


<p style="text-align: center;"><b>Sandnes Parkeringsdrift AS</b></p>	<p>MØTETYPE: MØTE NR.: 1</p> <p>DATO: 26.01.2018</p> <p>STED:</p> <p>Saksnr.:</p> <p>Arkivkode:</p>	<p>Styremøte</p> <p>Sandnes Parkering Holbergsgaten 15</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SANDNES PARKERING</p> 
<p><b>Til stede:</b></p>	<p>Styret Sandnes Parkeringsdrift AS: Kjell Veire; styreleder/daglig leder, Torill J. Kind, Helmer Steinsvåg, Nina Lura (vararep.)</p>		
<p><b>Forfall:</b></p>			
<p><b>Møtets varighet</b></p>	<p>13:30 – 14:40</p>		
<p><b>SAK</b></p>			
	<p>Det var ingen kommentarer til møteinnkallingen.</p>		
<p><b><u>001/2018</u></b></p>	<p><b><u>2018 Konstituering og valg av nestleder</u></b> Styret er formelt valgt av Bystyret etter innstilling fra Valgmennda for den inneværende valgperioden, dvs. frem til september 2019. Styremedlemmet fra administrasjonen i Sandnes Parkering KF er styrets leder. Styret skal selv velge sin nestleder.</p> <p><b><u>Vedtak:</u></b> Styret har valgt Torill J. Kind til nestleder. Administrasjonen informerer rådmannen og politisk sekretariat.</p>		
<p><b><u>002/2018</u></b></p>	<p><b><u>Gjennomgang av lov- og regelverk for offentligrettslig- og privatrettslig parkeringshåndheving</u></b></p> <p>Parkeringshåndheving kan deles i to hovedgrupper; a) Offentligrettslig og b) Privatrettslig.</p> <p>Den offentligrettslige parkeringshåndhevingen ble opprinnelig ivaretatt av politiet, men myndigheten ble av kapasitetsårsaker delegert til kommunene. Mange valgte å legge dette til etat, slik som bla. Sandnes kommune. Parkeringsvirksomheten lå i Teknisk etat frem til Bystyret i 2005 bestemte at det skulle opprettes et eget kommunalt foretak, Sandnes Parkering KF med eget regnskap og egen revisjon. Opprettelsen er hjemlet i kommuneloven. Foretakets styre forvalter Sandnes kommunes parkeringsfond, som også er inntatt i foretakets regnskaper. Selskapet er registrert i Brønnøysundregistrene med organisasjonsnummer 988 999 326. Dette selskapet fikk da delegert myndigheten. Overføringen kom bla. som følge av en gjennomgang av parkeringspolitikken i Sandnes kommune og som førte til en rapport fra firma Rambøll v/ Kjell Ivar Ødegaard. Denne rapporten har hovedfokus på parkeringsdrift og organisering.</p> <p>Det formelle grunnlaget for all offentligrettslig parkering var tidligere å finne i Vegtrafikkloven og Forskrift om offentlig parkeringsregulering. Offentligrettslig</p>		

parkering er tilgjengelig for alle, og det benyttes offentlige skilt som det skal foreligge vedtak på. Det er Trafikksikkerhetsutvalget i Sandnes kommune som ivaretar dette, og Statens Vegvesen som fatter det endelige vedtak og er såkalt skiltmyndighet.

Det var to typer sanksjoner i den gamle parkeringsforskriften, a) Tilleggsavgift og b) Gebyr. Tilleggsavgift ble gitt dersom Bystyret har vedtatt at det skal være avgiftsparkering og man ikke har betalt, eller man står lenger enn det man har betalt for. Satsen for tilleggsavgift reguleres sentralt og var tidligere på Kr 300,-.

I dag så ivaretar Sandnes Parkerings KF offentligrettslig parkering i hele kommunen, dvs. fra Lura i nord til Figgjo i sør, fra Lauvik i øst til Malmheim i vest. I tillegg er foretaket innleid av Time kommune til å ivareta offentligrettslig parkering der.

Foretaket har eget styre som velges av Bystyret. Dette består av fire politisk valgte medlemmer med personlige varamedlemmer, to eksterne medlemmer med personlige varamedlemmer og et medlem valgt av de ansatte med personlig varamedlem. I tillegg har Rådmannen en representant med personlig vararepresentant. Daglig leder i foretaket ansettes av styret, og er også styrets sekretær. Alle styremedlemmer og varamedlemmer og representanter ber oversende navn, postadresse, personnummer og bankkontonummer for godtgjørelse til daglig leder Kjell Veire, som også vil ivareta nødvendig rapportering til Brønnøysundregisteret.

