

VEDLEGG 1: Lovendringsnotat

Forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om
vegtrafikk (vegtrafikkloven)
og
lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene
(domstolloven) § 163a
for
gjennomføring av ny felles parkeringsregulering

Innholdsfortegnelse

1.	Hovedinnhold	4
2.	Bakgrunn	4
3.	Generelt om valg av reguleringsmåte	5
4.	Formål	5
5.	Virkeområdet (§ 8 første ledd andre setning)	5
5.1	Omfatter privat og offentlig tilbud	5
5.2	Gjelder vilkårsparkering som tilbys allmennheten	5
5.3	Særlig om områder utenfor veg	6
5.4	Annen privat parkeringshåndheving	6
6.	Krav om meldeplikt (§ 8 første ledd bokstav a)	6
6.1	Virksomhetenes meldeplikt	6
6.2	Krav til virksomheter	7
6.3	Krav til personell (§ 8 første ledd bokstav b)	8
6.3.1	Generelt om kravene	8
6.3.2	Særlig om krav til opplæring	8
7.	Krav til det enkelte område (§ 8 første ledd bokstav c)	8
7.1	Skiltplan	8
7.2	Regulering av skiltbruk	9
7.3	Tilsyn (§ 8 første ledd bokstav d)	9
7.4	Betaling (§ 8 første ledd bokstav e-f)	10
7.4.1	Generelt om brukervennlig betaling og universell utforming (§ 8 første ledd bokstav e)	10
7.4.2	Særlig om betalingsfritaket for forflytningshemmede (§ 8 første ledd bokstav f)	10
7.4.3	Særlig om betalingsfritaket for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner (§ 8 første ledd bokstav f)	10
7.4.4	Plikt til å tilby lademulighet for strøm (§ 8 første ledd bokstav g)	10
8.	Sanksjonering (§ 8 første ledd bokstav h og i)	11
8.1	Kontroll sanksjon (§ 8 første ledd bokstav h)	11
8.2	Fjerning innenfor ordningen (§ 8 bokstav i)	11
8.3	Privat fjerning i andre tilfelle	11
9.	Klageordning (§ 8 første ledd bokstav j)	12
10.	Tilrettelegging for forflytningshemmede (§ 8 første ledd bokstav k)	13
10.1	Generelt	13
10.2	Antall plasser	13
10.3	Særlig om kommunens ansvar	13
11.	Særskilt om kommunens rettigheter og plikter på parkeringstilbudet som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg (§ 8 første ledd bokstav l)	14

12.	<i>Særlig om adgang til privat trafikkregulering</i>	14
12.1	<i>Regulering av trafikal adferd</i>	14
12.2	<i>Regulering av parkerings- og stanseforbud</i>	15
13.	<i>Register over tilbydere og parkeringsområde (§ 8 første ledd bokstav m)</i>	15
14.	<i>Særlig om adgang til reservering m.m. på "enerettsområdet" (§ 8 annet ledd)</i>	16
15.	<i>Særlig om adgang til å fravike trafikkbestemmelser (§ 11)</i>	16
16.	<i>Forslag til endring i domstolloven § 163a</i>	17
17.	<i>Økonomiske og administrative konsekvenser</i>	17
18.	<i>Merknader til de enkelte bestemmelsene</i>	17
18.1	<i>Til § 8</i>	17
18.2	<i>Til § 11</i>	18
18.3	<i>Til § 31</i>	18
18.4	<i>Til § 37</i>	18
18.5	<i>Til § 38</i>	19
19.	<i>Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven</i>	19
20.	<i>Forslag til endring i domstolloven</i>	21

1. Hovedinnhold

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til lovendringer for innføring av felles regler for offentlig og privat vilkårsparkering. Forslagene følger opp rapporten ”ny felles parkeringsregulering?” fra 2006 og arbeidet fra en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet høsten 2009.

Det foreslås endringer i vegtrafikkloven på følgende områder:

- Virkeområdet, som vil være vilkårsparkering på veg åpen for allmenn ferdsel, håndheving på veg som ikke er åpen for allmenn ferdsel samt parkeringsrestriksjoner utenfor veg
- Krav til virksomheter
- Krav til personell
- Meldeplikt og tilsyn
- Skilting
- Betaling
- Sanksjonering
- Klage
- Særlig om tilrettelegging for forflytningshemmede med parkeringstillatelse
- Særlig om kommunenes rolle, inkludert avgrensning av et kommunalt ”enerettsområde”, der kommunene har særskilt ansvar
- Adgang til privat trafikkregulering

Det foreslås en endring av domstolloven § 163a for å gi Parkeringsklagenemnda tilsvarende mulighet som Forbrukertvistutvalget til å forkynne sine avgjørelser per post.

2. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet nedsatte i 2005 en arbeidsgruppe som skulle gå gjennom reglene for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. Arbeidsgruppen fremla i 2006 rapporten ”ny felles parkeringsregulering?”. Det ble her foreslått felles regler for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. De overordnede hensynene bak forslagene er økt brukerretting, like konkurransvilkår mellom offentlige og private tilbydere og ryddighet i kommunens ulike roller innen parkering.

Høsten 2009 ble det nedsatt en ny arbeidsgruppe som skulle bidra til å utrede hvordan et nytt felles parkeringsregelverk i praksis kunne se ut, hovedsakelig med utgangspunkt i de forslagene som ble fremmet i rapporten fra 2006.

Samferdselsdepartementet legger nå frem forslag til nytt felles regelverk. Forslaget bygger på det tidligere arbeidet. Rammeverket foreslås hovedsakelig regulert gjennom ny felles forskrift for parkeringsvirksomhet. Det er imidlertid på en del områder nødvendig, og på andre områder hensiktsmessig, å sikre et godt lovmessig grunnlag for nytt regelverk. Det foreslås derfor lovbestemmelser som anses nødvendige og hensiktsmessige for å sikre tilstrekkelig lovgrunnlag for å gjennomføre et nytt felles regelverk for parkeringsvirksomhet.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 1.1.

