



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

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

Statens vegvesen

21. november 2023

Vår ref.: 22/141736

1 Innhold

2	Innledning.....	6
3	Bakgrunn.....	6
4	Avgrensning.....	6
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer		7
5	§ 2. Definisjoner	7
5.1	Høringsinnspill	8
5.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	9
6	§ 3. Virkeområde	11
6.1	Høringsinnspill	12
6.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	13
7	§ 7 tredje ledd. Særskilt om vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre	14
7.1	Høringsinnspill	14
7.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	15
8	§ 9. Krav til opplæring.....	15
8.1	Høringsinnspill	15
8.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	15
9	§ 11. Uniformering.....	16
9.1	Høringsinnspill	16
9.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	16
10	§ 12. Legitimasjonskort	16
10.1	Høringsinnspill	17
10.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	17
11	§ 14. Melding.....	17
11.1	Høringsinnspill	17
11.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	17
12	§ 16. Krav til det enkelte parkeringsområde	18
12.1	Høringsinnspill	19
12.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	20
13	§ 22. Skilting.....	22
13.1	Høringsinnspill	22
13.2	Vegdirektoratets vurderinger.....	22
14	§ 24. Plassering av motorvogn og dokumentasjon på tidsbegrenset parkering.....	22
14.1	Høringsinnspill	23

14.2	Vegdirektoratets vurderinger	25
15	§ 27. Parkeringstillatelse	25
15.1	Høringsinnspill	26
15.2	Vegdirektoratets vurderinger	26
16	§ 29. Boligsoneparkering	26
16.1	Høringsinnspill	27
16.2	Vegdirektoratets vurderinger	27
17	§ 31. Generelt om betaling	28
17.1	Høringsinnspill	29
17.2	Vegdirektoratets vurderinger	30
18	§ 32. Generelt om betaling og universelt utformet betalingsautomat	30
18.1	Høringsinnspill	31
18.2	Vegdirektoratets vurderinger	32
19	§ 36. Kontrollsanksjon	33
19.1	Høringsinnspill	33
19.2	Vegdirektoratets vurderinger	34
20	§ 37. Betalingsansvar og kontrollsanksjonens lovlighet	35
20.1	Høringsinnspill	36
20.2	Vegdirektoratets vurdering	36
21	§ 45. Klagerett til parkeringsklagenemnda, nemndas kompetanse og litispendensvirkninger	37
21.1	Høringsinnspill	38
21.2	Vegdirektoratets vurdering	39
22	§ 52. Nemndas avgjørelse	39
22.1	Høringsinnspill	41
22.2	Vegdirektoratets vurdering	41
23	§ 56. Gjenopptakelse	41
23.1	Høringsinnspill	41
23.2	Vegdirektoratets vurdering	42
24	Vedlegg 1, punkt 2.2	42
24.1	Høringsinnspill	43
24.2	Vegdirektoratets vurdering	43
25	Vedlegg 1 punkt 5	44
25.1	Høringsinnspill	44

25.2 Vegdirektoratets vurdering	45
Del II – Endringsforskrift til Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)	46

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

2 Innledning

Med henvisning til instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen) § 3–3, sendte Vegdirektoratet på høring forslag om endringer i forskrift av 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften).

Formålet med høringsforslaget var å tydeliggjøre regelverket gjennom å forskriftsfeste nemds- og forvaltningspraksis, vedtak gjort av Vegdirektoratet med hjemmel i § 67 andre ledd og vedlegg 1 om skilting punkt 5, samt å presisere enkelte bestemmelsers virkeområde. Forslag til forskriftsendringer skal blant annet redusere usikkerhet omkring tolkingen av noen bestemmelser og lempe enkelte regler som har vist seg uhensiktsmessig rigide. Vegdirektoratets hjemmel for å gjøre endringer i forskriften følger av parkeringsforskriften § 66, jf. delegeringsvedtak av 10. juni 2016 nr. 612.

3 Bakgrunn

Våren 2019 gjennomførte Statens vegvesen en evaluering av parkeringsforskriften hvor det ble avdekket en rekke utfordringer med regelverket. Evalueringen ble oversendt Samferdselsdepartementet, hvor det imidlertid ble konkludert med at det var for tidlig å foreta en større revidering av forskriften etter bare to års virketid. Vegdirektoratet påpekte videre at en del av utfordringene som ble fremhevet i 2019, ikke lenger er aktuelle i dag. De forhold som krevde umiddelbar rettelse eller endring har allerede blitt ivaretatt gjennom forskriftsendringer, i tillegg har det dannet seg både nemdspraksis og forvaltningspraksis på området som har avhjulpet en del av utfordringene.

Etter at forskriften har fått virke en tid, så vi likevel behov for å foreta en del endringer, særlig for å bringe reglene i tråd med praksis på området. Endringsforslagene skulle bidra til å tydeliggjøre reglene, spesielt der det har oppstått noe usikkerhet om tolkingen. I tillegg så vi det nødvendig å forskriftsfeste enkelte unntak som Vegdirektoratet har gitt med hjemmel i § 67 annet ledd. Det ble også foreslått å forskriftsfeste noen av de regler som nå fremgår av N300 Trafikkskilt, samt en rekke mindre endringer som først og fremst skal klargjøre ordlyd og hindre misoppfattelser.

4 Avgrensning

Høringen inneholdt mange endringsforslag i en rekke bestemmelser. Det har likevel vært et ønske fra flere høringsinstanser, særlig parkeringsselskaper og kommuner, at hele forskriften var åpen for revisjon og endringer. Forslagene som har kommet inn, som gjelder bestemmelser eller temaer som ikke har vært en del av høringen, er ikke besvart i denne høringsoppsummeringen.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

Det kom inn 17 høringsinnspill. Fire høringsinstanser, Gran kommune, Det kongelige Landbruks- og matdepartement og Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet hadde ingen innspill til høringen.

Flere høringsinstanser har i sin tilbakemelding vist til Norparks høringsssvar, og støtter dette i sin helhet. Dette gjelder Dpark AS, Drammen kommune, Ålesund kommune, Ålesund parkering AS, Skagen Parkering AS, Aker P-Drift AS, Kongsberg kommune, Porsgrunn kommune, Senja kommune, Segla Parkering AS, Harstad kommune, Florø Parkering AS, Horten kommune og Mandal parkering AS. Et fåtall av disse har i tillegg noen ytterligere kommentarer.

I høringsinnspillene fra Norpark, menes også derfor disse høringsinstansene. Der noen av de nevnte høringsinstansene har hatt selvstendige innspill eller utfyllende innspill, kommer dette tydelig frem under de relevante bestemmelsene.

Høringsinstansenes innspill med kommentarer fra Vegdirektoratet fremgår under. Under hvert tema nevner vi først noen hovedpunkter fra høringen, men for utfyllende informasjon anbefales det å lese [høringsnotatet](#).

5 § 2. Definisjoner

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 2:

§ 2 Definisjoner, ny bokstav e) og f) skal lyde:

e) Avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass: parkeringsplass som driftes og håndheves av en kommune eller heleide kommunale selskaper, hvor det tilbys vilkårsparkeing mot betaling. Unntatt er tilfeller der kommunen eller heleid kommunalt selskap har inngått skriftlig avtale om å håndheve for private på et område utenfor den offentlige ferdselsåren hvor det er åpenbart at plassen likevel driftes av private. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om en avgiftsbelagt parkeringsplass er kommunal.

f) Parkering: Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing, jf. Forskrift om kjørende og gående trafikk § 1 bokstav k.

Det ble foreslått å innta en definisjon i forskriften § 2 for å klargjøre hva som er å anse som «avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass». Endringen foreslås for å tydeliggjøre unntaket om betalingsfritak for forflytningshemmede som følger av parkeringsforskriften § 33.

Vegdirektoratet understreker at en kommune ikke kan omgå reglene om betalingsfritak for forflytningshemmede på kommunale plasser utenfor den offentlige ferdselsåren, ved å skilte med vedlegg 1-skilt og sette håndhevingen til et heleid kommunalt selskap. En slik forståelse er ikke i tråd med forarbeidene til forskriften.

Det ble også foreslått å innta trafikkreglenes definisjon av parkering i forslaget som ny bokstav f). Dette for å understreke viktigheten av ensartet begrepsforståelse og for å vise at definisjonen gjelder tilsvarende for parkeringsforskriften som i trafikkreglene.

5.1 Høringsinnspill

Fagforbundet støtter forslaget.

Norpark, Bergen Parkering AS og Bergen kommune er enig i definisjon av avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass. De foreslår at "*driftes av private*" endres til "*eies*" eller "*driftes på vegne av private*". Bergen Parkering undres over at det kun er kommunen som er omfattet av spesielle krav, og ikke det offentlige generelt. For eksempel kunne man snakket om «avgiftsbelagt offentlig parkeringsplass». De er ikke negative til å ta inn definisjon av parkering, men bekymret for at det kan føre til at flere vil anføre av- og pålessing på avgiftsplasser, herunder ANPR. Dette kan løses ved å endre § 31.

Aimo Park støtter forslaget. De deler likevel Norparks bekymring til definisjonens betydning for avgiftsplasser, der dette kan føre til at avgiftsplasser i utstrakt grad benyttes til av- og pålessing uten betaling av avgift. Aimo Park ønsker derfor en tilleggsregulering i § 31 som definerer at betalingsplikten gjelder selv om det foretas kortest mulig stans for av- og pålessing. Foreslår også at det settes inn en generell definisjon av begrepet "håndheving", siden dette benyttes flere steder i forskriften.

Trondheim kommune mener at § 2 e er alt for vanskelig definert til å forstå hva som er innholdet i teksten. Teksten bør forenkles og innholdet tydeliggjøres. Trondheim parkering ser ikke hensikten med å ta definisjonen inn i parkeringsforskriften. Parkering er allerede definert i trafikkreglene.

Kristiansand kommune støtter endringen, men ønsker å presisere ordlyden "*hvor det er åpenbart at plassen likevel driftes av private*" til "*eies* eller *driftes på vegne av private*".

Trondheim Parkering AS mener definisjonen av avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass er uklar og må avgrenses og tydeliggjøres i langt større grad. For likebehandling i markedet for parkeringsoperatører mener de definisjonen bør avgrenses til parkering langs offentlig ferdselsåre, jf. definisjonen i § 2 punkt d. Alternativt til parkeringsplasser hvor kommunen eller et selskap eid av kommunen står som eier av parkeringsområdet. Subsidiært mener de at regelverket bør være likt for alle som tilbyr parkering – både når det gjelder betalingsfritak for forflytningshemmede og eventuelle betalingsfritak/rabatter for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Trondheim Parkering AS mener at betalingsstøtteordninger for HC, el-biler mv. bør komme gjennom andre kanaler enn fra parkeringsoperatørene. Slik Vegdirektoratets forslag til definisjon er, kan man tolke det som om kommersielle

parkeringselskap eid av private får en konkurransemessig fordel i forhold til kommersielle parkeringselskap eid av en kommune. Det vil i så fall bidra til en styrt privatisering av parkeringsmarkedet. Et annet moment i saken er at det kan være vanskelig å få til en praktisk ordning med betalingsfritak for enkelte personer (HC) eller kjøretøy (EL/Hydrogen) i ANPR-anlegg. Trondheim Parkering AS Støtter Norparks kommentarer til definisjonen av parkering.

Oslo kommune støtter foreslått endring i bokstav e, og er svært positive til at avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass defineres. De ønsker likevel å bemerke at en utfordring for Oslo kommune har vært å skille mellom parkeringsavgift og andre kostnader i forbindelse med parkering, og da særlig kostnader for strøm i forbindelse med parkering på ladeplass. På slike plasser, hvor det både er parkeringsavgift og strømkostnader, har Oslo kommune operert med et skille mellom det de omtaler som parkeringsavgift og drivstoffkostnader, slik at personer som er fritatt fra parkeringsavgiften, ikke vil være fritatt fra drivstoffkostnaden. Oslo kommune ønsker derfor å foreslå at endringen til § 2, ny bokstav e endres på følgende måte, ved deres understrekning:

e) Avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass: parkeringsplass som driftes og håndheves av en kommune eller heleide kommunale selskaper, hvor det tilbys vilkårsparkering mot betaling. Kostnader i forbindelse med drivstoff og likende, slik som strøm, regnes ikke som betaling. Unntatt er tilfeller der kommunen eller heleid kommunalt selskap har inngått skriftlig avtale om å håndheve for private på et område utenfor den offentlige ferdselsåren hvor det er åpenbart at plassen likevel driftes av private. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om en avgiftsbelagt parkeringsplass er kommunal.

Alternativt foreslår Oslo kommune at en lignende avgrensning tas inn i forskriftens § 33 om betalingsfritak for forflytningshemmede.

Oslo kommune uttaler at det er viktig å sikre en klar og tydelig overlapp mellom tilsvarende definisjoner i trafikkreglene og parkeringsforskriften, men mener at det ikke nødvendigvis er negativt å ta med definisjonen av parkering i parkeringsforskriften for å sikre at avgiftsplasser ikke medfører flere av-pålessinger. Oslo kommune er av den mening at det ikke skal være avgiftsfritak ved stans på plass mot avgift. Det bør komme tydelig frem i forskriften at det er betalingsplikt også ved av- pålessing.

5.2 Vegdirektoratets vurderinger

Til Bergen Parkerings undring over at det kun er kommunen som er omfattet av spesielle krav, og ikke det offentlige generelt, vises det til at kun kommunen er gitt plikter ved parkeringstilbud på offentlig veg, jf. vegtrafikklovens § 8. Videre vises det til at kommunen er pliktsubjekt etter forskrift 18. mars 2016 nr. 264 om parkeringstillatelse for forflytningshemmede § 2 første ledd b.

Vi viser ellers videre til fylldig redegjørelse i punkt 4.1.1 i [høringsnotatet](#) når det gjelder vår vurdering av likebehandling i markedet for parkeringsoperatører og kommunens plikter i forbindelse med betalingsfritak for alle plasser som tilbys av kommunale tilbydere.

Vegdirektoratet registrerer høringsinstansenes innspill om å endre ordlyden "*driftes av private*" til "*eies*" eller "*driftes på vegne av private*". Vi finner at forslaget til endring ikke er i samsvar med formålet for forskriftsendringen, nemlig å sikre unntaket om betalingsfritak for forflytningshemmede som følger av parkeringsforskriften § 33.

Vegdirektoratet er enig i forslaget om å sette inn en definisjon av "håndheving". Dette er derfor inntatt, og samme ordlyd som i ny foreslått § 3 tredje ledd benyttes.

Ny § 2 d skal lyde:

d) Håndheving: både ileggelse av kontroll sanksjoner og beslutning om fjerning av kjøretøy jf. §§ 38 og 42.

På bakgrunn av høringsinnspillene foretar vi en omstrukturering av bestemmelsen, slik at den blir lettere å lese. Definisjon av «*parkering*», «*avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass*» og «*håndheving*» er inntatt i bestemmelsen, i henholdsvis ny bokstav b, c og d.