Den privatrettslige parkeringen er parkering som foregår på et område i samsvar med avtaleretten. Det formelle grunnlaget var tidligere å finne i det som kaltes Standardvilkårene, som var et regelverk vedtatt bla. av bilorganisasjonene, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Forbrukerrådet, Norpark mfl. Private og offentlige grunneiere kan inngå en avtale med et parkeringsselskap om drift av parkeringsplasser og parkeringshus. På slike plasser er det da eier som kan fastsette priser, tider, reserverasjoner mv. Skiltene på slike plasser var vanligvis sorte eller grå i bunnen og med hvit tekst.

For å kunne drive med privatrettslig parkering ble det i 2006 i forbindelse med dannelsen av Sandnes Parkering KF bestemt at det skulle opprettes et heleid aksjeselskap, Sandnes Parkeringsdrift AS som skulle operere i dette markedet. Dette selskapet er et ordinært aksjeselskap som drives i samsvar med aksjelovens og konkurransedirektivets bestemmelser, og som konkurrerer i et marked hvor det er en rekke aktører som Europark, Q-park mv. Stavanger kommune og en rekke andre kommuner har organisert sin parkeringsvirksomhet på samme måte. Dette selskapet har sin egen organisasjon med egen daglig leder, eget styre, egne vedtekter, eget budsjett, egne regnskaper og egen revisjon. I og med at det er heleid av Sandnes Parkering KF, er det dette selskapets styre som er generalforsamling for Sandnes Parkeringsdrift AS. Selskapet er lokalisert i de samme lokalene som morselskapet, og det leier arbeidskraft av morselskapet. Det betaler også sin andel av driftskostnadene som morselskapet har i full forståelse med begge selskapers revisorer.

Dette selskapet drifter en rekke privatrettslige områder og parkeringshus i Sandnes, som for eksempel parkeringsområdet til Varner, Nygaardshagen, Bystasjonen, Hana Sanz mfl. Det inngås avtaler med hver av kundene som regulerer drift, fordeling av inntekter osv. Selskapet er både merverdiavgifts- og skattepliktig som ethvert annet aksjeselskap. Det er av stor strategisk betydning for Sandnes kommune å ha et selskap som opererer i dette markedet. Sandnes Parkeringsdrift AS er første klageinstans i slike saker, og anke sendes til Parkeringsklagenemnda.

**SAK:**

forts. protokoll fra styremøte nr. 1, 26.01.2018

Regjeringen sendte 30. mai 2014 ut forslag til nytt parkeringsregelverk for privat og offentlig parkeringsvirksomhet. Dette forslaget er ment å være en kombinasjon av den nåværende parkeringsforskriften og standardvilkårene, slik at kundene kun hadde behov for å forholde seg til ett regelverk og at det skulle bli mer oversiktlig.

Regjeringen hevdet at man med dette vil rydde i parkeringsbransjen og gi sterkere forbrukervern. I korte trekk gikk forslaget ut på:

- Tre satser for sanksjoner: 300, 600 og 900.
- Et felles skilt og felles vilkår for de som parkerer. Dette innebærer mindre fleksibilitet for grunneiere, men ensartet håndhevingspraksis for parkeringsselskapene. Det foreslås regulering av en del typetilfeller som i praksis har vist å føre til mange klager. Spesielt nevnes at det foreslås innført en frimargin etter at billett er utløpt.
- Klager å kontrollsanksjon sender selskapet, og dersom man ikke får medhold kan saken ankes inn for den felles Parkeringsklagenemnda som også vil avsi rettskraftige kjennelser.
- Hele det nye parkeringsregimet skal være gebyrfinansiert og overvåkes av Parkeringstilsynet.
- Parkeringsselskapene og kommuner får meldeplikt og må kun benytte godkjente parkeringsvakter.
- Strengere krav til fjerning av kjøretøy.
- Fortsatt betalingsfritak for forflytningshemmede, el- og hydrogenkjøretøy på kommunale plasser.

Detter forslaget ble sendt ut på høring og førte til en rekke tilbakemeldinger, og forskriften ble vedtatt 18.mars 2016 med iverksettelse fra 01.01.2017. Samtidig ble også den såkalte gebyrforskriften revidert. Gebyr benyttes der det er tale om alvorligere overtredelser som parkering i gangfelt, på fortau, i gatekryss osv. Satsene for gebyr reguleres sentralt og er for øyeblikket på Kr 900,-. Første klageinstans er foretaket, og dersom klager ikke gis medhold kan saken fremmes for tingretten.