3. Generelt om valg av reguleringsmåte

I valg av lovgivningsmåte er det tatt utgangspunkt i at legalitetsprinsippet setter ytre rammer for hvilke plikter som må gå frem av lov for å kunne pålegges borgerne.

Lovbestemmelsene her foreslås primært som hjemmelsbestemmelser. Det anses å være behov for å ha klare bestemmelser på de viktigste områdene som skal reguleres. Samtidig er det hensiktsmessig at hoveddelene av de materielle bestemmelsene fastsettes i forskrift form.

De foreslåtte bestemmelser her er således ment å sikre tilstrekkelig og hensiktsmessig lovhjemmel for de materielle bestemmelsene som også foreslås.

4. Formål

Formålet med reglene er å:

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

Formålene foreslås uttrykkelig forskriftsregulert. Det anses imidlertid ikke nødvendig å lovregulere dette.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 3.

5. Virkeområdet (§ 8 første ledd andre setning)

5.1 Omfatter privat og offentlig tilbud

Det foreslås at det gis hjemmel for å gi forskrift om vilkårsparkering av kjøretøy på veg åpen for alminnelig ferdsel. Dette vil innebære felles regler for parkeringsvirksomhet som tilbys av offentlig og private aktører. Det er særlig hensynet til brukerne som tilsier et felles regelverk. Om den generelle bakgrunnen for behovet for felles regler vises det til omtale i rapporten fra 2006.

Felles regler for parkeringsvirksomhet vil ha den konsekvens at det ikke lengre vil være fritt opp til den enkelte grunneier å tilby vilkårsparkering på sine områder og inngå avtaler med parkerende om dette. Dersom grunneier ønsker å tilby vilkårsparkering til allmennheten må dette nå skje innenfor de rammer som dette regelverket oppstiller. Det vil innebære en innskrenkning i den private eiendomsretten og avtalefriheten på dette området og vil, på mange måter, ha karakter av næringsregulering.

5.2 Gjelder vilkårsparkering som tilbys allmennheten

Det foreslås at reglene omfatter vilkårsparkering som tilbys allmennheten. Vilka­rsparkering omfatter parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 4.3 følgende.

Parkeringstilbudet som tilbys allmennheten er det tilbudet som tilbys på veg åpen for alminnelig ferdsel, typisk der den alminnelige bilfører har adgang. Utenfor dette faller i utgangspunktet områder som er fysisk avstengt ved bom, kjetting eller lignende og områder som er avstengt med skilt. Det er imidlertid behov for å beskytte forbrukere mot urimelig håndheving også på områder som ikke tilbys allmennheten og som kun er avgrenset ved skilt. Dersom det håndheves overfor tilfeldige førere på slike områder, foreslås det at håndhevingen omfattes av reglene, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 4.3.2. Det foreslås derfor å lovhjemle adgang til at det kan gis bestemmelser som også omfatter håndheving av vilkårparkering på veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel.

5.3 Særlig om områder utenfor veg

Selv om verken dagens trafikkregler, parkeringsforskrift eller skiltregler gjelder utenfor veg, har der vært vurdert behov for å verne forbrukerne mot håndheving også utenfor veg. Dette gjelder typisk håndheving på gressplener eller andre områder som ikke er avsatt til parkering, men hvor bilister i noen utstrekning likevel parkerer og hvor private håndhever i dag. Slike områder omfattes i dag ikke av offentlige regler eller standardvilkår. I utgangspunktet bør slike områder også falle utenfor nye regler med krav til meldeplikt, bruk av offentlig skilt m.v., jf. punktene nedenfor, men dersom det håndheves på slike områder bør denne likevel følge de foreslåtte reglene, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 4.12. Det foreslås derfor en lovhjemmel for at reglene for håndheving også kan omfatte områder utenfor veg.

5.4 Annen privat parkeringshåndheving

Som det fremgår i punkt 8.3 nedenfor foreslås det at fjerning av kjøretøy, i tilfeller som ellers ikke omfattes av forslagene, skal reguleres. Dette vil gjelde fjerning av kjøretøy fra hage og andre områder hvor det ikke er naturlig å benytte skilt (for da ville håndhevingen vært omfattet, jf. punkt 5.3 ovenfor) og fjerning langs privat veg hvor det ikke er vilkårparkering (for eksempel skiltede parkeringsforbud).

For å sikre en enhetlig og klar regulering foreslås det at privat skiltede parkeringsforbud ikke skal kunne kombineres med annen vilkårparkering, jf. punkt 12 nedenfor. Det synes likevel for strengt å forby håndheving av slik skilting på andre områder på annen måte enn gjennom fjerning. Det kan være gode grunner til å ha adgang til kun å ilegge en økonomisk sanksjon. Med de grep som foreslås for å få håndhevingen regulert er det heller ikke ønskelig at ileggelse av en slik sanksjon forblir uregulert. Det anses å være behov for å stille minimumskrav til håndheving av slike skilt. Det foreslås derfor at håndheving av slike skilt må følge de foreslåtte reglene for håndheving, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 4.13.

6. Krav om meldeplikt (§ 8 første ledd bokstav a)

6.1 Virksomhetenes meldeplikt

For å sikre oversikt og tilsyn av parkeringsvirksomhetene mente arbeidsgruppen det var behov for å stille krav om godkjenning for å kunne tilby vilkårparkering.

Krav om godkjenning fremstår imidlertid å være i strid med direktiv 2006/123/EF (tjenestedirektivet), som er gjennomført i norsk rett ved lov 19. juni 2009 nr. 103 om tjenestevirksomhet.

Forholdet til tjenestedirektivet ble først reist som en problemstilling etter at arbeidsgruppen hadde fullført sin rapport. Det opprinnelige forslaget fra arbeidsgruppen om krav om godkjenning er derfor justert til et krav om meldeplikt. Et krav om å melde inn virksomheten anses ikke å omfattes av tjenesteloven. Departementet mener at dette kravet er tilstrekkelig for å sikre oversikt og tilsyn, fordi det legges til grunn at tilsynet hovedsakelig skal bygge på klager og henvendelser fra publikum. Det foreslås at melding må være sendt inn til Statens vegvesen v/regionvegkontoret før virksomheten kan utøve vilkårparkering.

