



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 47

(2002–2003)

## Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (parkeringsforbud for registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 28. mars 2003,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Forslagets hovedinnhold

Regjeringen legger med dette frem forslag til endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Forslaget gjelder endring av loven § 17 første ledd for å innføre et forbud mot å ha registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker parkert mer enn 14 dager på offentlig veg eller privat veg skiltet med offentlig trafikkskilt.

Endringen vil utvide virkeområdet til eksisterende hjemmel i vegtrafikkloven § 37 første ledd bokstav a) som gir adgang til å fjerne eller ta i forvaring ulovlig plasserte kjøretøy.

Formålet med det foreslåtte parkeringsforbudet er å begrense bruken av offentlige trafikkarealer som lagringsplass for kjøretøyer, slik at disse arealene kan frigjøres til ordinær parkering.

I forhold til det foreslåtte parkeringsforbudet er det kjøretøyets registreringsstatus som er avgjørende, nærmere bestemt om det er påsatt lovlige kjennemerker. Kjøretøyets tilstand forøvrig, for eksempel om det er skjemmende, er i denne sammenheng uten betydning. Noe annet er at kjøretøy uten kjennemerker i visse tilfeller også kan være skjemmende, slik at man gjennom det foreslåtte forbudet indirekte utvider fjerningsmulighetene også for slike kjøretøy.

### 2 Bakgrunnen for lovforslaget

Hjemmel for å fjerne ulovlig plasserte eller hensatte kjøretøy finnes i dag i vegtrafikkloven, i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) og lov 21. juni 1963 nr. 23 (veglova). Det er imidlertid, særlig fra enkelte kommuner, hevdet at de fjerningsmuligheter som finnes i ovennevnte regelverk ikke er tilstrekkelige og/eller er vanskelige å praktisere i forhold til et stadig økende problem med hensatte kjøretøy.

Det har særlig vært fremhevet at det ikke finnes tilstrekkelig hjemmel til å få fjernet kjøretøy uten kjennemerker som opptar parkeringsarealer over lang tid og/eller virker skjemmende. Som eksempel her kan nevnes at Oslo kommune i 2001 gjennomførte tellinger av uregistrerte kjøretøy som var parkert på offentlig veg i Oslo. Tellingene viste at ca. 1400 slike kjøretøy sto parkert på offentlig veg, hovedsaklig i indre by, og at de opptok verdifulle parkeringsplasser.

Dersom kjøretøy uten kjennemerker ikke er plassert i strid med parkeringsbestemmelser på stedet eller kvalifiserer til fjerning med grunnlag i andre forhold som omtalt i vegtrafikkloven, forurensningsloven eller veglova, kan de i dag ikke fjernes av håndhevende myndigheter. Det vises her til nærmere omtale av gjeldende rett i kap. 3.

Bruksregulering av offentlige parkeringsarealer skjer i dag primært ved skiltede begrensninger i parkeringsadgangen, eller ved innføring av offentlig avgiftsparkering. Ulovlig parkering kan i slike tilfeller håndheves ved fjerning etter vegtrafikkloven § 37. I en del områder hvor man ikke har sett grunn til særskilt regulering av parkeringsadgangen, men hvor det likevel er et press på parkeringsarealene, oppleves imidlertid hensatte kjøretøyer som et problem. Et generelt forbud mot parkering av uregistrerte kjøretøy har tidligere vært ansett for strengt. Begrensede offentlige parkeringsarealer, særlig i byer og tettsteder, bør etter regjeringens syn imidlertid prioriteres for kjøretøy som benyttes regelmessig, foran kjøretøy som ikke er i bruk. Det foreslåtte parkeringsforbudet vil utvide fjerningshjemmelen i vegtrafikkloven § 37, og dermed gi håndhevingsmyndighetene mulighet til praktisk gjennomføring av en slik prioritering.

### 3 Gjeldende rett

Grunnlaget for fjerning av kjøretøy fra offentlig grunn finnes i dag i vegtrafikkloven § 37 og forurensningsloven § 37, jf. § 74. En mindre benyttet hjemmel finnes i veglova § 58.