I praksis har det vist seg at innføringen av forskriften ikke har levd opp til forventningene, noe som godt illustreres av spørsmålet om betaling for elbiler.

**Vedtak:**

Styret tar saken til orientering.

**003/2018**

**Status økonomi**

Selskapets inntekter baseres på inntekter fra avgiftsparkering, abonnementsparkering  
Inntektene for 2017 fra avgiftsparkering er på kr 11,1 mill. brutto; dvs. før tilbakebetaling av eiers andel. I forhold til 2016 er det en nedgang på 16%. Det antas at det er flere årsaker til dette, hvor elbilandelen utgjør en betydelig del. Kampanjen hjem/jobb/hjem kan også være en av dem. For å ivareta konkurransedirektivet er det laget en modell for deling av driftskostnadene mellom morselskap og datterselskap som begge revisorer har godkjent og som har vært benyttet de siste årene. Denne er ikke laget ennå på grunn av at regnskapene ikke er helt ferdige. Men

<b>SAK:</b>	forts. protokoll fra styremøte nr. 1, 26.01.2018
	<p>fordelingsnøkkelen for 2016 følger vedlagt sakspapirene.</p> <p>Basert på de foreløpige årsrapportene ligger det an til et underskudd på - kr 799.000,- Det er først og fremst finanskostnader og ekstra strømregning sammen med reduserte inntekter som er de enkeltsakene som bidrar negativt. Det har samtidig i det aller siste skjedd en positiv utvikling i relasjonen til styret for Sameiet i Bystasjonen, som forenkler fakturering av påførte skader på anlegget. Nedstengingen av bomanlegget utenfor våre kontorer har også ført til reduserte vedlikeholdskostnader. Det er strategisk viktig at Sandnes kommune har et selskap som kan drifte privatregulerte parkeringsområder i kommunen, og dette bør gi grunnlag for fortsatt drift. Et spørsmål som må avklares er hvorvidt gebyrene relatert til drift av parkeringsrområder skal betales av selskapet delvis eller helt, viderefaktureres kundene eller om vi skal reforhandle avtalen med den enkelte kunde.</p> <p><b><u>Vedtak:</u></b> Styret tar saken til orientering, og det endelige resultatet behandles på årets generalforsamling 8 mars 2018.</p>
<b><u>004/2018</u></b>	<p><b><u>Status ny parkeringsforskrift</u></b></p> <p>Vi har ennå ikke fått tilbakemelding på vår henvendelse til Sandnes kommune vedr. planer for sentrum. Arbeidet må fortsette slik at vi sikrer at vi tilfredsstiller forskriftens krav med tanke på ladestasjoner. Dette tas opp som egen sak.</p> <p>For øvrig har det vært feil i Parkeringsregisteret slik at vi ikke har fått registrert inn nye versjoner av skiltplaner for såkalte Vedlegg 1 skilt, men problemet er nå løst og innregistreringen fortsetter. Spørsmålet om oppsetting av ladestasjoner tas opp som egen sak.</p> <p><b><u>Vedtak:</u></b> Styret tar saken til orientering.</p>
<b><u>005/2018</u></b>	<p><b><u>Systemtilsyn av Sandnes Parkeringsdrift AS</u></b></p> <p>Selskapet fikk 09.10.2017 varsel om gjennomføring av systemtilsyn, og i rapporten som er datert 21.12.2017 fremkommer det at det aller meste er på plass og at virksomheten oppfylder forskriftens krav. Det påpekes at vurderingene av behovet for HC-plasser mv. ikke oppfylder kravene. Innlegging av vurderingen av HC-plasser er foretatt og registrert. Men det må legges inn skiltplaner mv. for Bystasjonen og Nygaardshagen. Dette arbeidet pågår, men har blitt betydelig forsinket på grunn av systemfeil.</p> <p><b><u>Vedtak:</u></b> Styret tar saken til orientering og administrasjonen bes korrigere de feil og mangler som rapporten inneholder.</p>
<b><u>006/2018</u></b>	<p><b><u>Strategi Ladestasjoner</u></b></p> <p>Det er i § 35 den nye parkeringsforskriften nedfelt et krav om lademulighet som skal være på plass innen 01.01.2018. Det vil i praksis si at det til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Vi har foretatt en telling høsten 2017, og kan konstatere at det alltid er ledige ladeplasser på en eller flere av de i alt fem ladestasjonene som foretaket satte ut i 2010. Disse ladestasjonene er såkalt «Type 1» ladere, som det tar lang tid å lade opp elbilens batteri med. Pr. i dag har foretaket ennå ikke satt opp nye ladestasjoner, men vi har oppgradert de vi har for å redusere antallet feil som oppstår.</p> <p>Saken er komplisert da den reiser en rekke prinsipielle spørsmål og vurderinger som viser hvor komplisert det er å ta riktige strategiske beslutninger.</p>