For å redusere den administrative belastningen, både for den enkelte parkeringsvirksomhet og for regionvegkontoret, foreslås det at meldeplikten oppfylles ved at virksomhetene sender inn en egenerklæring på et fastsatt skjema. Dette innebærer at virksomhetene får et ansvar for å sikre at vilkårene er oppfylt. Regionvegkontorets oppgave vil da primært være å kontrollere at de formelle krav til utfylling av skjema og dokumentasjon er oppfylt. For øvrig foreslås det at overtredelser følges opp gjennom etterfølgende tilsyn.

For nærmere omtale vises det til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 9. Det anses tilstrekkelig at dette reguleres ved en generell lovhjemmel til å gi bestemmelser om meldeplikt, inkludert gebyr for behandling (registrering m.m.) av melding.

6.2 Krav til virksomheter

Det foreslås en hjemmel til å stille krav til virksomheter som vil tilby vilkårparkering til allmennheten. Disse kravene bygger dels på tilsvarende krav i vaktvirksomhetsloven.

Det foreslås i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 7 at kun foretak, enkeltpersonforetak og forvaltningsorgan skal få drive vilkårparkering. Det foreslås videre hjemmel til å stille krav om registrering og forretningssted.

For innehaveren og andre ansvarlige i virksomheten, foreslås det en hjemmel til å stille krav om alder og statsborgerskap i et EØS-land. For innehavere og andre ansvarlige i virksomheten, som ikke har statsborgerskap i en EØS-stat, foreslås det en hjemmel til å stille krav om annen tilknytning til riket, i høringsnotatet nærmere konkretisert til fast bosted i Norge.

Det foreslås også hjemmel til å stille krav om at virksomheter innehar dekkende ansvarsforsikring.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punktene 7 til 11 og 30.

6.3 Krav til personell (§ 8 første ledd bokstav b)

6.3.1 Generelt om kravene

For å sikre kvaliteten på håndhevingen foreslås det konkrete minimumskrav til personer som skal håndheve reglene. Kravene bygger også her delvis på krav som stilles til vaktvirksomhet generelt, men tilpasset parkeringskontroll. Det foreslås krav til alder, opplæring, uniformering og legitimasjon.

I dag er det kun et generelt krav om å være uniformert og å ha legitimasjon innenfor offentlig håndheving og innenfor standardvilkårene. Hjemmelen for de nærmere krav i forskrifts form foreslås dekket gjennom en generell lovhomegel til å stille krav til de som skal håndheve.

Høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” inneholder de nærmere krav om uniformering og legitimasjon, inkludert regler for innlevering og inndragelse av legitimasjonskort.

For nærmere omtale vises til høringsnotatets punkt 8.

6.3.2 Særlig om krav til opplæring

Utdanningskravene som foreslås bygger, som ovenfor nevnt i punkt 6.3.1, delvis på de krav som stilles til vaktvirksomhet generelt, men tilpasset parkeringskontroll. Det er også sett hen til det opplæringsopplegg som Norpark tilbyr og som har vært lagt til grunn for opplæringen av svært mange av dagens kontrollører i Norge.

Det foreslås en delt opplæring med en innledende teoretisk del og praksisopplæring i kontrolltjeneste på til sammen minst 30 skoletimer med avsluttende prøve. Deretter praksisopplæring og oppsummerende teorikurs med avsluttende prøve. Teorikurset må være minst 30 skoletimer. Til sammen foreslås krav om minst 70 timer teoriopplæring. Det foreslås i tillegg krav om bestått regodkjenningsprøve hvert fjerde år. Det legges til grunn at virksomhetene og de ansatte selv dekker kostnadene med opplæringen gjennom betaling til de som tilbyr opplæring.

Det foreslås at krav til teoretisk og praktisk opplæring med avsluttende prøve og regelmessig regodkjenning fremgår av loven og at de nærmere reglene fastsettes i forskrift, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punktene 8.6 til 8.8. Det foreslås også en egen hjemmel for gebyr for godkjenning av undervisningsplan.

7. Krav til det enkelte område (§ 8 første ledd bokstav c)

7.1 Skiltplan

Det foreslås krav til skiltplan for det enkelte område før det kan settes opp skilt og håndheves på området. Skiltplanen skal inneholde nødvendig informasjon om skiltning og andre forhold på stedet. Planen må utformes i samsvar med alminnelige krav til dette.

For å redusere den administrative belastningen for virksomhetene og for offentlige myndigheter, foreslås det ikke ordinær godkjenning av skiltplan fra Statens vegvesen (som er ordningen for andre skiltvedtak). I stedet for foreslås det at dette gjøres av den enkelte

virksomhet, med tilhørende ansvar for at planen er utformet i samsvar med de krav som stilles. For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 11.9.2.

Det anses tilstrekkelig med en generell lovhjemmel til å stille krav til det enkelte parkeringsområde, inkludert krav til skiltplan.

7.2 Regulering av skiltbruk

For å sikre lik kommunikasjon til publikum foreslås det at offentlig skilt (skilt 552, jf. skiltforskriften § 12) for parkeringstilbud skal benyttes på alle områder der det tilbys vilkårsparkering til allmennheten, jf. punkt 5.2. Videre at det skal benyttes underskilt i samsvar med skiltforskriften for å angi hovedvilkår om betalingsplikt, tidsbegrensning, reservering til forflytningshemmede eller EL- og HY-motorvogn.

For å sikre lik skilting og for å unngå usikkerhet om grunnlag for annen regulering, foreslås det ikke adgang til å benytte private skilt til parkeringsregulering eller trafikal regulering på slike områder. For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 24.

På områder, der det ikke tilbys vilkårsparkering til allmennheten, men hvor håndhevingen likevel omfattes av reglene, skal det benyttes private skilt. For å redusere muligheten for at andre enn rettighetshaverne parkerer der og for å gi en ramme for parkeringsklagenemndas håndheving på slike områder, foreslås å stille generelle krav til tydelighet av skiltingen på slike områder.

