



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til ny forskrift om gebyr

Vegdirektoratet

Trafikant og kjøretøyavdelingen 14. juli 2016

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1. Bakgrunn.....	3
2. Statens vegvesens oppgaver ved ny parkeringsordning	4
2.1. Innledning.....	4
2.2. Parkeringsregisteret	4
2.3. Parkeringstilsyn	4
3. Ny gebyrordning	8
3.1. Innledning.....	8
3.2. Finansdepartementets retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering	8
3.3. Statens vegvesens gebyrordninger og andre nasjonale tilsynsenheter	8
3.4. Forslag ny gebyrmodell	9
4. Økonomiske og administrative konsekvenser	13

1. Innledning

Vegdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om gebyr på høring.

Vegdirektoratet foreslår at kostnadsgrunnlaget for gebyrfastsettelsen skal omfatte de kostnadene som Statens vegvesen har til drift av nytt parkeringsregister og til dekning av deler av de oppgaver den nyopprettede tilsynsfunksjonen med parkering skal ivareta, herunder tilsyn og behandling av søknad om godkjenning av undervisningsplan og prøve. De resterende oppgaver som er tillagt Statens vegvesen på regionsnivå og alle oppgavene i Vegdirektoratet må dekkes gjennom tildelinger i statsbudsjettet.

Nærmere bestemt, foreslås det i forskriftsform følgende:

- i) Årlig gebyr til dekning av drift av nytt parkeringsregister
- ii) Årlig gebyr for tilsyn
- iii) Gebyr for risikobasert tilsyn
- iv) Gebyr for behandling av søknad om godkjenning av undervisningsplan
- v) Gebyr for behandling av søknad om godkjenning av prøve

I det følgende gis en kort oversikt over bakgrunnen for forslaget under punkt 1.1. Under punkt 2 gis en oversikt over de oppgaver som ny parkeringsordning utløser for Statens vegvesen. Deretter gis det under punkt 3 en redegjørelse for de gebyrhjemler som foreslås og endelig følger det av punkt 4 en vurdering av de administrative og økonomiske konsekvenser forslaget medfører.

1.1. Bakgrunn

Per i dag foreligger det ikke en helhetlig regulering av de virksomheter som tilbyr vilkårsparkering og følgelig er det heller ingen gjeldende gebyrordning for disse aktørene. Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og gebyr regulerer området for parkering. Privat avgiftsparkering er ikke underlagt særskilt offentlig regulering jf. gjeldende parkeringsforskrift § 2. Privat avgiftsparkering utøves etter alminnelige avtalerettslige prinsipper og retningslinjer og er dermed ikke gjenstand for offentligrettslige føringer.

Samferdselsdepartementet sendte i høringsnotat av 30. mai 2014 forslag til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat vilkårsparkering. Høringen bestod av et lovendringsnotat og forskriftsforslag om ny felles parkeringsregulering. Prop. 93 L (2014–2015) om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering) som gir forslag til ny § 8 i vegtrafikkloven. Endringen ble tilrådet Samferdselsdepartementet 10. april 2015 og godkjent i statsråd samme dag. Proposisjonen legger til grunn at den nye parkeringsordningen skal være gebyrfinansiert.

Med hjemmel i lovens § 8 er forskrift av 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårsparkering for allmenheten og håndheving av private parkeringsreguleringer vedtatt. Forskriften trer i kraft 1. januar 2017 og gjelder for alle virksomheter som tilbyr vilkårsparkering for allmenheten. Vegdirektoratet er i henhold til parkeringsforskriften gitt hjemmel til å fastsette følgende:

- i) Gebyr for etablering og drift av parkeringsregisteret (§17 andre ledd)
- ii) Gebyr for tilsyn med virksomheter som tilbyr vilkårsparkering (§ 21 første ledd)
- iii) Gebyr for godkjenning av undervisningsplan og prøveordning (§ 9 syvende ledd)

2. Statens vegvesens oppgaver ved ny parkeringsordning

2.1. Innledning

I det følgende gis en kort presentasjon av sentrale begreper som vist til i ny parkeringsforskrift og en nærmere redegjørelse av opprettelse av nytt parkeringsregister og parkeringstilsyn, under punkt 2.2 og 2.3.

Med vilkårsparkering menes etter ny parkeringsforskrift § 2 bokstav a «parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.» Med vilkårsparkeringsplass sikter vi til de vilkårsparkeringsplasser som det er knyttet vilkår til, i henhold til parkeringsforskriften. Med Parkeringsklagenemda siktes det til det nyopprettede, uavhengige organet som tar stilling til og avgjør parkeringsklager.

