkemiddel, påligger det ikke kommunene noen generell plikt til å tilby parkering mot betaling. Oppgaven er dermed ikke knyttet opp mot tjenester eller annet som staten har pålagt kommunene. Det ble ikke foretatt noen korrigerende av kommunenes inntekter ved adgangen til fri prissetting fra 1. januar 2017. Det er derfor heller ikke naturlig at endringen som foreslås nå skal kompenseres, og det foreslås følgelig ingen særskilt kompensasjon knyttet til tiltaket.

### **5. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?**

Det foreslås endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften slik at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 prosent av taksten for parkering med konvensjonelle kjøretøy ved parkering på kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser på "offentlig ferdselsåre" og andre steder det er skiltet med skilt 552.

Tiltaket vil kunne gi økt bruk av nullutslippskjøretøy som bidrag til redusert lokal luftforurensning og målene i klimapolitikken. Tiltaket vil gi reduserte inntekter for enkelte kommuner.

### **6. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?**

Det er viktig at det benyttes teknologiske muligheter til brukervennlige betalingsløsninger og at det tas hensyn til kommunenes behov for tilstrekkelig tid til å gjennomføre tiltaket, særlig

---

<sup>7</sup> <https://www.kristiansand.kommune.no/kripark/slideshow/el-biler/>

<sup>8</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/c7f4729ba2744851b6e55d373be7f802/h-2382\\_elektronisk.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/c7f4729ba2744851b6e55d373be7f802/h-2382_elektronisk.pdf)

når det gjelder krav til betalingsløsninger. Det er også viktig at tiltakets rekkevidde avgrenses klart, og at publikum får god informasjon både forut for gjennomføring og etter iverksettelse..

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

### **Innledning**

Statens vegvesen (SVV) fører tilsyn med parkeringsvirksomheter. Tilsynet finansieres i dag med gebyr. Departementet foreslår i denne høringen å endre vegtrafikkloven for å kunne finansiere dette tilsynet med sektoravgift. Dette vil gi vegvesenet større handlingsrom i valg av tilsynsmetodikk. Departementet foreslår også å oppheve gjeldende gebyrhjemmel for vegvesenets behandling av egenmeldingsskjema fra parkeringsvirksomhetene.

### **1. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a) og d)**

#### **1.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?**

Nytt parkeringsregelverk trådte i kraft 1. januar 2017<sup>9</sup>. Regelverket gjelder for både offentlige og private parkeringsvirksomheter som tilbyr vilkårsparkering og stiller blant annet krav om at Statens vegvesen skal føre tilsyn med virksomhetene.

SVV har opprettet en egen enhet for å følge opp dette tilsynsansvaret. Enheten består av seks saksbehandlere og har et driftsbudsjett på 6 mill. kr (2017). Tilsynet finansieres med gebyr fra parkeringsvirksomhetene. Øvrig virksomhet, som blant annet veiledning til parkeringsvirksomhetene, grunneiere og publikum, finansieres over vegvesenets ordinære budsjett.

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...*".

Vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav d) gir hjemmel til å gi nærmere regler om "*tilsyn ... samt gebyr for tilsyn med parkeringsvirksomhet*".

I forskrift 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) § 21, går det frem at Vegdirektoratet kan fastsette forskrift om gebyr for dekning av kostnader med tilsyn av virksomheter som tilbyr vilkårsparkering.

Av forskrift 6. desember 2016 nr. 1456 om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplærings-tilbydere (gebyrforskriften) § 4 annet ledd, følger det at alle tilsynspliktige parkeringsvirksomheter skal betale et årlig tilsynsgebyr på 9 000 kr. Virksomheter som blir gjenstand for såkalt målrettet tilsyn skal i tillegg et betale gebyr basert på antall dagsverk

---

<sup>9</sup> Se [vegtrafikkloven § 8](#), [parkeringsforskriften](#) og [gebyrforskriften](#)

nødvendig for oppfølgingen av den konkrete tilsynssak. Dagsverksatsen her er på 4 500 kr, jf. forskriften § 5 annet ledd.

Statens vegvesen har estimert at de totale gebyrinntektene fra tilsynet med parkeringsvirksomhetene i 2017 vil ligge på ca. 1 mill kr. Årsgebyret vil utgjøre det vesentligste av inntektene.

Vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav l) og parkeringsforskriften gir for øvrig hjemmel til å kreve gebyr av parkeringsvirksomhetene for bruk av parkeringsregisteret. Denne hjemmelen er fulgt opp i gebyrforskriften § 3, der det går frem at tilsynspliktige virksomheter skal betale et årlig gebyr for å dekke kostnadene for drift og vedlikehold av parkeringsregisteret. Gebyret er differensiert etter antall vilkårs-parkeringsplasser som den enkelte parkeringsvirksomhet legger inn i registeret og på antallet betalings- og gratis-plasser. Gebyret er henholdsvis 7 og 3,5 kr per plass, jf. forskriften § 3 annet og tredje ledd.

Finansdepartementets rundskriv R-112/15 av 7. oktober 2015 (heretter "rundskrivet") gjør et skille mellom gebyr og sektoravgift.