1. Investeringen er betydelig, da strømforbruket til en moderne ladestasjon kan inkludere krav om oppgradering av Lyses kabelfremføring på grunn av gammelt og underdimensjonert kabelnett. Denne oppgraderingen vil bli belastet parkeringsvirksomheten.
2. Andre private aktører i byen venter antageligvis på at Sandnes kommune skal sette opp slike stasjoner, og derved slippe å gjøre det selv.
3. Regelverket ble laget på en tidspunkt da ladestasjonene var mye mer relevant på grunn av datidens elbiler hadde mye kortere rekkevidde. I løpet av kort tid er denne økt til 400 kilometer og høyere.
4. For å selge strøm må man ha konsesjon. Derved må vårt tilbud være «parkering med lademulighet», og unngår konsesjonskravet.
5. Man må få en fullstendig gjennomgang av sentrumsplanen slik at man unngår at det settes opp ladestasjoner på steder som etter kort tid omreguleres til annen aktivitet enn parkering.
6. Prisen foretaket må ta for lading for å dekke inn investeringen gjør at vi antar at tilbudet i svært liten grad vil bli benyttet. Det blir langt billigere å lade hjemme.
7. Lading av biler vil antageligvis være mest relevant for pendlere, men for å gjøre tilbudet tilgjengelig for flest mulig er foretaket innstilt på å begrense parkeringstiden på slike plasser til f.eks. 3 timer. Ellers vil biler stå en hel arbeidsdag på slike plasser, men kun benytte lademuligheten i noen få timer.
8. Det er mye billigere å sette opp ladestasjoner i P-hus, da disse har moderne kabelfremføring og man kan enkelt koble seg inn på det elektriske anlegget uten de store grave- og kabelkostnadene som ellers tilkommer.
9. Grunnlaget for ladestasjonene er å finne i nasjonale politiske beslutninger som er nedfelt i parkeringsforskriften. Allerede etter kort tid er denne gjenstand for endringer når det gjelder kommunenes rett til å bestemme avgiftsnivået for elbiler. Derved kan det også skje raske endringer av forutsetningene hva angår ladestasjoner, som kan gi til dels betydelig risiko for økonomiske konsekvenser for kommunene og andre som setter opp slike ladestasjoner basert på dagens regelverk.
10. Lading er i realiteten påfylling av kjøretøyets drivstoff, og det er antageligvis kun spørsmål om tid før de eksisterende bensinstasjonene går inn i dette markedet.
11. Sandnes kommune bør foreta en samlet vurdering av hva som bør gjøres med tanke på lademuligheter for elbiler før beslutninger tas.
12. Vi har vært i kontakt med Rambøll for å få råd i sakens anledning, men de oppgir at det er svært vanskelig å gi noen entydige råd om oppsetting av ladestasjoner.
13. Det kan være fornuftig å sette opp en ladestasjon på parkeringsområdet i Haakon VIIIs gate ved Skeiene stasjon forutsatt at det ikke foreligger andre planer for området.
14. Det kan være fornuftig å sette opp ladestasjon på den gamle taxiholdeplassen i nordre del av St. Olavsgate forutsatt at det ikke foreligger andre planer for området.
15. Det finnes flere private aktører som tilbyr lading på slike ladestasjoner, og de mest kjente er Forum og Grønn kontakt. Sistnevnte drifter 172 ladestasjoner i Norge, og prisene hos er:
  - Hurtiglading med ladebrikke eller mobilapp: 2,50 kroner per minutt
  - Hurtiglading med SMS: 4 kroner per minutt

**SAK:**

forts. protokoll fra styremøte nr. 1, 26.01.2018

- Flexilading med ladebrikke eller mobilapp: 0,75 kroner per kW ladeeffekt per påbegynt kvarter
- Flexilading med SMS: 1 kroner per kW ladeeffekt per påbegynt kvarter

**Vedtak:**


Styret ber administrasjonen behandle saken om utplassering av ladestasjoner sammen med morselskapet og oversende saken til Rådmannen for å få en total vurdering av kommunens behov og koordinering mot sentrumsplanen og kravene som stilles i forbindelse med byggesaker.

**Eventuelt**



Daglig leder gikk igjennom verdifemkanen på styremøtet.

Sandnes, 26. januar 2018

  
Kjell Veire, styreleder

  
Helmer Steinsvåg

  
Torill J. Kind

  
Nina Lura