2.2. Parkeringsregisteret

Statens vegvesen har ansvaret for etablering og drift av et sentralt parkeringsregister. Registeret skal inneholde informasjon om alle virksomheter som tilbyr parkering og informasjon om parkeringsområdene som hører til virksomheten. Det vil være krav om at det legges inn et kart/tegning av parkeringsområdet, som viser vilkårsparkeringsplasser, plassering av skilt og betalingsautomater m.m. Registeret skal brukes som et redskap for tilsynet med parkering og for parkeringsklagenemda, i tillegg til at det skal fungere som et oppslagsverk for publikum, slik at publikum kan ivareta sine rettigheter.

Tilsynet med parkering har ingen godkjenningssfunksjon, det vil si at virksomhet som tilbyr parkering selv er ansvarlig for at de opplysninger som registreres er korrekte og i tråd med ny parkeringsforskrift.

2.3. Parkeringstilsyn

Statens vegvesen skal opprette en landsdekkende tilsynsenhet, underlagt Region øst på Lillehammer. Enheten skal ved oppstart bestå av 6 ansatte. Tilsynet med parkering er tiltenkt følgende oppgaver:

- i) Tilsynsaktivitet (forberedende saksbehandling, befaring, etterfølgende saksbehandling, herunder ileggelse av reaksjon som pålegg om retting, tvangsmulkt, avskilting av parkeringsområder)
- ii) Behandling av søknader om godkjenning av undervisningsplan og prøve for parkeringspersonale
- iii) Veiledning knyttet til ny parkeringsforskrift
- iv) Enkeltaksbehandling (for eksempel knyttet til saker vedrørende ansvarsforsikring jf. forskriftens § 6, spørsmål knyttet til utsettelse av opplæring jf. § 9)

etterskudds/forskuddsbetaling) jf. § 31, bortfall av rett til vilkårsparkering jf. § 15 mv)

2.3.1. Hvem skal det føres tilsyn med?

Alle virksomheter som tilbyr *vilkårsparkering for allmenheten* må registrere seg i parkeringsregisteret og kan følgelig bli subjekt for tilsyn. Ordningen omfatter både private og offentlige tilbydere jf. parkeringsforskriften § 3 femte ledd jf. forvaltningsloven § 1.

Hvem som nærmere er registreringspliktige følger av parkeringsforskriften §§ 4 og 5. Det følger av forskriftens § 4 at «for å tilby vilkårsparkering må virksomheten registrere utfylt egenmeldingsskjema i Statens vegvesens register». Hvem som kan tilby vilkårsparkering, følger av forskriftens § 5, som fastsetter at «foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan kan drive vilkårsparkering».

Ettersom kommuner og private aktører er forskjellige rettssubjekter, stilles det ulike krav til gjennomføringen av tilsyn av disse. Vi kommer nærmere tilbake til vurderinger knyttet til dette under punkt 2.3.3.2.

2.3.2. Hva skal det føres tilsyn med?

Virksomhetene som tilbyr vilkårsparkering er i henhold til parkeringsforskriften underlagt en generell forpliktelse til å drive virksomheten i samsvar med bestemmelsene i forskrift om vilkårsparkering og drive denne på en forsvarlig måte. Virksomhetene er også underlagt opplysnings- og rapporteringsplikt etter § 18.

Ettersom virksomhetene ikke skal godkjennes, blir det ikke ved registrering foretatt noen vurdering av om virksomheten oppfyller kravene i forskriften. Virksomhetene er dermed gjennom denne ordningen vist stor tillit ved ansvar for egenregistrering av opplysninger.

Hvilke forhold det skal føres tilsyn med henger nøye sammen med hvilke konkrete krav forskriften stiller til virksomhetene. Det stilles blant annet krav til at virksomheten skal ha:

- i) Registrert virksomheten og de parkeringsområder som virksomheten er ansvarlig for i det sentrale registeret, etter forskriftens § 4 og 16
- ii) Dekkende ansvarsforsikring jf. forskriftens § 6 første og annet ledd
- iii) Oppfylle kravene til tilsatte i virksomheten, herunder krav til alder, opplæring, uniformering og legitimasjonskort, jf. forskriftens § 8, § 9, § 11 og § 12
- iv) Overholde opplysningsplikten til regionvegkontoret jf. forskriftens § 18
- v) Ha skilting i tråd med forskriftens kapittel 5, herunder § 22 og tilrettelegging av forflytningshemmede jf. forskriftens § 61 og skiltplan i tråd med § 16 og vurdering av lademulighet på parkeringsområde jf. § 35

2.3.3. Hvordan skal tilsynet føres?

2.3.3.1. Innledning

I henhold til høring av 30. mai 2014 og Prop. 93 L (2014–2015) skal det føres et risikobasert tilsyn primært basert på henvendelser fra Parkeringsklagenemda og andre eksterne. Det kan imidlertid synes hensiktsmessig med et systemtilsyn av samtlige virksomheter oppført i

registeret, det første året hvor parkeringsregisteret er i bruk. Formålet med tilsynet er å sikre at virksomhetene som tilbyr virksomhetsparkering, etterlever gjeldende regelverk.