Forslaget om å innta trafikkreglenes definisjon av parkering i forslaget er ment for å vise at definisjonen gjelder tilsvarende for parkeringsforskriften som i trafikkreglene. Inntakelse av definisjonen vil ikke endre på dagens rettstilstand, hvor det også i dag er tillatt å bedrive av- og pålessing på avgiftsplass.

Vi foreslår at forslaget vedtas med foreslått innhold, og endret struktur.

6 § 3. Virkeområde

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 3:

Denne forskriften gjelder for vilkårsparkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn (heretter kun omtalt som «motorvogn») på veg åpen for alminnelig ferdsel. Forskriften gjelder likevel ikke for liten elektrisk motorvogn.

Forskriften gjelder ikke for parkering reservert for særskilte grupper på områder som er fysisk avgrenset ved bom, kjetting eller annen måte. Forskriften gjelder heller ikke parkering reservert for særskilte grupper på områder som ikke er fysisk avstengt og det ved privat skilting i samsvar med § 26 fremgår at parkering ikke tilbys allmenheten. Dersom det ilegges kontroll sanksjoner på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage). *Dersom det kun forestås fjerning jf. § 38 eller § 42 gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.*

Denne forskrift kapittel 3, 8 og 9 gjelder også for håndheving av parkeringsrestriksjoner på og langs privat veg og utenfor veg. *Med «håndheving» menes her både illeggelse av kontroll sanksjoner og beslutning om fjerning av kjøretøy jf. § 42. Dersom det på stedet kun forestås fjerning gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.*

Forskriften gjelder ikke midlertidig tilbud om parkering mot betaling der betalingen skjer til en fysisk person og det ikke ilegges sanksjoner. Forskriften gjelder heller ikke for områder med veiledende skilt og oppmerking som ikke håndheves. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om vilkårene er oppfylt. Forskriften gjelder både virksomhet som tilbys av private og av forvaltningsorgan, jf. forvaltningsloven § 1.

Forskriften gjelder også for politiets håndheving av vilkårsparkering, som ikke er avgiftsparkering, med unntak av kapittel 2 og *kapittel 3.*

Forskriften gjelder ikke i kommuner eller på områder der eneste tilbud om vilkårsparkering er reserverte plasser for forflytningshemmede. Dersom private håndhever på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage). Dersom det er politiet som håndhever, gjelder kun kapittel 8 og 9.

Det ble foreslått en presisering i § 3 andre og tredje ledd om hvilke vilkår som skal gjelde på områder som bare omfattes av deler av forskriften. Endringen skal klargjøre at det for tilfellene hvor det bare foretas fjerning og ikke ilegges kontroll sanksjoner kun er kapittel 8 og 9 som vil gjelde. Bakgrunnen for dette er at det ikke stilles krav til ansatte for å foreta slik fjerning av kjøretøy, det er tilstrekkelig at vilkårene i bestemmelsene ellers er oppfylt.

Dersom det på stedet håndheves med både illeggelse av kontrollsanksjoner og fjerning, vil også kapittel 3 gjelde.

Vi foreslo også å innta i forskriften et unntak fra parkeringsforskriftens virkeområde der det eneste tilbudet om vilkårsparkering i kommunen er reservert parkeringsplasser for forflytningshemmede. Dette er ment å stadfeste dagens rettstilstand.

I slike tilfeller vil kun kravene i parkeringsforskriften kapittel 8 om kontrollsanksjon og fjerning samt kapittel 9 om klage gjelde, dersom det håndheves. Det forutsettes i slike tilfeller at kommunen ikke har påtatt seg ansvaret for, og fått myndighet til, håndheving med offentlig parkeringsgebyr, jf. parkeringsforskriften § 7, slik at håndhevingsmyndigheten tilligger politiet. Politiet er fritatt fra parkeringsforskriftens regler om opplæring i kapittel 3 og krav til virksomheter i kapittel 2, jf. parkeringsforskriften § 3, sjette ledd. Kommunen eller privat selskap kan etter dette ikke foreta håndhevingen av de reservert plassene for forflytningshemmede.

6.1 Høringsinnspill

Bergen Parkering AS, Trondheim kommune og Kristiansand kommune støtter forslaget.

Norpark, Trondheim Parkering AS og Bergen kommune støtter forslaget, men mener det bør presiseres at unntaket for kommuner der eneste tilbud om vilkårsparkering er reservert plass for forflytningshemmede, kun gjelder for kommuner uten håndhevingsmyndighet.

Parkeringsklagenemnda er enig i endringen i annet punktum og behovet for oppklaring av nemndas kompetanse. Til tredje ledd, burde det også vært henvist til § 38 slik at det ikke oppstår misforståelser rundt forståelsen av bestemmelsen.

Aimo Park støtter forslaget, men at «håndheving» defineres i § 2.

Fagforbundet støtter ikke endringen i andre ledd om at fjerning etter § 38 ikke stiller krav til personell (kapittel 3 i forskriften). Fagforbundet støtter heller ikke det foreslåtte siste ledd i paragrafen. De begrunner dette med hensynet til kvalitet. Dersom bakgrunnen for endringen er at mange kommuner mangler personell som kan sikre riktig sanksjonering, vil dette kunne løses ved a) at kommunen opplærer ansatte i kommunen b) at kommunen inngår avtale med en nabokommune c) at politiet gjennomfører sanksjoneringen.

Fagforbundet mener den foreslåtte endringen gir risiko for misbruk av kommunene selv og dårlig kvalitet på sanksjoneringen og illustrerer det med et eksempel på risikoen for misbruk: Parkvesenet i en kommune kan med denne endringen fjerne kjøretøy på et grøntområde uten at det stilles noen krav til saksbehandling og deretter benytte området til parkering selv. Fjerning av et kjøretøy er et inngripende tiltak. Slik § 3 står i dag, sikres kvaliteten bedre enn endringsforslaget.

6.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har inntatt definisjon av «håndheving» som ny § 2 d, se punkt 5.2. Vi har fjernet definisjonen i foreslåtte § 3 tredje ledd. Vi er videre enig i forslaget om å innta henvisning til § 38. Dette er derfor inntatt i ny § 2 d. Endringen innebærer en klargjøring av at det for tilfellene hvor det bare foretas fjerning jf. § 38 og § 42 og ikke ilegges kontrollsanksjoner kun er kapittel 8 og 9 som vil gjelde.

Det registreres at det er ønskelig med en presisering av unntaket fra forskriftens virkeområde for kommuner der eneste tilbud om vilkårsparkering er reservert plass for forflytningshemmede, kun gjelder for kommuner uten håndhevingsmyndighet. Vi foretar derfor en presisering av bestemmelsen i tråd med forslaget.

Vegdirektoratet registrerer Fagforbundets innvendinger, men er kommet til at vi ikke tar forslaget til følge. Vi mener likevel vi har avhjulpet problemstillingen ved å foreta enkelte presiseringer i ordlyden. Forslaget til ny § 3 vedtas med foreslått endring:

Denne forskriften gjelder for vilkårsparkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn (heretter kun omtalt som «motorvogn») på veg åpen for alminnelig ferdsel. Forskriften gjelder likevel ikke for liten elektrisk motorvogn.

Forskriften gjelder ikke for parkering reservert for særskilte grupper på områder som er fysisk avgrenset ved bom, kjetting eller annen måte. Forskriften gjelder heller ikke parkering reservert for særskilte grupper på områder som ikke er fysisk avstengt og det ved privat skilting i samsvar med § 26 fremgår at parkering ikke tilbys allmenheten. Dersom det ilegges kontrollsanksjoner på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (*klage*). *Dersom det kun forestås fjerning jf. § 38 eller § 42 gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.*

Denne forskrift kapittel 3, 8 og 9 gjelder også for håndheving av parkeringsrestriksjoner på og langs privat veg og utenfor veg. ~~Med «håndheving» menes her både illeggelse av kontrollsanksjoner og beslutning om fjerning av kjøretøy jf. § 42. Dersom det på stedet kun forestås fjerning gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.~~

Forskriften gjelder ikke midlertidig tilbud om parkering mot betaling der betalingen skjer til en fysisk person og det ikke ilegges sanksjoner. Forskriften gjelder heller ikke for områder med veiledende skilt og oppmerking som ikke håndheves. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om vilkårene er oppfylt.

Forskriften gjelder både virksomhet som tilbys av private og av forvaltningsorgan, jf. forvaltningsloven § 1.

Forskriften gjelder også for politiets håndheving av vilkårsparkering, som ikke er avgiftsparkering, med unntak av kapittel 2 og kapittel 3.

Forskriften gjelder ikke i kommuner eller på områder der eneste tilbud om vilkårsparkering er reservert plasser for forflytningshemmede og hvor kommunen ikke har fått delegert håndhevingsmyndighet. Dersom private håndhever på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage). Dersom det er politiet som håndhever, gjelder kun kapittel 8 og 9.

7 § 7 tredje ledd. Særskilt om vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 7 tredje ledd:

Dersom kommunen overlater håndheving av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre til *andre kommuner eller heleide kommunale selskaper*, skal kommunen sikre at behovet for trafikkstyring ivaretas. Dette innebærer blant annet at kommunen, skilt- og vegmyndigheten skal ha tilstrekkelig rett og plikt til trafikkstyring.

Bakgrunnen for endringen var spørsmål om hvem som faller inn under benevnelsen «andre» i bestemmelsens tredje ledd. Det ble derfor foreslått å tydeliggjøre hvem kommunen kan sette ut denne håndhevingen til, ved å gjenta ordlyden fra andre ledd: «*til andre kommuner eller heleide kommunale selskaper*». Det understrekes igjen at kommunen ikke kan sette ut håndhevingen til private aktører.

7.1 Høringsinnspill

Norpark, Aimo Park, Trondheim Parkering AS, Trondheim kommune, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Kristiansand Kommune, Fagforbundet og Oslo kommune støtter forslaget.

7.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 7 tredje ledd har vært positive til endringen. Forslaget i høringen vedtas.

8 § 9. Krav til opplæring

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 9 første ledd bokstav c:

c) bestått regodkjenningsprøve *hvert femte år*.

Det ble foreslått å endre kravet om regodkjenningsprøve til hvert femte år, da det synes unødig at det skal gjøres hvert fjerde år.

Videre ble det foreslått nytt syvende ledd:

*Regodkjenningsprøve kan kun avlegges hos virksomhet som ikke har begrensninger i sin godkjenning slik at opplæring kan tilbys alle, ikke bare egne ansatte.
Regodkjenningsprøven kan ikke avlegges hos den virksomhet man er ansatt i.*

Forslaget innebærer et tydelig krav om at regodkjenningsprøve må avlegges hos en virksomhet som har tillatelse til å gi opplæring til alle, og som altså ikke er begrenset til opplæring av egne ansatte. Dette medfører også at man ikke kan avlegge regodkjenning hos den virksomhet man er ansatt hos. Forslaget gir adgang til å påse at betjenten gjennom opplæringen har tilegnet seg den kompetansen det stilles krav om, i tillegg til at det sikrer like vilkår for godkjenningen.

8.1 Høringsinnspill

Norpark, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Aimo park, Fagforbundet, Kristiansand kommune, Oslo kommune og Trondheim kommune støtter forslaget.

8.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 9 har vært positive til endringen. Forslaget i høringen vedtas.

9 § 11. Uniformering

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 11:

Den som utfører kontrolltjeneste med vilkårsparkering, skal bære uniform. Uniformen må ikke kunne forveksles med politiets, forsvarets, tollvesenets eller Statens vegvesens uniformer. Det skal fremgå av uniformen om personen er godkjent kontrollør med vilkårsparkering eller er under opplæring. Uniformen skal være tydelig merket med virksomhetsnavn og ordet «parkeringsvakt», «parkeringsbetjent», «trafikkbetjent», «bybetjent» eller «parkeringskontrollør» *på brystet*.

Det ble foreslått å fjerne kravet om at uniformen skal være merket «på venstre side» av brystet. Det anses tilstrekkelig at denne merkingen er tydelig og på plass på brystet, uavhengig av side.

9.1 Høringsinnspill

Aimo Park, Fagforbundet, Norpark, Trondheim Parkering AS, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Kristiansand kommune, Trondheim kommune og Oslo kommune støtter forslaget.

9.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 11 har vært positive til endringen. Høringsforslaget vedtas.

10 § 12. Legitimasjonskort

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 12 annet ledd, bokstave:

e) utløpsdato

I bestemmelsens annet ledd bokstav e) benyttes benevnelsen «*gyldighetsdato*». Vegdirektoratet mener benevnelsen «*utløpsdato*» vil være tydeligere.

I høringen ble det videre foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 12 fjerde ledd:

Kortet skal ha gyldighet på *inntil fem år* fra fullført og bestått opplæring eller siste regodkjenning. Ved endringer i opplysningene på kortet skal det utstedes nytt kort.

Idet det fremmes forslag om å øke tiden vedrørende krav om regodkjenning til fem år, ble det samtidig foreslått en endring av bestemmelsens fjerde ledd om dette.

10.1 Høringsinnspill

Norpark, Aimo Park, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Trondheim Parkering AS, Trondheim kommune, Fagforbundet, Kristiansand kommune og Oslo kommune støtter forslaget.

10.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 12 har vært positive til endringen. Høringsforslaget vedtas.

11 § 14. Melding

Parkeringsforskriftens § 14 fastsetter det samme som § 4 og er dermed unødvendig. Det ble i høringen foreslått å oppheve bestemmelsen.

~~Statens vegvesen skal motta melding fra virksomheten i sentralt elektronisk register, jf. § 4 første ledd.~~

11.1 Høringsinnspill

Norpark, Aimo Park, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Trondheim Parkering AS, Trondheim kommune, Fagforbundet og Oslo kommune støtter forslaget.

Kristiansand kommune tar forslaget til etterretning.

11.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 14 har vært positive til endringen eller tar forslaget til etterretning. Høringsforslaget vedtas.

12 § 16. Krav til det enkelte parkeringsområde

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 16:

Før virksomheten kan tilby *vilkårsparkering regulert med skilt som vist i denne forskrift, skal* skiltplan og tilleggsinformasjon for det enkelte parkeringsområde være registrert i sentralt elektronisk *register. Dersom dette ikke er gjort, kan det ikke håndheves.*

Området skal være skiltet i tråd med skiltplanen. Virksomheten har ansvaret for å utarbeide og registrere slik skiltplan. Skiltplanen skal inneholde kart over parkeringsområdets utforming, vise totalt antall plasser og plassering av skilt og betalingsautomater. Tilleggsinformasjonen skal oppsummere tallmaterialet fra skiltplanen og inneholde en vurdering fra virksomheten i henhold til § 62. Opplysningene skal gis ved utfylling av skjema for tilleggsinformasjon. Vegdirektoratet kan stille nærmere krav til skiltplan.

