



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endringer i forskrift av 18.03.2016 nr. 260 (Parkeringsforskriften)

Statens vegvesen
Dato: 14. august 2022
Vår ref.: 22/141736

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	5
3	Avgrensning.....	6
4	Nærmere om forslagene.....	8
4.1	Forslag om endring av § 2.....	8
4.1.1	Nærmere om betydningen av betegnelsen «avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass».....	8
4.1.2	Inntak av definisjon av parkering.....	9
4.2	Forslag om endring av § 3.....	10
4.2.1	Presisering av hvilke vilkår som gjelder for de tilfeller som faller delvis inn under forskriftens virkeområde.....	10
4.2.2	Unntak der eneste tilbud om vilkårsparkering er reservert plass for forflytningshemmede.....	10
4.3	Forslag om endring av § 7 tredje ledd.....	11
4.4	Forslag om endring av § 9.....	11
4.5	Forslag om endring av § 11.....	11
4.6	Forslag om endring av § 12.....	11
4.7	Forslag om å oppheve § 14.....	11
4.8	Forslag om endring av § 16.....	12
4.8.1	Innledning.....	12
4.8.2	Registrering av skiltplan etter skiltvedtak for skiltforskriftskilt.....	13
4.8.3	Arbeidsvarsling.....	14
4.9	Forslag om endring av § 22.....	17
4.10	Forslag om endring av § 24.....	17
4.10.1	Forslag om endring av § 24 første ledd.....	17
4.10.2	Forslag om endring av § 24 tredje ledd.....	18
4.11	Forslag om endring av § 27.....	18
4.12	Forslag om endring av § 29.....	19
4.13	Forslag om endring av § 31.....	20
4.14	Forslag om endring av §32.....	20
4.14.1	Kort om tvungne betalingsmidler – avgrensning.....	20
4.14.2	Forslag om å fjerne begrepene «åpne/lukkede anlegg».....	22
4.15	Forslag om endring av § 36.....	27
4.16	Forslag om endring av § 37.....	28

4.17	Forslag om endring av § 45	29
4.17.1	Nemdas adgang til å overprøve alle sider av saken.....	29
4.17.2	Tydeliggjøring av nemndas kompetanse	29
4.18	Forslag om endring av § 52	29
4.19	Forslag om endring av § 56.....	29
4.20	Forslag om endring i vedlegg 1	30
4.20.1	Vedlegg 1, punkt 2.2	30
4.20.2	Vedlegg 1, punkt 5	31
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	31
6	Høringsfrist.....	31

Høringsnotat – Forslag til endringer i parkeringsforskriften

1 Innledning

Med henvisning til instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen) § 3–3, sender Vegdirektoratet med dette på høring forslag om endringer i forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) av 18.03.2016 nr. 260.

Formålet med høringsforslaget er 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.

Høringsforslaget omhandler endringer i følgende bestemmelser:

- **§ 2. Definisjoner** – Det foreslås å innta en definisjon for å klargjøre hva som er å anse som en avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass, for å styrke de forflytningshemmedes rettigheter. I tillegg foreslås det å innta trafikkreglens definisjon av «parkering» i forskriften.
- **§ 3. Virkeområde** – Det foreslås å forskriftsfeste vedtak fattet av Vegdirektoratet om unntak fra forskriftens bestemmelser der eneste tilbud om vilkårsparkering er reservert plass for forflytningshemmede. Det foreslås i tillegg en tydeliggjøring av

hva som ligger i betegnelsen «håndheving» og en presisering av hvilke kapitler som er gjeldende om man bare benytter fjerning som reaksjon.

- **§ 7. Særskilt om vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre** – Det foreslås en endring i ordlyden for å tydeliggjøre hvem kommunen kan sette ut håndheving av offentlig ferdselsåre til. Dette fremgår allerede av første ledd, men vi ser det likevel som hensiktsmessig med en gjentakelse for å unngå misforståelser.
- **§ 9. Krav til opplæring** – Det foreslås å endre kravet om regodkjenningsprøve til hvert femte år, samt innta en bestemmelse om hvor prøven skal kunne avlegges for kvalitetssikring av opplæringen.
- **§ 11. Uniformering** – Det foreslås å fjerne kravet om at betjentene må ha merking på venstre side av brystet, idet bestemmelsen anses unødig detaljert.
- **§ 12. Legitimasjonskort** – Det foreslås å endre ordlyden «gyldighetsdato» til «utløpsdato». I tillegg må fjerde ledd endres slik at det er i tråd med ny ordlyd i § 9.
- **§ 14. Melding** – Det foreslås å oppheve bestemmelsen idet den allerede er dekket av § 4.
- **§ 16. Krav til de enkelte parkeringsområde** – Det foreslås en endring av ordlyden for å understreke den rettslige forskjellen mellom vedlegg 1-skilt og skilteforskriftskilt. Det foreslås videre å forskriftsfeste et tidligere vedtatt unntak vedrørende registrering av skiltplan for skilteforskriftskilt i parkeringsregisteret. Unntaket fritar disse virksomhetene fra plikten om å stadig oppdatere skiltplan og tilleggsinformasjon i parkeringsregisteret for at kontrollsanksjonen skal anses gyldig. Bakgrunnen for unntaket er at et vedtak om oppsett av skilteforskrift allerede følger langt strengere regler enn en beslutning om oppsett av vedlegg 1-skilt. I tillegg foreslås det å tydeliggjøre unntaket for all registrering av fortløpende endring i forbindelse med arbeid på og ved veg.
- **§ 22. Skilting** – Det foreslås å forskriftsfeste den gjeldende forståelse av at vedlegg 1-skilt er å anse som offentlige.
- **§ 24. Plassering av motorvogn og dokumentasjon på tidsbegrenset parkering** – Det foreslås å fastsette at oppmerking alene ikke har parkeringsregulerende virkning på lik linje som for skilteforskriftskilt. Det foreslås også en presisering av at elektronisk registrering eller trekk av billett skal skje med en gang for å dokumentere tidsbegrenset parkering.
- **§ 27. Parkeringstillatelse** – Det foreslås å forskriftsfeste prinsippene om særskilt parkeringsadgang som i dag fremgår av N300 del 3, vedlegg 1.
- **§ 29. Boligsoneparkering** – Det foreslås å forskriftsfeste bestemmelsene som fremgår av N300 del 3, vedlegg 1 om at innføring av boligsoneparkering skjer gjennom lokal forskrift.
- **§ 31. Generelt om betaling** – Det foreslås å sette inn et nytt tredje ledd som stadfester brukerens ansvar for å etterse at man har oppgitt rett kjennemerke, samt virksomhetens ansvar til å tilby brukervennlig løsning som forenkler brukernes adgang til å ettergå dette.
- **§ 32. Universelt utformet betalingsløsning** – Det foreslås å fjerne skillet som oppstår med begrepene «åpne/lukkede-anlegg», idet vi ikke kan finne grunnlag for å opprettholde et slik skille. Det avgjørende for utløsning av krav om

betalingsløsninger bør være hvorvidt avgiftsparkering tilbys allmennheten eller ikke.

- **§ 36 Kontrollsanksjon** – Det foreslås å oppheve bokstav b) om overtredelse av reservert parkering til kunde, besøkende eller gjest. Det har vist seg at bestemmelsen i mange tilfeller slår urimelig ut i praksis og at det kan være vanskelig å vite når den skal anvendes.
- **§ 37. Betalingsansvar** – Det foreslås å endre ordlyden for å tydeliggjøre virksomhetens ansvar for fylle ut illeggesblanketten riktig.
- **§ 45. Klagerett til parkeringsklagenemnda, nemndas kompetanse og litispensvirkninger** – Det foreslås å innta et nytt ledd for å understreke at nemnda som klageinstans kan overprøve alle sider av saken. Det foreslås også å endre ordlyden slik at denne harmonerer med rettspraksis hva gjelder illeggelser på områder reservert for særskilte grupper. I tillegg foreslås en klargjøring av nemndas kompetanse, idet det har oppstått en misforståelse om at nemnda ikke kan behandle saker om fjerning etter § 42.
- **§ 52. Nemndas avgjørelse** – Det foreslås å innta et nytt ledd som slår fast at nemnda kan omgjøre avgjørelser uten klage der det foreligger åpenbare feil. Forslaget vil være det samme som fremkommer av forvaltningsloven om dette. I tillegg foreslås det å innta et ledd om at virksomheten ikke skal betale jf. § 58 dersom saken omgjøres til gunst for dem.
- **§ 56. Gjenopptakelse** – Det foreslås 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. 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 tvisteloven § 31.9.
- **Vedlegg 1, punkt 2.2** – Det foreslås 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 vilkår.
- **Vedlegg 1, punkt 5** – Det foreslås å forskriftsfeste de tekniske kravene til skilt som allerede er vedtatt av Vegdirektoratet.

Endringsforslagene omtales nærmere i høringsnotatets punkt 3.

2 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 påpeker 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 nemndspraksis og forvaltningspraksis på området som har avhjulpet en del av utfordringene.

Etter at forskriften har fått virke en tid, ser vi likevel behov for å foreta en del endringer, særlig for å bringe reglene i tråd med praksis på området. Endringsforslagene skal bidra til å tydeliggjøre reglene, spesielt der det har oppstått noe usikkerhet om tolkningen. I tillegg ser vi det nødvendig å forskriftsfeste enkelte unntak som Vegdirektoratet har gitt med hjemmel i § 67 annet ledd. Det foreslås også å forskriftsfeste noen av de regler som nå fremgår av N300 (Trafikkskilt) vedlegg 1, samt en rekke mindre endringer som først og fremst skal klargjøre ordlyd og hindre misoppfattelser.

3 Avgrensning

Den 2. juni 2022 fikk Vegdirektoratet oversendt en kopi av en henvendelse Samferdselsdepartementet hadde fått av Norges parkeringsforening (Norpark) den 14. oktober 2020 til orientering. I denne henvendelsen har bransjeforeningen blant annet fremmet innspill vedrørende regulering av håndhevingsfrie parkeringsanlegg/automatisk nummeregjenkjenning og solidaransvar for parkeringsavgift. Videre er det også fremkommet et ønske om å innføre flere regler for å forhindre parkering på grøntområder. I det følgende knyttes derfor noen merknader til innspillene.