Vegdirektoratet presiserer innledningsvis at en stor del av arbeidsoppgavene til tilsynet med parkering vil være knyttet til veiledning av det nye parkeringsregelverket, både til næringen og til publikum. Denne veiledningsplikten skal ikke gebyrlegges jf. forskrift av 15. desember 2006 til forvaltningsloven (forvaltningsforskriftens) § 7. Vegdirektoratet anser veiledningsfunksjonen som et sentralt virkemiddel for å spre kunnskap og forståelse for det nye regelverket, slik at hensynene bak det nye regelverk ivaretas og at overgangen blir smidig.

Vegdirektoratet har videre i vurderingen av tilsynsform, sett hen til de områder der Statens vegvesen fører tilsyn per i dag, for eksempel tilsyn med trafikkskoler og verksteder/kontrollorganer. Premissene for tilsynet er imidlertid forskjellig for tilsynet som foretas på disse områdene og det tilsynet som skal føres på området for parkering. Både verksteder og trafikkskoler er i motsetning til virksomhetene som tilbyr vilkårs-parkering – underlagt en godkjenningsordning, hvilket innebærer at tilsynet til en viss grad blir ført på bakgrunn av vilkårene/føringene som ligger til grunn for godkjenningen. Når det gjelder tilsyn av trafikkskoler, så fører Statens vegvesen dels tilsyn med at vilkårene for etablering og drift er overholdt, dels tar tilsynet stikkprøver av undervisningen for å kontrollere at kravene til undervisnings innhold, omfang og metode følges. Tilsynet gjennomføres i forskjellige faser. Det er en innledende fase med undersøkelse og en etterfølgende oppfølging og eventuelle reaksjoner ved manglende etterlevelse av regelverket.

2.3.3.2. Særlig om tilsyn overfor kommune

Tilsynet skal i utgangspunktet gjennomføres likt for offentlige og private virksomheter. Ved tilsyn av offentlige tilbydere – herunder kommuner, er imidlertid tilsynet i utgangspunktet bundet av andre rettslige føringer jf. lov av 15. desember 2006 (kommuneloven). I høringen av 2014 viste departementet til følgende vurderinger knyttet til dette på side 74:

«I kommuneloven § 60 a annet ledd skilles det mellom kommuneplikter og aktørplikter. Kommuneloven § 60 a – § 60 d gjelder kun kommuneplikter. For aktørplikter er det bestemmelser om samordning via fylkesmannen, jf. loven § 60 e. Samordningen innebærer at fylkesmannen skal underrettes om tilsynsplaner, varsel og om pålegg eller andre sanksjoner med vesentlig betydning, samt at det så langt som mulig skal være dialog med kommunen før det gis pålegg eller andre sanksjoner med vesentlig virkninger.

Om skillet mellom kommuneplikter og aktørplikter fremgår følgende i Ot.prp. nr. 97 (2005–2006) pkt 11.2:

”Verkeområdet for kapitlet er avgrensa til tilsyn med dei genuine kommunale eller fylkeskommunale pliktene, det vil seie plikter som berre er pålagde kommunar og fylkeskommunar, og som er pålagde desse i eigenskap av at dei er lokale folkevalde organ (kommuneplikter). Reglane gjeld derfor ikkje tilsyn med at kommunen eller fylkeskommunen etterlever reglar som rettar seg mot alle som driv ein aktivitet eller tilbyr ei teneste (aktørplikter)»

Den reguleringen som her foreslås av all vilkårparkering, vil gjelde for både kommuner og private aktører som driver slik parkering. Den er ikke knyttet til særlige plikter som pålegges kommunene. Dette gjør at det er grunn til å anse de pliktene som foreslås som aktørplikter og at det statlige tilsyn vil mer ha karakter av et "næringstilsyn". Det er videre både i proposisjonen som nevnt og i tilrådingen fra arbeidsgruppen foreslått at kommunale og private utøvere behandles likt. Tilsyn kreves for å sikre god kvalitet på de tjenestene som tilbys publikum og vil ikke gå lenger enn hva som er nødvendig for å ivareta dette formålet. På den bakgrunn anses ikke foreliggende forslag om tilsyn å komme i konflikt med kommuneloven kapittel 10 a.