Vegtrafikkloven § 37 første ledd lyder som følger:

«Politiet kan kreve fjernet, eller om nødvendig fjerne eller ta i forvaring kjøretøy

- a) som er plassert i strid med bestemmelse i eller i medhold av denne lov, eller
- b) som er plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg, eller
- c) som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud.»

Vegtrafikkloven § 37 gir blant annet adgang til å fjerne kjøretøy som er plassert i strid med parkeringsbestemmelser i trafikkreglene, forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk, eller i strid med skiltet regulering av parkeringsadgangen. Mangler ved et kjøretøy, enten tekniske eller at kjøretøyet mangler kjennemerker, gir ikke grunnlag for fjerning etter § 37 dersom kjøretøyet ellers er plassert i samsvar med de til enhver tid gjeldende parkeringsbestemmelser på stedet.

Forurensningsloven § 37 annet ledd gir adgang til å pålegge fjerning av kjøretøy som er etterlatt og som kan være skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet, jf. loven § 28. Pålegg om fjerning av kjøretøy kan gis til den som var eier av kjø-

retøyet da det ble hensatt, eller den som er eier når pålegget blir gitt. Med hjemmel i loven § 74 kan forurensningsmyndigheten selv iverksette fjerning hvis pålegget ikke etterkommes av eier. Bruk av fjerningshjemmelen krever at kjøretøyet kan karakteriseres som avfall i henhold til avfallsdefinisjonen i loven § 27. Når det gjelder et hensatt kjøretøy vil vurderingen knytte seg til om kjøretøyet kan anses som vrak eller ikke. Vurderingsmomenter her vil være om kjøretøyet kan settes i stand, og hvor mye som da eventuelt vil kreves av reparasjoner og kostnader i forhold til kjøretøyetts verdi. Hvis reparasjonskostnadene vil være uforholdsmessige i forhold til verdien, må kjøretøyet kunne anses som vrak og dermed kunne pålegges fjernet i medhold av § 37. Vurderingen av det enkelte kjøretøy innebærer imidlertid bruk av skjønn, og det kan i mange tilfeller være vanskelig å avgjøre om et kjøretøy er å betrakte som »avfall» slik at det kan fjernes etter ovennevnte bestemmelser i forurensningsloven.

Etter veglova § 58 kan gjenstander som er lagt på eiendomsområdet til offentlig veg, fjernes for den ansvarliges eller eiers kostnad. Bestemmelsen er blitt anvendt på ulovlig hensetting av bilvrak, men kun i begrenset utstrekning, da den forutsetter at kjøretøyet er å anse som søppel eller lignende.

### 4 Rettstilstanden i andre land

Den danske færdselsloven § 123 stk. 1, 3) gir politiet hjemmel til å fjerne »registreringspliktig kjøretøy, der henstår uten nummerplader.» Hjemmelen omfatter de områder som er omfattet av færdselsloven, det vil si veg som benyttes til alminnelig ferdsel på en eller flere ferdselsmåter.

I Danmark har man således en ubetinget hjemmel til å fjerne registreringspliktige kjøretøy uten kjennemerker, uavhengig av om det foreligger en overtredelse av parkeringsbestemmelser eller om kjøretøyet er havarert eller defekt. Det er ikke oppstilt noen lengste tillatte parkeringstid. Etter det som er opplyst praktiseres bestemmelsen slik at man forsøker å varsle eier før fjerning skjer, for å gi vedkommende en frist til selv å fjerne kjøretøyet.

Det svenske regelverket gir ikke hjemmel til å fjerne kjøretøy kun med den begrunnelse at kjøretøyet mangler kjennemerker. »Förordning (1982:198) om flytning av fordon i vissa fall» gir imidlertid i § 2 pkt. 7, annet ledd e) hjemmel for å flytte kjøretøy som ikke er påsatt kjennemerker dersom slike kjøretøy er parkert i strid med bestemmelser om stans eller parkering.

