

Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Deres ref.:

Vår ref.: Arne Molden

Dato: 28.08.14

Høringssvar fra ONEPARK AS: Nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering.

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 30. mai 2014 med forslag til lov- og forskriftsendringer.

ONEPARK (som tredje største private aktør) er i hovedsak positiv til Samferdselsdepartementets forslag. Det vises i denne sammenheng også til bransjeforeningen Norpark sitt høringssvar hvor Norpark skriver at både kommuner og private selskaper er omforent om Norpark sitt høringssvar. ONEPARK slutter seg i hovedsak også til Norpark sitt grundige høringssvar. Med utgangspunkt i forskriften og Norparks høringssvar har vi kommentarer til følgende paragrafer:

§ 9 Krav til opplæring

Krav til opplæring øker fra ca 40 timer i dag til minimum 70 timer. Vi mener at kravet om den økte opplæringen ikke står i forhold til de arbeidsoppgaver som en p-vakt i et privat parkeringsselskap utfører på vilkårsparkering utenfor enerettsområdet. I dag har Norpark egne kurs for generell parkeringshåndheving og påbyggingskurs for offentlig ansatte. I tillegg er det ingen forhold som tyder på at den opplæring Norpark over årene har utført for parkeringsbransjen ikke har vært på et tilfredsstillende nivå og at kravet nå derfor må økes med 30 timer.

Vi forslår derfor at det vurderes å innføre graderte krav avhengig av hvilke oppgaver som skal utføres. Eksempelvis kunne dagens opplæringsopplegg i Norpark opprettholdes for kontroll av vilkårsparkering utenfor enerettsområdet med påbyggingskurs for kontroll innenfor enerettsområdet.

§ 16 Krav til det enkelt parkeringsområde

ONEPARK slutter seg i hovedsak til Norpark sine kommentarer for § 16-20.

I tillegg minner vi om at det finnes et utall p-hus og garasjer for offentlig parkering i Norge. Mange av disse p-husene har bomanlegg. Tilsvarende har mange av operatørene ulike servicetjenester i p-husene med tilhørende visning på private skilter, det være seg bilpleie, familieparkering, XL-plasser, plassering av HC plasser, visning til de ulike oppganger osv. Dagens private operatørskilter i disse anleggene fungerer utmerket med høy grad av service og forbrukervennlighet.

Det er for ONEPARK uklart om nevnte skilter skal erstattes med skilter fra Vegdirektoratets skiltnormal. Skiltnormalen dekker ikke behovet for skilting på private områder / anlegg og krav om å benytte skiltnormalen i p-hus vil i så fall medføre vesentlig dårligere visning til p-anleggets ulike funksjoner og tilsvarende dårligere forbrukervennlighet.

§ 17 Register over virksomheter og parkeringsområder

ONEPARK slutter seg i hovedsak til Norpark sine kommentarer for § 16-20.

I forskriften står at Vegdirektoratet ved forskrift kan fastsette gebyr til dekning av kostnader ved opprettelse og drift av registeret.

Det nye regelverket vil medføre til dels store økninger av parkeringsoperatørens kostnader, ref Norparks høringssvar. ONEPARK mener at nevnte gebyr må fastsettes før det nye regelverket trer i kraft slik at bransjen som et minimum har forutsigbarhet for sine økte kostnader.

§ 19 Tilsyn og sanksjoner ved overtredelser

ONEPARK slutter seg i hovedsak til Norpark sine kommentarer for § 16-20.

I forskriften står at Vegdirektoratet kan fastsette tvangsmulkt.

ONEPARK mener at nevnte tvangsmulkt må fastsettes snarest mulig.

§ 21 Tilsynsgebyr

ONEPARK slutter seg i hovedsak til Norpark sine kommentar.

I forskriften står at Vegdirektoratet ved forskrift kan fastsette gebyr til dekning av kostnader med tilsyn av virksomhet som tilbyr vilkårparkerings.

