



Statens vegvesen

Vedtak om unntak fra forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) av 16.03.2016 nr. 260 § 35 om lademulighet

1. Innledning

Parkeringsforskriften § 35 stiller krav om lademuligheter på vilkårsparkeringsplasser. Forskriften gjelder for all vilkårsparkering som tilbys allmennheten. Den gjelder dermed både kommunale og private tilbud. Med vilkårsparkering menes at det er satt betingelser/begrensinger for parkeringen, for eksempel krav om avgift eller tidsbegrensing.

Bestemmelsen oppstiller et krav om at det skal være tilstrekkelig antall plasser slik at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Det er likevel satt en grense ved at virksomheten ikke har plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser. Det vil si at mindre områder med 16 eller færre plasser uansett vil falle utenfor forskriftens krav.

Grensen på 6 prosent er en øvre grense i de tilfellene der etterspørselen er stor. Den som tilbyr parkering; virksomheten, vil i en del tilfeller mene at behovet for ladeplasser ligger under dette. Virksomheten må da foreta en analyse og vurdering av behovet. Deretter må den følge opp med beleggsundersøkelser for å se om vurderingen har vært korrekt. Vurderingen av antallet skal legges inn i parkeringsregisteret til Statens vegvesen. Statens vegvesen kan gjennom tilsyn be om å få se vurderingene og beleggsundersøkelsene for å ettergå at vurderingen er korrekt.

Dersom etterspørselen viser seg å være svært liten, vil etablering av en plass likevel kunne være tilstrekkelig. I praksis vil det imidlertid ofte være hensiktsmessig og kostnadseffektivt å etablere et dobbeltuttak slik at det er mulighet for to plasser med ladetilbud om etterspørselen øker. Parkeringsvirksomheten må så følge med og se om dette er tilstrekkelig ut fra ovennevnte kriterium.

Tilbudet skal være på parkeringsområdet. Det innebærer at nærliggende ladetilbud ikke i seg selv er tilstrekkelig grunnlag for å slippe et krav om lademuligheter. Det kan imidlertid aksepteres at flere parkeringsområder sees under ett. En parkeringsvirksomhet som har flere parkeringsområder, kan se disse i sammenheng, forutsatt at de ligger tett ved hverandre og har like vilkår. Ladetilbudet kan således plasseres på en av plassene og gjelde for begge/flere plasser. Denne ordningen må fremgå av skilting på stedet. Det er også mulig for flere parkeringsvirksomheter å samarbeide, slik at ladetilbudet legges til en/noen av plassene. Det må da foreligge en skriftlig avtale mellom virksomhetene om dette samarbeidet og tilbudet må fremgå av skilting på stedet.

Det kan tas betalt for bruk av plassene med lademulighet utover eventuell parkeringsavgift. Virksomheten kan også ta betalt for ladetilgang ved å knytte betaling til parkeringstiden. Det tas da betalt for lademuligheten, ikke for strømforbruket.

Plassene kan reserveres for ladbare motorvogner og retten til å parkere kan begrenses til parkering under lading. Dette må fremgå av skilting på stedet. Kravet om at motorvognen skal være under lading, innebærer, i hvert fall inntil videre, kun at motorvognen skal være tilkoblet lader. Sammenholdt med en løsning der det tas betalt for lademuligheten, antas dette å hindre utilsiktet bruk og skape tilfredsstillende sirkulasjon på plassene. Et krav om aktiv lading er ofte vanskelig å kontrollere og på en del plasser er intensjonen at motorvognen kan stå lenger enn nødvendig ladetid, slik som pendlerparkering. Med utilsiktet bruk menes at ladeplasser opptas av ladbare motorvogner som ikke lader i det hele tatt under den aktuelle parkeringen.

Alle ladbare motorvogner har rett til å benytte ladeplassene. Ønsker parkeringsvirksomheten å reservere ladeplasser for rene elbiler (ikke hybridbiler), må de også opprette plasser for andre ladbare motorvogner.

Dersom det er en annen enn eier av plassen som har ansvaret for drift og/eller håndhevelse, må disse avtale seg imellom hvem som skal ha ansvaret for etablering og drift av lademuligheter.