Alle endringer i skiltplanen med tilleggsinformasjon skal registreres i sentralt elektronisk register med angivelse av når endringen trer i kraft. Før endringer i skiltplanen er meldt inn i registeret, kan endringene ikke håndheves. Innmeldingskravet gjelder likevel ikke for nødvendige reguleringsendringer på inntil 48 timer og heller ikke for midlertidige endringer som følge av akutte *hendelser*.

Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt skal følge reglene om skiltvedtak, jf. skiltforskriften § 28, jf. § 36. Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt kan håndheves når vedtak er fattet og skilt er satt opp og avdekket jf. skiltforskriften § 2 nr. 1. Virksomhetene skal likevel registrere skiltplan i sentralt elektronisk register slik som omtalt i denne bestemmelsens andre ledd. Kravet om innmelding av skiltplan gjelder også for arbeid på offentlig veg som følger reglene i skiltforskriften kap. 14, så lenge arbeidet ikke faller inn under denne bestemmelsens tredje ledd, siste punktum (midlertidige endringer mv). Virksomhetene er ved slik arbeid likevel fritatt fra plikten til fortløpende oppdatering av endringer i skiltplan med tilleggsinformasjon.

Virksomhetene bærer selv kostnader ved utforming av skiltplan, produksjon og oppsetting av skilt.

Bakgrunnen for forslaget var å presisere ordlyden i parkeringsforskriften for å tydeliggjøre den rettslige differansen mellom kravene til skiltforskriftskilt og parkeringsforskriftens vedlegg 1-skilt. Endringsforslaget medfører at også skiltplan for vedtak om skiltforskriftskilt skal legges inn i registeret, men at mangel på slik registrering uansett ikke kan føre til at en kontrollsanksjon oppheves all den tid skiltingen er gyldig med hjemmel i skiltforskriften.

Videre medfører endringsforslaget et unntak fra plikten til fortløpende oppdatering av skiltplanen ved arbeid på og ved veg, i tillegg til at unntaket om nødvendige reguleringsendringer og akutte hendelser gjelder tilsvarende.

12.1 Høringsinnspill

Norpark, Trondheim kommune og Mandal parkering støtter ikke endringen i første ledd. De mener at aktsomhetskravet bør være det samme for vedlegg 1-skilt som for skiltforskriftskilt, og ikke danne grunnlag for oppheving av ilagt kontroll sanksjon som følge av eventuelle mangler ved skiltplan i parkeringsregisteret eller manglende registrering.

Norpark og Trondheim kommune støtter endringene som er foreslått til fjerde ledd.

Trondheim parkering AS støtter Vegdirektoratets vurderinger under dette punktet, og er således ikke enige i Norparks kommentarer. De mener at parkeringsregisteret bidrar til økt kvalitet på skilting og parkering.

Aimo park støtter ikke den foreslåtte endringen i første ledd. Slik de ser det er forslaget ikke i tråd med den opprinnelige hensikten med parkeringsregisteret og rettsvirkninger tilknyttet dette. Etter deres mening fremkommer det tydelig i høringsnotatet til forskriften (vedlegg 2, s. 67 – 71) at manglende registrering er en tilsynssak, og ugyldighetsvirkning for eventuelle utstedte kontroll sanksjoner er ikke nevnt som en mulig virkning av manglende/mangelfull registrering.

Videre foreslår de at manglende registrering i parkeringsregisteret gis administrasjons- og ordensmessige konsekvenser for den enkelte parkeringsvirksomhet, slik de opplever at det opprinnelig var tiltenkt av lovgiver. Parkeringstilsynet kan etter deres syn ivareta en slik ordensmessig bestemmelse. Likt som for skilt som fremgår av skiltforskriften (skiltforskriftskilt) mener de det må kunne forventes av en normal aktsom fører at denne både forstår skiltingen, og retter seg etter denne – uavhengig om skiltplan for skiltet er lagt inn i parkeringsregisteret eller ikke.

Aimo park er positive til at det i bestemmelsens fjerde ledd foreslås et unntak for fortløpende oppdatering av endringer i skiltplaner med tilleggsinformasjon ved arbeid på offentlig veg. Etter deres mening bør unntaket for løpende oppdatering av skiltplaner ved arbeid på veg endres til å omfatte både offentlig og privat veg.

Kristiansand kommune påpeker at det er ulikheter mellom første og fjerde ledd som gjelder på hvilket tidspunkt håndhevingen kan starte. Kristiansand kommune mener at vilkårene må samkjøres slik at håndhevingen kan starte fra samme tidspunkt.

Oslo kommune er av den oppfatning at parkeringsregisteret representerer en ekstra byrde for offentlige parkeringsselskaper. De anser at dagens regelverk i tilstrekkelig grad ivaretar allmennhetens interesser. Oslo kommune anbefaler at § 16, nytt fjerde ledd endres til å lyde:

“Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt skal følge reglene om skiltvedtak, jf. skiltforskriften § 28, jf. § 36. Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt kan

håndheves når vedtak er fattet og skilt er satt opp og avdekket jf. skiltforskriften § 2 nr. 1. Vilkårsparkering som beskrevet i § 7, er ikke omfattet av plikten til innrapportering til sentralt elektronisk register som beskrevet i andre ledd av denne bestemmelsen. Dette omfatter også midlertidige arbeider, forutsatt at skilting gjøres i tråd med skiltforskriften”.

Oslo kommune støtter de foreslåtte endringene av § 16 dersom Vegdirektoratet ikke tar deres forslag til følge.

Fagforbundet er positive til forslaget.

12.2 Vegdirektoratets vurderinger

For ordens skyld påpekes det at et skiltforskriftskilt bare kan settes opp etter formelt vedtak av rett skiltmyndighet. Vedtaket regnes som lokal forskrift. For vedlegg 1-skilt er det imidlertid tilstrekkelig at grunneier bestemmer seg for oppsetting. Vegdirektoratet har hele tiden lagt til grunn at det har foreligget en gjengs forståelse av denne forskjellen mellom de forvaltningsrettslige kravene til skiltvedtak som følger av skiltforskriften og N300 Trafikkskilt, og den mer avtalerettslige beslutningen som ligger til grunn ved oppsett av vedlegg 1-skilt. Avgjørelsen fra Parkeringsklagenemnda viser at dette ikke medfører riktighet og at en tydeliggjøring er helt nødvendig.

Til tross for at skiltforskriften og N300 Trafikkskilt har egne regler om skiltvedtak er det fortsatt ønskelig at skiltplanen skal registreres i det sentrale, elektroniske registeret (parkeringsregisteret). På denne måten vil skiltplanen være enkelt tilgjengelig for alle. Det understrekes likevel at mangel på slik registrering for skiltforskriftskilt i parkeringsregisteret aldri vil kunne gjøre et gyldig skiltvedtak ugyldig. Det kan heller ikke danne grunnlag for å oppheve en ilagt kontroll sanksjon. Likevel kan det danne grunnlag for reaksjon fra tilsynet, som kan kreve at forholdet rettes med videre, jf. § 19.

Vedtaket om oppsett av skiltforskriftskilt er underlagt langt flere og strengere regler enn ved en enkel beslutning om oppsett av vedlegg 1-skilt. For vedlegg 1-skilt er det tilstrekkelig at grunneier bestemmer seg for oppsetting.

Vi finner at det for vedlegg 1-skilt fortsatt må være et krav om at skiltplanen må være registrert i parkeringsregisteret for å være gyldig og kunne håndheves. Årsaken til dette er å sikre at det er mulig for publikum enkelt å få undersøke skiltplaner for et område, og for å sikre mulighet for kontroll av at faktisk skilting er i tråd med skiltplanen. Vi viser for øvrig til høringsnotat til Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering, vedlegg 2 “Nytt felles parkeringsregulering”, se særlig punkt 9.11, side 70.

Vegdirektoratet finner at den foreslåtte endringen er i tråd med de overordnede formålene oppstilt i høringsbrevet fra Samferdselsdepartementet av 30. mai 2014 til *Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering*. Reglene skal blant annet sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet, og legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten. Vi har foretatt en tydeliggjøring av bestemmelsen ved å strukturere den i bokstav a) og b), hvor bokstav a) gjelder vedlegg 1-skilt, og bokstav b) gjelder skiltforskriftskilt.

Forslaget til ny § 16 vedtas med den foreslåtte endringen.

- a) Før virksomheten kan tilby *vilkårsparkering regulert med skilt som vist i denne forskrift, skal* skiltplan og tilleggsinformasjon for det enkelte parkeringsområde være registrert i sentralt elektronisk *register. Dersom dette ikke er gjort, kan det ikke håndheves.*

Området skal være skiltet i tråd med skiltplanen. Virksomheten har ansvaret for å utarbeide og registrere slik skiltplan. Skiltplanen skal inneholde kart over parkeringsområdets utforming, vise totalt antall plasser og plassering av skilt og betalingsautomater. Tilleggsinformasjonen skal oppsummere tallmaterialet fra skiltplanen og inneholde en vurdering fra virksomheten i henhold til § 62. Opplysningene skal gis ved utfylling av skjema for tilleggsinformasjon. Vegdirektoratet kan stille nærmere krav til skiltplan.

Alle endringer i skiltplanen med tilleggsinformasjon skal registreres i sentralt elektronisk register med angivelse av når endringen trer i kraft. Før endringer i skiltplanen er meldt inn i registeret, kan endringene ikke håndheves. Innmeldingskravet gjelder likevel ikke for nødvendige reguleringsendringer på inntil 48 timer og heller ikke for midlertidige endringer som følge av akutte hendelser.

- b) *Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt skal følge reglene om skiltvedtak, jf. skiltforskriften § 28, jf. § 36. Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt kan håndheves når vedtak er fattet og skilt er satt opp og avdekket jf. skiltforskriften § 2 nr. 1. Virksomhetene skal likevel registrere skiltplan i sentralt elektronisk register slik som omtalt i denne bestemmelsens andre ledd. Kravet om innmelding av skiltplan gjelder også for arbeid på offentlig veg som følger reglene i skiltforskriften kap. 14, så lenge arbeidet ikke faller inn under denne bestemmelsens tredje ledd, siste punktum (midlertidige endringer mv). Virksomhetene er ved slik arbeid likevel fritatt fra plikten til fortløpende oppdatering av endringer i skiltplan med tilleggsinformasjon.*

Virksomhetene bærer selv kostnader ved utforming av skiltplan, produksjon og oppsetting av skilt.

13 § 22. Skilting

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 22 første ledd:

Regulering av vilkårsparkering skal gjøres ved bruk av skilt som angitt i *vedlegg 1*.
Skilt som er vist i vedlegg 1 er å anse som offentlige skilt.

Det ble foreslått å forskriftsfeste at skilt som fremgår av parkeringsforskriften vedlegg 1 er å anse som offentlige skilt. Dette samsvarer med dagens tolkning av offentlige skilt i skiltforskriften og parkeringsforskriften samt praksis fra Parkeringsklagenemnda. Endringen anses å være en formalitet. Det understrekes i høringen at vedlegg 1 – skilt dels følger andre regelsett enn skiltforskriftskiltene.

13.1 Høringsinnspill

Norpark, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Aimo Park, Trondheim Parkering AS, Fagforbundet, Trondheim kommune og Kristiansand kommune er positive til forslaget. De fleste av disse høringsinstanser nevner også at skiltforskriften bør endres.

Oslo kommune er på generell basis positiv til at man klargjør forskjellig skilters formelle posisjon, men mener at det er uheldig med tanke på tydelighet at vedlegg 1 – skilt i enkelte sammenhenger skal anses som offentlige, men ikke i andre sammenhenger.

13.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene, bortsett fra **Oslo kommune**, har vært positive til endringen.

Vi påpeker at forskriftsfestelsen samsvarer med dagens tolkning av offentlige skilt i skiltforskriften og parkeringsforskriften, samt praksis fra Parkeringsklagenemnda. Endringen anses å være en formalitet. Høringsforslaget vedtas.

14 § 24. Plassering av motorvogn og dokumentasjon på tidsbegrenset parkering

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 24 første ledd:

Motorvognen skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes. Motorvognen skal parkeres i feltets lengderetning. Elektriske og hydrogendrevne motorvogner kan likevel på offentlig ferdselsåre parkere på tvers av oppmerket felt, dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhengen ut fra feltet ikke overstiger 40 cm. På disse vilkår kan flere slike motorvogner parkere i samme felt. Også flere motorsykler eller mopeder kan parkeres i samme *felt*. *Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning og skal bare benyttes som supplement til skilt.*

I første ledd ble det foreslått å forskriftsfeste at oppmerking ikke vil ha selvstendig parkeringsregulerende virkning, men at dette anses som et supplement til skilt – på lik linje med reglene for skiltforskriftskilt.

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 24 tredje ledd:

Registrering eller trekk av billett for å dokumentere tidsbegrenset parkering skal skje umiddelbart etter parkering. Dersom det er stilt krav om billett fra parkeringsautomat som angir tidspunkt for når gratisparkeringen utløper, skal billetten plasseres godt synlig bak frontruten. Har motorvognen ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig sted.

Endringen er foretatt for å understreke at også elektronisk registrering og trekk av billett for å dokumentere tidsbegrenset parkering skal skje umiddelbart etter at kjøretøyet er hensatt. I tillegg ble det foreslått å innta regelen om hvor eventuell billett skal plasseres. Denne endringen er en presisering av § 31.

14.1 Høringsinnspill

Parkeringsklagenemnda mener det bør tydeliggjøres at bestemmelsen om at det skal parkeres innenfor oppmerkede felt gjelder selv om den eller de konkrete plassene ikke også er anvist ved skilt. De stiller spørsmål ved om ordlyden bør endres slik at det tilføyes «utover det som er angitt i denne bestemmelsen» eller lignende, og videre om det bør presiseres i kommentarutgave at det ikke kan håndheves på en plass som f.eks. er merket med "MC" på bakken, men hvor det ikke er skiltet med dette vilkåret.

Forbrukerrådet skriver i sin uttalelse til første ledd siste punktum at det er viktig at oppmerkingen som brukes som supplement til skiltingen er konsekvent og at en blanding er mer egnet til å forvirre enn veilede. Til tredje ledd første punktum bemerkes at den parkerende må gis rimelig tid til å skaffe seg oversikt over parkeringsområdet og ha tid til å gjennomføre betalingen før det kan sanksjoneres og angir at en frist på f.eks. 2 minutter kan

tenkes, særlig på større parkeringsområder. Til siste punktum kommenterer Forbrukerrådet at der motorvognen ikke har frontrute, bør man i etterkant kunne godta for eksempel et bildebevis tatt av billetten på kjøretøyet.

Norpark er positive til at det fremkommer av forskriften at oppmerking ikke i seg selv angir noen rett til å håndheve, eller parkere, men mener at foreslåtte tekst lett kan misforstås med den konsekvens at enkelte ikke vil rette seg etter oppmerkingen. Norpark foreslår derfor følgende tekst:

«Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning ut over det som er angitt her, og kan kun håndheves i tilknytning til skilt.»