De samordningsoppgaver som fylkesmannen er gitt i kommuneloven er det tatt hensyn til ved at det er tatt inn en bestemmelse i utkastet § 19 siste ledd om at regionvegkontoret ved tilsyn overfor kommune skal underrette og involvere fylkesmannen, i samsvar med kommuneloven § 60 e. Uttrykket "underretning" refererer til pliktene i § 60 e annet ledd om plikt til å underrette om tilsynsplaner og varsel om pålegg eller andre sanksjoner med vesentlige virkninger, mens "involvere" refererer til den dialogen som fylkesmannen skal koordinere etter § 60 e tredje ledd.»

Vegdirektoratet vil foreta en nærmere vurdering av hvilke føringer som er relevante når det gjelder tilsyn med kommunene.

2.3.3.3. Nærmere om systemtilsyn

Tilsynet med parkering skal *det første året* føre systemtilsyn med hver enkelt virksomhet etter registrering i parkeringsregisteret. Med systemtilsyn siktes det her til tilsyn med de registrerte opplysninger i parkeringsregisteret. Tilsynet kan også innebære dokumentgjennomsyn og kan gjennomføres i dialog med ansatte i virksomheten, dersom situasjonen krever det.

Formålet med systemtilsyn er å sikre at det foretas en gjennomgang av de registrerte opplysninger i registeret samt etablere en dialog mellom tilsynsmyndigheten og virksomhetene. Vegdirektoratet legger til grunn at en slik ordning vil være fordelaktig både for tilsynsmyndigheten som sådan og for virksomhetene, ved at fokus i større grad vil være å kommunisere forventninger i stedet for å ilegge reaksjoner.

2.3.3.4. Nærmere om risikobasert tilsyn

Ettersom samtlige virksomheter er underlagt systemtilsyn, vil det kun være i de tilfellene hvor det samlede inntrykket fra systemtilsynet og mottatt informasjon tilsier at det er behov for stedlig tilsyn/befaring av parkeringsområde, at det føres risikobasert tilsyn.

Informasjonskilden for grunnlaget til risikovurderingen er primært eksterne henvendelser fra Parkeringsklagenemda og andre eksterne aktører. Formålet med denne fremgangsmåten er todelt. For det første skal det undersøkes at parkeringsområdet er regulert i samsvar med den data virksomheten har registrert i parkeringsregisteret. For det andre skal det undersøkes at parkeringsområdet er regulert i henhold til gjeldende regelverk.

3. Ny gebyrordning

3.1. Innledning

Vegdirektoratet foreslår to årlige gebyrer. Det ene gebyret skal dekke driftskostnader til parkeringsregisteret. Det andre årsgebyret skal dekke kostander knyttet til systemtilsyn av virksomhetene som er registrert i parkeringsregistret. Vegdirektoratet foreslår videre tre forskjellige gebyr for enkelthandlinger, herunder gebyr for søknad om godkjenning av undervisningsplan, gebyr for søknad om godkjenning av prøve og gebyr for oppfølging av tilsynssubjekter.

Innføring av gebyrordning for parkeringstilbydere er bundet av de føringer som følger av retningslinjene til Finansdepartementet R 112/15. Det er i den forbindelse også relevant å se nærmere på hvordan gebyrstrukturer er løst i andre nasjonale regelverk jf. punkt 3.3 Under punkt 3.4 gis en oversikt over forslag til gebyr.

3.2. Finansdepartementets retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering

Finansdepartementets retningslinjer R 112/15 gir bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering. Det følger av retningslinjene at gebyrer og sektoravgifter skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser i forskrift. Gebyrordning kan etableres når det offentlige utfører en klart definert tjeneste overfor betaleren og det ikke betales for noe annet eller mer jf. rundskrivets punkt 3.2.1.

Vegdirektoratet anser at årsgebyret for driftsutgifter ved parkeringsregisteret er i tråd med retningslinjene ettersom samtlige virksomheter vil være subjekt for konkrete tjenester knyttet til registeret. Når det gjelder tilsynet, så legger Vegdirektoratet til grunn at ordning med systemtilsyn det første året kan gebyrlegges i form av et årlig gebyr, ettersom samtlige virksomheten vil være underlagt tilsyn. Vegdirektoratet bemerker likevel at ved en eventuell overgang til ordning kun begrenset til risikobasert tilsyn, så vil det måtte bli en ny høring med forslag til hjemmel for sektoravgift. Dette som følge av at samtlige virksomheter i en slik ordning ikke vil være underlagt konkrete myndighetstjenester i form av tilsyn.