## 5 Høringen

Alminnelig høring av forslaget ble gjennomført av Vegdirektoratet ved høringsbrev datert 9. juli 2002, med høringsfrist 13. september 2002.

Forslaget ble sendt til 494 høringsinstanser, herunder alle landets kommuner.

Det er innkommet 75 svar, fordelt med 51 fra kommuner, 11 fra vegkontor, syv fra departement, direktorat m.v. og seks fra forbund, foreninger og lignende. Av disse har syv høringsinstanser ikke kommentert forslaget nærmere.

Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

Miljøverndepartementet  
Statens forurensningstilsyn  
Finansdepartementet  
Justisdepartementet  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Arbeids- og administrasjonsdepartementet  
Politidirektoratet  
Kommunene  
Norges Automobil-Forbund  
Kongelig Norsk Automobilklub  
Motorførernes Avholdsforbund  
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber  
Norges Bilsportforbund  
Autoriserte Bruktbilhandlers Landsforbund  
Norsk Motor Klubb  
Norsk Motorcykel Union  
Norsk Caravan Club  
Norges Motorsykkelforbund  
Norsk Veteranvogn Klubb  
American Car Club of Norway  
Norsk forening for spesielle og ombygde kjøretøy  
Elevorganisasjonene  
Motormannens Riksforbund  
Forbrukerrådet  
Vegkontorene  
Trafikkforum ServiceSenter AS  
Lastebileiernes Forening  
Opplysningsrådet for Veitrafikken; Norsk Veiforening  
Natur og Ungdom  
Naturvernforbundet  
Norges Miljøvernforbund  
NORPARK  
Forbrukerombudet  
Den Norske Advokatforening  
Den norske dommerforening  
Sivilombudsmannen; Stortingets ombudsmann for forvaltningen  
Landsorganisasjonen i Norge  
Politiets fellesforbund  
Trygg Trafikk

Yrkestrafikkforbundet  
Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund  
Norsk Påbyggerforening

## 6 Høringsbrevets forslag

Høringsbrevets forslag var innføring av forbud mot parkering utover 30 dager på veg skiltet med offentlig trafikkskilt for registreringspliktig kjøretøy som ikke er påsatt lovlige kjennemerker eller gyldige prøvekjennemerker.

Forslaget inneholdt to alternative reguleringsmåter. Et generelt landsomfattende forbud gjennom tilføyelse av et nytt tredje punktum i vegtrafikkloven § 17 første ledd, eller myndighet til den enkelte kommune til å innføre slikt forbud gjennom lokal forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven § 4 annet ledd. Høringsinstansene ble særskilt bedt om å komme med sitt syn på valg av reguleringsmåte. Til første alternativ ble følgende ordlyd foreslått: «Registreringspliktig kjøretøy skal ikke parkeres på veg skiltet med offentlige trafikkskilt utover 30 dager uten at det er påsatt lovlige kjennemerker eller gyldige prøvekjennemerker.»

Høringsbrevet tok også opp spørsmålet om, og i tilfelle hvordan, en lengste tillatte parkeringstid for uregistrerte kjøretøy burde angis. Det ble bedt særskilt om høringsinstansenes syn på tidsfristens lengde.

Høringsbrevet knyttet seg til «registreringspliktig kjøretøy» som var «påsatt lovlige kjennemerker eller gyldige prøvekjennemerker». Registreringsplikt er etter forskrift 25. januar 1990 nr. 92 (bruksforskriften) § 2–1, med noen unntak, generelt pålagt motorvogn og tilhenger til motorvogn. Gyldig prøvekjennemerke var dermed foreslått å gi unntak fra parkeringsforbudet.

Det ble drøftet om forbudet skulle gjelde på «veg åpen for alminnelig ferdsel», herunder private veger, eller om det skulle gjelde kun på «offentlig veg» slik dette er definert i veglova § 1. Høringsbrevet foreslo en mellomløsning, ved å angi virkeområdet som «veg skiltet med offentlig trafikkskilt». Det ble bedt om høringsinstansenes syn på dette.