Det foreslås at dette lovhjemles med en generell adgang til å kreve bruk av offentlig skilt og til å begrense og forby bruk av private skilt på områder hvor det tilbys vilkårsparkering til allmennheten.

7.3 Tilsyn (§ 8 første ledd bokstav d)

For å sikre at regelverket blir overholdt er det nødvendig med tilsyn og nødvendige tilsynsvirkemidler. Statens vegvesen v/ regionvegkontorene er tiltenkt rollen som tilsynsmyndighet.

Flere virkemidler foreslås for å sikre etterlevelse og oppfølging av overtredelser av regelverket. Konkret foreslås pålegg om retting, tvangsmulkt og avskilting av ett eller flere parkeringsområder.

Arbeidsgruppens forslag om tilbakekall av nasjonal godkjenning er ikke fulgt opp. Dette fordi kravet om godkjenning er erstattet med meldeplikt, jf. punkt 6. Avskilting av flere parkeringsområder fremstår imidlertid som et virkemiddel nær likt tilbakekall av godkjenning.

Det foreslås en generell lovhjemmel til å gi bestemmelser om tilsyn, men at de aktuelle reaksjonene nevnes i selve loven. Det foreslås også en hjemmel til å kreve gebyr for etterfølgende tilsyn av virksomhetene. De nærmere bestemmelsene foreslås regulert i forskrift. For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 9.15.

7.4 Betaling (§ 8 første ledd bokstav e-f)

7.4.1 Generelt om brukervennlig betaling og universell utforming (§ 8 første ledd bokstav e)

I lys av de generelle målsetningene i transportpolitikken og krav blant annet etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, foreslås det å innfase krav til universelt utformede betalingssystemer for åpne og lukkede anlegg (med litt forskjellig tidsfrist). Det foreslås også et generelt krav til å tilby forskudds- og etterskuddsbetaling. Det foreslås også en særskilt regulering av hva som anses som en universelt utformet betalingsløsning samt tidspunkt for krav til når slike betalingsløsninger skal tilbys.

Det vises til diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 14 som trådte i kraft 1. januar 2014 og som erstattet tidligere § 11.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 15 og 17.

Det foreslås en generell lovhjemmel og nærmere forskriftsregulering om krav til brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger.

7.4.2 Særlig om betalingsfritaket for forflytningshemmede (§ 8 første ledd bokstav f)

Forflytningshemmede med parkeringstillatelse har i dag betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Dette fritaket videreføres i nytt regelverk. Det foreslås ikke å innføre betalingsfritak på avgiftsbelagte private plasser.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 16.

7.4.3 Særlig om betalingsfritaket for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner (§ 8 første ledd bokstav f)

Elektrisk og hydrogendrevne motorvogner har i dag betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Dette fritaket videreføres i nytt regelverk. Det foreslås ikke å innføre betalingsfritak på avgiftsbelagte private plasser.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 22.

7.4.4 Plikt til å tilby lademulighet for strøm (§ 8 første ledd bokstav g)

For å tilrettelegge videre for ladbare motorvogner foreslås det en generell plikt til å tilby ladepunkter for strøm for elbiler og for plug-in hybridbiler.

Det foreslås en uttrykkelig lovhjemmel for å kunne regulere dette nærmere i forskrift, jf. høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 22.12 følgende. Konkret foreslås det her en generell plikt til å tilrettelegge med lademuligheter med strøm på et tilstrekkelig antall plasser, begrenset oppad til 6 % av parkeringstilbudet. Det foreslås unntak, der kostnadene vil bli urimelig høye. Det skal kunne tas betalt for strømmen som benyttes.

8. Sanksjonering (§ 8 første ledd bokstav h og i)

8.1 Kontrollsanksjon (§ 8 første ledd bokstav h)

Det foreslås felles regler for sanksjonering ved overtredelser av reglene. Det foreslås tre satser, en lav sats, en normalsats og en høy sats. For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 12.9 til 12.14.

Det foreslås videre en generell adgang til å regulere ”kontrollsanksjon”. Det har vært vurdert om adgang til differensiering bør lovfestes uttrykkelig, men ansett som tilstrekkelig at det kun lovfestes en generell adgang til å regulere ”kontrollsanksjon”, inkludert adgang til å fastsette differensierte satser. Begrepet ”kontrollsanksjon” er satt i anførselstegn for å synliggjøre at det også bes om innspill til annet navn på sanksjonen, jf. nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 12.16.

Det foreslås også en lovhjemmel til å fastsette bestemmelser om solidaransvar mellom eier og fører for ilagte sanksjoner. For nærmere omtale av solidaransvaret vises det til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 13.4, der det foreslås at solidaransvaret betinges ved at eier først kan kreves etter at kravet er forsøkt inndrevet hos fører.

8.2 Fjerning innenfor ordningen (§ 8 bokstav i)

Det foreslås en generell forskriftshjemmel om fjerning, som er nærmere omtalt i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 14.1 til 14.9. Her foreslås fjerning i de situasjoner der parkeringen er ulovlig og kjøretøyet er til hinder. Videre må eieren være forsøkt varslet og fjerning være nødvendig. Det foreslås utvidet adgang til å fjerne fra parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmet.

Det foreslås en utvidet fjerningsadgang som virkemiddel ovenfor overtreidere som gjentatte ganger ikke gjør opp for seg. Der den registrerte eier her har ubetalte sanksjoner som overstiger 10 000 kr foreslås det en tilbakeholdsrett i kjøretøyet til kravet er innfridd. I andre tilfelle foreslås det en generell plikt til å levere tilbake kjøretøyet, selv om påløpte kostnader eller ilagt kontrollsanksjon ikke er betalt.

Fjernede kjøretøy foreslås behandlet i samsvar med reglene som gjelder for dette i dag. Det anses imidlertid hensiktsmessig at dette reguleres etter § 8, men med materielt innhold som etter vegtrafikkloven § 37 fjerde til sjette ledd.