Når det gjelder gebyr for godkjenning av undervisningsplan og prøve og tilsynsgebyr hvor det er behov for ytterligere oppfølging, så anser Vegdirektoratet at også disse gebyrene er i tråd med retningslinjene, ettersom det gjelder konkrete myndighetshandlinger hvor gebyret er fastsatt på bakgrunn av gjennomsnittsestimat av kostnader til de konkrete handlingene.

3.3. Statens vegvesens gebyrordninger og andre nasjonale tilsynsenheter

Statens vegvesen krever i dag gebyr for blant annet gjennomføring av førerprøven og utstedelse av førerkort. Hjemmel for dette er vegtrafikkloven § 24 og førerkortforskriften § 14-2. Videre er det slik hjemmel for Statens vegvesens godkjenning og tilsyn innenfor kjøretøyområdet når det gjelder fartskriververksteder, jf. vegtrafikkloven § 13 og forskrift om fartskriververksteder av 15.10.2008 nr. 1116 § 34.

Vegdirektoratet er ikke kjent med at det finnes en generell og systematisk oversikt over dagens finansieringssystem for statlige tilsynsorganer. I undersøkelse Vista foretok i 2011 (Vista analyse – Statlige tilsyns gebyrinntekter 2011/18), ble det lagt til grunn at et bredt

spekter av myndighetsoppgaver blir dekket av den aktuelle næringen det gjelder. Det gjelder både registertjenester og tilsynsoppgaver.

3.4. Forslag ny gebyrmodell

3.4.1. Innledning

Vegdirektoratet foreslår at kostnadsgrunnlaget for gebyrfastsettelsen skal omfatte de kostnadene som Statens vegvesen har til drift av nytt parkeringsregister og til dekning av deler av de oppgaver det nyopprettede tilsynet med parkering skal ivareta, i tråd med alminnelige krav til kostnadsriktighet. Forslaget må ses i lys at ordningen vil bli evaluert etter det første året og at tilsynet vil kunne bli begrenset til kun å være risikobasert.

Det må gjøres et skille mellom gebyrfinansiering av utgifter til drift av parkeringsregisteret og oppgavene som er underlagt enheten for tilsynet med parkering. Et gebyr skal være kostnadsriktig, dvs. kun dekke den utgiften forvaltningen har, men det er ikke krav om at gebyret skal fastsettes individuelt i hver sak. Det er en gjennomsnittsberegning som legges til grunn for å fastsette kostnadsriktige gebyr. Inn i beløpet kan det også legges en andel av utgifter til register, andel av forvaltningens generelle utgifter som husleie osv.

Gebyrinntektene fra registeret er avhengig av flere forhold det er knyttet usikkerhet til, som følge av at parkeringsordningen er ny og at vi følgelig ikke har noen erfaringstall å ta utgangspunkt i. Det er for det første knyttet usikkerhet til hvor ofte virksomhetene vil komme til å gjøre endringer av opplysninger i registeret. Inntektene avhenger for det andre av hvor mange virksomheter som registrerer seg i parkeringsregisteret. Per i dag så har ikke Vegdirektoratet en fullstendig oversikt over hvor mange virksomheter som tilbyr parkeringstjenester. Det skyldes at det ikke har vært registreringsplikt for parkeringstilbydere og at de private parkeringsaktørene ikke har vært underlagt offentligrettslig regulering.

For å få oversikt over antall tilbydere har Vegdirektoratet tatt utgangspunkt i de kommunene som har myndighet til å håndheve parkeringsreglement og antall medlemmer i bransjeforeningen Norpark. På bakgrunn av de undersøkelser Vegdirektoratet har gjort, anslås det som sannsynlig at om lag 120 virksomheter vil være underlagt registreringsplikt og følgelig falle innunder gebyrordningen. Vegdirektoratet foreslår en forskriftshjemmel for at gebyr kan bortfalle dersom de er «åpenbart urimelig» for å bøte for de usikkerhetsmomenter som foreligger.

I det følgende skal vi se nærmere på utgiftspostene Statens vegvesen har, hver for seg.

3.4.2. Gebyr for behandling av søknad om godkjenning av undervisningsplan og prøve

Det stilles krav til at de som skal utføre kontrolltjeneste med vilkårsparkering, må gjennomføre godkjent opplæring. I parkeringsforskriften § 9 syvende ledd står det at avsluttende prøve og undervisningsplan som brukes i undervisningen, skal godkjennes av Statens vegvesen.