Det ble også fremsatt forslag til endring av forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (parkeringsforskriften) § 14 for å gi hjemmel til å gebyrbelegge overtredelser av det foreslåtte forbudet i vegtrafikkloven § 17. Bakgrunnen for dette var at det kan være behov for en mindre inngripende sanksjon enn fjerning, for å stimulere til at kjøretøy fjernes frivillig av eier.

## 7 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

60 av de i alt 68 høringsinstansene som har kommet med synspunkter på valg av reguleringsmåte, går inn for et generelt forbud. Ingen av høringsinstansene har uttrykkelig gått inn for det andre alternativet, det vil si mulighet for å innføre et lokalt forbud.

*Norpark* mener det ikke er behov for noen lov- og forskriftsendring, da det per i dag finnes hjemmel for fjerning i vegtrafikkloven § 17. De uttaler imidlertid at «forutsatt at det ikke anses å foreligge hjemmel for fjerning i dag, er det vår oppfatning at det foreligger behov for regelendring». *Norges Automobil-Forbund* mener i utgangspunktet at man per i dag har tilstrekkelige fjerningsmuligheter, men at disse ikke benyttes i så stor grad som de gir mulighet for.

*Departementet* har etter en samlet vurdering kommet til at det bør innføres et generelt forbud med hjemmel i vegtrafikkloven § 17 første ledd. En slik reguleringsmåte gir en entydig og klar regel som det vil være lett for publikum og håndhevende myndigheter å forholde seg til.

En del instanser påpekte at den foreslåtte ordlyden kunne etterlate en viss usikkerhet om hvilke veger som ville være omfattet av et forbud som foreslått, blant annet om offentlige veger som ikke er skiltet var omfattet.

*Departementet* ser at forslaget slik det ble utført i høringsbrevet kunne skape uklarheter med hensyn til forbudets virkeområde. Ordlyden er derfor noe endret for å tydeliggjøre anvendelsesområdet til bestemmelsen, ved at virkeområdet angis som «offentlig veg og privat veg skiltet med offentlig trafikkskilt».

Selv om det kan være problemer med skjemmende kjøretøy og kjøretøy som opptar parkeringsplasser på private veger, herunder private felles atkomstveger, bør man etter departementets syn være varsom med å regulere privat veg i større utstrekning enn det som er nødvendig. Det pekes her på at eiere av private veger også vil kunne ha egen skiltregulering som dekker disse tilfellene, og at vegtrafikkloven § 37 første ledd bokstav c) kan gi grunnlag til å fjerne kjøretøy som er plassert i strid med slik regulering. Den løsning som foreslås innebærer en mellomløsning, ved at alle offentlig veger, samt private veger som er skiltet med offentlig trafikkskilt, omfattes av forbudet.

28 høringsinstanser har uttalt seg til spørsmålet om forbudets tidsmessige inntreden. Av disse er ti instanser enige i at fristen settes til 30 dager som foreslått. 1 instans mener 30 dager er for kort. Tre in-

stanser har foreslått 14 dager. Seks høringsinstanser mener fristen er for lang. To av instansene mener den bør være 24 timer eller kortere. Noen instanser mener den foreslåtte fristen vil kunne reise visse bevisproblemer. *Oslo kommune* mener prinsipielt at det ut fra håndhevingshensyn ikke bør settes noen frist i det hele tatt.

*Departementet* mener at et tidsbegrenset forbud vil innebære en for sterk begrensning av den alminnelige parkeringsfriheten. Det er flere gode og beskyttelsesverdige grunner til å ha et kjøretøy avregistrert i en kortere periode. Fristen må derfor fastsettes etter en avveining av behovet for å ha uregistrert kjøretøy parkert, veid mot hensynene bak endringsforslaget. Det må også ses hen til at det ikke legges opp til en regulering som gir muligheter for enkel omgåelse av forbudet.