Det har vært vurdert om de sentrale vilkårene for når fjerning kan skje fremgår av loven. Det er imidlertid ansett som tilstrekkelig med en generell lovregulering av at det kan gis bestemmelser om når fjerning kan skje. Videre foreslås adgang til å regulere plikt til utlevering av kjøretøy som er fjernet og salg av kjøretøy som er fjernet, jf. § 37 fjerde til sjette ledd.

8.3 Privat fjerning i andre tilfelle

Virkeområdet for fjerning, som beskrevet i punkt 5, omfatter både vilkårsparkering (allment og reservert) og parkeringsrestriksjoner på områder utenfor veg.

Virkeområdet omfatter imidlertid ikke fjerning langs privat veg der det ikke er vilkårsparkering. Videre omfatter det heller ikke fjerning på områder utenfor veg hvor det ikke er skiltede parkeringsrestriksjoner, selv om det foreligger et behov for å kunne reagere mot ulovlig parkering. Politiet og kommuner har imidlertid myndighet til å fjerne kjøretøy fra slike områder, jf. vegtrafikkloven § 37 første ledd bokstav c. I tillegg har domstolene akseptert at private grunneiere selv kan fjerne eller få fjernet kjøretøy fra slike områder da det anses som lovlig selvtekt.

Det er et behov for privat fjerning også i slike tilfeller nevnt her i annet avsnitt. Samtidig er det behov for at rammene for slik privat fjerning er klare og forutsigbare samt at de i tilstrekkelig grad tar hensyn til brukernes interesser. Det foreslås derfor en lovhjemmel om adgang til privat fjerning i slike tilfeller og at den nærmere reguleringen fremgår av forskrift.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 16.10.

9. Klageordning (§ 8 første ledd bokstav j)

Det foreslås en nærmere regulering av adgangen til å klage til virksomheten. Videre foreslås det en generell klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd, inkludert nærmere bestemmelser om organisering av selve nemnda, styret og sekretariatet, de ulike organers oppgaver og særlige regler for saksbehandling i nemnda. Dette omfatter blant annet krav til avgjørelsen, adgang til delegering til sekretariatet og avvisning, taushetsplikt, gjenopptakelse, informasjonsarbeid, brukerfinansiering, godtgjørelse til nemndas medlemmer og årsberetning. Det legges til grunn at nemndas virksomhet i all hovedsak skal finansieres ved at en andel av de kontrollsanksjonene som virksomhetene legger avsettes til dette, basert på innrapporterte tall fra virksomhetene og statistikk fra parkeringsklagenemnda. Begrepet ”brukerfinansiering” er derfor benyttet, også for å presisere at finansiering i visse situasjoner kan kreves av andre pliktsubjekter for parkeringsklagenemnda, blant annet fjerningsselskaper. Det forutsettes at godtgjørelse vil være aktuelt for alle deler av nemnda, både selve nemnda, styret og sekretariatet.

Det foreslås at nemndas avgjørelser er rettskraftige om de ikke bringes inn for domstolene og at dette blir uttrykkelig lovhjemlet. Det foreslås videre at det kan bestemmes at så lenge en tvist er til behandling i klagenemnda, kan ikke en part bringe den inn for de alminnelige domstolene. Det foreslås også at det kan gis bestemmelser om at dersom søksmål er reist ved de alminnelige domstoler, og en part ønsker tvisten avgjort av parkeringsklagenemnda, kan vedkommende domstol stanse den videre behandling inntil parkeringsklagenemndas vedtak foreligger.

Det foreslås at de viktigste sidene ved klageordningen (organisering og oppgaver, saksbehandling finansiering og godtgjørelse) går frem av selve loven og at ytterligere bestemmelser fastsettes i forskrift.

For nærmere omtale vises det til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 23.

10. Tilrettelegging for forflytningshemmede (§ 8 første ledd bokstav k)

10.1 Generelt

Det foreslås at parkeringsområdene skal sikres universell utforming generelt. Dette gjelder blant annet størrelse på plasser, tilgang til tilknyttet tilbud og lignende. Videre foreslås det generelle bestemmelser om adgang til å fravike maksimaltidsbegrensninger. Det foreslås også forbud mot av- og pålessing på tilrettelagte plasser.

Slike bestemmelser foreslås dekket gjennom en generell adgang til å regulere universell utforming og særskilt tilrettelegging for forflytningshemmede.

10.2 Antall plasser

For å sikre et ensartet og tilgjengelig parkeringstilbud for forflytningshemmede foreslås det at alle aktører skal sette av plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Det bør i utgangspunktet settes av et tilstrekkelig antall i forhold til etterspørselen. Det innebærer at det ikke settes av færre, men heller ikke flere enn det konkrete behovet på det enkelte parkeringsområde tilsier. For å sikre virksomhetene forutsigbarhet og en maksimalbelastning på det enkelte område bør det likevel settes en maksimalgrense for hvor stor del av parkeringstilbudet som må tilrettelegges særskilt. Det foreslås at denne grensen settes til 4 % av det totale parkeringstilbudet.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 18.

Det foreslås en uttrykkelig lovfesting av adgangen til å gi bestemmelser om særskilt reservering av et begrenset antall plasser. De nærmere bestemmelser foreslås regulert i forskrift.

10.3 Særlig om kommunens ansvar

Behovet for tilrettelegging på det enkelte område vurderes best lokalt. Samtidig er det nødvendig å sikre at ulike hensyn og behov blir vurdert. Det foreslås derfor en hjemmel til å kreve at virksomheter som ønsker å etablere parkeringsplass mv. i forkant innhente uttalelse fra kommunen om hva som er et tilstrekkelig antall reserverte plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Kommunens uttalelse skal ligge ved skiltplan for området.

Kommunens uttalelse kan tjene som en sterk indikator på hva som må til for å oppfylle kravene som stilles og skal derfor vektlegges tungt i den enkelte virksomhets konkrete utforming og tilrettelegging av det enkelte parkeringsområde.