Norpark støtter endringene i tredje ledd.

Bergen Parkering AS, Bergen kommune og Trondheim Parkering AS støtter Norpark sitt innspill.

Aimo park støtter forslaget og foreslår følgende tekst:

«Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning utover det som er angitt i denne bestemmelse. Oppmerking kan kun håndheves i tilknytning til regulering angitt ved skilt».

Fagforbundet er uenig i endringsforslaget til § 24. Fagforbundet ser ikke grunn til å endre paragrafens tredje ledd da det etter deres syn ikke er uklart i forskriften hvordan billett skal synliggjøres. De ser derfor ikke grunn til å gjenta innholdet i § 31 andre ledd.

Trondheim kommune er positive til at det inntas en tekst som angir at oppmerking i seg selv ikke angir noen rett til å håndheve, eller parkere. De mener likevel at teksten som er foreslått lett kan misforstås av enkelte til å bety at «oppmerking har ikke parkeringsregulerende betydning», og at man følgelig kan parkere over to felter eller i strid med oppmerking. De angir derfor følgende endring som en mulighet:

«Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning ut over det som er angitt her, og kan kun håndheves i tilknytning til skilt.»

Trondheim kommune støtter forslag til tredje ledd.

Oslo kommune er positive til endringen og kodifiseringen av etablert praksis som sidestiller elektronisk registrering med trekk av billett. Videre er Oslo kommune positiv til inntakelse av tekst som angir at oppmerking i seg selv ikke angir rett til håndheving eller parkering. De mener likevel at teksten som er foreslått lett kan misforstås.

Kristiansand kommune støtter forslaget.

14.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vi registrerer høringsinstansenes ønske om ytterligere presisering når det gjelder betydningen av oppmerking. Vi støtter høringsinstansenes forslag, og foretar en presisering av ordlyden i tråd med forslagene slik at ny ordlyd i § 24 første ledd vil lyde:

Motorvognen skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes. Motorvognen skal parkeres i feltets lengderetning. Elektriske og hydrogendrevne motorvogner kan likevel på offentlig ferdselsåre parkere på tvers av oppmerket felt, dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenget ut fra feltet ikke overstiger 40 cm. På disse vilkår kan flere slike motorvogner parkere i samme felt. Også flere motorsykler eller mopeder kan parkeres i samme *felt*. *Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning og kan kun håndheves i tilknytning til regulering angitt ved skilt.*

Når det gjelder Forbrukerrådets innspill om en frist på for eksempel 2 minutter til å betale for parkeringen, er det et bevisst valg å ikke sette en fastsatt tid den parkerende har til rådighet før betaling skal skje. Det skal betales umiddelbart etter parkering, men i det ligger det at den parkerende skal gis rimelig tid til få oversikt over parkeringsområdet og gjennomføre betaling. Etter vårt syn vil en fastsatt tid før sanksjon kan ilegges kunne slå uheldig ut for parkerende på større parkeringsområder, hvor det medgår lengre tid før man kan forvente at betaling gjennomføres.

Forslaget i § 24 vedtas med den foreslåtte endringen.

15 § 27. Parkeringstillatelse

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 27:

Parkering på eller langs offentlig veg skal som utgangspunkt være tilgjengelig for allmennheten. Kommunen kan likevel utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårs-parkeringsplasser. Skiltmyndigheten avgjør om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes. Kommunen må ovenfor skiltmyndigheten begrunne det særskilte behovet for slik parkeringsadgang.

Det må fremgå av skilt på stedet hvem reservasjonen gjelder for. Dersom det ikke kan framgå konkret av skiltet hvem reservasjonen gjelder, skal underskilt «Med særskilt tillatelse» benyttes. Da må kommunen utstede særskilt tillatelse, jf. § 30. Det er kun en bestemt kommunal instans som kan utstede slike tillatelser.

Det ble foreslått å forskriftsfeste prinsippene om særskilt parkeringsadgang som nå fremgår av N300 Trafikkskilt. Det fremgår av N300 Trafikkskilt at adgangen til å reservere plasser på eller langs offentlig veg skal være begrenset, idet det er et tungtveiende hensyn at slike plasser i utgangspunktet skal komme allmennheten til gode.

15.1 Høringsinnspill

Aimo Park, Fagforbundet, Norpark, Trondheim Parkering AS, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Kristiansand kommune, Trondheim kommune og Oslo kommune støtter forslaget.

15.2 Vegdirektoratets vurderinger

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 27 har vært positive til endringen. Forslaget vedtas som foreslått.

16 § 29. Boligsoneparkering

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 29:

Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårs-parkeringsplasser, etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik *parkering*.

Innføring av boligsoneparkering skjer ved særskilt lokal forskrift. Forskriften skal fastsette på hvilke vilkår man får tildelt boligsoneparkering. Den lokale forskriften skal kunngjøres i Norsk Lovtidend avdeling II.

Slik forskrift kan ikke innsnevre beboernes adgang til å kunne parkere i det området de bor, ved at kommunen begrenser adgangen til kun å gjelde bestemt(e) kjøretøygruppe(r). Slike begrensninger kan kun skje ved hjelp av offentlige skilt fastsatt av skiltmyndigheten. Forskriften kan heller ikke begrense adgangen til boligsoneparkering til å kun gjelde registrert eier av kjøretøy. Det er tilstrekkelig at det forefinnes nødvendig dokumentasjon på at søker disponerer kjøretøy og at vedkommende bor eller har tilhold i sonen.

Endringen forskriftsfester bestemmelsene som fremgår av N300 Trafikkskilt om at innføring av boligsoneparkering skjer gjennom lokal forskrift. Dette innebærer at man ikke kan reservere slike soner for bestemte kjøretøygrupper som i realiteten utelukker de faktiske beboerne.

16.1 Høringsinnspill

Trondheim kommune mener hele tredje ledd skal fjernes, ettersom dette innskrenker kommunenes bestemmelsesrett. Bestemmelsene er gitt i kommunenes lokale forskrifter jf. 2. ledd.

Oslo kommune har merknader og innvendinger til den foreslåtte bestemmelsens tredje ledd. Oslo kommune er enig i utgangspunktet om at kommunen ikke kan begrense adgangen til beboerparkeringsordninger til kun å gjelde bestemte kjøretøygrupper, men mener at en slik innsnevring likevel kan være velbegrunnet. De viser til at det i Oslo kommunes beboerparkeringsforskrift er innført begrensninger i hvilke kjøretøygrupper som er omfattet av ordningen for å sikre at flest mulig beboere får anledning til å parkere i sine kjøretøy, uten å bli fordrevet av svært store/tunge kjøretøy, campingvogner/bobiler eller tilhengere. Videre er begrensningen et resultat av ivaretagelse av politivedtektene for Oslo kommune, som er forbud mot overnatting, camping, telting eller liknende på veier eller plasser i tettbebygde strøk.

Oslo kommune foreslår følgende endring i tredje ledd (deres understreking):

"Slik forskrift kan ikke begrense adgangen til kun å gjelde bestemt(e) kjøretøygruppe(r), med mindre slik begrensning gjøres for å sikre best mulig tilgjengelighet for beboerne til å kunne parkere i det området de bor. Forskriften kan heller ikke begrense adgangen til boligsoneparkering til å kun gjelde registrert eier av kjøretøy. Det er tilstrekkelig at det forefinnes nødvendig dokumentasjon på at søker disponerer kjøretøy og at vedkommende bor eller har tilhold i sonen i tråd med lokal forskrift. Hva som anses som nødvendig dokumentasjon bestemmes av den enkelte kommune."

Aimo Park, Fagforbundet og Kristiansand kommune støtter forslaget.

Norpark støtter forslaget og skriver at begrepet «har tilhold i sonen» bør tydeliggjøres enten i forskriften eller utenfor.

Trondheim Parkering AS, Bergen Parkering AS og Bergen kommune støtter Norparks kommentarer.

16.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vi registrerer Oslo kommunes innspill om å tillate begrensning i ordningen for beboerparkering slik at flest mulig beboere får mulighet til å parkere sine kjøretøy. Vi anser likevel at deres forslag vil innebære en begrensning overfor beboere, og vanskeliggjøre besittelsen av bil, tilhenger eller andre store kjøretøy. Muligheten til å begrense parkering av enkelte kjøretøygrupper i en beboerparkeringszone er fortsatt til stede, men da kun ved bruk av skiltforskriftskilt, ikke ved begrensninger fastsatt i lokal forskrift.

Høringsforslaget om at innføring av boligsoneparkering skjer gjennom lokal forskrift skal nettopp sikre at man ikke kan reservere slike soner for bestemte kjøretøygrupper som i realiteten utelukker de faktiske beboerne.

Vi anser videre at ordlyden “har tilhold i sonen” er tilstrekkelig tydelig, da bestemmelsen er “boligsoneparkering”, og dermed gjelder beboere i et avgrenset område. Vi anser det ikke som nødvendig å presisere ordlyden ytterligere.

Flertallet av høringsinstansene har vært positive til forslaget. Forslaget vedtas som foreslått.

17 § 31. Generelt om betaling

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 31:

Der det tilbys vilkårsarkering *for allmennheten* mot betaling skal det være mulig å betale på forskudd og på *etterskudd*. *I tilfeller* hvor det foreligger særlig tungtveiende grunner kan Statens vegvesen gjøre unntak fra dette kravet.

Betaling og/eller registrering skal skje umiddelbart etter parkering. Eventuell kvittering for betalt parkering skal, om ikke annet fremgår av kvitteringen, plasseres godt synlig bak frontruten. Har motorvognen ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig *sted*.

Det er brukernes ansvar å påse at man betaler for riktig kjøretøy, herunder at man taster rett kjennemerke ved betalingen. Ved elektronisk betaling/registrering må brukeren gis mulighet til å kontrollere at vedkommende har tastet korrekt kjennemerke før betaling/registrering bekreftes.

Der det tilbys vilkårsarkering mot betaling skal betalingssystemet utformes mest mulig brukervennlig. Betalingsløsningen skal være universelt utformet i samsvar med § 32.

Endringen er foreslått som en følge av forslaget om å gå bort fra begrepene «åpent/lukket anlegg». Ordlyden harmoniseres med forslaget om endring som er gitt i § 32 første ledd som knytter krav til betalingsløsninger opp mot de områdene hvor vilkårsarkering tilbys allmenheten mot betaling. De anlegg som etter gjeldende forskrift var å anse som «lukkede» vil på denne måten fortsatt være unntatt fra kravet om betalingsløsning ved at de fremgår av unntakene for virkeområdet i § 3. Høringsinnspill knyttet til begrepene “åpent/lukket anlegg” behandles under punkt 18 § 32 Universelt utformet betalingsautomat.

Det er foreslått å innta et nytt tredje ledd som tydeliggjør den parkerende sin plikt til å påse at man betaler for riktig kjøretøy ved parkering. Førers ansvar om dette er for øvrig fastslått i en rekke saker behandlet av Parkeringsklagenemnda.

Samtidig foreslås det å forskriftsfeste at det er virksomhetene som bærer ansvaret for å gi

brukerne mulighet til å enkelt ettergå at man faktisk har tastet rett kjennemerke. Virksomhetene plikter etter dette å sørge for at brukeren kan kontrollere at riktig kjennemerket er registrert, for eksempel ved at det kommer opp en beskjed på skjermen om hva som er inntastet med en mulighet til å bekrefte at informasjonen er korrekt. På denne måten gis brukerne en ekstra mulighet til å ettergå informasjonen man har oppgitt og kan slik unngå unødige feil ved registreringen.

17.1 Høringsinnspill

Fagforbundet støtter endringen delvis, men mener kravet ved bruk av ANPR bør være at det er krav om betalingsautomat for de trafikanter som ikke ønsker å installere en egen app for å betale parkeringen. Fagforbundet forslår derfor følgende endring: Der det tilbys vilkårsparkering for allmennheten mot betaling skal det være mulig å betale på forskudd *eller* på etterskudd.

Oslo kommune er positive til den foreslåtte endringen, da endringen i stor grad representerer en kodifisering av etablert nemndspraksis på området, samtidig som den tydeliggjør parkeringsvirksomhetens plikt til å gi fører muligheten til å kontrollere registrering av parkeringsavgift. Oslo kommune ønsker imidlertid å kommentere på "plassering av kvittering på annet godt synlig sted". Her burde det kanskje nevnes noe om benyttelse av annen betalingsform slik at man sikrer seg at billetten ikke blir stjålet.

Parkeringsklagenemnda kommenterer til nytt tredje ledd at de fortsatt mottar saker som omhandler personlige kjennemerker og hvor det ved betaling av parkeringsavgift er benyttet kjøretøyets opprinnelige kjennemerke og ikke det personlige kjennemerket som står på skiltplaten. Dersom det fra lovgivers side er ønskelig at det er opplysningene på skiltplaten som skal benyttes ved registrering/betaling kunne det vært nyttig med en kommentar om dette, enten i forskriften eller i en kommentarutgave.

Forbrukerrådet mener at når det gjelder registrering av rett kjøretøy der bilen har et personlig kjennemerke på skiltplaten bør det også godtas at det tastes inn det opprinnelige registreringsnummeret på bilen.

Norpark støtter Vegdirektoratets forslag om ansvar for betaling og ansvar for kontrollerbar betalingsløsning som etter deres syn balanserer forbrukerhensyn og hensyn til kontroll på en god måte. **Kristiansand kommune, Bergen parkering AS og Bergen kommune** støtter uttalelsen fra [Norpark](#).

Aimo Park støtter forslaget i tredje ledd. De ønsker likevel at det presiseres at det er kjennemerket/registreringsnummeret som fremkommer på skiltplaten påsatt det parkerte kjøretøyet er det som skal registreres ved betaling. Dette for å unngå misforståelser knyttet til registrering av personlige nummerskilt. En slik presisering er også nyttig med tanke på bytte mellom ulike kjøretøy, midlertidig bruk av leiebil osv.

17.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet registrer høringsinstansenes innspill knyttet til forskuddsbetaling. Det bemerkes at kun etterskuddsbetaling har vært tema for denne høringen, og innspillene knyttet til forskuddsbetaling er derfor ikke besvart.

Bestemmelsens første ledd er endret som en følge av forslaget om å gå bort fra begrepene «åpent/lukket anlegg». Videre er det presisert at krav til betalingsløsninger gjelder de områdene hvor vilkårsparkering tilbys allmenheten mot betaling.

Høringsinstansene er positive til den forslåtte endringen i tredje ledd om den parkerende sin plikt til å påse at man betaler for riktig kjøretøy ved parkering, samt forslaget om at det er virksomhetene som bærer ansvaret for å gi brukerne mulighet til å enkelt ettergå at man faktisk har tastet rett kjennemerke.