En relativt kort frist for inntreden av forbudet vil skjerpe aktsomhetskravet for de som har kjøretøy parkert på offentlig grunn. *Departementet* påpeker imidlertid at det allerede i dag finnes en bestemmelse som pålegger fører/eier å rette seg etter ny parkeringsregulering innen 24 timer, jf. parkeringsforskriften § 12. Etter § 12 vil fører/eier kunne risikere at et kjøretøy som var parkert lovlig fjernes kort tid etter p.g.a. endret skilting i forbindelse med eksempelvis snørydding og vegvedlikehold.

En kortere frist vil innebære en reduksjon i tiden man har til rådighet for å få kjøretøyet registrert etter avregistrering. Er kjøretøyet frivillig avregistrert, og parkert i påvente av reparasjon eller lignende, vil 14 dager kunne være i korteste laget med tanke på ventelister og lignende. Dette vil imidlertid også, om enn i noe mindre grad, gjelde ved en frist på 30 dager, og kan etter departementets skjønn ikke være avgjørende.

Etter en totalvurdering har departementet kommet til at det er grunnlag for en reduksjon av tillatt parkeringstid i forhold til det opprinnelige forslaget, det vil si at forbudet inntreder ved parkering utover 14 dager. Et effektivt forbud som vanskeliggjør omgåelser må etter departementets syn tillegges mer vekt enn de behov man kan ha for å ha kjøretøy parkert utover 14 dager.

Det ble i høringsbrevet ikke foreslått noen dispensasjonsadgang fra forbudet. Dette blant annet på bakgrunn av at den foreslåtte tillatte parkeringstiden var relativt romslig, og at en dispensasjonsadgang ville kunne bidra til å undergrave forbudet. Av de instansene som har uttalt seg om dette, mener tre instanser at det ikke bør innføres en dispensasjonsadgang, mens en mener det bør være en slik adgang.

I det endelige forslaget er tillatt parkeringstid halvert, fra 30 til 14 dager, noe som kan medføre et

større behov for en adgang til å dispensere. En dispensasjonsadgang vil imidlertid kreve ressurser til saksbehandling, og kunne bidra til å undergrave forbudet. Etter departementets syn er det ikke urimelig at kjøretøyeiere som ønsker å ha et kjøretøy uten kjennemerker parkert utover 14 dager, må benytte andre arealer enn de som omfattes av forbudet, eksempelvis private parkeringstilbud. *Departementet* mener på denne bakgrunn at det ikke bør innføres noen særskilt dispensasjonsadgang.

I høringsbrevet var kjøretøy med prøvekjennemerker foreslått unntatt fra parkeringsforbudet. Særlig ut fra muligheten for omgåelser har departementet sett behov for å endre forslaget på dette punktet. Som eksempel vises det til at påsetting av prøvekjennemerker i den tillatte parkeringstiden på 14 dager ville bryte tidsperioden, og at dette ville innebære en uheldig innsnevring i anvendelsesområdet til parkeringsforbudet. Departementet kan heller ikke ellers se at den midlertidige bruk som forutsettes å skulle skje ved bruk av prøvekjennemerker ikke tilstrekkelig kan ivaretas ved parkering innenfor de rammene som settes i det foreslåtte nye forbudet. Departementet foreslår på denne bakgrunn at unntaket for kjøretøy påsatt gyldig prøvekjennemerker tas ut.

I høringen ble det foreslått en endring av parkeringsforskriften slik at overtredelse av et generelt parkeringsforbud også kunne håndheves ved ilegelse av gebyr. Tre av høringsinstansene støtter dette forslaget, en instans uttrykker noe tvil om denne bestemmelsen lar seg håndheve og en instans går mot forslaget om gebyrhjemmel. Departementet mener det bør innføres en gebyrhjemmel. Bakgrunnen for dette er at det kan være behov for å ha en mindre inngripende sanksjon til rådighet, en sanksjon som vil kunne føre til at kjøretøy fjernes frivillig av eier.

Departementet har etter en nærmere vurdering omformulert lovteksten noe i forhold til forslaget i høringsbrevet. Utover det som er omtalt over innebærer dette kun språklige endringer uten konsekvenser for det materielle innholdet i bestemmelsen.