Det foreslås at kommunene får frihet til selv å vurdere hvordan denne oppgaven utføres, inkludert samarbeid med andre kommuner. Det er viktig at kommunen opptre nøytralt og legger til grunn en likebehandling mellom private og offentlige virksomheter. Dette er ikke minst viktig der kommunen utøver parkeringsvirksomhet i konkurranse med private aktører.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 19.

Det foreslås at adgangen til å regulere kommunens ansvar fremgår uttrykkelig i loven, mens nærmere reglene fremgår av forskrift.

11. Særskilt om kommunens rettigheter og plikter på parkeringstilbudet som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg (§ 8 første ledd bokstav l)

Parkeringstilbudet langs veg er en del av det totale parkeringstilbudet. Parkering på dette området har imidlertid en særlig betydning for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen. Det gjør seg derfor gjeldende særlige offentlige trafikkstyringshensyn på slike parkeringsområder, inkludert håndheving av parkerings- og stanseforbud (de såkalte "gebyrtilfellene").

Det foreslås derfor en særskilt regulering av dette parkeringstilbudet gjennom en nærmere avgrensning av dette området ved begrepet "integrrert del av ferdselsåre langs offentlig veg", det såkalte "enerettsområdet", jf. høringsnotatet "ny felles parkeringsregulering" punkt 5.

Det foreslås å gi kommunene et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn ved regulering av vilkårsparkering på dette området. Det innebærer for det første en overordnet plikt til å se håndhevingen av vilkårsparkering sammen med øvrig trafikal regulering og gebyrhåndhevingen på dette området. Som en del av dette foreslås det at kommunen, ved innføring av betalingsparkering på dette området, har plikt til å sørge for en helhetlig gebyrhåndheving i kommunen.

Det har vært vurdert omplikten til helhetlig gebyrhåndheving i kommunen bør gjelde ved enhver innføring av vilkårsparkering, men det er ikke funnet grunn til å utvideplikten til gebyrhåndheving i forhold til dagens situasjon, hvor dette er begrenset til innføring av betalingsparkering, jf. forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 18 annet ledd jf. § 2 første ledd. Samtidig tilsier de overordnede hensynene at kommunen gis særlig organisatorisk frihet til hvordan disse oppgavene skal utføres. Det foreslås derfor at kommunene kan organisere driften på dette området slik kommunen selv ønsker. Det gir mulighet til å gjøre dette innenfor det kommunale rettssubjektet om dette er hensiktsmessig samtidig som det også gis anledning til å overlate håndhevingen av vilkårsparkeringen til andre.

Der kommunen velger å overlate håndhevingen av vilkårsparkering til andre, skal kommunen og veg - og skiltmyndigheten sikres tilstrekkelig adgang til trafikkstyring, jf. nærmere omtale i høringsnotatet "ny felles parkeringsregulering" punkt 5.6.

12. Særlig om adgang til privat trafikkregulering

12.1 Regulering av trafikal adferd

Vegtrafikkloven og trafikkreglenes bestemmelser om adferd i trafikken gjelder på alle parkeringsområder som omfattes av nytt regelverk. Det er med andre ord ikke noe man kan avtale seg vekk fra. Dette gjelder blant annet regler om fart og vikeplikt. Privat trafikkregulering kan derfor skape usikkerhet blant bilistene og i verste fall gi et ulovlig og villedende inntrykk av hva som er rett og plikt for trafikanten.

Både for rettslig klarhet og ryddighet i ulike roller foreslås at det ikke er anledning til privat trafikalt regulering sammen med regulering av vilkårsparkering etter disse reglene. For nærmere omtale vises det til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 24.

Det foreslås derfor uttrykkelig lovhjemlet adgang til å forby eller begrense privat trafikalt regulering på områder omfattet av nytt felles parkeringsregelverk.

12.2 Regulering av parkerings- og stanseforbud

Stanseforbud og parkeringsforbud er nærmere knyttet til vilkårsparkering enn trafikalt adferd, ved at det er regler for stillestående kjøretøy. Det skiller seg likevel samtidig fra vilkårsparkering ved at det er regler for områder hvor det ikke i det hele tatt er ment at kjøretøy skal stanse eller parkere. Samtidig er det grunn til å nevne at mesteparten av vilkårsparkeringsreguleringen kan karakteriseres som betingede parkeringsforbud.

Videre er det slik at håndheving av offentlig regulerte stans- og parkeringsforbud gjøres av politiet og av de kommuner som har fått delegert slik myndighet. Denne oppgaven er ansett som offentlig myndighetsutøvelse. Det er generelt ønske å vise varsomhet med å gi private slik myndighet.

Det foreslås på denne bakgrunn uttrykkelig regulering av at det ikke tillates private stanseforbud sammen med vilkårsparkering. Det tillates de parkeringsforbud som kan uttrykkes gjennom vilkårsparkeringsskilt.

Disse forslagene berører ikke adgangen til å gi veiledende anvisninger.

13. Register over tilbydere og parkeringsområde (§ 8 første ledd bokstav m)

Det foreslås en hjemmel for å etablere et sentralt register for å sikre tilgjengelig informasjon om meldepliktige virksomheter og de enkelte parkeringsområde. Et slikt register vil være viktig for å avdekke uoverenstemmelser mellom faktisk utforming (skilting på stedet) og det rettslige grunnlaget (skiltplanen). Tilgjengelighet til slik informasjon er særlig viktig for tilsynsmyndigheten for å sikre at virksomhetene tar det ansvaret de har for å utforme skiltplan. Videre vil registeret være viktig for Parkeringsklagenemndas arbeid og for publikums mulighet til å kontrollere om deres rettigheter er ivaretatt.

Ansvaret for et slikt register bør ligge hos en offentlig myndighet. Da Statens vegvesen er tiltenkt rollen som tilsynsmyndighet og har ansvaret for skiltforvaltningen generelt, foreslås det at Statens vegvesen også blir ansvarlig for registeret. Dette er likevel ikke til hinder for at registeret kan utformes og forvaltes i nært samarbeid med for eksempel Parkeringsklagenemnda.