Det nye regelverket vil, som tidligere nevnt, medføre til dels store økninger av parkeringsoperatørens kostnader. ONEPARK mener at nevnte gebyr må fastsettes før det nye regelverket trer i kraft slik at bransjen som et minimum har forutsigbarhet for sine økte kostnader.

§ 23 Privat skilting ved vilkårsparkering

ONEPARK slutter seg til Norpark sine kommentarer for § 22-23. Det vises også til vår kommentar til § 16, 2 og 3 avsnitt.

Skiltnormalen egner seg, etter vår oppfatning, ikke til skilting inne på private p-anlegg. Skiltnormalen har ikke skilt som tilfredsstillende publikums ønsker og operatørens krav til informasjon og markedsføring av parkeringstilbudet.

§ 31 Generelt om betaling

I forskriften 1 avsnitt står at betaling skal skje umiddelbart etter parkering. Vi forstår ordlyden slik at kunden må betale for parkering umiddelbart etter at bilen er parkert.

I mange anlegg med billettautomater og i alle p-anlegg med bommer skjer betaling kundefremt på etterskudd. I tillegg utvikles nye og kundefremte betalingsløsninger uten bruk av kontrollavgifter som sanksjonsmiddel. BI a har ONEPARK utviklet et konsept som vi har kalt AUTOPAY. Konseptet innebærer at kameraer ved inn- og utkjøring registrerer bilens kjennemerke. Betaling for parkering kan skje til betalingsautomat før utkjøring. Dersom kunden ikke betaler for parkeringen vil kunden eksempelvis få tilsendt faktura for den tiden kunden har parkert, kun med tillegg av fakturagebyr. I alle tilfeller skjer betaling på etterskudd.

Ordlyden kan tyde på at Samferdselsdepartementet kun har vurdert betaling på vilkårsparkering hvor det ilegges kontrollavgifter. Vi foreslår at ordlyden presiseres.

§ 32 Universelt utformet betalingsløsning

Vi forstår forskriftens 4 ledd dithen at kravet til universell utforming i lukkede anlegg gjelder faste brukere. Vi foreslår at ordlyden presiseres.

§ 36 Kontroll sanksjon

ONEPARK er ikke bekymret for at ordninger med gratisparkering raskt vil forsvinne når sanksjonen for dette settes til kr 300, slik Norpark mener. Dagens ordninger med gratisparkering på kjøpesentra hvor tusenvis av kunder årlig straffes fordi de eksempelvis glemmer å trekkes gratis

billett er lite kundevennlig, gir lav kundetilfredshet og dårlig omdømme for kjøpesenteret. Nye teknologiske løsninger som AUTOPAY, se vårt svar for § 31, 2 avsnitt, gir både økt kundetilfredshet og forbedret omdømme.

Gratis parkering kan være et konkurransefortrinn for mange kjøpesentra. Vi tror derfor ikke at kjøpesenteret vil innføre avgiftsbelagt parkering kun for å opprettholde operatørs inntjening slik Norpark antyder.

Vi slutter oss derfor til forskriftens forslag til beløp på hhv 300, 600 og 900 kr.

For øvrig slutter vi oss til Norparks argumentasjon vedr 4 ledd i forskriften mot fem minutters ventetid før sanksjon kan ilegges.

Andre forhold

1. Regelverket bør utformes slik at det både på offentlig vei og privat grunn blir mulighet for én aktør, privat eller offentlig, å håndheve alle bestemmelser som gjelder parkering og stans. Slik regelverket nå er foreslått fra departementet kan det bli behov for to aktører på offentlig vei [dersom kommune velger å kjøpe tjenester for vilkårsparkering fra privat selskap, må kommunen/politiet håndheve parkerings- og stansforbud og alle forbud som følger av adferdsreglene i trafikkreglene]. Vår antakelse er at få kommuner vil se det hensiktsmessig å kjøpe tjenester for vilkårsparkering når det uansett må opprettholdes virksomhet for annen håndheving.