Vegdirektoratet har myndighet til å endre parkeringsforskriften med hjemmel i vegtrafikkloven § 8 og gjeldende delegeringsvedtak for parkeringsforskriften. Vegtrafikkloven gir per i dag kun adgang til å fastsette regler i forskrift for kontroll sanksjon og fjerning som reaksjoner ved vilkårsparkeing. Vurderinger om regler rundt betaling av parkeringsavgift, herunder også anvendelse av faktura istedenfor benyttelse av kontroll sanksjon på et område, faller etter dette utenfor parkeringsforskriftens virkeområde. Spørsmålet er derfor ikke en del av arbeidet med denne høringen og har ikke blitt utredet i denne omgang. Bransjeforeningens forslag om at det skal innføres solidaransvar for betaling av parkeringsavgift (faktura), faller utenfor det Vegdirektoratet har myndighet til å fastsette og kan derfor ikke innføres ved forskriftsendring. Det kan være at det senere kan vise seg et behov for å vurdere hvorvidt det skal settes i gang en utredning av spørsmålet med tanke på senere lovarbeid. Imidlertid påpekes det at en slik utredning samtidig vil kreve at man ser problemstillingen i et langt bredere perspektiv enn det ønsket som er fremmet fra bransjeforeningen. Dersom det skal vurderes et solidaransvar for betaling av en faktura på lik linje med en kontroll sanksjon, må det samtidig vurderes på hvilken måte regler om faktura, som per i dag følger reglene om alminnelig pengekrav, skal inntas i alle deler av parkeringsforskriften. Med dette mener vi blant annet at en slik utredning også må ta hensyn til forbrukernes rettigheter. Dette medfører at arbeidet samtidig vil kreve en inngående vurdering av forbrukernes rettsikkerhet hva gjelder for eksempel klageadgang over pengekravet og muligens også begrensninger i størrelsen på fakturagebyr. Slik vi ser det foreligger det derfor ikke et tilstrekkelig utredet grunnlag for å vurdere dette spørsmålet videre på nåværende tidspunkt. Vi ser heller ikke nødvendigheten av en slik endring på nåværende tidspunkt, idet det finnes egne regler som ivaretar både innkreving av pengekrav og brukernes rettsikkerhet.

Det samme gjelder spørsmål og vurderinger rundt såkalte «kontantfrie områder» som bransjeforeningen har fremsatt ønske om. I henvendelsen har Norpark ytret ønske om at

man i forskrift både fjerner kravet til universelt utformet automat og at det inntas regler om at det ikke er plikt til å la kundene betale med tvungne betalingsmidler (kontant). For ordens skyld påpekes det derfor at spørsmålet om kundens rett til å foreta oppgjør kontant og kravet til automat på et område er to forskjellige forhold som må skilles fra hverandre. Dette omtales nærmere under punkt 4.14. Det understrekes også at reglene om tvungent betalingsmiddel følger av lover som ikke er underlagt verken Statens vegvesens eller Samferdselsdepartementets kompetanse og myndighet eller vegtrafikklovgivningen som sådan. Dette medfører blant annet at Statens vegvesen verken har adgang til å reagere på at disse kravene ikke er fulgt eller adgang til å fatte vedtak om unntak, verken i forskrift eller annet. Vi har likevel merket oss innspillet og i dette høringsnotatet inntatt en kort omtale i forbindelse med kravet til automat, da dette var nødvendig for sammenhengen. For øvrig vises det til at Finansdepartementet har uttalt at de skal se nærmere på finansavtalelovens § 38 og hvor langt retten til kontantbetaling bør gå. Det fremgår av Prop. 92 LS (2019–2020) at departementet skal komme tilbake med en nærmere vurdering av disse reglene. Et slikt arbeid kan også potensielt ha innvirkning på kravet om kontantbetaling på blant annet parkeringsområder. Det vises til regjeringens nettsider for nærmere informasjon og status om dette arbeidet.¹

Når det gjelder bransjeforeningens ønske om innføring av mildere sanksjonsmuligheter for å regulere parkering på grøntområder, finner ikke Vegdirektoratet tilstrekkelig grunnlag eller hjemmel for en slik endring på nåværende tidspunkt. Norpark har foreslått følgende: «*Vi foreslår at det gis hjemmel for en mildere håndheving (i form av kontroll sanksjon) på steder som ikke er ment for parkering, der fjerning i mange tilfeller kan skje etter vegtrafikkloven § 37 bokstav c. Dette kan eksempelvis være grøntarealer rundt en parkeringsplass, rundt en fotballstadion o.l. Vi antar at det kan oppstå noen vanskelige grensetilfeller ved en slik bestemmelse, men mener at dette vil være håndterbart og at Parkeringsklagenemnda kan vurdere dette på en god måte.*»

Fjerning kan foretas med hjemmel i enten vegtrafikkloven § 37, parkeringsforskriften § 38 eller § 42. I tillegg kan det, for de tilfeller som omhandler brudd på vegtrafikklovens § 3, ilegges parkeringsgebyr etter reglene i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Det vises samtidig til reglene i parkeringsforskriften § 24 om at kjøretøyet skal parkeres innenfor oppmerket felt der dette finnes. Inne på et avgrenset område kan det også derfor i enkelte tilfeller ilegges en kontroll sanksjon om kjøretøyet skulle stå parkert utenfor de anviste plassene. Slik Vegdirektoratet ser det er det derfor allerede flere hjemler som kan dekke behovet for en reaksjon ved parkering på slike områder. Vi ser heller ikke hvordan man skulle ha innført en slik regel eller hvilken ordlyd den skulle ha hatt for å være treffende for ileggelse av kontroll sanksjoner. Det vil her være tale om en rekke ulike og skjønnsmessige situasjoner som vil være svært vanskelig å standardisere. Eksempelvis vil det være vanskelig å definere hva som skal regnes som «grøntområde». Til dette innspillet vises det også til parkeringsforskriftens forarbeider, hvor det samme spørsmålet ble vurdert. Vi kan ikke se at

¹ Se regjeringens nettsider:

[Finans Norge – status på ny finansavtalelov](#) og [Prp. 92 LS](#) se punkt 5.5

situasjonen hva gjelder parkering på såkalte grøntområder skal være endret siden disse vurderingene ble foretatt, på en slik måte som nå krever endring.²

Slik Vegdirektoratet ser det vil parkering på grøntområder der det åpenbart ikke skal foregå parkering være av en slik art at det uansett ikke vil være urimelig at kjøretøyet fjernes fra stedet. En illeggelse av en kontrollanksjon eller et gebyr vil i slike tilfeller ikke fjerne kjøretøyet, som da fortsatt vil kunne stå både mot privates forbud, til hinder, til forstyrrelse eller fare. Vi gjør også oppmerksom på at innføring av en generell regel om parkering på slike steder måtte foretas ved å endre trafikkreglene § 17. Det påpekes for ordens skyld at denne forskriften ikke er delegert Vegdirektoratet.

Bransjeforeningen har i tillegg i sin henvendelse til Samferdselsdepartementet ytret ønske om å avvikle den tilsynsvirksomheten Statens vegvesen utfører med parkeringsvirksomhetene samt å fjerne parkeringsregisteret. Vegdirektoratet presiserer derfor i denne utstrekning at vi anser både tilsynsvirksomheten og parkeringsregisteret som særdeles viktig i arbeidet med å sørge for at forskriftens regler blir fulgt av alle parkeringstilbydere. Dette utgjør en avgjørende del i arbeidet med å påse ivaretagelse av hensynene i forskriften og oppnåelse av formålene med denne. Spesielt i et forbrukerperspektiv og med tanke på brukernes rettsikkerhet. Vi er derfor av den klare oppfatning om at slike endringer ikke vil være formålstjenlige.

4 Nærmere om forslagene

4.1 Forslag om endring av § 2

4.1.1 Nærmere om betydningen av betegnelsen «avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass»

Det foreslås 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.

Vegdirektoratet mener at det må være hensynet til de forflytningshemmedes rettigheter som skal veie tyngst ved vurderingen. Den samme oppfatningen går klart frem av forarbeidene. I forarbeidenes høringsnotat vedlegg 1, punkt 7.4.2, side 10 understrekes det at betalingsfritaket for forflytningshemmede skulle videreføres i det nye regelverket³. Det har etter dette aldri vært noen hensikt om å endre grunnlaget for begrepet eller forståelsen av regelen som sådan, heller ikke ved innføring av det nye skiltregimet. For å fjerne eventuell

² [Vedlegg 2 «ny felles parkeringsregulering» punkt 4.12](#)

³ [Vedlegg 1. punkt 7.4.2](#)

usikkerhet, ser vi det imidlertid som nødvendig å foreslå å forskriftsfeste en definisjon av begrepet for å ivareta tilbudet for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Det har vært anført at gjeldende forståelse av hva som regnes som avgiftsbelagt kommunal plass vil føre til konkurransevridning i næringen og være i strid med et av formålene ved innføring av parkeringsforskriften. Dette medfører til en viss grad riktighet, idet det er enkelte forskjeller mellom kommunene som parkeringsvirksomhet sammenlignet med private virksomheter. Kommunen plikter for eksempel i langt større grad enn private å ivareta allmennhetens interesser. Det understrekes likevel at hensikten bak bestemmelsen om at forskriften skulle bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester uansett ikke skal gå på bekostning av de andre hensynene som etter formålsparagrafen skal vektlegges.

Det er helt klart at kommunen og eventuelle private selskaper til dels skal ivareta ulike hensyn og formål. Det vises i den anledning til høringsnotatets vedlegg 2, side 14 hvor det blant annet fremgår at formålet med innføring av parkeringsforskriften også var en: «*vesentlig forbedring av forflytningshemmedes rettigheter*». Hovedhensikten med utarbeidelse av forskriften var å ivareta forbrukerhensynet gjennom å ha klarere og forskriftsfestede regler. I høringsnotatets vedlegg 2, punkt 16 er problemstillingen nærmere omtalt⁴. Det understrekes at det i det opprinnelige forslaget var ment at betalingsfritaket skulle gjelde alle steder, uavhengig av om aktørene var offentlige eller private. Imidlertid bestemte Samferdselsdepartementet at det var den «*gjeldende ordningen med betalingsfritak på plasser som tilbys av kommunale tilbydere i henhold til forskriften*», som skulle videreføres. Det var etter dette meningen å videreføre betalingsfritaket for alle plasser som tilbys av kommunale tilbydere. Vegdirektoratet har vært tydelige i sin tilbakemelding om dette. Det understrekes derfor at kommunale tilbydere ikke, gjennom den adgangen de er gitt til å anvende vedlegg 1-skilter på områder utenfor den offentlige ferdselsåren, kan omdefinere disse plassene slik at rettighetene for forflytningshemmede blir vesentlig endret.

Det gjøres likevel oppmerksom på at det kan oppstå enkelte tilfeller som ikke vil være helt klare. Dersom eksempelvis et kjøpesenter eller lignende inngår avtale med en kommune om håndheving på deres private område utenfor den offentlige ferdselsåren, skal ikke plassen nødvendigvis for alle tilfeller omdefineres som avgiftsbelagt kommunal plass. Det foreslås derfor at slike tilfeller faller utenfor. Ved tvilstilfeller kan Statens vegvesen avgjøre forholdet.