2. Vedtak

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 67 andre ledd, jf. delegeringsvedtak av 10. juni 2016 nr. 612 har Vegdirektoratet fattet følgende vedtak om unntak fra parkeringsforskriftens krav:

1. Det gis unntak fra kravet om opprettelse av lademulighet for følgende parkeringsområder og strekninger:
 - a) Der det tilbys tidsbegrenset parkering på to timer eller mindre.
 - b) Der det er reservert plass for andre kjøretøy enn personbiler, varebiler og andre lette motorvogner. Ladekravet er beregnet på lette motorvogner, dvs. kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg.
 - c) Parkeringsområder som drives på dispensasjon etter plan- og bygningsloven. Kommunene gir normalt ikke dispensasjon for mer enn 2 år. Etter denne tiden vil derfor plassen bli benyttet til andre formål. Et krav om investering i ladepunkter for så kort periode anses som urimelig.
 - d) Rasteplasser. Dette er plasser ment for kortvarige pauser, ikke for lengre opphold for å lade.
 - e) Plasser med ordensmessig regulering. På enkelte plasser, særlig i tilknytning til utfartspunkter og fritidsaktiviteter for øvrig, er det satt opp skilt som begrenser parkeringen til 24/48 timer eller innfører forbud mot parkering om natten. Disse reguleringene har som formål å hindre overnatting som kan føre til forsøpling, og hensetting av ikke brukbare kjøretøy/vrak.
2. Sesongbetonede plasser og opprettelse av lademulighet:

Dersom virksomheten har et område hvor det tilbys vilkårsarkering bare kortere deler av året, skal grunnlaget for antall plasser beregnes annerledes for at kravet skal slå rimelig ut.

Slik parkering vil i det følgende omtales som sesongparkering.

Sesongparkering vil typisk være et midlertidig/tilbakevendende tilbud ved badestrand, skiløyper, fjellheim eller lignende.

Dersom det i tillegg er parkeringsrestriksjoner på stedet som håndheves hele året, tyder dette likevel på at det er snakk om et helårstilbud. Slike tilfeller vil falle utenfor unntaket.

Unntaket for sesongplasser vil kun gjelde områder med over 16 parkeringsplasser totalt og der parkeringsområdet er benyttet under 6 måneder av året. Det legges videre til grunn at større plasser også vil ha større mulighet til inntjening til tross for det midlertidige tilbudet, slik at unntaket er ment å treffe de mindre områdene, eller de som er svært lite i bruk, hvor krav om opprettelse av ladepunkt kan bli særlig urimelig.

Følgende formel kan benyttes for utregningen:

$$\frac{12 \text{ måneder}}{\text{antall mnd. parkeringstilbud}} = X$$

$$\frac{\text{antall plasser totalt}}{X} = \text{antall plasser som skal legges til grunn}$$

Eksempel:

Et område ved en båthavn brukes til parkering om sommeren, men kun som båtopplag om vinteren. Området har en kapasitet på 40 parkeringsplasser. Dette utløser krav til å opprette lademulighet.

Virksomheten kan imidlertid dokumenterer at området normalt benyttes til parkering i halve mai, hele juni, juli, august og halve september. Resten av året er det båtopplag på hele området og ingen parkering. Dette vil si at det tilbys parkering kun 4 måneder av året (4/12).

Ved vurderingen av hvorvidt det må anlegges lademulighet skal den faktiske bruken av området som parkeringsplass i høysesong legges til grunn. Er plassen relativt liten, vil man lett falle utenfor kravet om å etablere ladepunkter på slike steder, som i praksis gjelder fra 16 plasser. Det er ikke nødvendig at områdene som brukes til parkering i sesongen, er avsperrert når de ikke brukes.

Utregning av eksempelet over med bruk av formel:

Virksomheten har 40 plasser hvor det kun tilbys vilkårsparkering i 4 måneder av året til sammen.

$$12/4 = 3$$

$40/3 = 13$ plasser skal legges til grunn ved vurderingen om hvorvidt området omfattes av ladekravet

Det betyr at det aktuelle området med 40 plasser som kun brukes i fire måneder av året dermed er unntatt ladekravet.