Når det gjelder innspillene om personlige kjennemerker, finner vi det nødvendig å påpeke at det er kjøretøyets kjennemerke som fremgår av skiltplaten på kjøretøyet som står parkert som skal benyttes ved registrering. Dersom det benyttes et annet kjennemerke enn det som fremgår av kjøretøyets skiltplate, vil betjente ikke kunne finne registrert betaling ved kontroll.

Forslaget vedtas som foreslått.

18 § 32. Generelt om betaling og universelt utformet betalingsautomat

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 32:

Der det tilbys vilkårsparkering til allmenheten mot betaling skal det tilbys en universelt utformet betalingsautomat og en betalingsløsning som ikke forutsetter bruk av automat eller annen fysisk innretning på parkeringsstedet, men som den parkerende ved hjelp av mobiltelefon eller annen teknologi kan betjene fra motorvognen.

Med universelt utformet betalingsautomat menes en automat som har hinderfri og tilstrekkelig adkomstareal, god generell brukbarhet på betjenings- og lesepanel, samt hensiktsmessig betjeningshøyde. Automat som oppfyller kravene i Statens vegvesens håndbok V 129 punkt 11.2 og 11.3 skal anses som en slik universelt utformet betalingsautomat.

Kravet til universelt utformet betalingsautomat gjelder likevel ikke der det ellers er automat som sikrer likeverdig tilgjengelighet til parkeringstilbudet.

Vegdirektoratet kan fastsette nærmere bestemmelser om hva som anses som en universelt utformet betalingsløsning

Forslaget innebærer å gå bort fra begrepene «åpent/lukket anlegg» som benyttes i gjeldende forskrift. Bakgrunnen for dette er at forståelsen av hva som er å anse som et åpent eller lukket anlegg uansett i praksis er sammenfallende med hva som i dag er å anse som et tilbud åpent for allmennheten eller et tilbud som er unntatt deler av forskriften jf. gjeldende bestemmelser om virkeområdet i § 3. Videre vil endringen være formålstjenlig ved at man sikrer at parkeringsvirksomheten på slike områder er både forutsigbar og forbrukervennlig, at tilbudet er universelt utformet og at parkeringsvirksomhet utøves mest mulig likt, uavhengig av hvem som er tilbyder.

Det understrekes at forslaget ikke vil medføre endringer i rettstilstanden eller føre til endrede krav for parkeringsområdene hva gjelder krav til automat. Fjerning av begrepene vil altså ikke ha innvirkning på hvilke områder som skal tilby betalingsautomat.

18.1 Høringsinnspill

Oslo kommune og Fagforbundet støtter forslaget til endring.

Trondheim Parkering AS støtter forslaget til endring, og mener at det bør være krav om parkeringsautomat på alle parkeringsområder som tilbyr parkering mot avgift. Trondheim parkering mener det bør komme klart frem av bestemmelsene om det er krav til parkeringsautomat eller ikke på området.

Norpark støtter ikke forslaget om å gå bort fra begrepene “åpne/lukkede” anlegg. Norpark anfører at forskuddsbetaling ikke er et alternativ de har erfaring med at kunder ønsker, verken på ANPR-anlegg eller i mer tradisjonelle lukkede anlegg, og at kostnadene for å tilby en ekstra løsning kunder ikke er interesserte i ikke kan forsvares.

Det vises også til at Vegdirektoratet i 2016 skal ha uttalt at elektronisk bom var å regne som lukket anlegg.

Norpark skriver at de nødvendigvis ikke er imot at det innføres krav til universelt utformet betalingsautomat på alle anlegg hvor det tilbys parkering til allmenheten. Det fremgår at det også er enighet om at kravet til automat bør omfatte anlegg hvor skiltgjenkjenning skjer automatisk ved inn- og utkjøring.

Det vises til at det likevel ikke finnes gode grunner til å innføre en plikt til å tilby forskuddsbetaling på områder hvor det tilbys automatisk kjennemerkeregistrering (ikke-manuell betalingsløsning). Ideelt sett hadde forskriften ikke stilt krav til mulighet til betaling på forskudd. Skal forskriften stille slikt krav må høringsnotatet fra 2014 hensyntas, og lukkede anlegg, både bomanlegg med betaling ved utkjøring og ANPR-anlegg må unntas kravet.

Bergen Parkering AS, Bergen kommune og Kristiansand kommune støtter Norparks innspill.

Aimo Park er i utgangspunktet kritiske til å gå bort fra skillet mellom åpne og lukkede anlegg, med de konsekvenser endringsforslaget innebærer. De er imidlertid åpne for å gå bort fra skillet i fremtiden, og støtter at det skal tilbys en universelt utformet automat også i garasjeanlegg med «elektronisk bom» og andre kameraanlegg. De foreslår primært at kravene til forskuddsbetaling fjernes i sin helhet.

18.2 Vegdirektoratets vurderinger

Bakgrunnen for forslaget om å gå bort fra begrepene «åpent/lukket anlegg» som benyttes i gjeldende forskrift er at forståelsen av hva som er å anse som et åpent eller lukket anlegg i praksis er sammenfallende med hva som i dag er å anse som et tilbud åpent for allmennheten eller et tilbud som er unntatt deler av forskriften jf. gjeldende bestemmelser om virkeområdet i § 3.

Det er kommet innspill om at Vegdirektoratet tidligere skal ha uttalt at et ANPR-anlegg kan anses som et lukket anlegg. Vi kan heller ikke se at forarbeidene støtter opp om denne tolkningen. Det er heller ikke slik at enhver elektronisk bom gjør området lukket. Det avgjørende har alltid vært om området har vært åpent for allmenheten eller ikke. Vi registrerer at det har oppstått noe usikkerhet i bransjen på bakgrunn av et innlegg Vegdirektoratet holdt på Parkeringskonferansen i 2016. Vi finner likevel at det ikke kan legges avgjørende vekt på en presentasjon i stikkordsform som ble holdt før forskriftens ikrafttredelse, og på et tidspunkt hvor det fortsatt var uklart hvordan regelverket kom til å bli. Ved tvil om hvordan regelverket skal forstås må det foretas grundige vurderinger. Dette gjør seg også særlig gjeldende når det er tale om kostbare investeringer.

Flere virksomheter har forsøkt å omdefinere sine anlegg som «lukkede» for å omgå kravet til oppsett av universelt utformet betalingsautomat, noe som helt klart ikke var hensikten med forskriftens ordlyd og som heller ikke er i tråd med reglene hva gjelder universell utforming og likestilling. Dette har imidlertid vært tale om områder hvor tilbudet i realiteten er åpent for allmennheten, men selve registreringen av de parkerende skjer ved såkalt ANPR-teknologi og/eller helautomatiske bomsystemer. Etter Vegdirektoratets vurdering kan ikke slike steder under noen omstendighet ansees å være «lukket».

Det understrekes at forslaget ikke vil medføre endringer i rettsstilstanden eller føre til endrede krav for parkeringsområdene hva gjelder krav til automat. Også i dag er ANPR-anlegg å anse som åpne anlegg, dersom det tilbys parkering til allmenheten på slike

områder. Fjerning av begrepene vil altså ikke ha innvirkning på hvilke områder som skal tilby betalingsautomat. Vi viser ellers til utfyllende redegjørelse i høringsnotatet. Vi vil likevel bemerke at vi vil se videre på de praktiske utfordringene knyttet til ANPR-anlegg og betalingsfritak.

Vi registrer også her høringsinstansenes innspill knyttet til forskuddsbetaling. Vi bemerker igjen at kun etterskuddsbetaling har vært tema for denne høringen, og innspillene knyttet til forskuddsbetaling er derfor ikke besvart.

Forslaget vedtas som foreslått i høringen.

19 § 36. Kontrollsanksjon

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 36 andre ledd:

For brudd på dokumentasjonsplikt ved tidsbegrenset gratisparkering er satsen kr 330.

Det ble fremmet forslag om å oppheve bestemmelsen i parkeringsforskriften § 36 andre ledd bokstav b som angir at det kan ilegges kontrollsanksjon på kr 330 for brudd på overtredelse av reservert parkering til kunde, besøkende eller gjest. Det har vist seg at bestemmelsen kan slå urimelig ut ovenfor forbrukerne. I tillegg har bestemmelsen ført til dissenser i Parkeringsklagenemndas avgjørelser.

19.1 Høringsinnspill

Fagforbundet, Aimo Park og Kristiansand kommune støtter den foreslåtte endringen.

Oslo kommune støtter forslaget til endring, men ønsker å bemerke at dersom det kun er brudd på dokumentasjonsplikten på tidsbegrenset gratisparkering som er igjen i § 36 andre ledd, bør muligens hele leddet fjernes og reaksjon ilegges etter § 36 første ledd.

Norpark støtter endringen og bifaller Vegdirektoratets merknader til § 36. Norpark mener videre at laveste sats bør fjernes helt da satsen ikke dekker virksomhetenes kontrollkostnader.

Trondheim Parkering AS, Bergen Parkering AS og Bergen kommune støtter Norparks uttalelse.

Trondheim kommune mener at andre ledd bør fjernes i sin helhet.

Forbrukerrådet er noe skeptisk til endringen, da utgangspunktet for den reduserte satsen var at dette var overtredelser som ikke er knyttet til betalingsparkering. Forbrukerrådet mener at alle disse tilfellene bør sanksjoneres med den lavere satsen på kr. 330.

Det er videre kommet innspill som ikke er til de faktisk foreslåtte endringer. Disse blir ikke vurdert.

19.2 Vegdirektoratets vurderinger

Utgangspunktet for den lave satsen var at denne skulle gjelde overtredelser som ikke var knyttet til betalingsparkering. I forarbeidene fremgår også at den lavere satsen skulle benyttes da den parkerende ville finne det «urimelig å bli sanksjonert for overtredelser av slike ofte svært skjønnsmessige kriterier, med samme sats som for andre overtredelser».

Det fremkommer ikke ytterligere vurderinger enn dette av forarbeidene.

Det ble i høringsnotatet vurdert at bestemmelsen ikke treffer slik den var tiltenkt. Det er strenge krav til dokumentasjon av en overtredelse ved illeggelse av kontroll sanksjon, slik at det neppe vil medføre urimelige tilfeller dersom man går bort fra denne bestemmelsen.

Det ble også vurdert at bokstav b kan slå uheldig ut da uvedkommende kan parkere på et område reservert for kunde, besøkende eller gjest uten å tilhøre en av disse gruppene, og likevel bli ilagt en redusert kontroll sanksjon for overtredelsen. Dette vil kunne virke urimelig da en person som faktisk oppfyller vilkårene om å være kunde, men eksempelvis tastet feil kjennemerke ved registrering av kjøretøy ved kontroll vil bli ilagt en kontroll sanksjon med høyre sats (660 kr). Vi har derfor kommet til at det er gode grunner for å fjerne den lave satsen for kunde, besøkende eller gjest og at disse tilfellene må vurderes etter bestemmelsens første ledd eller ny andre ledd.

Flertallet av høringsinstansene har vært positive til forslaget. Forslaget vedtas som foreslått.

20 § 37. Betalingsansvar og kontrollsanksjonens lovlighet

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 37:

- a) *Kontrollanksjon skal ilegges fører av motorvognen på stedet. Dersom føreren er en annen enn den som var registrert som eier ved tidspunktet for overtredelsen, er de solidarisk ansvarlig for betalingen, med mindre motorvognen var fratatt eieren ved et lovbrudd med en strafferamme på mer enn ett år. Der føreren er kjent, må føreren først kreves for beløpet. Dersom kontrollanksjon ikke er betalt 30 dager etter at betalingsoppfordring er sendt fører, kan beløpet kreves inn fra registrert eier av motorvognen.*

Solidaransvaret etter første ledd omfatter også kostnader ved fjerning og oppbevaring av motorvogn.

Blanketten for sanksjonen skal normalt festes på motorvognen sammen med nødvendig informasjon om innbetaling eller leveres føreren. I særlige tilfeller kan den likevel sendes fører eller eier i posten.

Betalingsfrist for ilagt kontrollanksjon skal være minst tre uker etter illeggelse av denne. For fristberegningen gjelder forvaltningsloven § 30 annet ledd tilsvarende. Dersom kontrollanksjonen ikke betales innen fristen, kan den inndrives som et alminnelig pengekrav. Det kan ikke tas særskilte gebyr for inndrivning av kontrollanksjon, utover det som eventuelt måtte følge av annen lovgivning.

- b) *b) Blanketten skal, for at sanksjonen skal anses lovlig ilagt, inneholde informasjon om:*

- 1. hvordan man kan kontakte virksomheten som har ilagt kontrollanksjonen*
- 2. det faktiske og rettslige grunnlaget for sanksjonen, herunder blant annet hvilken bestemmelse som er overtrådt, sted og tidspunkt for overtredelsen og korrekt kjennemerke for det ilagte kjøretøyet*
- 3. klagerett og klagefrist og at bestridte krav, forutsatt at fristene for klage i kapittel 9 er overholdt, ikke kan sendes til inkasso før kravets rettmessighet er endelig avgjort.*
- 4. at klageretten gjelder uavhengig av om klager har bistand fra advokat eller lignende.*

Dersom nr. 1–4 i denne bestemmelsen ikke er ivaretatt, skal sanksjonen oppheves.

Forslaget innebærer en omstrukturering av bestemmelsen, slik at denne blir tydeligere og lettere å lese. Forslaget gir klarere inndelinger med ledd og nummer.

I tillegg ble det foreslått å tydeliggjøre at en kontroll sanksjon ikke anses lovlig ilagt dersom vilkårene i bestemmelsen ikke er ivaretatt og at kontroll sanksjonen skal oppheves dersom de foreligger slike feil. Dette gjelder for eksempel der virksomheten har fylt inn feil kjennemerke, eller ikke har fylt inn sted eller tidspunkt på blanketten.

20.1 Høringsinnspill

Forbrukerrådet og Fagforbundet støtter den foreslåtte endringen.

Norpark er enig i at det skal kunne kreves at riktig registreringsnummer, tid og sted skal påføres sanksjonen. Norpark er heller ikke imot punkt 1, 2 eller 4. Når det gjelder "hvilken bestemmelse som er overtrådt" mener Norpark det for denne typen feil bør ses til alminnelig forvaltningsrett og virkningen av feil jf. forvaltningsloven § 41. Åpenbare feil bør ettergis systematisk. Mindre graverende feil bør etter Norparks syn ikke føre til ugyldighet der feilen ikke har påvirket vedtaket på annen måte.

Kristiansand kommune, Trondheim Parkering AS, Bergen Parkering AS og Bergen kommune støtter Norparks uttalelse.

Trondheim kommune er enig i at det skal kunne kreves at riktig registreringsnummer, tid og sted skal påføres sanksjonen.