I rundskrivet presiseres det at gebyr skal brukes når et offentlig organ utfører en klart definert tjeneste overfor betaleren. Det skal ikke betales for noe annet eller for noe mer enn for den konkrete tjenesten, men både faste og variable kostnader kan inngå i beregningsgrunnlaget. Gebyret skal imidlertid ikke overstige kostnadene med å produsere og levere tjenesten. Det oppstilles også forbud mot å legge inn krav til overskudd i beregningsgrunnlaget.

I rundskrivet presiseres det videre at sektoravgift skal brukes for å finansiere fellestiltak ovenfor en næring eller en sektor. I rundskrivet er tilsynsorganenes virksomhet trukket frem som eksempel på slikt fellestiltak. Det er aktører som har nær tilknytning til sektoren som skal betale avgiften. Beregningsgrunnlaget er de samlede kostnadene for tiltaket eller virksomheten, etter fradrag for andre inntekter. Det oppstilles også her forbud mot å legge inn krav til overskudd.

Rundskrivet legger slik føringer på hvordan enheten skal utøve sitt parkeringstilsyn, siden bruk av gebyr stiller krav om en klart definert tjeneste ovenfor betaleren. Så langt i oppstartsåret er parkeringstilsynet bygget på et systemtilsyn med virksomhetene. Dette anses i tråd med rundskrivets krav om en klart definert tjeneste. Det fremstår imidlertid verken som effektivt eller hensiktsmessig at tilsynet fremover skal bindes opp til et slikt systemtilsyn med de tilsynspliktige virksomhetene. Det kan også stilles spørsmålstegn ved om et slikt fast systemtilsyn vil være i tråd med 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."*

Videre kan det stilles spørsmålstegn ved om det er hensiktsmessig å kreve gebyr av en enkelt parkeringsvirksomhet for det målrettede tilsynet, eksempelvis der tilsynet viser at virksomheten faktisk følger regelverket. Dette er problemet som ønskes løst med forslaget om å innføre sektoravgift for å kunne finansiere Statens vegvesens tilsyn med parkeringsvirksomheter.

I vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a) gis det blant annet hjemmel til i forskrift å gi regel om *".... og gebyr for behandling av melding, ..."*

Parkeringsforskriften § 4, hjemlet i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a), stiller krav om at parkeringsvirksomheten må registrere utfylt egenmeldingskjema i Statens vegvesens register før vilkårsparkering kan tilbys. Egenmeldingen gir enheten informasjon om tilsynssubjektene. For å underlette meldingsarbeidet for parkeringsvirksomhetene, har Vegdirektoratet utarbeidet et elektronisk egenmeldingskjema som virksomhetene kan bruke.

Verken parkeringsforskriften eller gebyrforskriften inneholder imidlertid noen bestemmelser om gebyr for vegvesenets behandling av meldingen. Det skyldes at parkeringsvirksomhetene selv legger inn sine opplysninger, slik at kostnadene forbundet med behandling av meldingskjemaene er helt marginale. Videre fordi det elektroniske egenmeldingskjemaet kan anses som en del av kostnadene som kan gebyrlegges med hjemmel i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav d) ("tilsynsgebyr") og, ikke minst, bokstav l) ("gebyr for bruk av parkeringsregisteret").

Det foreslås derfor å stryke passusen "*og gebyr for behandling av melding*" i vegtrafikkloven § 8 første ledd bokstav a). Da dette elementet av høringen anses som marginalt og uten annet enn lovtekniske konsekvenser, vil det ikke bli omtalt ytterligere nedenfor.

### **1.2 Hvilke tiltak er relevante?**

Innføring av en hjemmel for sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter anses som det eneste reelle tiltaket for å kunne innføre en mer effektiv og rettferdig tilsynsmetodikk. Tiltaket er i tråd med utviklingen mot økt bruk av sektoravgifter for å finansiere statlig tilsyn, både for å legge til rette for et mer risikobasert tilsyn og for å oppfylle kravene i ovennevnte rundskriv.

Dagens gebyrhjemmel legger føringer på enhetens tilsynsmetodikk, ved for eksempel et årlig tilsyn av hver virksomhet, uavhengig av eventuelle klager fra publikum, informasjon fra Parkeringsklagenemnda eller vurderinger av sannsynligheten for at den enkelte virksomhet overtrer regelverket.

Alternativet er å unnlate å kreve inn gebyr eller sektoravgift fra parkeringsvirksomhetene for finansiering av tilsynet. Det vil imidlertid bryte mot forutsetningene i Prop. 93 L (2014-2015) om at virksomhetene skal finansiere tilsynet.

### **1.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?**

Forslaget anses ikke å reise særlige prinsipielle spørsmål.

### **1.4 Hva er de positive og negative virkningene av forslaget, hvor varige er det, og hvem blir berørt?**

En sektoravgift for å finansiere tilsynet vil gi større handlingsrom til å utøve tilsynet effektivt og rettferdig, blant annet ved økt bruk av målrettede tilsyn. Kostnadene vil bli fordelt på hele næringen.