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 35 har Vegdirektoratet fattet følgende vedtak:

Investerings- eller driftskostnadene anses uansett for å bli urimelig høye i følgende tilfeller:

1. Utmarksparkering der det ikke er strøm, eller der strømtilførselen ikke er tilstrekkelig slik at etablering av ladeplasser forutsetter fremføring av ny strømtilførsel.
2. Andre parkeringsområder som fordrer legging av strømtilførsel over en viss avstand. Blir etableringskostnaden over kr. 100.000 pr. ladepunkt gjøres det unntak fra etableringskravet. Dokumentasjon/beregninger av utgifter vil kunne kreves i forbindelse med tilsyn.
3. Dersom det ikke er mulig å tjene inn kostnadene ved investering av lademulighet i løpet av normal avskrivningsperiode for vedkommende utstyr, vil kostnader for slik etablering som overstiger kr. 40.000 pr. ladepunkt kunne anses som urimelig høyt. Ved tilsyn må kostnadene dokumenteres/sannsynliggjøres, for eksempel gjennom innhentede tilbud. Inntjeningsmulighetene skal vurderes ut fra muligheten til å ta særskilt betalt for parkering på ladeplass, vurdert opp mot erfaringer med brukernes betalingsvilje. Mangelfulle inntjeningsmuligheter kan for eksempel sannsynliggjøres ved å vise til at ladeplasser med betalingskrav i tilsvarende områder ikke blir benyttet, at det er attraktive tilbud om hurtiglading i nærheten osv. Unntak etter § 35 andre ledd vil kun gjelde så lenge forholdene på stedet ikke endrer seg. Hvis utgifter eller inntjeningsmuligheter endres må situasjonen vurderes på nytt. Unntaket forutsetter derfor en oppfølging fra parkeringsvirksomhetens side.

Unntakene ovenfor har samme virkning som forskrift. Det innebærer at virksomhetene kan innrette seg etter unntakene uten at de konkrete sakene behandles av Statens vegvesen. Det er altså ikke nødvendig å søke om dispensasjon om man faller inn under de fastsatte unntak.

Dersom det er ønske om unntak i saker som ikke faller inn under de overnevnte unntakene, kan parkeringsvirksomheten fremme søknad om unntak etter § 35 andre ledd eller dispensasjon etter § 67 første ledd. Slike unntak forutsetter imidlertid at investerings- eller driftskostnadene blir *urimelig høye*. Søknaden må derfor inneholde tilstrekkelig informasjon til at dette kan vurderes.

Forarbeidene omtaler dette slik:

«Med urimelig menes i denne sammenheng at det ikke vil være mulighet til å få dekket kostnadene gjennom markedsmessig betaling for parkering og lading. Et krav til ladepunkter bør derfor ikke gjøres ubetinget. En slik sikkerhetsventil er derfor inntatt i utkastet § 35 siste punktum.»

En dispensasjon etter § 67 første ledd forutsetter at det foreligger særlige grunner. Med dette menes at det må være noe helt spesielt i vedkommende sak, som gjør at kravet om ladeplasser passer vesentlig dårligere enn i andre saker. Det vil være en fordel om det også foreligger omstendigheter som medfører at mangel på lademulighet på vedkommende område blir mindre byrdefullt enn vanlig for bilførere. En dispensasjon er et avvik fra gjeldende bestemmelser og i utgangspunktet er det ingen som har krav på å få dispensasjon. Bestemmelsen er etter dette ment som en sikkerhetsventil og skal kun benyttes hvor hensynene bak bestemmelsen vil bli vesentlig tilsidesatt eller får særlig utilsiktede virkninger. Det vil altså ikke være kurant å få innvilget en dispensasjon. Videre er det forvaltningsrettslige prinsippet om likebehandling sentralt i den saksbehandling Statens vegvesen utfører. Dette taler i seg selv for at terskelen for når det kan innvilges en dispensasjon er særdeles høy.

Behandlende enhet: Vegdirektoratet

Vår referanse: 22/108316-1

Vedtatt dato: 16.06.2022

3. Avsluttende merknad

Vedtakene som her fremkommer gjelder frem til eventuelt nytt vedtak fattes eller parkeringsforskriften endres om det samme.

*Vegdirektoratet,
Myndighet og regelverk,
Veg og trafikkjuridisk*

16.Juni 2022