Registeret forutsettes utformet i samsvar med alminnelige krav, blant annet etter personregisterloven.

Registeret foreslås gebyrfinansiert.

Det anses tilstrekkelig med en generell lovhjemlet adgang til å opprette et sentralt register med oversikt over tilbydere og parkeringsområder og at det kan stilles krav om bruk av registeret og om gebyr for slik bruk.

For nærmere omtale vises til høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 9.11 til 9.13.

Likeledes foreslås det en lovhjemmel for et sentralt register over alle parkeringstillatelser for forflytningshemmede og institusjon. Statens vegvesen er også foreslått som registeransvarlig. Også dette registeret forutsettes utformet i samsvar med alminnelige krav og foreslås gebyrfinansiert. For nærmere omtale vises det til høringsnotatet ”Ny felles parkeringsregulering” punkt 30.18.

14. Særlig om adgang til reservering m.m. på ”enerettsområdet” (§ 8 annet ledd)

Adgangen i gjeldende parkeringsforskrift for kommunen til å gi tillatelse til parkering på særskilte reserverte plasser foreslås videreført. Det samme gjelder adgangen til å gi tillatelse til parkering ut over maksimaltid. I nytt felles regelverk vil dette primært være aktuelt på ”enerettsområdet”. På andre områder vil det være en videre adgang til reservering, jf. omtale under virkeområdet.

Tilsvarende foreslås adgangen til å opprette boligsoneparkering videreført. Også denne bestemmelsen vil primært ha betydning på ”enerettsområdet”, da det utenfor dette området i utgangspunktet vil være en adgang til reservering og særskilte betalingsordninger som også omfatter boligsoneparkering.

Bestemmelsen i gjeldende § 8 annet ledd foreslås derfor videreført.

15. Særlig om adgang til å fravike trafikkbestemmelser (§ 11)

Kongen kan etter vegtrafikkloven § 11 gi regler om at blant annet fører av kjøretøy som benyttes til ”offentlig parkeringskontrolltjeneste” kan fravike enkelte trafikkbestemmelser. Det er gitt nærmere bestemmelser i trafikkreglene § 2 nr 4. Med de forslag som fremmes om felles regler for vilkårsparkering er det behov for å klargjøre hvilke deler av parkeringshåndhevingen som bør omfattes av adgangen til å fravike trafikkbestemmelser.

Som omtalt i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 31, foreslås det at adgangen begrenses til håndheving av parkerings- og stanseforbud (den såkalte ”gebyrhåndhevingen”) og håndheving av vilkårsparkering som er på en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg. Adgangen skal således ikke omfatte håndheving på parkeringsplasser og i parkeringshus. Det foreslås at dette reguleres nærmere gjennom endringer i trafikkreglene § 4 nr 2. Siden det foreslås at kommunen kan overlate håndheving på integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg til private, vil imidlertid lovens begrep ”offentlig parkeringskontroll” bli for snevert. Det foreslås derfor at det i loven kun benyttes begrepet ”parkeringskontrolltjeneste”. Dette vil kunne omfatte alle deler av parkeringshåndhevingen.

16. Forslag til endring i domstolloven § 163a

Som det fremgår i punkt 9 foreslås det at klagenemndas avgjørelser, som Forbrukertvistutvalgets avgjørelser, gis rettskraftvirkning hvis de ikke bringes inn for domstolene innen en fastsatt frist. Det er derfor særlig viktig å sikre at nemndas avgjørelser gjøres kjent for partene, og det foreslås derfor at slike avgjørelser forkynnes, jf. blant annet forbrukertvistloven § 10 og § 11 og kommentarene til § 10 i Ot. prp. nr 55 (1976-77). Se nærmere omtale i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” punkt 23.17.4.

Forkynning skjer ordinært ved stevnevitne. Forbrukertvistutvalget er imidlertid gitt adgang til å benytte postforkynning etter domstolloven § 163 a. Slik forkynning vil gi en mer effektiv ressursutnyttelse for det offentlige og vil gi en tilstrekkelig effektiv saksgang for nemnda, jf. omtale i punkt 13 i Ot.prp. nr 77 (1992-1993).

Det fremstår derfor som hensiktsmessig at Parkeringsklagenemnda får tilsvarende myndighet til postforkynning som Forbrukerklagenemnda, og det foreslås derfor en endring i domstolloven § 163 a vedrørende dette.

17. Økonomiske og administrative konsekvenser

Da lovendringene i all hovedsak kun gir hjemler for å fastsette regler, medfører de i seg selv ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

Innføring av ny felles parkeringsregulering vil imidlertid ha ikke ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser både for private og offentlige aktører, for myndigheter og de parkerende. For nærmere omtale vises til punkt 33 i høringsnotatet ”ny felles parkeringsregulering” og omtalen til de enkelte punkter til forskriftsforslagene.

18. Merknader til de enkelte bestemmelsene

18.1 Til § 8

Bestemmelsen foreslås som hjemmel for de vesentligste av bestemmelsene i ny felles parkeringsregulering. De enkelte elementene er omtalt i punktene overfor.

Som det fremgår i punkt 5.2 vil de nye reglene i sin helhet gjelde for vilkårparkering som tilbys allmennheten, mens det er kun bestemmelsene for håndheving som vil gjelde på andre områder, jf. punkt 5.3 og 5.4. Det vil derfor være et skille mellom det som alle hjemlene kan regulere, og det som det bare kan gis regler om håndheving for.

Hjemlene for regulering av håndheving er foreslått presisert for å synliggjøre de ulike områdene som vil være aktuelle. Det legges opp til at reglene vil omfatte all håndheving av parkeringsrestriksjoner. Det vil altså ikke være anledning til å ilegge kontrollsanksjon eller fjerne kjøretøy i andre tilfelle enn det som er regulert, med unntak av vegtrafikkloven § 37 og det som domstolene måtte akseptere av lovlig selvtakt. Det kan derfor være aktuelt å angi virkeområdet på en annen måte, og det bes om innspill til dette.