Aimo Park er enige i den foreslåtte endringen av bokstav b. De uttaler imidlertid at det er viktig at ikke enhver ubetydelig feil får ugyldighet som følge. Aimo Park foreslår at det foreslåtte siste ledd i § 37 suppleres med en setning om at forvaltningsloven § 41 gjelder tilsvarende. Det påpekes videre at punkt 4 i bokstav b er overflødig.

Parkeringsklagenemnda uttaler at det er nyttig med en presisering, men det kommer likevel ikke tydelig nok frem om alle feil på kontroll sanksjonen medfører at den skal oppheves, eller om det er rom for små feil som ikke har hatt betydning for noen av partene.

20.2 Vegdirektoratets vurdering

Det er kommet flere innspill om at ikke enhver feil på kontroll sanksjonen kan føre til ugyldighet. Vegdirektoratet finner at dette må vurderes i forbindelse med en eventuell klagesak.

Parkeringsklagenemnda kan i dag helt eller delvis sette til side kontroll sanksjon dersom det vil virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å opprettholde den, jf. Parkeringsforskriften § 52 første ledd andre setning. Vi anser det ikke nødvendig å innta en henvisning til forvaltningsloven § 41.

Endringen vedtas som foreslått.

21 § 45. Klagerett til parkeringsklagenemnda, nemndas kompetanse og litispendensvirkninger

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 45:

Eier og fører av motorvogn som ikke har fått fullt medhold i sin klage etter § 44 innen åtte uker etter at klagen er mottatt av virksomheten, har rett til å klage saken inn for parkeringsklagenemnda. Dersom klager ikke har mottatt foreløpig svar innen tre uker, gjelder klageretten fra dette tidspunkt.

Klagen må fremsettes skriftlig for parkeringsklagenemndas sekretariat. Klagen må fremsettes innen ett år etter den dato det er klaget til virksomheten. Den ilagte sanksjonen må likevel betales dersom det ikke klages til parkeringsklagenemnda innen tre uker etter at vedkommende har klagemulighet etter første *ledd*.

Tas klagen under behandling, kan klageinstansen prøve alle sider av saken og herunder ta hensyn til nye omstendigheter. Den skal vurdere de synspunkter som klageren kommer med, og kan også ta opp forhold som ikke er berørt av klager.

*Enhver virksomhet som ilegger kontrollstraff etter § 36, eller som fjerner eller får fjernet motorvogn etter § 38, er underlagt parkeringsklagenemndas kompetanse. Dette gjelder også der virksomheter eller personer ilegger *sanksjoner etter § 3 annet ledd eller* håndhever parkeringsrestriksjoner etter § 3 tredje *ledd. Med håndheving av parkeringsrestriksjoner menes her også fjerning med hjemmel i § 42.**

Så lenge en tvist er til behandling i nemnda, kan ikke en part bringe den inn til behandling for de alminnelige domstolene. Er søksmål reist ved de alminnelige domstoler og en part ønsker tvisten avgjort av parkeringsklagenemnda, kan vedkommende domstol stanse den videre behandling inntil parkeringsklagenemndas vedtak foreligger.

Fristene i denne paragraf beregnes i samsvar med forvaltningsloven § 29 og § 30.

Forslaget om å sette inn et nytt ledd er for å understreke at nemnda som klageinstans kan overprøve alle sider av saken. Forslaget skal ivareta både publikums og virksomhetenes rettsikkerhet på lik linje med saker som behandles etter forvaltningslovens regler.

Det foreslås videre å endre ordlyden i bestemmelsen slik at denne harmonerer med hva som i praksis gjelder illeggelser på områder reservert for særskilte grupper. Dette innebærer en tydeliggjøring av hva som faller inn under nemndas kompetanse. Det har vist seg at det har

oppstått en misforståelse om at nemnda ikke kan behandle saker om fjerning etter § 42, idet denne bestemmelsen ikke er spesifikt nevnt.

21.1 Høringsinnspill

Forbrukerrådet støtter presiseringen i tredje ledd, og viser til at nemnda også i dag i stor grad behandler sakene etter dette prinsippet, og er ikke bundet av partenes anførsler. Forbrukerrådet viser til at den foreslåtte endringen er forbrukervennlig og i tråd med forskriftens formål. Forbrukerrådet uttaler at prinsippet om at nemnda ikke er bundet av partenes anførsler er slått fast blant annet i vedtektene til alle finansklagenemndene.

Aimo Park har uttalt at det bør fremkomme tydeligere av bestemmelsen eller kapittel 9 at nemnda vurderer begge parter anførsler og ikke bare klagerens.

Norpark og **Aimo park** er ikke enig i at nemnda skal kunne overprøve alle sider av saken og ta hensyn til nye omstendigheter i saken. De anser det særlig av prosessøkonomiske hensyn ikke hensiktsmessig. Til sammenligning er Forbrukerklageutvalgets behandling av klagesaker bundet av "partenes krav, påstander og påstandsgrunnlag", jf. forbrukerklageloven § 16 annet ledd siste punktum. Norpark og Aimo park mener at Vegdirektoratet i stor grad anser Parkeringsklagenemnda for å være et forvaltningsorgan, og ikke et tvisteløsningsorgan.

Norpark og Aimo park foreslår å sette inn følgende ny ordlyd i § 45 – nytt fjerde og femte ledd, mellom dagens tredje og fjerde ledd:

"Parkeringsklagenemnda er bundet av partenes krav, påstander og påstandsgrunnlag. Nemnda kan likevel ta stilling til overordnede lov- og forskriftskrav, eksempelvis om virksomheten har hjemmel til håndheving av det aktuelle parkeringsområdet.

Nemnda skal aktivt styre saksforberedelsen for å oppnå rask, prosessøkonomisk og forsvarlig behandling. Det bør være et rimelig forhold mellom tvistens betydning og omfanget av bevisførselen. Tvisteloven § 21-8 om begrensning av bevisførsel gjelder tilsvarende så langt den passer. Nemnda kan gi veiledning som bidrar til at tvistene får en riktig avgjørelse ut fra de faktiske forhold og de aktuelle reglene. Veiledning må gis på en måte som ikke svekker tilliten til at nemnda er upartisk."

I tillegg mener de at det bør gjøres tilpasninger i parkeringsforskriften § 48 hva gjelder sekretariatets saksforberedelse og veiledningsplikt i tråd med det ovennevnte.

Til sjette ledd uttaler Aimo Park at også Forlikrådet bør nevnes sammen med de alminnelige domstoler.

Trondheim Parkering AS, Bergen kommune og Bergen Parkering AS støtter Norparks innspill.

Trondheim kommune mener endringen i tredje ledd ikke er hensiktsmessig, særlig av prosessøkonomiske hensyn.

Kristiansand kommune støtter ikke forslaget og mener det er lite hensiktsmessig å dra inn flere elementer i saken enn de som påklages.

Ålesund parkering AS uttaler at det er Parkeringstilsynets jobb å ta opp forhold som ikke er berørt av klager (typisk skilt), og om Parkeringsklagenemnda skal ta hensyn til slikt, er det ikke behov for Parkeringstilsynet.

21.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet understreker at nemnda som klageinstans kan overprøve alle sider av saken. Dette er i stor grad en videreføring av dagens praksis, og skal ivareta både publikums og virksomhetenes rettsikkerhet på lik linje med saker som behandles etter forvaltningslovens regler.

Vegdirektoratet støtter Forbrukerrådets vurdering, og finner at det vil kunne føre til tilfeldige fordeler for virksomhetene dersom nemnda skulle være bundet av kun å behandle partenes egne anførsler. Virksomhetene er den profesjonelle part og vil i langt større grad ha mulighet til å identifisere problemstillingene saken reiser. Der nemnda ser at virksomheten åpenbart har gjort feil, kan vi ikke se noen god begrunnelse for at dette ikke skal tas med i sakens vurdering, selv om dette ikke har blitt anført. Det overordnede mål er å få et riktig vedtak.

Heller ikke i dag er nemnda begrenset til å kun behandle partenes anførsler, jf. parkeringsforskriften §§ 50 og 51.

Endringen vedtas som foreslått.

22 § 52. Nemndas avgjørelse

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 52:

Nemnda skal avgjøre klagen på grunnlag av de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter og vilkår på det enkelte parkeringsområde. Nemnda kan helt eller delvis sette til side kontrollsanksjon dersom det vil virke urimelig eller være i strid med god forretningskikk å opprettholde den. Dersom ilagt kontrollsanksjon er betalt, jf. forskriften § 45 annet ledd annet punktum, og klager gis helt eller delvis medhold, skal nemnda også kreve at sanksjonen helt eller delvis betales tilbake.

Nemndas avgjørelse skal være skriftlig og begrunnet. Det skal opplyses om avgjørelsen er enstemmig, og hvilke medlemmer som eventuelt er uenige. Mindretallets standpunkt skal også begrunnes.

Nemnda kan avgi generelle uttalelser som er foranlediget av tilbakevendende problemstillinger i konkrete saker.

Nemnda kan omgjøre sin egen avgjørelse uten at det er påklaget dersom:

- a) endringen ikke er til skade for noen som avgjørelsen retter seg mot eller direkte tilgodeser eller*
- b) underretning om avgjørelsen ikke er kommet fram til vedkommende og avgjørelsen heller ikke er offentlig kunngjort, eller*
- c) avgjørelsen er fattet med grunnlag i åpenbare feil som har hatt avgjørende betydning for sakens utfall.*

Dersom avgjørelsen blir omgjort til gunst for virksomheten, faller kravet om å betale sats for tapt eller trukket sak som omtalt i denne forskrifts § 58 andre ledd bort.

Nemnda kan i spesielle tilfeller der klager skriftlig har krevet dekning av nødvendige saksomkostninger, pålegge den innklagede virksomheten å dekke dette. Helt unntaksvis kan klageren pålegges å dekke nødvendige sakskostnader for virksomheten.

Nemndas avgjørelser skal forkynnes for partene innen to uker etter at saken er endelig behandlet og avgjort.

Nemndas avgjørelser kan ikke påklages. Sak som nemnda har realitetsbehandlet kan innen fire uker etter at avgjørelsen er forkynt bringes inn for tingretten ved stevning. Dersom sak ikke er reist, har nemndas vedtak samme virkning som rettskraftig dom. Ved oversittelse av fristen kan nemnda etter reglene i forvaltningsloven § 31 vedta at saken tas til behandling i tingretten. Vedtaket om fristoversittelsen kan ankes til tingretten.

Det ble foreslått å innta et nytt ledd i bestemmelsen som slår fast at Parkeringsklagenemnda kan omgjøre avgjørelser uten klage der det foreligger åpenbare feil. Forslaget er det samme som fremkommer av forvaltningsloven om dette. Samtidig ble det fremmet et forslag om å innta et eget ledd om at virksomheten ikke trenger å betale jf. § 58 dersom saken omgjøres til gunst for dem.

22.1 Høringsinnspill

Norpark, Aimo Park, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Trondheim Parkering AS, Trondheim kommune, Fagforbundet, Kristiansand kommune og Oslo kommune støtter forslaget.

22.2 Vegdirektoratets vurdering

Alle høringsinnspillene på forslag til endring av § 52 har vært positive til endringen.

Endringen vedtas som foreslått.

23 § 56. Gjenopptakelse

I høringen ble det foreslått følgende endring i parkeringsforskriften § 56:

En avsluttet sak kan gjenopptas dersom en av partene fremlegger nye opplysninger som *nemnda antar* ville hatt betydning for utfallet av den tidligere behandlingen dersom de hadde vært kjent. Dette gjelder ikke dersom den part som krever gjenopptakelse kan bebreides for ikke å ha lagt frem opplysningene ved den opprinnelige *behandlingen*.

Parkeringsklagenemnda kan avvise begjæringen om gjenopptakelse uten videre behandling dersom det er åpenbart at denne ikke vil føre frem.

Det ble foreslått en endring i bestemmelsen om at avgjørelse om gjenopptakelse kan tas av parkeringsklagenemnda, og ikke bare av nemndas leder, slik som dagens forskrift setter krav om. Dette kan etter vår vurdering lette arbeidsmengden med tanke på antall begjæringer som kommer inn til nemndas leder.

Det foreslås i tillegg å ta inn et nytt annet ledd i bestemmelsen, som understreker at nemnda kan avvise en sak der det er åpenbart at saken ikke vil føre frem. Dette er en forståelse som er på lik linje med den som fremgår i tvisteloven § 31.9. Inntakelse av en slik regel kan også bidra til å lette saksbehandlingen i nemnda, ved at åpenbart grunnløse krav om gjenopptakelse kan avvises uten realitetsbehandling.

23.1 Høringsinnspill

Norpark, Bergen Parkering AS, Bergen kommune, Trondheim Parkering AS, Trondheim kommune, Fagforbundet og Kristiansand kommune støtter forslaget uten ytterligere kommentar.

Oslo kommune er positive til de foreslåtte endringene, da dette kan gi nemnda en mer dynamisk praksis og tilnærming til problemstillinger. At nemnda også gis eksplisitt anledning til å avvise saker som åpenbart ikke kan føre frem, taler også for denne forståelsen. Oslo kommune stiller seg bak endringsforslaget.

Parkeringsklagenemnda støtter ikke forslaget, da endringsforslaget ikke vil lette arbeidsbyrden for nemndas leder, men øke arbeidsbyrden til de øvrige nemndsmedlemmene. Til bestemmelsens foreslåtte annet ledd kommenterer Parkeringsklagenemnda at avvisningen bør kunne behandles av nemndas leder.

Aimo Park støtter ikke forslaget, da det ikke vil lette arbeidsbyrden for nemndas leder, men øke arbeidsbyrden til de øvrige nemndsmedlemmene.

23.2 Vegdirektoratets vurdering

Hensikten med den foreslåtte endringen var å redusere arbeidsmengden for nemnds/leder.

Parkeringsklagenemnda har opplyst at antallet innkomne begjæringer om gjenopptakelse har minket de senere år, og i 2021 mottok nemnda kun én slik begjæring om gjenopptakelse.

Vi anser derfor at det rent praktisk ikke vil medføre en særlig endring i arbeidsbelastning å la nemnda avgjøre disse sakene. Vi mener derfor at det er gode grunner for å innføre forslaget.

Endringen vedtas som foreslått.

24 Vedlegg 1, punkt 2.2

I høringen ble det foreslått følgende endring i Vedlegg 1, punkt 2.2:

Rene parkerings- eller stansforbud anses ikke som vilkårparkering, jf. § 2a. For vilkårparkering gitt med skilt som vist i denne forskrift (vedlegg 1-skilt) kan virksomheten likevel benytte skilt med parkerings- eller stansforbud i sammenheng med at det tilbys vilkårparkering. Dersom private virksomheter eller grunneiere ønsker å skilte med rene stans- og parkeringsforbud, uten å samtidig tilby vilkårparkering, må dette reguleres med private skilt. Eventuell håndheving av slike private skilt med stans- eller parkeringsforbud omfattes av parkeringsforskriften § 3, tredje ledd, slik at forskriftens kapittel 3, 8 og 9 kommer til anvendelse ved håndheving.