4.1.2 Inntak av definisjon av parkering

Det foreslås å innta trafikkreglens 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.

⁴ [Vedlegg 2, punkt 16](#)

4.2 Forslag om endring av § 3

4.2.1 Presisering av hvilke vilkår som gjelder for de tilfeller som faller delvis inn under forskriftens virkeområde

Det foreslås 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 kontroll sanksjoner og fjerning, vil også kapittel 3 gjelde.

4.2.2 Unntak der eneste tilbud om vilkårsparkeering er reservert plass for forflytningshemmede

Vegdirektoratet fattet et vedtak den 06.11.2019 om unntak fra parkeringsforskriften der det eneste tilbudet om vilkårsparkeering er reserverte parkeringsplasser for forflytningshemmede. Dette vedtaket foreslås inntatt i forskriften, men vil ikke endre rettstilstanden.

Vedtaket slår fast at det i kommuner hvor eneste form for vilkårsparkeering er ved reservering av parkeringsplass for forflytningshemmede, kun vil være kravene i parkeringsforskriften kapittel 8 om kontroll sanksjon og fjerning samt kapittel 9 om klage som vil 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 reserverte plassene for forflytningshemmede.

Det presiseres at unntaket kun gjelder der reserverte plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse er eneste tilbud om vilkårsparkeering i hele kommunen, med de forutsetninger som nevnt over. Unntaket gjelder plasser regulert med skilteforskriftskilt 552 med underskilt 807.8 «Forflytningshemmede med parkeringstillatelse» og eventuelt retningsangivende pil 828 «Utstrekning av stans- og parkeringsregulering». Dette er uavhengig av om skiltet står på offentlig ferdselsåre eller utenfor. Unntaket er gitt med hensyn til at det ville være urimelig om reservering av slike plasser alene utløste plikter etter parkeringsforskriften som ville føre til at det ikke var ønskelig å foreta slik tilrettelegging. Med unntaket er det ønskelig å fremheve viktigheten av at de forflytningshemmedes rettigheter og muligheter blir styrket.

Med bakgrunn i det samme hensyn, gjelder unntaket også for plasser vist med vedlegg 1 – skilt, skilt 1P «Parkering» med samme underskilt som nevnt over, når dette er eneste vilkårsparkeeringsregulering på et område. Dersom det på et privat område kun reserveres for forflytningshemmede ved bruk av vedlegg 1 – skilt, uten at det tilbys noen annen form for

vilkårsparkering på stedet, kan man for øvrig regne dette som en særskilt gruppe jf. parkeringsforskriften § 3 andre ledd. Reguleringen av plassen og håndheving ved privat aktør vil dermed kun falle inn under parkeringsforskriften kapittel 3, 8 og 9. Vegdirektoratet legger til grunn at også politiet unntaksvis kan håndheve disse plassene etter anmodning fra grunneier. I så tilfelle vil politiets håndheving kun omfattes av forskriftens kapittel 8 og 9 som nevnt over.

4.3 Forslag om endring av § 7 tredje ledd

Parkeringsforskriften § 7 tredje ledd henger sammen med andre ledd. Det er likevel kommet enkelte spørsmål om hvem som faller inn under benevnelsen «andre» i bestemmelsens tredje ledd.

Det foreslås derfor 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.

4.4 Forslag om endring av § 9

Det foreslås å endre kravet om regodkjenningsprøve til hvert femte år, da det synes unødig at det skal gjøres hvert fjerde år. Slik Vegdirektoratet ser det er det ikke så hyppige endringer på rettsområdet som skulle tilsi at det kreves regodkjenning hvert fjerde år.

Det foreslås videre å sette inn 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.

4.5 Forslag om endring av § 11

Det foreslås 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.

4.6 Forslag om endring av § 12

I bestemmelsens annet ledd bokstav e) benyttes benevnelsen «gyldighetsdato». Vegdirektoratet mener benevnelsen «utløpsdato» vil være tydeligere. Idet det fremmes forslag om å øke tiden vedrørende krav om regodkjenning til fem år, foreslås samtidig en endring av bestemmelsens fjerde ledd om dette.

4.7 Forslag om å oppheve § 14

Parkeringsforskriftens § 14 fastsetter det samme som § 4 og er dermed unødvendig. Det foreslås derfor å oppheve bestemmelsen.

4.8 Forslag om endring av § 16

4.8.1 Innledning

Det foreslås å forskriftsfeste et tidligere fattet dispensasjonsvedtak, slik at kommunene ikke behøver å foreta stadige oppdateringer av skiltplanen i parkeringsregisteret for skiltforskriftskilt, for at kontrollsanksjonene skal kunne anses gyldige.

Skiltvedtak etter skiltforskriften er underlagt en rekke bestemmelser som ikke vedlegg 1-skilt er underlagt, og det er derfor urimelig å i tillegg kreve stadig endring for at kontrollsanksjonene skal stå seg. Samtidig foreslås det å tydeliggjøre regelverket på dette området for å understreke det skillet som ligger til grunn for oppsett av skiltforskriftskilt kontra vedlegg 1-skilt.

Parkeringsforskriften gjelder for all vilkårsparkering som tilbys allmennheten. Forskriften gjelder dermed både offentlige og private tilbud. Med vilkårsparkering menes at det er satt vilkår for parkeringen, for eksempel krav om avgift eller tidsbegrensing.

Parkeringsforskriften stiller en rekke krav, blant annet om at områder med vilkårsparkering skal meldes inn i et sentralt elektronisk register (Parkeringsregisteret). Det skal legges inn en skiltplan og en del tallmateriale med mer. Informasjonen skal til enhver tid være oppdatert, men forskriften gir adgang til unntak for kortvarige midlertidige endringer og akutte hendelser.

Statens vegvesen har tidligere fattet et vedtak som ga ytterligere adgang til unntak fra kravet om fortløpende innmelding av antall plasser og markering av disse på skiltplanen, for midlertidige reguleringer som faller inn under regelverket for arbeid på og ved veg. Vedtaket var tidsbestemt og ble ikke forlenget ved utløp. Bakgrunnen for dette var at det ble vurdert som unødvendig idet et skiltvedtak uansett ikke kan kjennes ugyldig som en følge av at skiltplan ikke var innlagt i parkeringsregisteret, da det følger egne regler. Imidlertid er senere avsagt en avgjørelse i Parkeringsklagenemnda som helt klart utløser behov for å presisere ordlyden på dette området i forskriften⁵.

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. Statens vegvesen 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 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

⁵ Parkeringsklagenemnda sak nr. 21415

aldri vil kunne gjøre et gyldig skiltvedtak ugyldig. Det kan heller ikke danne grunnlag for å oppheve en ilagt kontrollanksjon. Likevel kan det danne grunnlag for reaksjon fra tilsynet, som kan kreve at forholdet rettes med videre, jf. § 19.

Statens vegvesen understreker at i dette tilfellet kommer hensynet bak vegtrafikkloven § 5 foran hensynet bak regelen om å registrere skiltplanen som følger det gyldige skiltvedtaket. Det foreligger svært lang og fast rettspraksis på at den parkerende må utvise aktsomhet. Aktsomhetsregelen må videre sees i sammenheng med skiltforskriften § 2 nr. 1 som fastsetter at skiltet er gyldig når det foreligger vedtak fra rette myndighet og dette er satt opp og avdekket. Der det er fattet vedtak om og satt opp skiltforskriftskilt etter reglene i skiltforskriften, vil publikum enkelt kunne se dette. Det må kunne forventes av en normal aktsom fører at denne både forstår skiltingen, og retter seg etter denne – uavhengig om skiltplan for dette vedtaket er lagt inn i parkeringsregisteret eller ikke.

Statens vegvesen foreslår derfor 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 kontrollanksjon 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. De ulike forhold er nærmere omtalt i det videre.

4.8.2 Registrering av skiltplan etter skiltvedtak for skiltforskriftskilt

Det fremgår av parkeringsforskriften § 16 at skiltplan og tilleggsinformasjon for det enkelte parkeringsområdet skal være registrert i sentralt elektronisk register før virksomheten kan tilby vilkårsparkeing. Kravet henviser til parkeringsregisteret som omtales i forskriften § 17. I § 16 tredje ledd fremkommer det at *«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 ikke for nødvendige reguleringsendringer på inntil 48 timer og heller ikke for midlertidige endringer som følge av akutte hendelser.»*

Skiltforskriftskilt er gyldige når det er oppsatt etter vedtak av vedkommende skiltmyndighet, jf. skiltforskriften § 28, jf. vegtrafikkloven § 5. Vedtaket skal legges inn i et vedtaksregister jf. skiltforskriften § 36 (se også forvaltningsloven § 38). Saken skal på høring før vedtak kan fattes. Det fremgår av skiltforskriften § 2 nr. 1, andre punktum at skiltet gjelder fra det øyeblikk det er satt opp og avdekket.

Vedtaket om parkeringsregulerende skilting og plassering/oppsett av skiltene er gjensidig avhengige av hverandre for å være gyldige. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at et vedtak om skiltforskriftskilt ikke automatisk kan anses ugyldig selv om det ikke er lagt inn skiltplan i parkeringsregisteret. Dersom dette vedtaket er lagt inn i ett annet vedtaksregister, vil skiltforskriftens krav til gyldighet være oppfylt. Der skiltplan og registrering ikke foreligger i parkeringsregisteret kan Statens vegvesen ved tilsyn kreve at dette legges inn om

det ikke er gjort, men skiltet kan ikke sies å være ugyldig som en følge av dette. Parkeringsstilsynets hjemmel til å kreve retting foreligger i parkeringsforskriften § 19, andre ledd og aktuell skiltmyndighet må fremlegge det gyldige vedtaket med skiltplan, og snarest mulig legge skiltplanen inn i parkeringsregisteret dersom dette ikke er gjort.

Vegdirektoratet har vært av den oppfatning at heller ikke ileggelsen kan sies å være ugyldig i slike tilfeller. Som nevnt over har Parkeringsklagenemnda imidlertid avsagt en avgjørelse hvor kontrollsanksjonen ble kjent ugyldig som følge av at kommunen ikke hadde lagt inn midlertidige vedtatte endringer fattet med hjemmel i skiltforskriften i parkeringsregisteret. Avgjørelsen kom, slik vi har forstått det, som en følge av at ordlyden i § 16 ble oppfattet som noe uklar av nemnda. Etter en nærmere vurdering av forskriftens ordlyd ser vi derfor behov for å presisere denne for å unngå lignende tilfeller i fremtiden.