På private områder vil det etter forslaget alltid bli behov for to aktører. Dette er lite rasjonelt, og vil ikke være brukerorientert. Brukerne vil ikke forstå at den private håndheveren sanksjonerer for parkering i strid med reglene for vilkårsparkering, men går forbi biler som eksempelvis parkerer i strid med parkerings- og stansforbud eller er parkert på fortau. Dersom departementet endrer regelverket slik at én aktør kan håndheve både vilkårsparkering og parkering i strid med forbud mot parkering og stans, vil en også oppnå at det fortsatt blir mulig for private grunneiere å kjøpe komplette tjenester på sine områder.

På eksempelvis Oslo havn håndhever en privat operatør store deler av havneområdet, inkludert vilkårsparkering samt stanse- og parkeringsforbud. Ordningen har fungert utmerket i mange år. Med det nye regelverket vil vilkårsparkeringen fremdeles kunne kontrolleres av den private operatøren mens stanse- og parkeringsforbud må håndheves av Oslo kommune. Det vil virke forvirrende for brukerne samtidig som Oslo havn blir avhengig av avtale med privat aktør for håndheving av vilkårsparkering, og av at Oslo kommune håndhever forbud mot stans og parkering.

Tilsvarende vil det bli på sykehusområder, universitetsområder og flyplasser, eksempelvis Oslo lufthavn. På øvre forplass foran terminalen er det et privat

parkeringselskap som håndhever parkeringsforbud med utgangspunkt i private skilter. Dette har fungert utmerket i flere år og forplassen fungerer etter forutsetningen med god rotasjon på plassene og tilgjengelig kapasitet for av- og påstigning. Med det nye regelverket vil det bli kommunen som skal håndheve skiltnormalens parkeringsforbud. Dette var situasjonen de første årene etter at flyplassen åpnet og av-påstigning fungerte svært dårlig. Mange biler parkerte på forplassen i flere dager fordi kommunen ikke hadde kapasitet / evne til å foreta hyppige kontroller av forplassen.

Private grunneiere har gjennom mange år kjøpt tjenester av private P-selskap vedrørende regulering og håndheving av ulike parkeringstilbud og forbud mot parkering og stans på sine områder. Med regelverket slik det er skissert vil det ikke lenger bli mulig for grunneiere å kjøpe alle disse tjenestene. Etter regelverket vil grunneierne bare kunne kjøpe tjenester som omfatter vilkårsparkering, mens regulering av forbud mot stans og parkering vil måtte håndteres av kommunen i de kommuner vegdirektoratet har gitt håndhevingsmyndighet og ellers av politiet. ONEPARK anser dette uhensiktsmessig og lite rasjonelt, spesielt på bakgrunn av at håndheving av parkeringsregulering og forbud mot stans og parkering har fungert tilfredsstillende gjennom mange år. Vi ber derfor om at regelverket utformes slik at grunneiere fortsatt kan kjøpe tjenester for håndheving av vilkårsparkering og forbud mot stans og parkering fra private parkeringsoperatører. Dermed unngås også de uheldige konsekvensene av at to aktører håndhever ulike regler for parkering innenfor samme område.

ONEPARK foreslår derfor at Samferdselsdepartementet foretar en grundig vurdering av ovennevnte.

2. Noen deler av regelverket skal gjelde også utenfor regelverkets virkeområde (regler for sanksjonering og håndheving). Dette gjelder eksempelvis parkering utenfor trafikkarealer. Etter gjeldende regelverk gjelder ikke offentlige forbud mot parkering og stans utenfor vei. Med privat regulering er det svært vanlig å angi at parkeringsforbud gjelder også utenfor trafikkareal. Vi anser at det fortsatt er stort behov for slike forbud. Ellers vil det bli mulig å omgå parkeringsforbud ved å parkere på grøntareal utenfor trafikkareal. Regelverket har ingen angivelser av hvordan disse problemstillinger skal håndteres.

Med vennlig hilsen
for ONEPARK AS



Arne Molden
Adm Dir