## 8 Merknader til lovforslaget

Forbudet skal omfatte «offentlig veg eller privat veg skiltet med offentlig trafikkskilt.»

Begrepet «offentlig veg» er definert i veglova § 1 som veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og som blir vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune. Dette inkluderer opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, fergekai eller an-

nen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg. Departementet ser ikke grunn til å fravike denne angivelsen i forhold til forbudets virkeområde.

Offentlig skilting av private veger reguleres av forskrifter 10. oktober 1980 nr. 1 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskrifter) § 34. Slik skilting kan skje enten etter søknad til skiltmyndigheten fra den ansvarlige for en privat veg, eller etter vedtak på eget initiativ fra skiltmyndigheten etter en vurdering av trafikken på vegstrekningen. Ordlyden i det foreslåtte forbudet dekker begge de nevnte tilfeller hvor det benyttes offentlige skilt. Det avgjørende er om det er satt opp og avdekket et offentlig skilt på den aktuelle private vegstrekningen i tråd med et skiltvedtak etter § 34. Dette vil gjelde uavhengig av hva slags type offentlig skilt som benyttes på strekningen. Der en privat veg er skiltet med offentlige trafikkskilt, gjelder parkeringsforbudet hele vegstrekningen, uavhengig av skiltets anvendelsesområde.

I enkelte tilfeller vil det kunne fremstå som uklart om man befinner seg på en vegstrekning som er omfattet av parkeringsforbudet. Hvis noen ønsker å hensette et kjøretøy over en lengre periode, bør imidlertid vedkommende selv undersøke om dette er tillatt, det vil si om han befinner seg på et område der forbudet ikke gjelder.

Det foreslåtte forbudet omfatter «registreringspliktig kjøretøy». I vegtrafikkloven § 2 annet ledd er «kjøretøy» definert som en innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Registreringsplikten for kjøretøy følger av vegtrafikkloven § 15, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) § 2–1 nr. 1. Her fremgår det at motorvogn og tilhenger til motorvogn, med enkelte særskilte unntak, er registreringspliktige. Motorvogn er etter definisjonen i vegtrafikkloven § 2 annet ledd, annet punktum, kjøretøy som blir drevet fram med motor. Tilhengere vil inkludere eksempelvis campingvogn.

Kontrollkriteriet i forhold til hensatte kjøretøy vil være om kjøretøyet er påsatt lovlige kjennemerker. Uttrykket «lovlige kjennemerker» reiser spørsmål både om forholdet til prøvekjennemerker og til kontrollmerke (oblat). Kjøretøy skal som hovedregel være registrert og påsatt lovlige kjennemerker for at de skal kunne brukes, jf. vegtrafikkloven § 17. Etter bruksforskriften § 2–6 kan registreringspliktige kjøretøy likevel brukes til visse begrensede formål uten å være registrert, men de må da være påsatt gyldig prøvekjennemerke. Parkeringsforbudet som fastsettes i vegtrafikkloven § 17 vil omfatte kjøretøy som har prøvekjennemerker, jf. omtale foran i kap. 7.

Kontrollmerke skal være klebet på kjennemerket som bevis for at det på utstedelsestidspunktet ikke foreligger vedtak om bruksforbud og inndragning av kjennemerker etter vegtrafikkloven § 36, jf. bruksforskriften § 2–9. Et kjøretøy med kjennemerke som ikke er påført kontrollmerke skal imidlertid anses å være påført lovlig kjennemerke i forhold til det foreslåtte forbudet. Manglende kontrollmerke vil imidlertid kunne medføre avskiltning som gjør at kjøretøyet fra tidspunktet for avskiltningen faller inn under forbudet.

Parkeringsbegrepet er definert i trafikkreglene § 1 til å være enhver hensetting av kjøretøy som ikke er å anse som stans. Begrepet må forstås på samme måten i forhold til det foreslåtte forbudet.