Når det gjelder beregning av gebyr, så er utgangspunktet for beregningen hva arbeidet knyttet til behandlingen av godkjenningsarbeidet koster. I beregning av gebyr for godkjenning tas det utgangspunkt i forventet timeantall for en slik oppgave og kalkulatorisk lønn.

Basert på erfaringer fra andre områder til Statens vegvesen, herunder ordningen ved godkjenning av fartsskriververksted, så legger Vegdirektoratet til grunn at det i en oppstartfase vil kunne være tale om et ukesverk for både godkjenning av undervisningsplan og godkjenning av prøver. Gebyr for godkjenning av undervisningsplan er dermed beregnet til å bli på ca. 22 500 kr. på bakgrunn av kalkulatorisk lønn og gjennomsnittsberegninger av medgått tid. Det blir tilsvarende beløp for godkjenning av prøve. Det vil være separate gebyrer for søknad om godkjenning av undervisningsplan og prøve.

3.4.3. Årsgebyr for parkeringsregisteret

Virksomheter som tilbyr vilkårsparkering er i henhold til regelverket forpliktet til å registrere en rekke opplysninger, herunder skiltplan med informasjon om parkeringsområde og antall vilkårsparkeringsplasser. Vegdirektoratet har vurdert flere gebyrer til dekning av utgifter knyttet til de oppgaver Statens vegvesen er tillagt. Som alternativer sikter vi her til engangsgebyr for innmelding i registeret, gebyr ved endring i register og årsgebyr. I det følgende skal vi se nærmere på fordeler og ulemper ved de skisserte mulighetene.

Når det gjelder alternativet med en ordning med innføring av system med betaling per endring i registeret, vil gebyrene være direkte knyttet til kostnadene ved å registrere meldingen. Virksomhetene blir således belastet for den konkrete myndighetshandlingen. På den andre siden medfører en ordning med endringsgebyr hyppig fakturering og dette kan oppleves som byråkratisk og tungvint for virksomhetene. Særlig tatt i betraktning at det på bakgrunn av tilbakemeldinger fra bransjen er god grunn til å tro at virksomhetene vil ha stort behov for å foreta stadige endringer i parkeringsregisteret. Ileggelse av endringsgebyr kan dermed ha en hemmende effekt ved at bransjen ikke vil ha oppfordring til å endre ved behov.

Et annet alternativ er å pålegge brukerne av registeret et årlig gebyr for utgiftene knyttet til drift av registeret. Et årlig gebyr er en forutsigbar utgift som virksomhetene kan innrette seg etter. En modell med årlig gebyr kan imidlertid medføre utfordringer med å fordele utgiftene ut fra brukeraktivitet i registeret. På den andre siden vil det være mulig å differensiere utgiftene etter størrelsen på virksomhetene.

Vegdirektoratet anser det som en fordel å kunne holde enkelte endringsmeldinger kostnadsfrie uten at dette går ut over registerkvaliteten. Vi anser også at gebyr per endring virker i motsatt retning av å holde parkeringsregisteret oppdatert og fungere som et levende register. I samme retning trekker det forhold at et årlig gebyr kan gi et insentiv til å melde inn sletting av opphørte virksomheter. På bakgrunn av de betraktningene som vist til overfor, så legger vi til grunn at gebyrbelastning i form av et årsgebyr, kan føre til en mer riktig fordeling mellom foretak med kort levetid og foretak med lang levetid. Vegdirektoratet

bemerket at det nå foreslås en forenklet modell for gebyr og at det vil være rom for justeringer etter hvert som det foreligger erfaringstall å ta utgangspunkt i.

3.4.3.1. Beregningen av årsgebyr

Utgifter til etablering av registeret er ikke utgifter som næringen skal dekke. Det vil imidlertid påløpe kostnader knyttet til drift og vedlikehold av registeret. Basert på erfaring fra andre registertjenester Statens vegvesen er ansvarlig for, legges det til grunn at driftskostnadene for parkeringsregisteret vil ligge på ca. 2 250 000 kr. per år.