Forslaget er formulert slik at dagens gebyrhjemmel eventuelt fortsatt kan brukes sammen med en sektoravgift – for situasjoner der tilsynskostnadene knytter seg særlig til en virksomhet og der det ikke fremstår som rimelig at disse kostnadene fordeles på hele næringen. Eksempelvis



kostnader i forbindelse med et avbrutt tilsyn grunnet manglende nødvendig fremmøte fra parkeringsvirksomhetens side. Nærmere krav for bruken av en slik gebyrhjemmel vil bli regulert i forskrift etter alminnelig høring.

Forslaget om å innføre en sektoravgift vil ikke endre beregningsgrunnlaget for virksomhetenes bidrag til finansiering av parkeringstilsynet.

En sektoravgift vil gjelde fra det tidspunkt avgiften forankres i forskriften, men kan tidligst gjøres gjeldende fra 1. januar 2019, da avgiftens størrelse må vedtas av Stortinget.

En sektoravgift vil ikke berøre andre enn parkeringsvirksomhetene og Statens vegvesen.

### **1.5 Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?**

Det anbefales innføring av en hjemmel for sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter. En sektoravgift vil gi Statens vegvesen større handlingsrom for å utarbeide en effektiv og rettferdig tilsynsmetodikk. Dette vil være i tråd med forarbeidene til vegtrafikkloven § 8, der det ble lagt til grunn et "minimumstilsyn", hovedsakelig bygget på klager fra publikum og avgjørelser i Parkeringsklagenemnda.

En effektiv tilsynsmetodikk kan eventuelt lede til lavere tilsynskostnader for parkeringsvirksomhetene, blant annet fordi tilsynsenheten ikke vil være forpliktet med en form for tilsyn med alle parkeringsvirksomhetene hvert år.

### **1.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?**

Innføring av en slik avgift vil etter lovendring måtte skje ved forskrift etter alminnelig høring, der berørte aktører får anledning til å kommentere de foreslåtte avgiftssatsene mv.

### **1.7 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Lovforslaget innebærer ikke økonomiske og administrative konsekvenser i seg selv. En slik hjemmel må følges opp med en beslutning om faktisk å anvende sektoravgift for å finansiere enhetens tilsynskostnader og fastsetting av materielle regler i forskrift. Det vises også til punkt 1.4 tredje avsnitt, der det går frem at "*Forslaget om å innføre en sektoravgift anses ikke å endre selve beregningsgrunnlaget for virksomhetenes bidrag til finansiering av enhetens tilsynsvirksomhet.*" og til punkt 1.1 femte avsnitt, der det går frem at de totale gebyrinntektene fra parkeringsvirksomhetene for 2017 vil ligge på 1 mill kr og at årsgebyret vil utgjøre det vesentligste av inntektene.

For parkeringsnæringen vil en sektoravgift i hovedsak innebære at parkeringsvirksomhetenes bidrag til finansiering av enhetens tilsynsvirksomhet blir omtalt som "avgift" og ikke "gebyr". Virksomhetene vil heller ikke lenger bli avkrevet gebyr for målrettet tilsyn, utover der tilsynskostnadene knytter seg særlig til en enkelt virksomhet og det ikke fremstår som rimelig at disse kostnadene fordeles på hele næringen. De konkrete konsekvensene for den enkelte parkeringsvirksomhet vil for øvrig avhenge av de fremtidige avgiftssatsene.

For Statens vegvesen vil konsekvensen i all hovedsak innebære at man får større handlingsrom til å kunne føre et mest mulig effektivt og rettferdig tilsyn.

## **Forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften**

### **I vegtrafikkloven § 8 gjøres følgende endringer:**

§ 8 a) skal lyde:

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,

§ 8 d) skal lyde:

d) tilsyn, herunder opplysnings- og rapporteringsplikt og adgang til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av parkeringsområde, **samt gebyr og eller sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter. Gebyr og sektoravgift skal dekke relevante kostnader.**

§ 8 g) skal lyde:

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

### **Endring av parkeringsforskriften**

Forskrift om endring av forskrift 18. mars 2016 nr 260 om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)

#### I

I parkeringsforskriften gjøres følgende endring:

§ 34 skal lyde:

#### **§ 34 Betaling for elektriske og hydrogendrevne motorvogner**

Kommuner kan innføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

**Avgift for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser skiltet etter vedlegg 1 pkt 1.1 skal ikke overstige halvparten av den laveste taksten som på det aktuelle parkeringsområdet gjelder for bensin-, diesel- eller gassdrevet motorvogn.**

***Betaling etter annet ledd skal kunne skje ved betalingsløsning som ikke forutsetter bruk av automat eller annen fysisk innretning på betalingsstedet, men som den betalende ved hjelp av mobiltelefon eller annen teknologi kan betjene fra motorvognen, jf § 32 første ledd.***

***Betalingsautomat som settes opp på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser skiltet etter vedlegg 1 pkt 1.1 etter [ett år etter forskriftens fastsettelse] skal tilby prisdifferensiering etter annet ledd.***

## II

Forskriften trer i kraft [6 måneder etter fastsettelse]