Det er ønskelig å foreta en forskriftsendring i stedet for stadig å fatte vedtak om unntak fra forskriften som både kan være forvirrende og uoversiktlig. Endringsforslaget skal tydeliggjøre skillet mellom et skiltvedtak fattet med hjemmel i skiltforskriften og en beslutning om oppsett av vedlegg 1-skilt.

Skiltplan skal fortsatt legges inn i parkeringsregisteret, men det foreslås presisert at kravet om at dette skal foreligge for at håndheving kan skje ikke gjelder for skiltvedtak (skiltforskriftskilt). Så fremt skiltvedtaket er fattet i tråd med reglene i skiltforskriften, vil eneste konsekvens av manglende registrering i parkeringsregisteret være mulige reaksjoner fra tilsynet.

Vedtaket om oppsett av skiltforskriftskilt er underlagt langt flere og strengere regler enn ved en enkel beslutning om oppsett av vedlegg 1-skilt. Det ville derfor etter Vegdirektoratets vurdering være klart urimelig om en manglende registrering i parkeringsregisteret, som kommer i tillegg til den andre faktiske vedtakskompetansen, ville oppheve en kontrollsanksjon der skiltingen utvilsomt er utført korrekt med hjemmel i skiltforskriften. Forutsetningen for en gyldig ilagt kontrollsanksjon vil naturligvis fortsatt være at skiltingen er vedtatt og utført i tråd med reglene som følger av skiltforskriften med dertil gjeldende normaler.

Parkeringsregisteret har vist seg å ha stor betydning for en enkel gjennomføring av både tilsynets og parkeringsklagenemndas arbeid. Videre er det ønskelig at publikum, enkelt og på egenhånd, skal ha adgang til å hente ut relevant informasjon og skiltplaner over et område. Kravet om at planene skal legges inn i registeret også for vilkårsparkering med skiltforskriftskilt, er derfor fortsatt relevant. Det er konsekvensen av manglende registrering av skiltvedtak som er ønskelig å presisere ytterligere gjennom forslaget.

4.8.3 Arbeidsvarsling

Det foreslås samtidig at det tidligere gjeldende generelle unntaket fra å foreta fortløpende endringer av skiltplan i forbindelse med arbeid på veg, inntas i forskriften. Etter gjeldende ordlyd, stilles det krav om at endringer som følge av vegarbeid skal meldes inn fortløpende, så fremt det ikke går under de omtalte unntakene. Det foreslås derfor en presisering om at endringer i innlagt skiltplan i forbindelse med slik arbeid som omtalt i skiltforskriften kap.

14, ikke behøver å meldes inn i sentralt elektronisk register. Dette skal ivareta de tilfeller hvor de midlertidige endringene er gjort i tråd med kravene i skiltforskriften, men har en varighet som overstiger 48 timer eller som ikke er av akutt karakter.

Ved arbeid på offentlig veg skal skiltforskriften kap. 14 følges: «*Midlertidig skilting m.m. ved varsling av arbeid og tilstelninger på offentlig veg*». Videre gjelder Håndbok N301 (Arbeid på og ved veg). Hvem som er skiltmyndighet for slike vedtak er regulert i skiltforskriften § 32.

Begrunnelsen for at reglene for arbeidsvarsling bare gjelder offentlig veg er knyttet til formålet med reglene og ansvarsforhold. N301 slår fast at formålet er å sikre arbeidere og trafikanter, avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene, samt å muliggjøre effektiv og økonomisk drift av arbeidet. Ut fra de utfordringer arbeid på offentlig veg medfører, er det nødvendig med vesentlig strengere krav her enn på private veger. I tillegg er det her reguleringer normalt vil endres mest underveis i arbeidsperioden.

Det skal benyttes skiltforskriftskilt ved varsling av arbeid på offentlig veg. Skiltmyndigheten har ansvaret for å godkjenne en midlertidig skiltplan med tilhørende vedtak. Ansvaret for gjennomføring og oppfølging av planen på arbeidsstedet skal tillegges utførende etat eller entreprenør, jf. skiltforskriften § 32 og § 33. Utførende etat eller entreprenør skal føre en loggbok som viser skiltingen på ethvert tidspunkt. Definisjon av loggbok i N301 Arbeid på og ved veg er som følger: «*En tidfestet oversikt over igangsetting og avslutting av alle typer varsling og sikring innenfor et vegarbeidsområde. Skal dokumentere hvilke reguleringer og sikringstiltak som er benyttet til enhver tid i anleggsperioden.*»

Ovennevnte regler gjelder ikke for arbeid på privat veg, noe som er en naturlig konsekvens av at det sjelden brukes skiltforskriftskilt på privat veg. Det er heller ikke samme trafikale behov for å stille så detaljerte krav til arbeid på private veger. Flere kommuner har imidlertid vedtatt politivedtekter som også kan inneholde bestemmelser om vegarbeid og et forsvarlighetskrav vil uansett alltid gjelde.

I det videre benytter vi betegnelsen «kommunen» om den som tilbyr parkering med skiltforskriftskilt. Dette fordi vilkårparkering vist med skiltforskriftskilt fortrinnsvis finnes på kommunal veg. Dersom det er vilkårparkering på fylkesveg eller riksveg som berøres av reglene for varsling av arbeid på veg, vil Statens vegvesen ha samme ansvar som kommunen på kommunal veg, jf. skiltforskriften § 32, i hvert fall der Statens vegvesen anses som parkeringstilbyder.

Et vegarbeid er ofte dynamisk i den forstand at skiltingen forandres etter hvert som arbeidet går fremover. En biloppstillingsplass kan være sperret tre dager, og når den igjen er åpen, er to andre plasser sperret. Det vil være svært arbeidskrevende å oppdatere parkeringsregisteret fortløpende, både ved å vise endringer i skiltplan og i tilhørende informasjon. Et arbeidssted kan dessuten ha flere skiltplaner.

En kommune vil heller ikke til enhver tid vite hvordan skiltingen er og hvilke vilkårs plasser som berøres. Som nevnt har kommunen ansvaret for å godkjenne en midlertidig skiltplan, med tilhørende vedtak, mens den som utfører arbeidet har ansvaret for gjennomføringen og fører loggbok.

Slik vi ser det ville krav om stadig oppdatering i praksis både være umulig og urimelig. Det vil imidlertid ikke være vanskelig å legge inn den midlertidige skiltplanen i registeret.

Registeret skal kunne benyttes av publikum, imidlertid har det vist seg at parkeringsregisteret først og fremst benyttes av Statens vegvesen for å føre tilsyn med virksomhetene og av Parkeringsklagenemnda i de saker de har til behandling. Tilsynet og nemnda er avhengig av å kunne bringe på det rene hvordan skiltingen var på et gitt tidspunkt. Som nevnt over, vil det ved arbeid på offentlig veg regulert med skiltforskriftskilt, foreligge formelt vedtak om den midlertidige reguleringen og fortløpende føres loggbok som viser hvilke skilt som står oppe til enhver tid. Tilsynet og nemnda vil dermed enkelt kunne få denne informasjonen når den har behov for det ved forespørsel til rette myndighet.

Når det gjelder publikum, vises det til skiltforskriften § 2 nr. 1 andre punktum som slår fast en tydelig aktsomhetsplikt: *«Offentlig trafikkskilt gjelder etter sitt innhold fra det øyeblikk det er satt opp og avdekket.»* Bestemmelsen må sees i sammenheng med vegtrafikkloven § 5 første ledd: *«Enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte.»*

Publikum vil også kunne se den midlertidige skiltplanen i registeret eller be om å få denne fremlagt. Samlet sett mener vi at publikum har tilgang til tilstrekkelig god informasjon, selv om de ikke får se hvilke plasser som til enhver tid tilbys for parkering i registeret. Føreren vil enkelt kunne se av stedets skilting hvilke regler som gjelder ved parkering. Man vil uansett ikke få oversikt over hvilke plasser som til enhver tid er ledige gjennom parkeringsregisteret.

Siden arbeidsvarsling er regulert i skiltforskriften, begrenses unntaket til vilkårsparkering vist med skiltforskriftskilt. Dette innebærer at områder skiltet med vedlegg 1-skilt alltid vil falle utenfor det foreslåtte unntaket. Normalt er heller ikke arbeidet like dynamisk, med stadige endringer, på slike områder. Unntaket i bestemmelsen om akutte forhold eller arbeid under 48 timer vil likevel fortsatt gjelde også for vedlegg 1-skilt.

Den midlertidige varslingsplanen må altså legges inn i registeret, men virksomheten slipper å endre antall plasser og informasjonen om ladeplasser og plasser for forflytningshemmede. Her skal de faste tallene stå. Det presiseres imidlertid at kommunen skal betale gebyr ut fra tallene som er oppgitt og selv må ta ansvaret for å endre disse dersom dette er ønskelig.

Dersom det oppstår spørsmål om hvordan skiltingen var på et bestemt tidspunkt, må aktuell skiltmyndighet dokumentere dette gjennom loggboken. N301 s. 47 sier bl.a. dette om loggbok: *«Loggboka skal sendes skiltmyndigheten (den som har godkjent arbeidsvarslingsplanen) når vegarbeidet avsluttes. Det kan settes krav om at hyppigere innsending av loggbok for langvarige arbeider.»*

Skiltmyndigheten skal kontrollere at loggbok sendes inn og sørge for at loggboka arkiveres.»

Skiltforskriften kap. 14 gjelder også for tilstelninger på offentlig veg. Det er sjelden aktuelt å flytte vilkårsparkeringsskilt i løpet av en tilstelning og de fleste tilstelninger vil vare kortere enn 48 timer, og er i så fall allerede unntatt fra innmeldingsplikten i forskriften. Hvis innmelding av endringer under en tilstelning likevel skulle medføre utfordringer, kan dette unnlates etter samme regler som for arbeid på veg.

4.9 Forslag om endring av § 22

For å tydeliggjøre gjeldende forståelse foreslås det å forskriftsfeste at skilt som fremgår av parkeringsforskriftens vedlegg 1 er å anse som offentlige skilt.

Parkeringsregulerende skilt deles inn i det som kalles skiltforskriftskilt, vedlegg 1-skilt og private skilt. Inndelingen viser skiltets formelle status, eiendomsretten til skiltet har ingen betydning. Det skilles videre mellom betegnelsen «offentlige skilt» og «private skilt» som gruppe innen parkeringsrett.