Fordeles driftskostnadene flatt på virksomhetene blir regnestykket slik – 2 250 000 kr. i året/antall virksomheter (120) blir 18 750 kr. på hver enkelt virksomhet. Vegdirektoratet anser det imidlertid som hensiktsmessig at gebyrene differensieres. Bakgrunnen for dette er at det er på det rene at det per i dag er stor forskjell på virksomheter som tilbyr parkering. Det er flere store private tilbydere med svært mange vilkårsparkeingsplasser og betydelig inntjening. I andre enden av skalaen er det flere mindre tilbydere, særlig små kommuner, som ikke har like mange plasser som det er knyttet vilkår til. Videre er det grunn til å tro at de virksomhetene med mange vilkårsparkeingsplasser har større behov for å justere opplysningene i registeret underveis og følgelig også belaste systemet mer enn de virksomheter som ikke har tilsvarende mengde med vilkårsparkeingsplasser.

Ved valg av differensieringsmetode legger Vegdirektoratet vekt på å finne en løsning som er praktisk gjennomførbart hva gjelder tekniske registerløsninger og for den enkelte virksomhet. I lys av at virksomhetene skal registrere opplysninger om antall vilkårsparkeingsplasser i skiltplan i parkeringsregisteret, anser Vegdirektoratet det som hensiktsmessig å differensiere gebyrene etter antall vilkårsparkeingsplasser og om det er knyttet betalingsvilkår til plassene (enten umiddelbart, etter et antall timer eller deler av døgnet).

I det følgende gjøres det et skille mellom oppstillingsplasser som det er knyttet betalingsvilkår til og de plasser som det er knyttet andre vilkår til i henhold til parkeringsforskriften § 2 bokstav a. Når det gjelder beregning ut fra antall vilkårsparkeingsplasser, er det nærliggende å ta utgangspunkt i de tall som ble lagt til grunn i høringen av 2014.

I følge høringen er det 70 000 offentlig regulerte plasser hvorav 50 000 av dem er betalingsplasser, og følgelig er 20 000 plasser uten betalingsvilkår. Av de private vilkårsparkeingsplassene, så legger vi til grunn at 250 000 plasser har vilkår om betaling (enten umiddelbart, etter et antall timer eller deler av døgnet). Til sammen er det grunn til å tro at det vil være om lag 300 000 vilkårsparkeingsplasser som det er knyttet betalingsforpliktelser til og omlag 20 000 plasser uten betalingsvilkår.

Tar vi utgangspunkt i kostnadene ved drift av registeret, 2 250 000 kr. fordelt på antall betalingsplasser blir det ca. 7 kr. per plass. Når det gjelder de plassene som det er knyttet vilkår til, men som er gratis så anser Vegdirektoratet det som rimelig at gebyret halveres for

disse plassene til 3,50 kr. På bakgrunn av disse beregninger legger vi til grunn at gebyrinntektene i all hovedsak vil dekke de årlige driftsutgifter til registeret.

3.4.4. Gebyr for tilsyn

Tilsyn med parkeringstilbydere vil medføre kostnader for tilsynsmyndigheten.

Vegdirektoratet foreslår en ordning med i) årlig tilsynsgebyr til dekning av tilsyn med samtlige virksomheter registrert i parkeringsregisteret *det første året* og ii) tilsynsgebyr for risikobasert tilsyn basert på henvendelser fra parkeringsklagenemda og publikum mm.

Ettersom tilsynet med parkering er en ny oppgave, så har vi ikke per i dag oversikt over antall henvendelser som vil kunne danne grunnlag for tilsyn. For å kaste lys over kostnadene knyttet til tilsynsaktiviteten kan det være hensiktsmessig å trekke paralleller til andre tilsyns- og gebyrordninger i Statens vegvesen. Vi har derfor sett nærmere på ressursbruken på tilsyn med verksteder, kontrollorgan og trafikkskoler.

Når det gjelder tilsynsaktiviteter i de ulike regionene, har vi vært i kontakt med Region nord og Region øst. Regionene viser til forskjellige beregninger for tilsynsaktiviteten, basert på reisetiden som beregnes. I Region nord, så har vi fått opplyst at det i snitt brukes 4 dagsverk per tilsyn. I dette tidsrommet er forberedende saksbehandling, stedlig tilsyn og avsluttende saksbehandling, innberegnet. Det innebærer 0,5 dagsverk til selve gjennomføringen av tilsynet og 3,5 dagsverk til reise og etterarbeid. Vi viser til at Region øst beregner reisetiden som kortere på grunn av kortere avstander. Imidlertid mener vi oversikten fra Region nord har særlig relevans her, ettersom enheten for tilsynet med parkering skal plasseres på Lillehammer og tilsynsoppgavene skal være landsdekkende. Det vil derfor måtte regnes med en del reisetid for tilsynspersonellet.