18.2 Til § 11

Endringen vil innebære at i prinsippet all parkeringshåndheving vil kunne omfattes, og vil innebære at også der kommunen har overlatt håndhevingen av vilkårsparkeringen til private, vil denne omfattes. Den nærmere reguleringen, og avgrensningen mot håndheving på parkeringsplasser og parkeringshus (altså områder som er utenfor ”ferdselsåre som er integrert del av offentlig veg”) foreslås gjort i trafikkreglene.

18.3 Til § 31

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

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

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

18.4 Til § 37

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

§ 37 femte ledd gjelder det som i dag er avgiftsparkering regulert etter § 8. Bestemmelsen gir de kommuner som har innført avgiftsparkering en rett til å fjerne kjøretøy som står i strid med disse reglene. Fjerningen må skje i samsvar med § 37, men trenger ikke eget vedtak og følger dermed ”automatisk” med innføring av slik ordning. Som det fremgår foreslås det at reglene for fjerning innen vilkårsparkeringsordningen reguleres med hjemmel i § 8, slik at vilkårene for fjerning fremgår der. § 37 femte ledd foreslås derfor tatt ut.

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

Tilbakeholdsretten etter vegtrafikkloven § 37 vil dermed primært gjelde gebyrhåndheving, se forslag vedrørende tilbakeholdsrett etter § 8.

18.5 Til § 38

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

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

19. Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer

§ 8 skal lyde:

§ 8. Vilkårsparkering til allmennheten.

Kongen kan gi forskrift om vilkårsparkering av kjøretøy på veg åpen for alminnelig ferdsel. Forskriften kan også gjelde håndheving av vilkårsparkering på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel og håndheving av parkeringsrestriksjoner langs privat veg og utenfor veg. Det kan blant annet gis nærmere bestemmelser om:

- a) Krav til virksomheter som vil tilby vilkårsparkering, herunder krav til meldeplikt før denne kan tilby vilkårsparkering og gebyr for behandling av melding, krav til registrering og forretningssted, krav til dekkende ansvarsforsikring, samt til alder og tilknytning til riket for innehaver og andre ansvarlige i virksomheten.
- b) Krav til person som skal håndheve reglene, herunder krav til teoretisk og praktisk opplæring med avsluttende prøve og regelmessig regodkjenning. Det kan gis bestemmelser om gebyr for godkjenning av undervisningsplan.
- c) Krav til det enkelte parkeringsområde, herunder krav til skiltplan og bruk av offentlig skilt. Bruk av privat skilt kan begrenses og forbys på områder hvor det tilbys vilkårsparkering til allmennheten.
- d) Tilsyn, herunder adgang til å gi pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av det enkelte parkeringsområde, og gebyr for tilsyn med parkeringsvirksomhet.
- e) Krav til brukervennlige og universelt utformede betalingsløsninger.
- f) Plikt til å tilby betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn og for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.
- g) Plikt til å tilby et begrenset tilbud med lademulighet for strøm.
- h) Ileggelse av ”kontrollsanksjon”, herunder størrelse på sanksjon og solidarisk ansvar mellom fører og eier.
- i) Når kjøretøy kan fjernes, plikt til utlevering av kjøretøy som er fjernet og salg av kjøretøy som er fjernet, jf. § 37 femte til åttende ledd. Det kan også gis ytterligere bestemmelser om fjerning.
- j) Klageadgang, herunder klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. Det kan gis nærmere bestemmelser om organisering og oppgaver, saksbehandling,

brukerfinansiering, herunder krav om rapportering av antall kontrollsanksjoner, og godtgjørelse til klagenemndas medlemmer. Det kan gis bestemmelser om at nemndas avgjørelser har rettskraft hvis de ikke bringes inn for domstolene. Det kan gis bestemmelse om at så lenge en tvist er til behandling i klagenemnda, kan ikke en part bringe den inn for de alminnelige domstolene. Det kan også gis bestemmelse om at dersom søksmål er reist ved de alminnelige domstoler og en part ønsker tvisten avgjort av parkeringsklagenemnda, kan vedkommende domstol stanse den videre behandling inntil parkeringsklagenemndas vedtak foreligger.

- k) Universell utforming av parkeringsareal og særskilt tilrettelegging for innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, herunder særskilt reservering og om kommunens ansvar til å gi uttalelse dette.
- l) Kommunenes rettigheter og plikter til parkeringstilbudet som er nært knyttet til ferdselsåre langs offentlig veg.
- m) Opprettelse av et sentralt register med oversikt over virksomheter, parkeringsområder, og over parkeringstillatelser til forflytningshemmede og institusjon, krav til bruk av registeret og gebyr for slik bruk.

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

§ 11 siste punktum skal lyde:

”Det samme gjelder for fører av kjøretøy i regionvegkontorets kontrolltjeneste og i parkeringskontrolltjeneste.”

§ 31 syvende ledd skal lyde:

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

§ 31 åttende ledd oppheves og § 31 niende ledd blir nytt åttende ledd.

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

§ 38 skal lyde:

§ 38. Panterett og inndriving m.m.

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

Gebyr etter § 31 er tvangsgrunnlag for utlegg hos den skyldige og hos den som på tiden for overtredelsen var registrert som eier av kjøretøyet, med mindre dette da var fravendt denne ved en forbrytelse. Gebyr etter § 36 a er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som på tiden for overlasting var eier eller registrert som eier av kjøretøyet. Ved kommunal håndheving etter §

31 a annet ledd kan skatteoppkreveren for kommunen kreve inn gebyr etter de regler som gjelder for skatt, jf. skattebetalingsloven kapittel 13 og §§ 14-2 til 14-5. Når Statens innkrevingsentral er pålagt å innkreve gebyr som nevnt i paragrafen her, kan de inndrives ved trekk i lønn eller andre lignende ytelser som nevnt i dekningsloven § 2-7.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

20. Forslag til endring i domstolloven

I

I lov 13. august 1915 om domstolene (domstolloven) gjøres følgende endring:

§ 163 a annet ledd skal lyde:

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

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.