Skiltforskriften § 1 nummer 1, fastsetter at de skilt som fremgår av skiltforskriften er "*offentlige trafikkskilt*". Parkeringsforskriften § 2, bokstav c definerer videre private skilt på denne måten: «*skilt som ikke er regulert i skiltforskriften eller denne forskriften med vedlegg.*». En antitetisk tolkning av denne definisjonen medfører derfor at også vedlegg 1-skilt må defineres under gruppen «offentlige skilt». Det forhold at vedlegg 1-skiltene direkte er gitt i en offentlig forskrift, understøtter en slik forståelse. At vedlegg 1-skilt må ansees som offentlige skilt er også slått fast i en rekke avgjørelser av Parkeringsklagenemnda. Tolkningen følger altså også av gjeldende rettspraksis, slik at inntakelsen av dette i forskriften må anses å være en formalitet.

Det understrekes likevel at vedlegg 1-skiltene til dels følger andre regelsett enn skiltforskriftskiltene. Til tross for at skiltene defineres som offentlige, vil dette kun gjelde delvis. Eksempelvis vil ikke skiltforskriften som sådan gjelde for vedlegg 1-skilt, utover det som følger av kapittel 3.2 om underskilt der det fremgår at "*Nye underskilt til skilt i dette vedlegget, skal utformes i tråd med underskilt som vist i skiltforskriften kapittel 9 med tilhørende normalbestemmelser*", samt den generelle regelen i § 35. For ordens skyld påpekes det at vegtrafikkloven naturligvis uansett gjelder. Til dette kan det også vises til regelen som fremgår om førers aktsomhetsplikt i vegtrafikkloven § 5 første ledd gjelder tilsvarende for skilt angitt i vedlegg 1 som ved skilt angitt i skiltforskriften. Dette er også gjentatte ganger slått fast av Parkeringsklagenemnda.

4.10 Forslag om endring av § 24

4.10.1 Forslag om endring av § 24 første ledd

I parkeringsforskriften § 24 står det: «*Motorvognen skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes*». Bestemmelsen gjelder for både skiltforskriftskilt og vedlegg 1-skilt.

For skiltforskriftskilt gjelder også skiltforskriften §§ 21 og 22, samt normaler gitt med hjemmel i skiltforskriften § 35. Skiltforskriften § 21 nr. 2 har følgende formulering: «*Tverrgående oppmerking, symboler og tekst brukes bare som supplement til skilt hvis ikke annet er angitt*». For parkeringsoppmerking (1028) er ikke annet angitt. Dette betyr at for skiltforskriftskilt er det kun oppmerking tilknyttet skilt 552, eller eventuelt skilt 376, som kan håndheves.

For vedlegg 1-skilt er det ingen henvisning til skiltforskriften § 21 nr. 2. Det har likevel vært lagt samme forståelse til grunn, idet både skilting og oppmerking må være foretatt på en

slik måte at en normalt oppmerksom fører skal forstå sine rettigheter og plikter for parkering. En slik forståelse støttes av at det ville kunne være både urimelig og i strid med god forretningsskikk dersom virksomheten ilar kontroll sanksjon på oppmerking som ikke var knyttet til noe skilting, jf. parkeringsforskriften § 52. Hensynet må være at bilfører skal ha mulighet til å forstå at man ved å parkere på stedet godtar vilkårene, og slik også må være innforstått med at overtredelse kan medføre ilegelse av kontroll sanksjon.

Vegdirektoratet ser derfor grunn til å forskriftsfeste at oppmerking ikke vil ha selvstendig parkeringsregulerende virkning, men at dette ansees som et supplement til skilt – på lik linje med reglene for skiltforskriftskilt.

4.10.2 Forslag om endring av § 24 tredje ledd

Det følger av gjeldende forskrift § 24 tredje ledd at *«dersom det er stilt krav om billett fra parkeringsautomat som angir tidspunkt for når gratisparkeringen utløper, skal billetten plasseres godt synlig bak frontruten»*.

Det foreslås en endring i ordlyden 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 foreslås det å innta regelen om hvor eventuell billett skal plasseres.

Ordlyden er en gjentakelse og en presisering av regelen som allerede fremgår av § 31 andre ledd. Vi ser det likevel som hensiktsmessig å innta dette i bestemmelsen som regulerer tidsbegrenset parkering og ikke bare i den generelle bestemmelsen om betaling, for å hindre potensielle misforståelser om når reglene skal gjelde.

4.11 Forslag om endring av § 27

Det foreslås å forskriftsfeste prinsippene om særskilt parkeringsadgang som nå fremgår av N300 del 3, vedlegg 1. Det fremgår av N300 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.

Parkeringsforskriften § 27 oppstiller likevel en adgang for kommunen til å utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårsparkeingsplasser. Det er imidlertid fastsatt i forskriften at det er skiltmyndigheten som avgjør om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes. Det har ved enkelte tilfeller de siste årene oppstått noen misforståelser om hvordan regelen skal forstås, og enkelte kommuner har sett bestemmelsen som en adgang til å fritt avsette areal langs offentlig veg til private eller enkeltpersoner uavhengig av det faktiske behovet.

Ordlyden *«behov for særskilt parkeringsadgang»* knytter klart enkelte begrensninger til slik reservering. Det må altså kunne sannsynliggjøres at det foreligger behov for særskilt parkeringsadgang før en plass kan reserveres etter bestemmelsens innhold. Kommunen er nærmest til å vurdere lokale forhold og behov, og kommunenes vurdering skal vektlegges ved vurderingen. Det understrekes likevel at det ikke er fri adgang til å reservere plasser for ulike personer og formål, uten at et faktisk behov er grunnlagt. Det vil for eksempel ikke

kunne anses som særlig behov at det er beleilig for en person eller en gruppe å få reservert plass langs offentlig veg, for eksempel fordi de bor i nærheten. Dersom kommunen mener at beboere i et område skal ha et fortrinn på eller langs offentlig ferdselsåre, er det innføring av boligsoneparkering som skal vurderes for slike tilfeller. Det samme vil gjelde dersom kommunen anfører at de «alltid» har reservert slik plass for vedkommende person eller gruppe til tross for at behovet ikke foreligger. Vurderingen skal foretas ut ifra hvorvidt det foreligger særegne forhold som tilsier at det er behov for særskilt parkeringstilgang. En annen forståelse vil kunne føre til en urimelig forskjellsbehandling mellom en kommunes innbyggere og allmennheten for øvrig.

Utgangspunktet er altså at parkering på offentlig veg skal være tilgjengelig for folk flest, men at for eksempel institusjoner, andre grupper, kjøretøy, eller personer skal kunne få avsatt parkeringsplasser der det foreligger et særskilt behov for dette. Det er likevel for enkelte forhold helt klart at det foreligger særskilt behov for reservering av plasser, for eksempel for politiets tjenestebiler, brann- og redningsetatens kjøretøy og lignende beredskapstjenester som klart ivaretar samfunnets interesser.

Ordningen forutsetter at skilt er satt opp. På skiltet vil det av underskilt kunne framgå hvem reservasjonen gjelder. Dersom det ikke kan framgå eksakt av skiltet hvem reservasjonen gjelder, bør underskilt «Med særskilt tillatelse» benyttes. Det understrekes likevel at kommunen i slike tilfeller skal utstede særskilt tillatelse, jf. § 30 i parkeringsforskriften. Det er kun en bestemt kommunal instans som skal utstede tillatelser. På denne måten holder kommunen god oversikt over tillatelsene.

Det presiseres at inntakelse av dette i forskriften ikke endrer rettstilstanden eller reglene, all den tid vilkårene hele tiden har fremgått av både N300 vedlegg 1 og av parkeringsforskriften.

4.12 Forslag om endring av § 29

I likhet med reglene om reservering av plasser, foreslås det også å forskriftsfeste bestemmelsene som nå fremgår av N300 del 3, vedlegg 1 om at innføring av boligsoneparkering skjer gjennom lokal forskrift.

I parkeringsforskriften § 29 er det med hjemmel i vegtrafikkloven § 8, gitt adgang til at kommuner i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårs-parkeringsplasser, etter behovsprøving, kan reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering. Ordningen er i forskriften kalt boligsoneparkering. Det fremgår i dag av N300 at innføring av boligsoneparkering skal skje ved særskilt lokal forskrift.

Videre er det fastsatt i N300 at en forskrift om boligsoneparkering ikke kan innsnevre beboernes adgang til å kunne parkere i det området de bor. Med dette menes at man ikke kan reservere slike soner for bestemte kjøretøygrupper som i realiteten utelukker de faktiske beboerne. Slik reservering av plass må følge reglene i § 27 og vil ikke falle inn under boligsoneparkering. Det er likevel mulig under bestemmelsen for boligsoneparkering å innvilge tillatelse for andre med særlig behov for parkering i det samme området. Det ene

utelukker altså ikke det andre. Poenget er at en hel sone tiltenkt boligsoneparkering ikke utelukkende kan reserveres for eksempel en institusjon i området. Det vil ikke da lenger regnes som boligsoneparkering, all den tid beboerne rent faktisk ikke har adgang til å parkere der.

Kommunene fastsetter selv vilkårene gjennom den lokale forskriften. Egne regler (retningslinjer) for tildeling av boligsoneparkeringskort som kommunen måtte utarbeide, kan ikke være i strid med parkeringsforskriften eller den lokale forskrift som angir omfanget og generelle vilkår for boligsoneparkeringen.

Det skal heller ikke i forskrift være slik at man begrenser adgangen til boligsoneparkering til den som er registrert eier av et kjøretøy. Det må være tilstrekkelig i søknadsomgangen at det forefinnes nødvendig dokumentasjon på at søker virkelig disponerer kjøretøyet og at vedkommende bor i sonen.

Den lokale forskriften som fastsetter boligsoneparkeringen, skal kunngjøres i Norsk Lovtidend avdeling II.

Forslaget om inntakelse av disse reglene i forskriften endrer ikke rettstilstanden på området.

4.13 Forslag om endring av § 31

Bestemmelsens første ledd foreslås endret 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 vilkårsparkeering 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.

Det foreslås videre å innta et nytt tredje ledd som tydeliggjør den parkerendes 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.

4.14 Forslag om endring av §32

4.14.1 Kort om tvungne betalingsmidler – avgrensning

Vegdirektoratet har sett at enkelte virksomheter feilaktig er av den oppfatning om at et krav til automat er det samme som plikten til å ta imot kontanter. Det understrekes derfor at et krav om automat som sådan og kravet til tvungne betalingsmidler er to adskilte temaer. Det

må skilles mellom kravene som stilles til en universelt utformet betalingsautomat og spørsmålene om brukernes rett til å gjøre opp med tvungne betalingsmidler (kontant). For ordens skyld kan det samtidig påpekes at heller ikke kravet om å tilby adgang til å betale på forskudd nødvendigvis er knyttet til tvungne betalingsmidler. Man kan også betale på forskudd både via kort, applikasjon eller SMS for eksempel.