## 9 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det foreslåtte forbudet vil gi et klart grunnlag for å kreve fjernet eller fjerne kjøretøy som parkeres utover tillatt lengste tid. Bruk av fjerningshjemmelen vil gjøre det mulig å begrense bruken av offentlige trafikkarealer som lagringsplass for kjøretøyer, slik at disse arealene frigjøres til ordinær parkering.

### *Økonomiske konsekvenser*

For dem som benytter offentlig veg eller privat veg skiltet med offentlig trafikkskilt som parkeringsplass for uregistrert kjøretøy, vil forbudet medføre kostnader til fjerning og alternativ lagring av kjøretøyet.

Fjerning og oppbevaring av kjøretøy vil også medføre kostnader for håndhevingsmyndighetene. Det er imidlertid ikke funnet grunnlag for å fastsette særskilte bestemmelser om utgiftsdekning som følge av det foreslåtte forbudet. Det vises her til at forslaget gir håndhevingsmyndighetene en utvidet mulighet til å fjerne kjøretøy, men at disse selv må vurdere om de i det konkrete tilfellet skal benytte seg av fjerningshjemmelen. Dekning av økonomiske utlegg forbundet med borttauing og forvaring skal følge de eksisterende reglene i vegtrafikkloven § 37.

Kostnadene ved fjerning og lagring av det enkelte kjøretøy kan etter § 37 kreves dekket av eieren som vil ha kjøretøyet tilbake, eventuelt ved salg eller vrakpant for andre kjøretøy.

Etter vegtrafikkloven § 37 fjerde ledd kan kjøretøy som håndhevingsmyndigheten anser som vrak avhendes uten at kjøretøyet er lagret i tre måneder, og om nødvendig uten varsel til eier. Hva som er å anse som vrak vil ta utgangspunkt i forståelsen av hva som anses som vrak etter forurensningsloven, men slik at det blir snakk om en noe mer objektiv bedømmelse av bilens tilstand. De subjektive momentene som vektlegges etter forurensningsloven vil ikke ha like stor betydning her. I tvilstilfelle bør det bl.a. være av betydning at eieren er varslet og gitt en rimelig frist til uttalelse. Denne fristen kan være vesentlig kortere enn tre måneder.

### *Administrative og faktiske konsekvenser*

Håndhevingsmyndighetene vil måtte etablere rutiner som sikrer at de har tilstrekkelig dokumentasjon for at tidsfristen er overtrådt. Hva som kreves av dokumentasjon for overtredelse vil følge de bevisregler som gjelder i dag ved overtredelser av andre parkeringsregler.

Uten kjennemerke, vil det være understellnummeret som entydig definerer kjøretøyet, og hvem som var siste registrerte eier. Å finne understellnummeret vil kunne være både kostnads- og tidkrevende. Det mest praktiske i slike tilfeller vil imidlertid trolig være at kjøretøyet fjernes hvis det anses nødvendig, og det er da ikke noe krav om varsel til eier.

Det er grunn til å tro at det i perioden etter innføringen av forbudet, vil være et større antall kjøretøy som fjernes. Dette vil kunne medføre et visst press på de arealer som benyttes til forvaring av ulovlig parkerte kjøretøy. Presset på disse arealene antas imidlertid å være av forbigående karakter inntil det er ryddet opp i kjøretøy som allerede har stått i lang tid, og forbudet har etablert seg i trafikantenes bevissthet.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (parkeringsforbud for registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker).

Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (parkeringsforbud for registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker)

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (parkeringsforbud for registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (parkeringsforbud for registreringspliktig kjøretøy uten kjennemerker)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk § 17 gjøres følgende endring:

Første ledd skal lyde:

For så vidt ikke annet følger av § 16, må motorvogn eller andre registreringspliktige kjøretøyer ikke brukes uten at de er meldt til registrering og påsatt lovlige kjennemerker og det er utferdiget vogn-

kort. Vognkortet skal alltid følge med under bruken. *Registreringspliktig kjøretøy uten lovlige kjennemerker skal ikke være parkert utover 14 dager på offentlig veg eller privat veg skiltet med offentlig trafikk-skilt.*

II

Loven trer i kraft straks.

---

---