I lys av erfaringstall fra dagens tilsyn, legger Vegdirektoratet til grunn at 2 dagsverk per tilsyn er et sannsynlig anslag. Med utgangspunkt i 2 dagsverk x kalkulatorisk lønn vil det årlige gebyret være fordelt på virksomhetene bli på kr. 9 000. Til sammen vil inntjeningen for Statens vegvesen bli på om lag 1 mill. kr i gebyrinntekter.

Ettersom det det første året innføres et årlig tilsyn for samtlige virksomheter, vil det risikobaserte tilsynet kun bli utført i de tilfeller der det på bakgrunn av eksterne henvendelser, er behov for nærmere undersøkelser. Formålet bak ileggelsen av dette gebyret er at dersom virksomheten ikke oppfyller de krav som forskriften stiller og det kreves ytterligere oppfølging, er virksomheten som sådan nærmest til å dekke utgifter i forbindelse med tilsynet. Vegdirektoratet legger til grunn at utgangspunktet er at gebyret ilegges uavhengig av om det avdekkes brudd eller ikke. Begrunnelsen for dette er at uavhengig av hvilke funn som avdekkes ved tilsyn, så vil det påløpe konkrete utgifter for Statens vegvesen. Vi bemerker i denne sammenheng at det i forskriften foreslås at gebyret likevel kan frafalles helt eller delvis, dersom forholdene tilsier det. Vegdirektoratet anser det som hensiktsmessig at tilsynsfunksjonen opparbeider erfaring på området og er nærmest til å utøve skjønn i hver enkelt sak.

Det kan tenkes flere måter å innføre gebyr for risikobasert tilsyn på. Det ene alternativet er en fast gebyrsats basert på en vurdering av gjennomsnittskostnader til denne typen tilsyn. Da vil samme utregningsmodell som ved det årlige tilsynsgebyret legges til grunn.

Vegdirektoratet ser det likevel som nødvendig å ta utgangspunkt i at tidsbruken til 2 dagsverk på gjennomsnittsbasis må justeres opp, ettersom slike tilsyn kan innebære reisevirksomhet. Tilsynsgebyret blir da på 13 500 kr. per tilsyn.

Et annet alternativ er at det fastsettes individuelle gebyr basert på antall medgåtte dagsverk multiplisert med dagsverkpris (4 500 kr. x antall dagsverk), jf. vurderingene som vist til ovenfor. Ved denne ordningen differensieres gebyrene basert på den faktiske medgåtte tiden til hvert enkelt tilsyn og ikke ut fra en gjennomsnittsberegning. Vegdirektoratet ser det på den ene siden som praktisk med en gjennomsnittsberegning ettersom det er en forutsigbar gebyrstørrelse for tilsynssubjektene og for Statens vegvesen. På den andre siden vil det kunne være store forskjeller på hvor mye oppfølging de ulike virksomhetene krever. Basert på de vurderinger som vist til ovenfor, anser Vegdirektoratet det som mest hensiktsmessig med sistnevnte ordning – herunder differensiert gebyr med utgangspunkt i antall dagsverk som er nødvendig i hvert enkelt tilsyn.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Både i høringen av 2014 og Prop. 93 L (2014–2015) ble det vist til at innføring av ny felles parkeringsregulering vil ha betydelige økonomiske og administrative konsekvenser, både for private og offentlige aktører og at virksomhetene skal bære en del av disse utgiftene.

Vegdirektoratet har i forslag til gebyrfinansiering lagt vekt på at det skal være forutsigbarhet knyttet til utgiftene den nye ordningen medfører jf. tilbakemeldingene fra høringsinstansene i høringen av 2014. Vi anser det som mulig for virksomhetene som faller innunder ordningen å kunne innrette seg etter de årlige gebyrene som foreslås. Ettersom videre oppfølging i form av tilsynsgebyr er basert på henvendelser fra Parkeringsklagenemda og publikum, anser vi at virksomhetene kan unngå disse gebyrene forutsatt etterlevelse av regelverket. Videre anser vi at det vil være få tilbydere som vil tilby opplæring av parkeringspersonell. Det legges derfor til grunn at det kun vil være et fåtall som vil falle innunder denne ordningen og bli belastet gebyr for dette.

Når det gjelder de administrative konsekvenser, må virksomhetene innrette seg etter de føringene som er lagt i ny parkeringsforskrift. Det vil innebære tilpassing i virksomhetens budsjetter og interne rutiner og IKTmessige justeringer herunder tilrettelegging av tilsynet. Likevel legger vi til grunn at samtlige virksomheter allerede har administrative funksjoner for fakturering, slik at det her vil være tale om enkelte justeringer.