Retten en forbruker har til å betale med tvungne betalingsmidler (mynter og sedler) er regulert gjennom blant annet sentralbankloven § 14 første ledd første setning og finansavtaleloven § 38 nummer 3. Kravet om at en bilfører skal kunne foreta oppgjøret kontant gjelder i dag derfor også for alle parkeringstilbydere, uavhengig av hvilke krav parkeringsforskriften stiller til selve betalingsløsningen. Likevel understrekes det at parkeringsforskriften på ingen måte stiller krav til løsning med kontantbetaling. Statens vegvesen kan derfor ikke reagere på tilfeller hvor virksomheten ikke tilbyr adgang til å gjøre opp med tvungne betalingsmidler på forretningsstedet. Vi har naturligvis heller ingen hjemmel eller myndighet til å fatte vedtak om dispensasjon fra dette kravet. Dersom en virksomhet velger å ikke å gi brukerne mulighet til å gjøre opp kontant på en automat faller dette altså fullstendig utenfor det regelverket vi forvalter og en eventuell mangel på mulighet for å betale med tvungne betalingsmidler er således ikke et brudd på parkeringsforskriften.

Spørsmålene om hva som eventuelt kan anerkjennes som et alternativ til kontantoppgjør faller utenfor parkeringsregelverket. Det bemerkes at spørsmålene om tvungne betalingsmidler kan ha svært mange sider, og at det kan være at muligheten til å foreta oppgjøret kontant er ivaretatt på andre måter, for eksempel ved at kunden kan møte opp på et forretningssted og betale der. Det finnes allerede i dag en rekke andre virksomheter som ikke har automat med mulighet for kontantbetaling, det vises for eksempel til de helautomatiske bompasseringsanleggene.

Et valg om å ikke tilby for eksempel automat med mulighet for kontantbetaling eller andre muligheter for kontantoppgjør for parkeringen vil utelukkende være virksomhetens eget ansvar. Imidlertid vil kravet om en automat som sådan kunne ivareta andre formål på stedet enn bare muligheten til å betale med tvungne betalingsmidler.

Når vi i det videre snakker om kravet til «universelt utformet betalingsløsning» og automat, holder vi derfor spørsmålet om tvungne betalingsmidler helt utenfor. Kravet i parkeringsforskriften knyttes altså bare til at man skal tilby ulike betalingsløsninger på området, slik at man sørger for en best mulig tilrettelegging, funksjonalitet og valgmulighet for flest mulig. Det understrekes for ordens skyld at det ikke er et krav i parkeringsforskriften at selve automaten også skal kunne tilby kunden å betale kontant.

Av lov om likestilling og forbud mot diskriminering av 16.06.2017 nr. 51, kapittel 3, fremgår det nærmere regler om universell utforming og individuell tilrettelegging. Det kan her være spesielt viktig å merke seg § 17 annet ledd som gir definisjonen av universell utforming: *«Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.»* Av første ledd fremgår det tydelig at plikten til universell utforming

gjelder både «offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten». Det vil si at alle parkeringstilbydere som tilbyr parkering «til allmennheten» er bundet av dette. Videre er det fastsatt en del andre regler som knytter seg til plikten, for eksempel reglene om universell utforming av automat. Enhver betalingsløsning man tilbyr på parkeringsplass for allmennheten, må altså oppfylle overnevnte krav knyttet til universell utforming/tilgjengelighet.

Det understrekes derfor at betalingsløsningene som det stilles krav om i parkeringsforskriften er gitt for å nettopp sørge for universell utforming. I tillegg til kravet om automat stiller parkeringsforskriften også krav om alternative løsninger for å sikre tilgjengelighet for alle; henholdsvis betaling ved hjelp av mobiltelefon eller lignende, slik at bilfører eventuelt kan slippe å oppsøke betalingsautomat.

Vegdirektoratet mener etter dette at det generelt er svært gode grunner for det gjeldende kravet til automat som sådan på områder hvor det tilbys avgiftsparkering for allmennheten, uavhengig om det på denne kan betales med kontant eller ikke. Ved at virksomheten både setter opp automat og har et tilbud om en ikke-manuell betalingsløsning, vil den totale betalingsløsningen sammen sørge for universell utforming av tilbudet og samtidig oppfyllelse av lov om likestilling og forbud mot diskriminering. Hensynet vil være det samme på alle områder og anlegg hvor det tilbys parkering mot avgift for allmennheten.

4.14.2 Forslag om å fjerne begrepene «åpne/lukkede anlegg»

4.14.2.1 Innledning

Det fremmes forslag om å gå bort fra begrepene «åpne» og «lukkede 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.

Likevel gjøres det oppmerksom på at det ikke har vært stilt krav til betalingsløsning i det hele tatt for de områder som ansees å ligge delvis utenfor forskriftens virkeområde. Det har her vært en diskrepans mellom de unntak som gjøres for virkeområdet i § 3 og § 32 fjerde ledd hvor de har vært satt krav om at det i lukkede anlegg skal tilbys en ikke-manuell betalingsløsning. Slik vi oppfatter forarbeidene kan det virke som at man ved tilblivelse av forskriften ønsket å sikre forflytningshemmede adgang til anlegg som var fysisk lukket, uten at ordlyden gjenspeilet noe annet enn krav til betalingsløsningen som sådan. På denne måten har det oppstått en rekke misforståelser rundt hvordan begrepene skal forstås.

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 vår vurdering kan ikke slike steder under noen omstendighet ansees å være «lukket».

4.14.2.2 *Bakgrunn*

I forarbeidene til parkeringsforskriften «vedlegg 2– «ny felles parkeringsregulering» fra punkt 4.3, er det nærmere omtalt at områder som i sin helhet er særskilt avsatt til særlige brukere og hvor en tilfeldig bilist dermed ikke har adgang, skulle holdes utenfor reguleringen. Slike plasser karakteriseres gjerne av at avtale om parkering er inngått på forhånd, og adgang skjer ofte gjennom bom ved bruk av særskilt kort, eller ved fremleggelse av særskilt bevis der området/anlegget er åpent for enhver. Dette vil typisk være områder reservert for ansatte, beboere, kontraktsparkering eller lignende. Videre var områder som er reservert en gruppe, men som leies ut til andre, for eksempel utleieplasser i borettslag, også ment å falle utenfor regelverket i sin helhet. Det samme med gjesteparkeringsplasser hvor det kreves dokumentasjon, for eksempel i form av «gjestebevis» eller lignende. Det typiske for parkeringsplasser som ikke er tilgjengelige for allmennheten ble benevnt «helprivate bomanlegg». Dette var karakterisert som anlegg som er fysisk avstengt og eneste adkomst er gjennom bom, ved å låse opp kjetting eller lignende. Anlegget er ikke åpent for alle, kun bilister med særskilt tillatelse (beboere, ansatte og lignende) kommer inn i anlegget. I forarbeidene er det understreket at det for områder som dette, ikke vil være et særlig tungtveiende hensyn for å beskytte den alminnelige parkerende bilist, idet de i prinsippet ikke vil kunne komme inn på området annet enn hvis de urettmessig «henger på» en rettighetshaver gjennom bommen eller lignende. Forbrukere som parkerer på slike områder vil på forhånd ha inngått en avtale som regulerer rettigheter og plikter, og det ble derfor uttalt at det var mindre grunn til å beskytte forbrukere som parkerer på slike plasser. Det ble konkludert med at slik parkering derfor heller ikke burde omfattes av virkeområdet.

Helprivate skiltanlegg ble på mange måter definert på samme måte som helprivate bomanlegg. Dette er anlegg som, i likhet med de vi omtaler over, ikke er åpne for alle (ikke ment for alle), men kun bilister med særskilt tillatelse (ansatte, borettslavere og lignende) som har rett til å parkere der. I motsetning til de lukkede bomanleggene er de imidlertid ikke fysisk avstengt for allmennheten. Det er kun skilt som tilkjenner at parkering kun er tillatt for særlige grupper. Slike anlegg skal ikke tjene som parkeringstilbud for allmennheten. Det er fastslått i forarbeidene at det ikke var ønskelig med mer omfattende regulering av den private eiendomsretten på dette området enn det de bakenforliggende hensynene tilsier. Rettighetshaverne vil også på forhånd ha inngått avtale som regulerer rettigheter og plikter. I utgangspunktet ble det derfor konkludert med at slike anlegg derfor burde falle utenfor virkeområdet ut fra samme betraktninger som for helprivate bomanlegg. Slike områder ville også naturlig ikke være områder som anses som «åpen for allmenn ferdsel», og ville derfor falle utenfor hva som det i dag kan gis bestemmelser om med hjemmel i vegtrafikkloven § 8.

Imidlertid ble det foreslått at helprivate skiltanlegg delvis skulle omfattes av reglene, slik at de eventuelle brukere som uforvarende kom seg inn på slike anlegg kunne få sine interesser ivaretatt gjennom for eksempel klageadgang om de ble ilagt sanksjon. Dette synet er også reflektert i den korte kommentarutgaven tilhørende §§ 1–3 som utkom nær sagt samtidig med forskriftens ikrafttredelse⁶. Det ble her vist til at det kun var den siste varianten av parkering som delvis skulle omfattes av forskriften, mens de andre områdene som var fysisk avstengt skulle falle helt utenfor.

Imidlertid ble det antakeligvis gjort en feil ved kunngjøringen av forskriften, slik at forskriftens § 3 annet ledd tredje punktum ikke viser tilbake til annet punktum, slik det var tiltenkt. Annet ledd, tredje punktum viser isteden tilbake til hele annet ledd og lyder: *«Dersom det ilegges sanksjoner på slike steder gjelder likevel kravene i kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage).»* Dette medførte at alle de områdene som i utgangspunktet var tenkt å falle fullstendig utenfor forskriften, likevel ble delvis omfattet av denne dersom det på slike steder ilegges kontroll sanksjoner. Regelverket ble naturligvis anvendt i tråd med sin ordlyd og praksis på området ble raskt etablert. I dag er derfor gjeldende regel at dersom det ilegges kontroll sanksjoner på områdene som er nevnt ovenfor, så vil kapittel 3 (personell), kapittel 8 (sanksjon) og kapittel 9 (klage) gjelde tilsvarende.

Utgangspunktet var altså hele tiden ment å være at slike avstengte områder som her er omtalt, skulle holdes utenfor det regelverket regulerer. Selv med denne utvidede forståelsen som er blitt lagt til grunn i praksis, er det fortsatt et grunnleggende hensyn om at det er de områdene og anlegg hvor det i realiteten tilbys vilkårs parkering for allmennheten hvor det er behov for størst forbrukervern og regulering. Det opprinnelige hensynet bak reglene står seg dermed fortsatt og er også klart gjenspeilet i forskriftens formålsparagraf.