Forslaget innebærer å forskriftsfeste forståelsen av at stans- og parkeringsforbud ikke er å anse som vilkårsparkering og at skilt 4P, 5P og 6P derfor ikke kan benyttes alene uten å være knyttet til andre skiltede vilkår.

24.1 Høringsinnspill

Oslo kommune, Trondheim kommune, Aimo park og Fagforbundet støtter forslaget.

Norpark forstår formallogikken bak hvorfor forbudsskilt ikke kan brukes alene, men har problemer med å forstå den praktiske nytteverdien av å sperre for denne typen bruk.

Ålesund parkering AS uttaler at siden vedlegg 1-skilt er offentlige, bør de også kunne brukes som offentlige skilt. Det må være mulig å bruke rene stanse- og parkeringsforbud uten at det er vilkårsparkering på stedet.

Mandal parkering uttaler at dersom vedlegg 1-skilt er å anse som offentlig skilt bør også rene parkerings- eller stanseforbud kunne sanksjoneres som offentlig skilt uten at det kreves en sammenheng med vilkårsparkering.

24.2 Vegdirektoratets vurdering

Rene parkerings- eller stanseforbud kan ikke defineres som vilkårsparkering, jf. parkeringsforskriften § 2a. Det samme gjelder soneskilt med rene forbud.

Parkeringsforskriften skal kun gjelde der det tilbys vilkårsparkering, jf. § 3. Dette gjør at det ikke tillates at virksomhetene utelukkende skilte med enten skilt 4P, 5P, eller 6P/7P på et område.

Dersom private virksomheter eller grunneiere ønsker å skilte med rene stanse- og parkeringsforbud, uten å tilby vilkårsparkering, må dette reguleres med private skilt. Eventuell håndheving av slike private skilt med stanse- eller parkeringsforbud omfattes av parkeringsforskriften § 3, tredje ledd. Ved håndheving av slike private parkeringsrestriksjoner, vil forskriftens kapittel 3, 8 og 9 komme til anvendelse.

Flertallet har vært positive til endringsforslaget. Endringen vedtas som foreslått.

25 Vedlegg 1 punkt 5

I høringen ble det foreslått følgende endring i Vedlegg 1, punkt 5:

- 5.1 *Skilt i punkt 1.2, 2.2, 3.2 og § 22 skal ha en størrelse, folieklasse og skriftstørrelse som gjør dem godt synlige og lesbare. Skilt 1P til 7P skal ha folieklasse 1. Ved behov for tydeligere skilting kan folieklasse 2 likevel brukes. Informasjonsskilt skal ha folieklasse 1, eller være godt belyst. Underskilt skal ha samme klasse som hovedskilt.*
- 5.2 *Skilt 1P «Parkering» skal minimum ha størrelse 400 x 400 mm (40 cmx40 cm). Skilt 5P «Parkering forbudt» skal minimum ha en størrelse på 400 mm (40 cm) i diameter. Skilt 4P «Stans forbudt» skal ha størrelse på 600 mm (60 cm) i diameter.*
- 5.3 *Skilt 2P «Parkeringszone», 3P «Slutt på parkeringszone», 6P «Sone med parkeringsforbud» og 7P «Slutt på sone med parkeringsforbud», skal ha bredde lik 600 mm (60 cm) og høyde lik 800 mm (80 cm).*
- 5.4 *Skilt 5P og 4P skal i hovedsak formes som sirkulære skilt, slik som de er vist i vedlegg 1. Imidlertid kan skiltene likevel settes på en skiltplate, også med underskilt, forutsatt at det aktuelle skiltet er i riktig størrelse og symbolet har riktig utforming og størrelse. Skiltsymbolene kan også vises i miniatyr på underskilt. Dersom symbolene benyttes på en skiltplate, altså slik at de ikke er sirkulære, skal dette skiltet ikke ha bord, slik skilt 1P og soneskilt vist i parkeringsforskriften har.*
- 5.5 *Vegdirektoratet kan fastsette nærmere tekniske bestemmelser om krav til skiltets størrelse, folieklasse og skriftstørrelse og gi retningslinjer (normaler) for anvendelse, utforming og plassering av skilt og oppmerking som omtalt i denne forskrift.*

Med hjemmel i parkeringsforskriftens vedlegg 1 punkt 5 har Vegdirektoratet tidligere vedtatt tekniske bestemmelser for vedlegg 1-skilt. Disse bestemmelsene er foreslått inntatt i forskriften.

25.1 Høringsinnspill

Oslo kommune, Trondheim kommune, Fagforbundet, Norpark, Trondheim Parkering AS, Aimo Park, Bergen Parkering AS og Bergen kommune støtter forslaget.

25.2 Vegdirektoratets vurdering

Alle høringsinnspillene har vært positive til endringen. Høringsforslaget vedtas.

Del II – Endringsforskrift til Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 18. mars 2016 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 5, § 8, § 37, lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd, forskrift 21. mars 1986 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 k og delegeringsvedtak 10. juni 2016 nr. 612.

I

I forskrift av 18.03.2016 nr. 260 – Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 2 Definisjoner skal lyde:

I denne forskriften forstås med:

a. Vilkårsparkering: parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.

b. Parkering: Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing, jf. Forskrift om kjørende og gående trafikk § 1 bokstav k.

c. Avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass: parkeringsplass som driftes og håndheves av en kommune eller heleide kommunale selskaper, hvor det tilbys vilkårsparkering mot betaling. Unntatt er tilfeller der kommunen eller heleid kommunalt selskap har inngått skriftlig avtale om å håndheve for private på et område utenfor den offentlige ferdselsåren hvor det er åpenbart at plassen likevel driftes av private. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om en avgiftsbelagt parkeringsplass er kommunal.

d. Håndheving: både ileggelse av kontrollsanksjoner og beslutning om fjerning av kjøretøy jf. §§ 38 og 42.

e. Ladbar motorvogn: motorvogn som helt eller delvis drives frem av elektrisk motor og som har batterier som kan lades direkte fra strømmettet.

f. Private skilt: skilt som ikke er regulert i skiltforskriften eller denne forskriften med vedlegg.

g. Offentlig ferdselsåre: Ferdselsdelen av offentlig veg, beregnet på trafikk med motorvogn, med integrerte arealer som kantsteinsparkering og lignende.

§ 3 virkeområde skal lyde:

Denne forskriften gjelder for vilkårsparkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn (heretter kun omtalt som «motorvogn») på veg åpen for alminnelig ferdsel. Forskriften gjelder likevel ikke for liten elektrisk motorvogn.

Forskriften gjelder ikke for parkering reservert for særskilte grupper på områder som er fysisk avgrenset ved bom, kjetting eller annen måte. Forskriften gjelder heller ikke parkering reservert for særskilte grupper på områder som ikke er fysisk avstengt og det ved privat skilting i samsvar med § 26 fremgår at parkering ikke tilbys allmenheten. Dersom det ilegges kontroll sanksjoner på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (*klage*). *Dersom det kun forestås fjerning jf. § 38 eller § 42 gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.*

Denne forskrift kapittel 3, 8 og 9 gjelder også for håndheving av parkeringsrestriksjoner på og langs privat veg og utenfor veg. *Dersom det på stedet kun forestås fjerning gjelder bare kravene i kapittel 8 og 9.*

Forskriften gjelder ikke midlertidig tilbud om parkering mot betaling der betalingen skjer til en fysisk person og det ikke ilegges sanksjoner. Forskriften gjelder heller ikke for områder med veiledende skilt og oppmerking som ikke håndheves. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfelle om vilkårene er oppfylt.

Forskriften gjelder både virksomhet som tilbys av private og av forvaltningsorgan, jf. forvaltningsloven § 1.

Forskriften gjelder også for politiets håndheving av vilkårsparkering, som ikke er avgiftsparkering, med unntak av kapittel 2 og kapittel 3.

Forskriften gjelder ikke i kommuner eller på områder der eneste tilbud om vilkårsparkering er reserverte plasser for forflytningshemmede og hvor kommunen ikke har fått delegert håndhevingsmyndighet. Dersom private håndhever på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage). Dersom det er politiet som håndhever, gjelder kun kapittel 8 og 9.

§ 7 Særskilt om vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre **tredje ledd** skal lyde:

Dersom kommunen overlater håndheving av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre til *andre kommuner eller heleide kommunale selskaper*, skal kommunen sikre at behovet for trafikkstyring ivaretas. Dette innebærer blant annet at kommunen, skilt- og vegmyndigheten skal ha tilstrekkelig rett og plikt til trafikkstyring.

§ 9 Krav til opplæring skal lyde:

Den som skal utføre kontrolltjeneste med vilkårsparkering må ha gjennomført og bestått godkjent opplæring. Opplæringen skal til sammen ha en varighet på minst 70 skoletimer og bestå av:

- a) en innledende teoretisk del og praksisopplæring i kontrolltjeneste på til sammen minst 30 skoletimer og med avsluttende prøve,
- b) praksisopplæring og oppsummerende teorikurs på minst 30 skoletimer og med avsluttende prøve og
- c) bestått regodkjenningsprøve *hvert femte år*.

Opplæringen i første ledd bokstav a) skal inneholde generell teoretisk opplæring i vilkårsparkeeringsregler, virksomhetens rutiner, innføring i uniformbruk og opptreden i tjeneste.

Opplæringen i første ledd bokstav b) skal inneholde teoretisk opplæring i formålet med parkeringsvirksomheten, forholdet til vaktvirksomhet, helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid, uniformbruk, rettslige rammer for regulering av vilkårsparkering og fjerning av motorvogn, bevis, sanksjonering, etikk, kommunikasjon og kundebehandling.

Praksisopplæringen i første ledd a) og b) skal skje gjennom praktisk arbeidsutførelse med veileder med tilstrekkelig kompetanse.

Etter endt opplæring skal den som skal utføre kontrolltjeneste vise evne til å arbeide i samsvar med lover, forskrifter og avtaler og til å ta gode etiske og skjønnsmessige avgjørelser.

Kontrolltjeneste kan utføres uten å ha gjennomført opplæring i første ledd bokstav b), dersom prøve etter første ledd bokstav a) er bestått og virksomheten på annen måte sikrer at utførelsen skjer i samsvar med reglene. Opplæringen må i alle tilfeller være gjennomført og bestått innen ett år etter ansettelse. Statens vegvesen kan i særlige tilfeller forlenge denne perioden med inntil 6 måneder. Kravene gjelder også for vikarer og midlertidig *ansatte*.

Regodkjenningsprøve kan kun avlegges hos virksomhet som ikke har begrensninger i sin godkjenning slik at opplæring kan tilbys alle, ikke bare egne ansatte. Regodkjenningsprøven kan ikke avlegges hos den virksomhet man er ansatt i.

Opplæring skal baseres på undervisningsplan og prøveordning, herunder avsluttende prøve og regodkjenningsprøve, godkjent av Statens vegvesen, som også kan fastsette gebyr for slike godkjenninger. Tilrettelagt skriftlig eller muntlig prøve kan tillates der kandidaten har lese- og skrivevansker. Statens vegvesen kan stille nærmere krav til undervisningsplan og gjennomføring av prøve.

Opplæringspersonell skal ha tilstrekkelig faglig opplæringskompetanse for å sikre tilfredsstillende kvalitet i opplæringen. Vegdirektoratet kan stille krav til faglig opplæringskompetanse.

§ 11 Uniformering skal lyde:

Den som utfører kontrolltjeneste med vilkårsparkering, skal bære uniform. Uniformen må ikke kunne forveksles med politiets, forsvarets, tollvesenets eller Statens vegvesens uniformer. Det skal fremgå av uniformen om personen er godkjent kontrollør med vilkårsparkering eller er under opplæring. Uniformen skal være tydelig merket med virksomhetsnavn og ordet «parkeringsvakt», «parkeringsbetjent», «trafikkbetjent», «bybetjent» eller «parkeringskontrollør» på *brystet*.

§ 12 Legitimasjonskort **annet ledd, bokstav e)** skal lyde:

e) utløpsdato

§ 12 Legitimasjonskort **fjerde ledd** skal lyde:

Kortet skal ha gyldighet på *inntil fem år* fra fullført og bestått opplæring eller siste regodkjenning. Ved endringer i opplysningene på kortet skal det utstedes nytt kort.

§ 14 Melding – bestemmelsen oppheves.

~~Statens vegvesen skal motta melding fra virksomheten i sentralt elektronisk register, jf. § 4 første ledd.~~

§ 16 Krav til det enkelte parkeringsområde skal lyde:

- a) Før virksomheten kan tilby *vilkårsparkering regulert med skilt som vist i denne forskrift*, skal skiltplan og tilleggsinformasjon for det enkelte parkeringsområde være registrert i sentralt elektronisk register. *Dersom dette ikke er gjort, kan det ikke håndheves.*

Området skal være skiltet i tråd med skiltplanen. Virksomheten har ansvaret for å utarbeide og registrere slik skiltplan. Skiltplanen skal inneholde kart over parkeringsområdets utforming, vise totalt antall plasser og plassering av skilt og betalingsautomater. Tilleggsinformasjonen skal oppsummere tallmaterialet fra skiltplanen og inneholde en vurdering fra virksomheten i henhold til § 62. Opplysningene skal gis ved utfylling av skjema for tilleggsinformasjon. Vegdirektoratet kan stille nærmere krav til skiltplan.

Alle endringer i skiltplanen med tilleggsinformasjon skal registreres i sentralt elektronisk register med angivelse av når endringen trer i kraft. Før endringer i skiltplanen er meldt inn i registeret, kan endringene ikke håndheves. Innmeldingskravet gjelder likevel ikke for nødvendige reguleringsendringer på inntil 48 timer og heller ikke for midlertidige endringer som følge av akutte *hendelser*.

- b) *Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt skal følge reglene om skiltvedtak, jf. skiltforskriften § 28, jf. § 36. Vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt kan håndheves når vedtak er fattet og skilt er satt opp og avdekket jf. skiltforskriften § 2 nr. 1. Virksomhetene skal likevel registrere skiltplan i sentralt elektronisk register slik som omtalt i denne bestemmelsens andre ledd. Kravet om innmelding av skiltplan*

gjelder også for arbeid på offentlig veg som følger reglene i skiltforskriften kap. 14, så lenge arbeidet ikke faller inn under denne bestemmelsens tredje ledd, siste punktum (midlertidige endringer mv). Virksomhetene er ved slik arbeid likevel fritatt fra plikten til fortløpende oppdatering av endringer i skiltplan med tilleggsinformasjon.

Virksomhetene bærer selv kostnader ved utforming av skiltplan, produksjon og oppsetting av skilt.

§ 22 Skilting **første ledd** skal lyde:

Regulering av vilkårsparkering skal gjøres ved bruk av skilt som angitt i vedlegg 1. Skilt som er vist i vedlegg 1 er å anse som offentlige skilt.