Den teknologiske utviklingen har kommet svært langt siden forskriftens forarbeider ble skrevet. Dette er sannsynligvis en av grunnene til at det tidvis kan være vanskelig å forstå tanken bak enkelte av de valg som ble tatt for ordlyden i forskriften, der dette ikke eksplisitt fremgår av høringsnotatet. Spesielt vil dette gjelde der begreper ikke er definert eller tilstrekkelig forklart i forarbeidene eller i forskrift. Det innførte skillet i forskriftens § 32 mellom såkalte «åpne» og «lukkede» anlegg er av de begrepene som verken er direkte definert eller forklart i forarbeidene eller i forskriften. Med tanke på det som er gjennomgått over, av hva som er ment å falle helt eller delvis utenfor forskriften, er det en naturlig konklusjon at et «lukket anlegg» i grunnen ikke skal omfattes av reguleringen, i alle fall ikke mer enn delvis. Det er etter dette vanskelig å plassere hva som rent faktisk var intensjonen med å likevel innta et slik skille i § 32.

4.14.2.3 Nærmere om åpne/lukkede anlegg

Forarbeidene angir altså ingen konkret definisjon eller forklaring på hva som er å anse som et åpent eller lukket anlegg. I vedlegg 2 punkt 15.5.1 står det imidlertid: *«I åpne anlegg, det vil si uten bom eller annen sperremekanisme, vil en slik løsning kunne være en enkel, brukbar løsning for de aller fleste.»* Definisjonen må etter dette sies å være særlig vid og

⁶ [kommentarer til §§ 1–3 parkeringsforskriften](#)

omfatte alle områder som ikke har «bom eller annen sperremekanisme». Her kan det synes som at man også snakker om de områder som i realiteten er reservert for særskilt gruppe eller lignende med skilt, men likevel er anlagt på en slik måte at nær sagt hvem som helst skal komme seg inn. Denne forståelsen er imidlertid ikke i tråd med regelverket, da det er slått fast i § 3 at slike områder kun skal omfattes av forskriftens kapittel 3, 8 og 9 dersom det ilegges sanksjoner. Kravet om en universelt utformet betalingsautomat og betalingsløsning som ikke forutsetter bruk av automat i § 32 vil altså uansett ikke gjelde slike steder, idet kravet følger av kapittel 7. Slik vi ser det er det derfor uheldig at det benyttes slike begreper som evner å forvirre leseren med tanke på hvor kravene skal gjelde.

Kravet til betalingsløsninger bør, slik som nevnt over, sørge for å ivareta forbrukervernet der det er størst behov, nemlig der slik vilkårsparkeering tilbys allmennheten. Det vil derfor være mer korrekt å endre ordlyden i bestemmelsen for å tydeliggjøre hvor kravet til betalingsløsninger faktisk skal gjelde.

Som nevnt fremgår det ikke tydelig av forarbeidene hvorfor det ble satt et slikt skille. Det kan likevel fremstå som at unntakene for såkalte «lukkede anlegg» ble inntatt for at den gruppen av trafikanter som ikke uten videre kunne foreta seg noe ekstra for å åpne en bom eller lignende sperremekanismer skulle sikres tilgang på lik linje med andre parkerende. Det kan synes som at det ikke ble tatt tilstrekkelig høyde for at bommer kan gjøres helautomatiske ved tilblivelse og det helt klart skjedd et betydelig digitalt fremskritt siden disse vurderingene ble foretatt.

Det at man heller ikke har definert hva som er å anse som et lukket anlegg direkte i forskriften, antas å bero på at forskriftsgiver muligens har lagt en naturlig språklig forståelse av ordets betydning til grunn. Dette er imidlertid heller ikke omtalt nærmere i forarbeidene til forskriften. Det må derfor kunne legges vekt på en normal forståelse av begrepene «åpent» og «lukket». Med lukket anlegg antas det derfor at var ment parkeringskjellere, parkeringshus, parkeringsområder med videre som er sperret med enten bom, dør, port eller lignende og som man bare får tilgang til ved å aktivt og fysisk på stedet bruke tilgangskort, betalingskort, brikke eller lignende for å komme seg inn i anlegget. Typisk vil være parkeringskjellere eller områder som er reservert for ansatte og hvor tilgang til det lukkede anlegget gis i kraft av å være ansatt. Det kan også være tilfeller med privat parkering for beboere i et borettslag eller lignende. På denne måten sammenfaller forståelsen med hva som uansett må regnes å være unntatt forskriftens krav jf. § 3. På de områder hvor det ikke tilbys vilkårsparkeering for allmennheten, er det heller ikke stilt krav om betalingsløsninger.

Det presiseres i denne anledning at ordlyden i § 32 fjerde ledd omhandler betalingsløsningen som sådan og ikke hvordan det gis tilgang til anlegget. Det har vært en utfordring at man kanskje forsøkte å regulere universell brukervennlighet med tanke på adgang til anlegget, ved å sette krav til betalingsløsningen. Den gjeldende bestemmelsen regulerer med andre ord ikke vilkårene om selve tilgangen/adgangen til lukkede anlegg. Bestemmelsen fastsetter kun at det for slike områder likevel stilles visse krav til betalingsløsningen, til tross for at de er unntatt fra kravet om betalingsautomat. Slik Vegdirektoratet oppfatter hensynet bak bestemmelsen, var dette at det på lukkede områder hvor det kreves avgift, men hvor det ikke tilbys en universelt utformet betalingsautomat,

likevel skulle være mulig for forflytningshemmede å betale på en enkel måte, som heller ikke krevde særlig fysisk aktivitet på stedet. Kravet kom nok som en følge av at det tidligere var en rekke parkeringsanlegg som var lukket med bom som krevde at man foretok seg noe på stedet for å få tilgang. Slik vi ser det forsvant imidlertid denne problematikken etter at kravet til at alle områder skulle tilby en *ikke-manuell betalingsløsning* trådte i kraft med overgangsbestemmelsen i tidligere § 65. Det fremsto av ordlyden i overgangsbestemmelsen som at den generelle tanken var å uansett fjerne slike bomsystemer som måtte betjenes manuelt. På denne måten ble også konseptet med begrepet «lukket anlegg» overflødig, idet disse anleggene ikke lenger er lukket. Igjen står de områder som rent faktisk skal falle utenfor kravene, som omtalt i forskriftens § 3 om virkeområde.

Slik vi ser det har tanken bak skillet antakeligvis vært å ivareta de generelle krav i den tidligere gjeldende diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, slik at adgangen til å betale skulle være forbrukervennlig for alle grupper i samfunnet. Det er nok neppe tenkt at dette regelverket skulle benyttes på en slik måte at virksomhetene selv skulle definere sitt anlegg som «lukket» slik at de ikke skulle trenge å sette opp automat, noe som dessverre har forekommet. I Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven) er det i kapittel 3 inntatt egne regler om universell utforming og individuell tilrettelegging som også gjelder der virksomhetene tilbyr parkering mot betaling for allmennheten. Vegdirektoratet understreker derfor at det allerede finnes krav i lov som fører til at for eksempel et parkeringsanlegg hvor parkering tilbys allmennheten ikke kan stenges med bom eller annen sperremekanisme på en slik måte at personer med funksjonsnedsettelse ikke kommer seg inn eller kan benytte tilbudet.

Det fremstår som at begrepsbruken i parkeringsforskriften har sammenblandet hensynet til brukernes adkomst til tilbudet og kravene om brukervennlige og universelt utformet betalingsløsninger. Slik vi ser det er kravene til adkomst tilstrekkelig ivaretatt i annet regelverk og begreps skillet mellom åpne og lukkede anlegg er ikke lenger relevant i parkeringsforskriften. Det som imidlertid må ivaretas er forbrukerhensynet der brukergruppen er størst. Det er etter vår vurdering derfor ikke urimelig at det stilles krav om slike betalingsløsninger der man tilbyr parkering mot avgift for allmennheten. Videre ser vi ikke grunnlag for å stille liknende krav til de områder som uansett er ment å falle utenfor forskriftens virkeområde.

I lukkede anlegg er det etter gjeldende regler gitt fritak fra kravet om betalingsautomat og om forskuddsbetaling, men man skal likevel ha mulighet til å betale for seg etterskuddsvis, uten manuell betjening av for eksempel kortleser, automat eller lignende. I dag er dette stort sett dekket av at et tilbud om betaling via applikasjon, nettbaserte sider eller SMS. Selv om vi går bort fra begrepene vil det neppe oppstå problemer med at det på områder som omfattes av unntakene fra parkeringsforskriftens virkeområde i § 3 ikke tilbys en eller annen form for ikke-manuell betalingsløsning på steder hvor det håndheves. Endringen vil heller ikke føre til nye utvidede krav for parkeringsvirksomhetene. På steder som skal være unntatt forskriften, enten helt eller delvis vil det altså fortsatt ikke være noe krav om at det settes opp automat.

Det foreligger etter vår vurdering ingen grunnlag for å behandle områder hvor det tilbys vilkårsparkering for allmenheten mot betaling ulikt. Benevnelsene har ført til misforståelser

rundt regelverket, særlig omkring hvilke anlegg som skal kunne ansees som «lukket» og slik være fritatt fra reglene om universelt utformet betalingsløsning. Endringsforslaget bidrar derfor til å tydeliggjøre hvor det stilles krav om universelt utformet betalingsautomat og forenkle forståelsen av hvor regelverket skal gjelde.

4.15 Forslag om endring av § 36

Det fremmes forslag om å oppheve bestemmelsen i parkeringsforskriften § 36 andre ledd bokstav b), idet det har vist seg at bestemmelsen kan slå urimelig ut ovenfor forbrukerne. I tillegg har bestemmelsen ført til dissenser i Parkeringsklagenemndas avgjørelser.

Den aktuelle bestemmelsen lyder: *«For følgende overtredelser er satsen kr 330:
b. overtredelse av reservert parkering til kunde, besøkende eller gjest.»*

Ordlyden er svært vid og setter ingen naturlige begrensninger eller skille mellom områder hvor det eksempelvis kreves dokumentasjon i form av tillatelse o.l. eller betaling, eller der det ikke knyttes noen vilkår utover at man rent faktisk er kunde, besøkende eller gjest. Der det ikke er satt spesifikke vilkår er det spesielt vanskelig å dokumentere overtredelsen av bestemmelsen. Kontrollen må i slike tilfeller ofte bestå av observasjon av både kjøretøyet og sjåførens aktivitet og i enkelte tilfeller (der det er mulig) har betjentene måtte undersøke destinasjonen, for å se om sjåføren rent faktisk er kunde, besøkende eller gjest.

I forarbeidene til parkeringsforskriften omtales innføringen av regelen slik at denne lavere satsen burde gjelde overtredelser som ikke er knyttet til betalingsparkering, og at den primært ville være aktuell for brudd på plikt til å dokumentere lovlig parkeringstid ved gratisparkering med tidsbegrensning. Videre fremgår det at den lavere satsen var ment kompensierende idet den enkelte 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.

Vegdirektoratet deler ikke oppfatningen om at det er urimelig for parkerende *“å bli sanksjonert for overtredelser av slike ofte svært skjønnsmessige kriterier med samme sats som for andre overtredelser”*, og kan ikke se at overtredelsen av vilkår om å være kunde, besøkende eller gjest skal stille seg særlig annerledes enn for andre. Bestemmelsen om slik lavere sats hva gjelder tidsbegrenset gratisparkering i bokstav a fremstår langt mer treffende og rettferdig, idet den konkret ivaretar forbrukerne.

I praksis fører regelen i bokstav b med seg at en uvedkommen kan parkere på et område reservert for kunde, besøkende eller gjest med viten og vilje om at hen ikke står parkert i tråd med regelverket, og likevel bli ilagt en redusert kontrollsanksjon for overtredelsen. Dette kan virke urimelig med tanke på at en person som eksempelvis har villet handle riktig, likevel får en mye høyere kontrollsanksjon dersom hen skulle gjøre en feil (som å for eksempel taste feil kjennemerke som er en vanlig årsak til illeggelse av kontrollsanksjon).

Etter en nærmere vurdering kan vi ikke se at bestemmelsen treffer på en slik måte som den var tiltenkt. Slik Vegdirektoratet ser det er det satt såpass strenge krav til dokumentasjon av overtredelsen ved illeggelse av kontrollsanksjoner, at det neppe vil medføre urimelige tilfeller

dersom man går bort fra denne bestemmelsen. Til vurderingen kommer også argumentet som gjentatte ganger er anført fra bransjen om at satsen er såpass lav at den ikke dekker kostnadene med å utføre kontrollen. Idet det er snakk om svært mange områder som er reservert for nettopp kunde, besøkende eller gjest vil dette kunne ha betydning.

Vegdirektoratet påpeker at utgangspunktet for den reduserte satsen i § 36 var overtredelser som ikke er knyttet til betalingsparkering. Det understrekes også at ved å fjerne bestemmelsen vil parkering reservert for kunde, besøkende eller gjest fortsatt kunne falle inn under bestemmelsens bokstav a, så fremt det på stedet i realiteten er snakk om gratis og tidsbegrenset parkering med dokumentasjonsplikt. For eksempel: «Parkering mot tillatelse, maks 3 timer». Dersom det ikke er fremlagt slik tillatelse innenfor de tre timene, skal tilfellet håndheves etter bokstav a som gir en mildere sanksjonsform enn hovedsatsen.

Ved å eventuelt fjerne bestemmelsen vil vi samtidig endre bestemmelsen slik at det ikke lenger deles inn i bokstav a og b, men kun omtales som andre ledd.

Vegdirektoratet har undersøkt om det kan foreligge andre forbrukerhensyn som kan ha vært vektlagt ved innføringen av den lavere satsen for kunde, besøkende eller gjest, men kan ikke se at noe annet grunnlag enn det som er omtalt over. Vi ønsker derfor tilbakemelding fra høringsinstansene dersom det kan være andre hensyn som vil slå urimelig ut ved å gå bort fra bestemmelsen. Her ønskes det særlig vurderinger knyttet til forbrukerperspektivet og hvorvidt det er rimelig at det fortsatt skal være en lavere sats for overtredelser av vilkår for kunde, besøkende og gjest.

4.16 Forslag om endring av § 37

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

I tillegg foreslås å tydeliggjøre at en kontrollsanksjon ikke anses lovlig ilagt dersom vilkårene i bestemmelsen ikke er ivaretatt og at kontrollsanksjonen 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.

Vegdirektoratet er av den klare oppfatning at dette allerede fremgår tydelig av bestemmelsen, imidlertid har det vist seg at Parkeringsklagenemnda i noen saker har gitt en form for oppreisning til virksomhetene, slik at de i ettertid kan rette opp dersom de har tastet feil kjennemerke. Vegdirektoratet mener en slik praksis er urimelig, særlig sett i henhold til den svært strenge praksisen som foreligger for at brukerne skal taste rett kjennemerke ved registrering. Dersom en virksomhet fyller inn feil kjennemerke på illeggelsen, må kontrollsanksjonen oppheves. Det er ikke tilstrekkelig at virksomheten retter opp kjennemerke i ettertid. Det samme gjelder dersom de andre vilkårene for blanketten ikke er oppfylt etter bestemmelsen.

4.17 Forslag om endring av § 45

4.17.1 Nemndas adgang til å overprøve alle sider av saken

Det fremmes forslag om å sette inn et nytt ledd 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.

4.17.2 Tydeliggjøring av nemndas kompetanse

Det foreslås videre å endre ordlyden i bestemmelsen slik at denne harmonerer med hva som i praksis gjelder ileggelser 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. Etter nærmere utredning fant Vegdirektoratet at nemnda har hjemmel til å behandle saker om fjerning etter § 42. Det vises til dagens § 45 tredje ledd, annet punktum hvor det står: *«Dette gjelder også der virksomheter eller personer ilegger sanksjoner § 3 annet ledd annet og tredje punktum eller håndhever parkeringsrestriksjoner etter § 3 tredje ledd.»* (Vår utheving) Med «håndhever parkeringsrestriksjoner» menes altså her både ileggelse av kontrollsanksjon og fjerning etter § 42, som er fjerningsadgangen man har på privat grunn hvor det ikke tilbys parkering for allmennheten.

Det er slått fast i parkeringsforskriften § 3 tredje ledd at også kapittel 9 om klage (herunder nemndsbehandling) gjelder der man «håndhever parkeringsrestriksjoner» på og langs privat veg og utenfor veg. Det er altså ingenting som tilsier at nemnda ikke skulle ha denne kompetansen, all den tid det er hjemlet i forskriften. Vegdirektoratet mener likevel at dette med fordel kan klargjøres i forskriften for å understreke nemndas kompetanse.

4.18 Forslag om endring av § 52

Det foreslås 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 fremmes et forslag om å innta et eget ledd om at virksomheten ikke trenger å betale jf. § 58 dersom saken omgjøres til gunst for dem.

4.19 Forslag om endring av § 56

Det foreslås 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.

Avgjørelser avsagt av nemnda er rettskraftige. Det er et rettslig prinsipp at kravene for gjenåpning i alle tilfeller skal være svært strenge, dette fordi det ligger i hele formålet med rettskraftige avgjørelser at man skal kunne innrette seg etter disse. Systemet med gjenåpning representerer i denne sammenhengen kun en sikkerhetsventil.

4.20 Forslag om endring i vedlegg 1

4.20.1 Vedlegg 1, punkt 2.2

Rene parkerings- eller stansforbud kan ikke defineres som vilkårparkering, jf. parkeringsforskriften § 2a. Det samme gjelder soneskilt med rene forbud. Parkeringsforskriften skal kun gjelde der det tilbys vilkårparkering, jf. § 3. Dette gjør at det ikke tillates at virksomhetene utelukkende skilter med enten skilt 4P, 5P, eller 6P/7P på et område.

For vilkårparkering er det imidlertid gitt mulighet for å benytte skilt med parkeringsforbud og stansforbud i sammenheng med at det tilbys vilkårparkering. Forutsetningen for å benytte forbudsskiltene som vist i Vedlegg 1, er altså at disse er knyttet til et område hvor det også er et tilbud om parkering på vilkår. Innenfor tilbudet skal det være mulighet for å gi nødvendige forbud.

Kommune med delegert myndighet har derimot full adgang til å regulere med og håndheve rene forbud som vist i skilteforskriften. Dersom det ved skilteforskriftskilt er satt opp slike rene forbud (skilt 372 og 370 stående alene), skal kommunens betjenter imidlertid håndheve disse reguleringene med gebyr etter forskrift om offentlige parkeringsgebyr, idet det ikke er snakk om vilkårparkering.

I vedlegg, punkt 1.1, står det for ordens skyld beskrevet hvilke skilt som kan benyttes for å regulere vilkårparkering og dertil håndheves med kontroll sanksjon.

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

På denne bakgrunn fremmes det forslag om å forskriftsfeste forståelsen av at stans- og parkeringsforbud ikke er å anse som vilkårparkering og at skilt 4P, 5P og 6P derfor ikke kan benyttes alene uten å være knyttet til andre skiltede vilkår.

4.20.2 Vedlegg 1, punkt 5

Med hjemmel i parkeringsforskriftens vedlegg 1 punkt 5 har Vegdirektoratet tidligere vedtatt tekniske bestemmelser for vedlegg 1-skilt.

Disse bestemmelsene foreslås inntatt i forskriften.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringsforslagene antas å ikke ha noen administrative eller økonomiske konsekvenser av særlig betydning. Endringene anses i all hovedsak som en presisering av allerede gjeldende rett og en videreføring av forskriftsgivers intensjon. I tillegg anses enkelte av endringsforslagene som en forenkling av ordlyd og regelverket.

Forslaget om å fjerne den lavere satsen for overtredelse av skiltede vilkår for kunde, besøkende og gjest vil imidlertid kunne ha en økonomisk konsekvens for den som bryter regelverket ved at beløpet som blir ilagt for denne type overtredelse blir høyere. Imidlertid kan vi ikke umiddelbart se at en slik konsekvens vil være urimelig, da bruddet ikke skiller seg nevneverdig fra overtredelser som allerede er ivaretatt gjennom § 36 første ledd. Det påpekes at vegdirektoratet er av den oppfatning at hensynet til forbrukerne er tilstrekkelig ivaretatt gjennom den lavere satsens som fortsatt oppstilles for brudd på dokumentasjonsplikten ved tidsbegrenset gratisparkering.

Presiseringen hva gjelder unntak for stadig oppdatering av midlertidige skiltplaner ved arbeidsvarsling vil medføre en administrativ lettelse for kommunene som allerede må sies å være underlagt langt strengere regler om vedtak hva gjelder oppsett av skiltforskriftskilt, enn det bruk av vedlegg 1-skilt utløser.

Klargjøringen av bestemmelsen om at parkeringsklagenemnda har kompetanse til å behandle saker om fjerning med hjemmel i § 42 kan imidlertid føre til noe økning i antall saker nemnda får til behandling.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **3. oktober 2022**.

Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til. Det påpekes også at det kun er høringsinnspill til de foreslåtte endringene som vil bli vurdert.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Veg- og trafikkjuridisk

Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 22/141736 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

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