§ 24 Plassering av motorvogn og dokumentasjon på tidsbegrenset parkering **første ledd** skal lyde:

Motorvognen skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes. Motorvognen skal parkeres i feltets lengderetning. Elektriske og hydrogendrevne motorvogner kan likevel på offentlig ferdselsåre parkere på tvers av oppmerket felt, dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenget ut fra feltet ikke overstiger 40 cm. På disse vilkår kan flere slike motorvogner parkere i samme felt. Også flere motorsykler eller mopeder kan parkeres i samme felt. Oppmerking har ikke selvstendig parkeringsregulerende betydning og kan kun håndheves i tilknytning til regulering angitt ved skilt".

§ 24 Plassering av motorvogn og dokumentasjon på tidsbegrenset parkering **tredje ledd** skal lyde:

Registrering eller trekk av billett for å dokumentere tidsbegrenset parkering skal skje umiddelbart etter parkering. Dersom det er stilt krav om billett fra parkeringsautomat som angir tidspunkt for når gratisparkeringen utløper, skal billetten plasseres godt synlig bak frontruten. Har motorvognen ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig sted.

§ 27 Parkeringstillatelse skal lyde:

Parkering på eller langs offentlig veg skal som utgangspunkt være tilgjengelig for allmennheten. Kommunen kan likevel utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårsparkeringsplasser. Skiltmyndigheten avgjør om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes. Kommunen må ovenfor skiltmyndigheten begrunne det særskilte behovet for slik parkeringsadgang.

Det må fremgå av skilt på stedet hvem reservasjonen gjelder for. Dersom det ikke kan framgå konkret av skiltet hvem reservasjonen gjelder, skal underskilt «Med særskilt

tillatelse» benyttes. Da må kommunen utstede særskilt tillatelse, jf. § 30. Det er kun en bestemt kommunal instans som kan utstede slike tillatelser.

§ 29 Boligsoneparkering skal lyde:

Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårsparkeingsplasser, etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik *parkering*.

Innføring av boligsoneparkering skjer ved særskilt lokal forskrift. Forskriften skal fastsette på hvilke vilkår man får tildelt boligsoneparkering. Den lokale forskriften skal kunngjøres i Norsk Lovtidend avdeling II.

Slik forskrift kan ikke innsnevre beboernes adgang til å kunne parkere i det området de bor, ved at kommunen begrenser adgangen til kun å gjelde bestemt(e) kjøretøygruppe(r). Slike begrensninger kan kun skje ved hjelp av offentlige skilt fastsatt av skiltmyndigheten. Forskriften kan heller ikke begrense adgangen til boligsoneparkering til å kun gjelde registrert eier av kjøretøy. Det er tilstrekkelig at det forefinnes nødvendig dokumentasjon på at søker disponerer kjøretøy og at vedkommende bor eller har tilhold i sonen.

§ 31 Generelt om betaling skal lyde:

Der det tilbys vilkårsparkering *for allmennheten* mot betaling skal det være mulig å betale på forskudd og på *etterskudd*. I tilfeller hvor det foreligger særlig tungtveiende grunner kan Statens vegvesen gjøre unntak fra dette kravet.

Betaling og/eller registrering skal skje umiddelbart etter parkering. Eventuell kvittering for betalt parkering skal, om ikke annet fremgår av kvitteringen, plasseres godt synlig bak frontruten. Har motorvognen ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig *sted*.

Det er brukerens ansvar å påse at man betaler for riktig kjøretøy, herunder at man taster rett kjennemerke ved betalingen. Ved elektronisk betaling/registrering må brukeren gis mulighet til å kontrollere at vedkommende har tastet korrekt kjennemerke før betaling/registrering bekreftes.

Der det tilbys vilkårsparkering mot betaling skal betalingssystemet utformes mest mulig brukervennlig. Betalingsløsningen skal være universelt utformet i samsvar med § 32.

§ 32 Universelt utformet betalingsløsning skal lyde:

Der det tilbys vilkårsparkering til allmennheten mot betaling skal det tilbys en universelt utformet betalingsautomat og en betalingsløsning som ikke forutsetter bruk av automat eller annen fysisk innretning på parkeringsstedet, men som den parkerende ved hjelp av mobiltelefon eller annen teknologi kan betjene fra motorvognen.

Med universelt utformet betalingsautomat menes en automat som har hinderfri og tilstrekkelig adkomstareal, god generell brukbarhet på betjenings- og lesepanel, samt

hensiktsmessig betjeningshøyde. Automat som oppfyller kravene i Statens vegvesens håndbok V 129 punkt 11.2 og 11.3 skal anses som en slik universelt utformet betalingsautomat.

Kravet til universelt utformet betalingsautomat gjelder likevel ikke der det ellers er automat som sikrer likeverdig tilgjengelighet til parkeringstilbudet.

Vegdirektoratet kan fastsette nærmere bestemmelser om hva som anses som en universelt utformet betalingsløsning.

§ 36 andre ledd skal lyde:

For brudd på dokumentasjonsplikt ved tidsbegrenset gratisparkering er satsen kr 330.

§ 37 skal lyde:

§ 37 Betalingsansvar og kontrollsanksjonens lovlighet

- a) *Kontrollsanksjon skal ilegges fører av motorvognen på stedet. Dersom føreren er en annen enn den som var registrert som eier ved tidspunktet for overtredelsen, er de solidarisk ansvarlig for betalingen, med mindre motorvognen var fratatt eieren ved et lovbrudd med en strafferamme på mer enn ett år. Der føreren er kjent, må føreren først kreves for beløpet. Dersom kontrollsanksjon ikke er betalt 30 dager etter at betalingsoppfordring er sendt fører, kan beløpet kreves inn fra registrert eier av motorvognen.*

Solidaransvaret etter første ledd omfatter også kostnader ved fjerning og oppbevaring av motorvogn.

Blanketten for sanksjonen skal normalt festes på motorvognen sammen med nødvendig informasjon om innbetaling eller leveres føreren. I særlige tilfeller kan den likevel sendes fører eller eier i posten.

Betalingsfrist for ilagt kontrollsanksjon skal være minst tre uker etter illeggelse av denne. For fristberegningen gjelder forvaltningsloven § 30 annet ledd tilsvarende. Dersom kontrollsanksjonen ikke betales innen fristen, kan den inndrives som et alminnelig pengekrav. Det kan ikke tas særskilte gebyr for inndriving av kontrollsanksjon, utover det som eventuelt måtte følge av annen lovgivning.

b) *Blanketten skal, for at sanksjonen skal anses lovlig ilagt, inneholde informasjon om:*

- 1. hvordan man kan kontakte virksomheten som har ilagt kontrollsanksjonen*
- 2. det faktiske og rettslige grunnlaget for sanksjonen, herunder blant annet hvilken bestemmelse som er overtrådt, sted og tidspunkt for overtredelsen og korrekt kjennemerke for det ilagte kjøretøyet*
- 3. klagerett og klagefrist og at bestridte krav, forutsatt at fristene for klage i*

kapittel 9 er overholdt, ikke kan sendes til inkasso før kravets rettmessighet er endelig avgjort.

4. at klageretten gjelder uavhengig av om klager har bistand fra advokat eller lignende.

Dersom nr. 1–4 i denne bestemmelsen ikke er ivaretatt, skal sanksjonen oppheves.

§ 45 Klagerett til parkeringsklagenemnda, nemndas kompetanse og litispendensvirkninger skal lyde:

Eier og fører av motorvogn som ikke har fått fullt medhold i sin klage etter § 44 innen åtte uker etter at klagen er mottatt av virksomheten, har rett til å klage saken inn for parkeringsklagenemnda. Dersom klager ikke har mottatt foreløpig svar innen tre uker, gjelder klageretten fra dette tidspunkt.

Klagen må fremsettes skriftlig for parkeringsklagenemndas sekretariat. Klagen må fremsettes innen ett år etter den dato det er klaget til virksomheten. Den ilagte sanksjonen må likevel betales dersom det ikke klages til parkeringsklagenemnda innen tre uker etter at vedkommende har klagemulighet etter første *ledd*.

Tas klagen under behandling, kan klageinstansen prøve alle sider av saken og herunder ta hensyn til nye omstendigheter. Den skal vurdere de synspunkter som klageren kommer med, og kan også ta opp forhold som ikke er berørt av klager.

Enhver virksomhet som ilegger kontrollsanksjon etter § 36, eller som fjerner eller får fjernet motorvogn etter § 38, er underlagt parkeringsklagenemndas kompetanse. Dette gjelder også der virksomheter eller personer ilegger sanksjoner etter § 3 annet ledd eller håndhever parkeringsrestriksjoner etter § 3 tredje ledd. Med håndheving av parkeringsrestriksjoner menes her også fjerning med hjemmel i § 42.

Så lenge en tvist er til behandling i nemnda, kan ikke en part bringe den inn til behandling for de alminnelige domstolene. Er søksmål reist ved de alminnelige domstoler og en part ønsker tvisten avgjort av parkeringsklagenemnda, kan vedkommende domstol stanse den videre behandling inntil parkeringsklagenemndas vedtak foreligger.

Fristene i denne paragraf beregnes i samsvar med forvaltningsloven § 29 og § 30.

§ 52 Nemndas avgjørelse skal lyde:

Nemnda skal avgjøre klagen på grunnlag av de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter og vilkår på det enkelte parkeringsområde. Nemnda kan helt eller delvis sette til side kontrollsanksjon dersom det vil virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å opprettholde den. Dersom ilagt kontrollsanksjon er betalt, jf. forskriften § 45 annet ledd annet punktum, og klager gis helt eller delvis medhold, skal nemnda også kreve at sanksjonen helt eller delvis betales tilbake.

Nemndas avgjørelse skal være skriftlig og begrunnet. Det skal opplyses om avgjørelsen er enstemmig, og hvilke medlemmer som eventuelt er uenige. Mindretallets standpunkt skal også begrunnes.

Nemnda kan avgi generelle uttalelser som er foranlediget av tilbakevendende problemstillinger i konkrete saker.

Nemnda kan omgjøre sin egen avgjørelse uten at det er påklaget dersom:

a) endringen ikke er til skade for noen som avgjørelsen retter seg mot eller direkte tilgodeser eller

b) underretning om avgjørelsen ikke er kommet fram til vedkommende og avgjørelsen heller ikke er offentlig kunngjort, eller

c) avgjørelsen er fattet med grunnlag i åpenbare feil som har hatt avgjørende betydning for sakens utfall.

Dersom avgjørelsen blir omgjort til gunst for virksomheten, faller kravet om å betale sats for tapt eller trukket sak som omtalt i denne forskrifts § 58 andre ledd bort.

Nemnda kan i spesielle tilfeller der klager skriftlig har krevet dekning av nødvendige saksomkostninger, pålegge den innklagede virksomheten å dekke dette. Helt unntaksvis kan klageren pålegges å dekke nødvendige saksomkostnader for virksomheten.

Nemndas avgjørelser skal forkynnes for partene innen to uker etter at saken er endelig behandlet og avgjort.

Nemndas avgjørelser kan ikke påklages. Sak som nemnda har realitetsbehandlet kan innen fire uker etter at avgjørelsen er forkynt bringes inn for tingretten ved stevning. Dersom sak ikke er reist, har nemndas vedtak samme virkning som rettskraftig dom. Ved oversittelse av fristen kan nemnda etter reglene i forvaltningsloven § 31 vedta at saken tas til behandling i tingretten. Vedtaket om fristoversittelsen kan ankes til tingretten.

§ 56 Gjenopptakelse **nytt annet ledd** skal lyde:

En avsluttet sak kan gjenopptas dersom en av partene fremlegger nye opplysninger som nemnda antar ville hatt betydning for utfallet av den tidligere behandlingen dersom de hadde vært kjent. Dette gjelder ikke dersom den part som krever gjenopptakelse kan bebreides for ikke å ha lagt frem opplysningene ved den opprinnelige *behandlingen*.

Parkeringsklagenemnda kan avvise begjæringen om gjenopptakelse uten videre behandling dersom det er åpenbart at denne ikke vil føre frem.

Vedlegg 1, punkt 2.2 nytt siste ledd skal lyde:

Rene parkerings- eller stanseforbud anses ikke som vilkårsparkering, jf. § 2a. For vilkårsparkering gitt med skilt som vist i denne forskrift (vedlegg 1-skilt) kan virksomheten

likevel benytte skilt med parkerings- eller stansforbud i sammenheng med at det tilbys vilkårsparkering. Dersom private virksomheter eller grunneiere ønsker å skilte med rene stanse- og parkeringsforbud, uten å samtidig tilby vilkårsparkering, må dette reguleres med private skilt. Eventuell håndheving av slike private skilt med stanse- eller parkeringsforbud omfattes av parkeringsforskriften § 3 tredje ledd, slik at forskriftens kapittel 3, 8 og 9 kommer til anvendelse ved håndheving.

Vedlegg 1, punkt 5 skal lyde:

5. Nærmere bestemmelser

- 5.1 Skilt i punkt 1.2, 2.2, 3.2 og § 22 skal ha en størrelse, folieklasse og skriftstørrelse som gjør dem godt synlige og lesbare. Skilt 1P til 7P skal ha folieklasse 1. Ved behov for tydeligere skilting kan folieklasse 2 likevel brukes. Informasjonsskilt skal ha folieklasse 1, eller være godt belyst. Underskilt skal ha samme klasse som hovedskilt.*
- 5.2 Skilt 1P «Parkering» skal minimum ha størrelse 400 x 400 mm (40 cmx40 cm). Skilt 5P «Parkering forbudt» skal minimum ha en størrelse på 400 mm (40 cm) i diameter. Skilt 4P «Stans forbudt» skal ha størrelse på 600 mm (60 cm) i diameter.*
- 5.3 Skilt 2P «Parkeringszone», 3P «Slutt på parkeringszone», 6P «Sone med parkeringsforbud» og 7P «Slutt på sone med parkeringsforbud», skal ha bredde lik 600 mm (60 cm) og høyde lik 800 mm (80 cm).*
- 5.4 Skilt 5P og 4P skal i hovedsak formes som sirkulære skilt, slik som de er vist i vedlegg 1. Imidlertid kan skiltene likevel settes på en skiltplate, også med underskilt, forutsatt at det aktuelle skiltet er i riktig størrelse og symbolet har riktig utforming og størrelse. Skiltsymbolene kan også vises i miniatyr på underskilt. Dersom symbolene benyttes på en skiltplate, altså slik at de ikke er sirkulære, skal dette skiltet ikke ha bord, slik skilt 1P og soneskilt vist i parkeringsforskriften har.*
- 5.5 Vegdirektoratet kan fastsette nærmere tekniske bestemmelser om krav til skiltets størrelse, folieklasse og skriftstørrelse og gi retningslinjer (normaler) for anvendelse, utforming og plassering av skilt og oppmerking som omtalt i denne forskrift.*

II

Endringene trer i kraft 4. desember 2023.

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag