



Kristiansand, 19.08.2014

MØTEINNKALLING TIL KRISTIANSAND PARKERINGSSKAPET STYRE KF

Dato: 26.08.2014

Sted: Henrik Wergelandsgate 27

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

Forfall medels snarest til Parkeringsselskapet tlf 381 29700

SAKSKART			Side
9/14	201406570-1	Ny felles parkeringsregulering - høring	2

Åse G. Paulsen
Leder
(sign.)

KRISTIANSAND
KOMMUNE

Organisasjon

Kristiansand Parkeringsselskap KF

SAKSNR. 9/14
MØTEDATO 26.08.2014

Saksgang	Møtedato	Saknr
Kristiansand Parkeringsselskapet styre KF	26.08.2014	9/14
Formannskapet	27.08.2014	

Arkivsak: 201406570-1

Arkivnr.: SAK1 Q50 &00

Saksbehandler: Raymond Solaas

NY FELLES PARKERINGSREGULERING - HØRING

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til ny felles parkeringsregulering basert på rapporten «ny felles parkeringsregulering fra 2006», samt en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet i 2009. Høringsdokumentene er omfattende (ca. 280 sider) og består av utkast til lovendringer og tre nye forskrifter på området, hvor utkast til forskrift om vilkårsparkering (avgiftsparkering, tidsbegrensning, parkeringstillatelse, oppstilling mv.) for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) er den dominerende og vies mest oppmerksomhet. De øvrige forskriftene er utkast til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede og utkast til forskrift om parkeringsgebyr (overtredelse av reglene om stans og parkering i vegtrafikklovgivningen- myndighetsutøvelse kun kommunene og politiet).

Høringsdokumentene ble sendt ut 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014 og det foreslås betydelige endringer i forhold til dagens ordning, både for offentlig og privat parkeringsvirksomhet.

Innenfor vilkårs parkering fremstår parkeringsbransjen uoversiktlig for publikum, bl.a. fordi lovverk og rammebetingelser er forskjellig. Den private delen av bransjen opplever at en del aktører fremstår som useriøse, i forhold til forretningsvilkår og metoder.

Dette har munnet ut i forslag til ny parkeringsregulering basert på følgende formål og sentrale føringer:

- Sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet.
- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet.
- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet, og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder.
- Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.
- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

Forslagene til ny parkeringsregulering virker gjennomarbeidet og har fokus på publikums rettigheter. Det legges opp til felles regelverk, skilting og klagebehandling for alle, dvs. både for offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsparkering til allmennheten. Kommunene får utvidet ansvar på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei, men vilkårsparkering langs offentlig vei er ikke myndighetsutøvelse som i dag. Det settes krav til virksomhetene i forhold til meldeplikt basert på egenerklæring, registrering, forsvarlig drift og dekkende ansvarsforsikring, skilting og krav til parkeringsområdene, samt krav til personell (alder, opplæring, uniformering, ID-kort). Statens vegvesen er register - og tilsynsmyndighet med sanksjoner overfor virksomheter som ikke oppfyller kravene.

Ved overtredelse av bestemmelser tilknyttet vilkårsparkering foreslås det kontrollsanksjon på kr 300,-, 600,- eller kr 900,- avhengig av type overtredelse. Det foreslås videre gjennomgående bestemmelser for fjerning av kjøretøy basert på nødvendighetsvilkår og varsling, samt kundevennlige betalingsløsninger og utforming av parkeringsanlegg.

Kommunene benytter i stor grad parkeringsregulering og avgiftsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. I dag benyttes avgiftsparkering som et overordnet virkemiddel for trafikkregulering, herunder styring av trafikkmengde, fremkommelighet og tilgjengelighet, begrensning av arbeidsparkering, samt i forhold til miljøet. Dette hensynet er ikke viet så stor oppmerksomhet i det foreliggende forslag.

Forslag til ny parkeringsregulering har både fordeler og ulemper i forhold til kommunens oppgaver på området. Sentralt i forslaget er publikums/brukernes interesser og gjennomgående like og forutsigbare ordninger, hvilket er viktig og nødvendig å ivareta på en god måte. Imidlertid må dette balanseres i forhold til kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Ordninger som kun gjelder kommunene (betalingsfritak for forflytningshemmede og el-biler) svekker effekten av gjennomgående like ordninger for publikum og like konkurranseforhold.

Utkast til ny felles parkeringsregulering har en rekke ordninger som fremstår som gode og riktige både for publikum og parkeringsvirksomhetene. Det fremheves felles regelverk, klageordning, regulering av håndhevingspraksis og like satser for kontrollsanksjon, samt krav til virksomhetene. Videre fremheves kundevennlige betalingsløsninger, forflytningshemmedes rettigheter, reservering, muligheten for utvidet kommunalt samarbeid og utvidet ansvar på ferdselsåre. Dette vil bedre publikums rettssikkerhet. Av uheldige sider ved utkast til ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering, fremheves videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede og elektrisk/hydrogendrevne motorkjøretøy kun for kommunale plasser, samt sammenblanding av offentlige og private skilter ved reservering. Av den grunn er det usikkert om offentlig skilt for all vilkårsparkering er hensiktsmessig. Videre er det uheldig at enerettsområdet for kommunene ikke omfatter privat veg åpen for alminnelig ferdsel slik som i dag, samt svekkede innfordringsordninger. Enkelte overgangsordninger har svært kort frist.

For øvrig henvises til bakgrunn for saken for en mer utførlig oppstilling av fordeler og ulemper.

Utkast til ny forskrift for forflytningshemmede og forskrift om offentlig parkeringsgebyr (myndighetsutøvelse- stanse- og parkeringsforbud) viderefører i all hovedsak dagens ordning.

Det er viktig at nye parkeringsbestemmelser opprettholder kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel i samfunnsstyringen, ikke minst i forhold til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommunes høringsuttalelse i forbindelse med utkast til ny felles parkeringsregulering fremkommer som merknader omtalt i denne sak.

Raymond Solaas
Daglig leder

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 30. mai 2014.
2. Vedlegg 1: Lovendringsnotat.
3. Vedlegg 2: Ny felles parkeringsregulering med utkast til forskrifter og lovendringer, Egenmeldingsskjema.

Bakgrunn for saken

Innledning

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til ny felles parkeringsregulering basert på rapporten «ny felles parkeringsregulering?» fra 2006, samt en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet i 2009. Bakgrunnen for dette er at den nåværende forskrift i all hovedsak har vært uforandret siden 1993 og parkeringsvirksomheten har siden den gang gjennomgått en utvikling i retning av flere private aktører med stigende markedsandel, nye betalingsformer, samt omstilling og omorganisering innenfor offentlig sektor. Ulikhetene mellom rammebetingelsene for offentlig og privat parkering fortøner seg som uoversiktlig for brukerne.

Samferdselsdepartementet har sendt utkast til ny felles parkeringsregulering (forskrifter og lovreguleringer) på høring 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014, hvor det foreslås til dels betydelige endringer i forhold til dagens ordning. Kommunen er høringsinstans og etter samråd med ingeniørvesenet fremmes saken for formannskapet som vedtar kommunens høringsuttalelse. Saken forelegges også Parkeringsselskapets styre, men på grunn av den knappe høringsfristen må den politiske behandlingen skje parallelt, dvs. 26. august 2014 i Parkeringsselskapets styre og 27. august 2014 i formannskapet.

Høringsdokumentene er omfattende og gir god innsikt i de ulike parkeringsbestemmelser og ordninger.

Høringen omfatter følgende:

- Utkast til lovendringer.
- Utkast til forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften).
- Utkast til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.
- Utkast til forskrift om parkeringsgebyr (overtredelse av reglene om stans og parkering i vegtrafikklovgivningen- myndighetsutøvelse kun kommunene og politiet)

Kort om status i dag

Parkeringsvirksomheten er i stadig utvikling både teknisk og strukturelt. I de senere år har det kommet til nye betalingsformer (kredittkort, etterskuddsbetaling, billettløs parkeringsløsninger- mobiltelefon, nummeregjenkjenning og brikker), håndheving ved bruk av håndterminaler og nye metoder for bevissikring i form av digitale foto.

Offentlig regulert parkering (vegtrafikkloven, parkeringsforskriften, forvaltningsloven) utgjør i dag om lag 40 % av aktiviteten i forbindelse med vilkårsparkering, i motsetning til tidligere hvor parkering var et område som stort sett var en offentlig oppgave.

For privat regulering gjelder avtalelovens generelle bestemmelser, som åpner for en rekke ulike ordninger. Det er utarbeidet såkalte "standardvilkår" som medlemmene av bransjeorganisasjonen Norpark benytter. Avtalene er såkalte realavtaler, hvilket innebærer at når kjøretøyet er parkert har en godtatt avtalens betingelser, slik de fremgår av oppslag på parkeringsområdet.

Parkeringsbransjen fremstår som uoversiktlig for publikum, bl.a. fordi lovverk og rammebetingelser er forskjellig. Den private delen av bransjen opplever at en del aktører fremstår som useriøse, i forhold til forretningsvilkår og metoder. Dette har munnet ut i et ønske om regulering av bransjen. Dessuten er det et ønske fra samferdselsdepartementet, at det etableres en gjennomgående regulering av hele parkeringsbransjen, for å sikre publikums interesser i sin alminnelighet og de forflytningshemmede i særdeleshett.

Ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering (Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer)

Samferdselsdepartementet nedsatte i august 2009 en bredt sammensatt arbeidsgruppe som har gitt innspill til departementet i forbindelse med utarbeidelsen av ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering. Forslaget ble sendt på høring 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014. Høringsfristen er knapp pga. sommerferien. Det legges opp til *nytt felles regelverk* både for offentlige og private parkeringsordninger. Det innebærer felles offentlig skilting for all vilkårsparkering som tilbys allmennheten i Norge, i motsetning til dagens ordning hvor det kun er de offentlige parkeringsvirksomhetene som har anledning til å benytte offentlige skilt. Forslaget krever både lovendring og fullstendig nye forskrifter som skal erstatte gjeldende offentlige forskrifter på området.

Arbeidsgruppen hadde følgende sammensetning:

- Samferdselsdepartementet
- Vegdirektoratet
- Politidirektoratet
- Norpark (bransjeorganisasjon)
- Foreningen næringseiendom
- Norges Handikapforbund
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Forbrukerombudet
- Forbrukerrådet
- Norges Automobilforbund
- Kommunenes sentralforbund (KS)

Formål og sentrale føringer (§ 1 og 2)

Det foreliggende forslag er basert på følgende formål og sentrale føringer:

- Sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet.
- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet.
- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet, og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder.
- Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.
- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

Vilkårsparkering omfatter:

- Parkering mot avgift.
- Med eller uten tidsbegrensning med dokumentasjonsplikt.
- Tidsbegrenset uten dokumentasjonsplikt.
- Parkeringstillatelser.
- Oppstillingsvilkår ved oppmerking.

Vilkårsparkering er ikke stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikklovgivningen, dvs. adferds regulering (gebyrtilfellene), da dette er myndighetsutøvelse som håndteres av politiet og de kommuner som har fått delegert slik myndighet. For gebyrtilfellene er det utarbeidet egen forskrift som i all hovedsak viderefører dagens ordning, samt en justering av parkeringsgebyret som har vært uforandret siden 1994.

Virkeområde (§ 3)

Gjelder for motorvogn og tilhenger på veg åpen for alminnelig ferdsel.

Vilkårsparkering avgrenses i forhold til ordninger som ikke er åpne for allmennheten, samt parkering som ikke er vilkårsparkering, f.eks. i de tilfeller det ikke foreligger vilkår eller områder som ikke er ment til parkering. Likevel skal eventuell håndheving (sanksjon og fjerning) utenfor virkeområdet for vilkårsparkering, følge regler og prosedyrer for vilkårsparkering, for å ivareta publikums rettigheter. Dette kan gjelde hager, gressplener, jordbruksarealer mv.

Nærmere om de enkelte bestemmelser i forslaget

- **Regelverk, klageordning og skilting (§1, 2, 3, 16, 22, 23, 24, 44-60)**

Felles *regelverk, klageordning samt bruk av offentlig parkeringsskilt* for alle, dvs. både offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsparkering til allmennheten. Det legges opp til klageordninger som minner om forvaltningslovens prinsipper og en egen parkeringsklagenemnd basert på nemndsbehandling av forbrukertvister. Dette vil bedre rettsikkerheten for brukerne samlet sett, men offentlig parkering ivaretar allerede i dag rettsikkerheten til innbyggerne gjennom parkeringsforskriften og forvaltningsloven. Klage til tingretten i dagens kommunale parkeringsordning erstattes av en parkeringsklagenemnd, hvilket har en lavere terskel.

- **Integrert ferdselsåre langs offentlig vei (§7)**

For å ivareta trafikale styringsbehov og parkeringspolitikken (trafiksikkerhet, trafikkavvikling, herunder fremkommelighet og tilgjengelighet, samt miljø) gis kommunene et særlig ansvar for vilkårsparkering på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei.

Dette utgjør det såkalte «enerettsområdet», hvor kommunen selv bestemmer om håndhevingen skal utføres i egen regi eller ved å engasjere private virksomheter. Behovet for trafikkstyring skal ivaretas og skilt- og vegmyndigheter skal høres før håndheving eventuelt overlates til andre. Enerettsområdet omfatter ikke privat vei åpen for alminnelig ferdsel.

Kommunene har i dag plikt til å sikre håndheving i hele kommunen av overtredelse av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven (myndighetsutøvelse- kun

kommunen og politiet) ved innføring av avgiftsparkering. I utkast til nytt regelverk knyttes denne plikten opp til innføring av betalingsparkering på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei. Håndheving av stanse- og parkeringsforbudene av samme personell som utfører kontroll med vilkårsparkeringen, fremstår som helhetlig for publikum og er effektiv ressursutnyttelse i og med at vilkårsparkering og myndighetsutøvelse, går side om side på integrert del av ferdselsåre.

- **Organisering (§5)**

I dag kan kommunenes vilkårsparkeringsvirksomhet i og utenfor enerettsområdet organiseres i samme foretak. Myndighetsområdet kan også organiseres sammen med vilkårsparkeringen. Ny parkeringsforskrift vil ikke endre på dette.

Ny parkeringsforskrift og ny gebyrforskrift gir kommunene større frihet til å kunne samarbeide med andre kommuner, herunder også innenfor myndighetsområdet (gebyrtilfellene), i og med at dagens begrensninger i samarbeid mellom kommuner foreslås avskaffet.

- **Krav til virksomhetene (§5-7)**

Det foreslås innført krav til virksomhetene i form av meldeplikt basert på egenerklæring, registrering, forsvarlig drift og dekkende ansvarsforsikring, skilting og krav til parkeringsområdene, samt krav til personell (alder, opplæring, uniformering, ID-kort).

Statens vegvesen er tiltenkt oppgaven som registerfører og tilsynsmyndighet og virksomhetene har opplysnings- og rapporteringsplikt til tilsynsmyndigheten. Virksomheter som ikke oppfyller kravene kan få pålegg om retting, tvangsmulkt, eller avskilting, av ett eller flere parkeringsområder som virksomheten har ansvaret for. I ytterste konsekvens kan alle parkeringsområdene bli avskiltet. Dette vil trolig rydde opp i forhold til useriøse aktører i bransjen. Parkeringsbedriftene vil bli kontrollert av tilsynsmyndigheten, parkeringsklagenemnda og allmennheten, i forhold til å oppfylle vilkårene.

Det kreves skiltplan for det enkelte parkeringsområde som skal sendes tilsynsmyndigheten, hvilket er i samsvar med dagens krav i offentlig parkeringsregulering, men skiltplanene skal ikke godkjennes av skiltmyndigheten (statens vegvesen, kommunen eller politiet) i form av et skiltvedtak. På ferdselsåre skal imidlertid skiltplan og skiltvedtak godkjennes av skiltmyndigheten jf. skiltforskriften.

Sentralt på det enkelte parkeringsområde skal det settes opp egne informasjonsskilt med opplysninger om parkeringsvirksomheten, vilkår, reaksjoner ved brudd på vilkår, samt klageadgang. I og med at det legges opp til ulike vilkår på kommunale og private parkeringsplasser, må dette informeres om på hvert enkelt parkeringsområde, så fremt dette ikke er u hensiktsmessig.

- **Ansatte (§8-13)**

Felles krav til ansatte som skal håndheve vilkårsparkering, herunder alder, forbud mot provisjonslønn, uniformering, legitimasjonskort og kompetanse, herunder minst 60 timers obligatorisk utdanning med avsluttende prøve, samt regodkjenning hvert

fjerde år.

- **Kontrollsanksjonen (§36)**

Kontrollsanksjonen skal utgjøre kr 300,- ved brudd på dokumentasjonsplikt for tidsbegrenset gratis parkering, samt overtredelse av reservert parkering for kunder, besøkende/gjest eller lignende.

Kontrollsanksjonen skal utgjøre kr 900,- for overtredelse av vilkårene for plass reservert for forflytningshemmede.

For øvrige overtredelser av vilkårene for parkering utgjør kontrollsanksjonen kr 600,-, med unntak av langtidsparkering, dvs. over tre døgn (flyplasser mv.), hvor manglende betaling medfører at det må betales for den tid man har parkert, i tillegg til kontrollsanksjonen.

Dette er høyere satser enn i dagens ordning for offentlig regulert parkering (kr 300,- uforandret siden 1994), men noe lavere enn de fleste private virksomheter som har satser på mellom 300 og 700 kroner med et snitt på 645 kroner.

Det legges opp til prisjustering av kontrollsanksjonen, men regime er ikke endelig avklart.

- **Innfordring (§37, 38)**

Betinget solidaransvar for fører og eier av motorvogn i det kravet først må rettes mot fører når denne er kjent. Forenklet inndrivning av avgjorte krav i samsvar med alminnelige regler.

Imidlertid foreslås at kjøretøy hvor eier skylder kontrollsanksjoner på mer enn kr 10.000 kan fjernes og tas i forvaring, inntil eier har gjort opp for seg.

- **Fjerning (§38-43)**

Gjennomgående bestemmelser for fjerning av kjøretøy med fokus på publikums rettigheter. Det foreslås grunnleggende nødvendighetsvilkår og eier skal søkes varslet. Dagens tilbakeholdelsesrett for kommunene til dekning av inntauing- og forvaringsutgifter oppheves, dvs. utgiftene må inndrives etter alminnelige regler. Imidlertid gjelder solidaransvaret.

- **Betalingsløsninger (§31-35)**

Det er krav til gjennomgående kundefriendly betalingsløsninger, herunder forskudd og etterskuddsbetaling og universelt utformet betalingsløsning. Det kreves helautomatisk løsning i lukkede anlegg, mobiltelefonløsning eller tilsvarende løsning i åpne anlegg og universelt utformet betalingsautomat (frem i tid). Dette er krav som innebærer at publikum kun betaler for den tid man er parkert, samt ivaretar forflytningshemmede i særdeleshet. Kundefriendly betalingsløsninger begrenser muligheten for å få kontrollsanksjon for manglende betaling.

- **Forflytningshemmede (§33, 61-64)**

Forbedrede rettigheter for forflytningshemmede i sin alminnelighet uavhengig av operatør. Dette innebærer at det skal reserveres tilstrekkelig antall plasser på alle parkeringsarealer, begrenset oppad til 4 %. På mindre arealer kan inntil 2 plasser kreves reservert. Parkeringsplasser for forflytningshemmede skal som hovedregel ha standard størrelse 4,5 m x 6 m.

Ordningen med fritak for betaling for forflytningshemmede videreføres som nå, dvs. kun for kommunale parkeringsplasser.

Ved tidsbegrensning gis forflytningshemmede som hovedregel dobbelt tid (over 30 min.). Dette gjelder ikke reserverte plasser for forflytningshemmede, hvor tidsbegrensningen må følges. Forbud mot av - og pålessing på særskilt avsatte plasser. Det vil også bli stilt gjennomgående krav til utforming, plassering, samt betalingsystem. Dagens forskrift erstattes av ny forskrift.

Kommunene gis en rådgivende funksjon overfor parkeringsvirksomhetene i forbindelse med tilrettelegging for funksjonshemmede.

- **Elektriske og hydrogendrevne motorvogner (§34)**

Videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner, dvs. kun på avgiftsbelagte kommunale plasser.

- **Lading (§35)**

Parkeringsvirksomhetene plikter å tilby opplading for ladbare motorvogner etter behov og innenfor muligheten for å få dekket kostnadene fra brukerne. Antall plasser kan utgjøre inntil 6 % på det enkelte parkeringsområde.

- **Private trafikale reguleringer (§23)**

Det tillates ikke private trafikale reguleringer, herunder private stansforbud sammen med vilkårsparkeering, da dette blir en sammenblanding av offentlige og private skilt som kan oppleves forvirrende og villedende for publikum. Det kan videre forekomme ulik forståelse av begreper og rekkevidden av skiltingen.

- **Håndhevingspraksis (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

For å få en mer ensartet håndheving foreslås det å regulere håndhevingspraksis og en del typetilfeller. Dette gjøres dels ved retningslinjer og dels ved egne bestemmelser i parkeringsforskriften.

I følgende tilfeller skal ilagt kontroll sanksjon ettergis:

På visse vilkår ved snudd billett, samt manglende billett hvor det i ettertid kan dokumenteres at fører eller eier har betalt (person, tid og sted),

Kontroll sanksjon kan tidligst ilegges 5 minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass.

Kontrollsanksjon kan tidligst ilegges 5 minutter etter at parkeringstiden er utløpt.

Rettigheter og plikter ved feil på betalingsautomaten, flere motorsykler eller mopeder kan parkere i samme felt, kjøretøy som opptar flere felt (store kjøretøy, motorvogn med tilhenger) må betale for det antall felt som benyttes, samt krav til dokumentasjon for ileggelse og fjerning.

- **Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser (§65)**

Det legges opp til gradvis innfasing av nye regler, hvor det legges vekt på at bestemmelser som er viktige for publikum skal tre i kraft før bestemmelser av mer administrativ karakter. Bestemmelsene trer derfor i kraft fra en måned til to år etter at forskriften er vedtatt.

Kort om kommunenes involvering i parkeringsvirksomhet

Forslag til ny parkeringsforskrift har fokus på hensynet til publikum og dermed hvordan parkeringsvirksomheten utøves. De fleste kommuner driver vilkårparkering på egne veier, gater og plasser som ledd i samfunns- og trafikkstyringen og har stort sett ikke erverv til formål. Kommunene benytter i stor grad parkeringsregulering og avgiftsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. I dag benyttes vilkårparkering som et overordnet virkemiddel for trafikkregulering, herunder styring av trafikkmengde, fremkommelighet og tilgjengelighet, begrensning av arbeidsparkering, samt i forhold til miljøet. Dette gjør seg spesielt gjeldende på enerettsområdet (ferdselsåre), men har også betydning for lokalisering og utforming av parkeringsanlegg utenfor ferdelsåre. Disse hensyn ivaretas også av de almennelige ordninger i plan- og bygningsloven, samt ved politisk og administrativ styring i den enkelte kommune. Parkeringspolitikken inngår i en helhet og har betydning for kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Derfor er det viktig at denne funksjonen også ivaretas i en ny parkeringslovgivning/forskrift. I det foreliggende utkast er dette hensynet ikke viet stor oppmerksomhet utover bestemmelsene om enerettsområdet.

Vurdering

Forslag til ny parkeringsregulering har både fordeler og ulemper i forhold til kommunens oppgaver på området. Sentralt i forslaget er publikums/brukernes interesser og gjennomgående like og forutsigbare ordninger, hvilket er viktig og nødvendig å ivareta på en god måte. Imidlertid må dette balanseres i forhold til kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Ordninger som kun gjelder kommunene svekker effekten av gjennomgående like ordninger for publikum og like konkurranseforhold.

Fordeler

- **Felles regelverk (§1-65)**

Felles regelverk vil trolig virke mer oversiktlig for folk flest og dermed også bedre forståelsen. Dette til tross for at ulike bestemmelser for HC og elektriske - og hydrogendrevne motorvogner mellom kommunene og private aktører, svekker forståelsen av felles regelverk, jf. omtalen under ulemper. Rettssikkerheten bedres trolig samlet sett for brukerne, men innen offentlig parkeringsregulering er rettssikkerheten til

allmennheten allerede i dag rimelig godt ivaretatt, ved «gjeldende parkeringsforskrift» og forvaltningsloven. Forbedringen er derfor i all hovedsak knyttet til privat regulering og da spesielt for de ordningene som ikke følger standardvilkårene i regi av bransjeforeningen Norpark.

- **Felles klagenemnd (§44-60)**

Felles klagenemnd er en fordel, da dagens ordninger er svært ulike og fremstår som fragmenterte for brukerne. Ordningen i offentlig parkeringsregulering med å bringe klagen inn for tingretten, ved annen gangs behandling, er en terskel for innbyggerne og belaster rettsapparatet unødvendig. I privat parkeringsregulering er det kun de bedriftene som er medlem i Norpark (bransjeforeningen), som er forpliktet til å følge en felles klageordning med klagenemnd. For de øvrige er det ikke faste ordninger.

- **Reservering (§ 27-30)**

Reservering for enkelte kjøretøygrupper eller personer (HC) opprettholdes ved offentlige skilt. Utvidet mulighet for reservering sammenliknet med dagens ordninger i offentlig regulert parkering, på områder som ikke er integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei. Dette vil øke fleksibiliteten i parkeringsreguleringen og gjøre den mer målrettet i forhold til lokale behov, men ulempen er at det medfører sammenblanding av offentlige og private skilte. Dette omtales nærmere under ulemper.

- **Samarbeid mellom kommuner**

Større frihet for kommunene i forhold til å samarbeide med andre kommuner innenfor vilkårsparkeering og myndighetsutøvelse. Begrensningene i dagens forskrift videreføres ikke. Dette kan åpne for lokale samarbeidsløsninger innenfor kommunelovens rammer, for å bedre tjenestene og utnytte ressursene bedre.

- **Krav til virksomhetene (§4-7)**

Det settes krav til virksomhetene i forhold til utførelse, ansatte, kompetanse, parkeringsområde, opplysnings- og rapporteringsplikt, betalingsordninger mv. Statens vegvesen skal være register- og tilsynsmyndighet og kan sanksjonere overfor virksomheter som ikke oppfyller kravene. Dette vil ha positiv effekt på kvaliteten av parkeringstjenestene i sin alminnelighet og publikums rettigheter. På sikt er det grunn til å tro at dette vil bedre bransjens omdømme.

- **Kontrollsanksjon (§ 36)**

Like satser for kontrollsanksjonen og prisjustering basert på en indeks, enten KPI eller lønnsutvikling. Satsene synes å være rimelige i forhold til type overtredelse.

- **Enerettsområdet (§7)**

Kommunene har utvidet ansvar og kontroll på ferdselsåre for å ivareta trafikale styringsbehov og parkeringspolitikken. Dette omtales som «enerettsområdet». Definisjonen av enerettsområdet omtales under ulemper.

- **Forflytningshemmede (§61-64)**

Forbedrede rettigheter for forflytningshemmede uavhengig av operatør i forhold til reserverte plasser og utformingen av disse.

- **Private trafikkreguleringer (§23)**

Det tillates ikke private trafikale reguleringer sammen med vilkårsparkeing for å unngå sammenblanding av offentlige og private skilt. Dette for å unngå forvirring og vilde publikum.

- **Håndhevingspraksis og typetilfeller (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

Regulering av håndhevingspraksis og enkelte typetilfeller enten i den nye parkeringsforskriften eller ved retningslinjer. Til tross for enkelte uheldige sider ved forslagene, jf. omtalen under ulemper, vil det likevel samlet sett være klargjørende og fremstå som mer forutsigbart for publikum.

- **Solidaransvaret (§37, 38)**

Solidaransvaret opprettholdes men noe betinget, jf. omtalen under ulemper.

- **Fjerning (§ 38-42)**

Gjennomgående bestemmelser for fjerning basert på nødvendighetsvilkår og varsling.

Ulemper

- **Egen godkjenning av skiltplaner (§16 og 22)**

I og med at det legges opp til egengodkjenning av skiltplanene, påhviler det den enkelte virksomhet å avgjøre innholdet i skiltingen basert på et rammeverk og her kan det oppstå en del ulikheter fra område til område, avhengig av kostnader og kompetanse i forhold til god skilting. Det kan tale for at alle skiltplaner bør være gjenstand for godkjenning av skiltmyndighetene, for å sikre kvaliteten, slik det kreves i offentlig parkering i dag, samt foreslås videreført på enerettsområdet. Imidlertid krever dette at kapasiteten utvides hos skiltmyndigheten og økte kostnader i forhold til oppfølging. I det minste må det kreves en form for pre godkjenning som viser at virksomheten har kompetanse i forhold til å utarbeide skiltplaner.

Kvalitetskravet forsterkes i forbindelse med særskilt reservering som innebærer sammenblanding av offentlige og private skilt, hvilket i utgangspunktet er uheldig og bør unngås og begrenses til det strengt nødvendige. Av hensyn til behovet for fleksibilitet foreslås likevel slike løsninger, men da må det settes klare krav til god skilting som må fremgå av skiltplanen og følges opp av skiltmyndigheten.

- **Felles offentlig skilt for all vilkårsparkeing (§22)**

Bruk av offentlig skilt for all vilkårsparkeing har en direkte sammenheng med felles regelverk, men det reiser en del problemstillinger som kan være krevende. I dagens ordning viser offentlig skilting (hvit P på blå bakgrunn) at det er en kommunal ordning og privat skilting (hvit P på sort bakgrunn) at det er privat ordning utenom ferdselsåre.

På private områder er det vanlig med fleksible reguleringer og særskilte ordninger, som offentlige skilt basert på skiltnormalen ikke dekker. Det medfører at offentlig skilt i stor grad må suppleres med private skilt, hvilket kan gjøre området uoversiktlig og forståelsen av det «offentlige skiltet» blir dermed vannet ut. Spørsmålet er om det blir mer forbrukervennlig med slike løsninger. Dessuten legges det opp til ulike ordninger for elektriske- og hydrogen drevene kjøretøyer, samt for forflytningshemmede, avhengig om parkeringsplassen er kommunal eller privat. Med lik skilting blir det vanskeligere for publikum å vite om det er en kommunal ordning eller privat ordning som gjelder. Her må det suppleres med tilleggsopplysninger i form av mer skilting som igjen gjør det mer krevende for publikum og misforståelser vil kunne oppstå. Det ovenstående kan tale for at det bør vurderes hvor hensiktsmessig det er å innføre felles offentlig skilt for all vilkårsparkeing. Offentlig skilt må i det minste benyttes på integrert del av ferdselsåre åpen for alminnelig ferdsel.

- **Avgrensning av enerettsområdet (§7)**

I forbindelse med avgrensning av enerettsområdet (ferdselsåre) er det enkelte steder vanskelig å se hvor enerettsområdet opphører og andre ordninger begynner. Det kan resultere i at publikum gjør feil, herunder betaler til feil automat eller misforstår reguleringen. Det anbefales fysisk skille eller oppmerking for å markere overgangen der det er nødvendig.

- **Private veier åpen for alminnelig ferdsel – er ikke en del av enerettsområdet og flere parkeringsaktører på integrert del av ferdselsåre (§7)**

Definisjonen av enerettsområdet er *integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei*, dvs. private veier åpen for alminnelig ferdsel er ikke en del av kommunens enerettsområde. Det foreslås videre at det ikke skal være anledning til å ha private adferdsregulerende skilt (parkering forbudt, stans forbudt mv.) i kombinasjon med vilkårsparkeingsskilt, som i ny forskrift foreslås å være offentlige skilt. Dette for å unngå sammenblanding av offentlige og private skilt på samme område.

Imidlertid kan vilkårsparkeing på privat vei åpen for alminnelig ferdsel håndheves av private, mens stanse- og parkeringsforbudene i henhold til vegtrafikkloven i samme område må håndheves av kommunene eller politiet, enten de er skiltet eller ikke. Dette gjelder også for enerettsområdet (integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei) om kommunen velger å benytte en ekstern parkeringsaktør i stedet for egne ansatte eller samarbeidende kommune. Det innebærer en deling av oppgavene på samme vegstrekning, noe som for publikum vil være mer krevende og komplisert å forholde seg til, med det resultat at misforståelser og forvirring vil kunne oppstå.

På den bakgrunn foreslås det at også private veier åpen for alminnelig ferdsel skal inngå i enerettsområdet for kommunene, samt at det kun er kommunene som kan ivareta både adferdsregulering og vilkårsparkeing på integrert del av ferdselsåre. Forslaget er ikke ment å begrense samarbeid mellom kommuner om felles parkeringshåndheving og drift. Innføring av avgiftsparkering på privat vei vil uansett kreve samtykke fra grunneier. Det vil også være en mer rasjonell utnyttelse av ressursene å ha en aktør, i og med at vilkårsparkeing og myndighetsutøvelse, går side om side på integrert del av ferdselsåre. Dessuten er det ønskelig å ha det kvalitetskravet som godkjente skiltplaner og skiltvedtak innebærer, ikke minst for trafikksikkerheten, for alle veier åpen for alminnelig ferdsel.

- **Regodkjenning av parkeringsbetjener (§9)**

Det legges opp til kompetansekrav hvilket er positivt. Imidlertid foreslås innført en regodkjenningsprøve hvert fjerde år i form av en forenklet utgave av en eksamen. Det kan skape bekymring hos ansatte som har lang og god erfaring samt god forståelse for oppgaven som trafikkbetjent, men liten erfaring med prøver og eksamen. På den bakgrunn foreslås det at det skal være en obligatorisk etterutdanning/oppfriskning uten prøve. Dette er vanlig innenfor andre yrkesgrupper som har krav til etterutdanning/oppfriskning av kunnskaper. Det er den ansatte selv i samarbeid med arbeidsgiver, som har ansvaret for at etterutdanningen gjennomføres og at dokumentasjon for dette foreligger. Dette for at tilsynsmyndigheten kan kontrollere at bestemmelsene følges opp.

- **Uniformering (§11)**

Det er ønskelig at betegnelsen trafikkbetjent, som benyttes av kommunene for personell som håndhever både adferdsregulering og vilkårsparkering, kan videreføres. Denne betegnelsen er ikke med i opplistingen i § 11.

- **Krav til skilting (§22, 28)**

Skilt 552-Parkering skal benyttes på alle områder hvor vilkårsparkering tilbys allmenheten, jf. forskriftens § 22. Vilkårsparkering i dagens offentlig regulert parkering benytter også skilt 376.1-parkeringszone. I forhold til unntak fra maksimaltid, jf. forskriftens § 28, omtales både skilt 552 og skilt 376.1. Det er ønskelig å få en avklaring om hvordan dette skal håndteres i ny parkeringsregulering.

Videre er det krav til informasjonsskilt sentralt på det enkelte parkeringsområde hvor følgende informasjon skal fremgå:

- Virksomhetens navn og telefonnummer
- Vilkår for bruker
- Reaksjoner ved brudd på vilkår
- Klageadgang

Det gis unntak der slik skilting er uhensiktsmessig, f.eks. ved ferdselsåre (gateparkering). I slike tilfeller skal informasjon gis på annen måte. Det kan stilles spørsmål med behovet for slikt informasjonsskilt utover virksomhetens navn og telefonnummer, eventuelt kontoradresse/hjemmeside, dersom all vilkårsparkering skal benytte det offentlige parkeringsskiltet 552 med nødvendige underskilt, hvor rettigheter og plikter er regulert i en egen forskrift, som gjelder all vilkårsparkering som tilbys allmenheten. Det blir en avveining i forhold til hvor mye informasjon publikum har behov for på det enkelte område. I offentlig regulert parkering har publikum stort sett kun forholdt seg til den offentlige skiltingen med aktuelle underskilt, uten at dette har vært ansett som et problem. Det må forutsettes at bilfører kjenner betydningen av vanlig skilting. Det er videre kjent at brudd på parkeringsbestemmelsene kan gi kontrollsanksjon eller fjerning. En del informasjon er kun aktuelt i forbindelse med en illeggelse av kontrollsanksjon og da vil den fremgå av blanketten som er festet på kjøretøyet. I andre tilfeller kan det henvises til parkeringsvirksomhetens informasjon på kontorstedet eller via hjemmesider.

- **Undersøkelsesplikt (§ 25)**

Det foreslås at på integreert del av ferdselsåre langs offentlig veg må fører og eier av motorvogn, senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er satt opp, rette seg etter de nye bestemmelsene. Dette er en videreføring av dagens bestemmelser innenfor offentlig parkeringsregulering. Denne bestemmelsen anbefales benyttet på all

vilkårsparkering for å unngå misforståelser.

- **Innfordring (§37)**

For kommunal vilkårsparkering innebærer ny parkeringsforskrift svekkede innfordringsmuligheter. Panterett i kjøretøyet (legalpanten), krav om innbetaling selv om ileggelsen er påklaget og forhøyet krav (50 %) ved manglende betaling, bortfaller. Imidlertid foreslås solidaransvaret opprettholdt, men kravet må rettes mot fører når denne er kjent i form av betalingsoppfordring. Først 30 dager senere kan eier kreves for beløpet. Hensynet til effektiv innfordring og publikums rettigheter er gjenstand for en avveining i forskriftsarbeidet, men alt i alt har dette resultert i en vesentlig svekkelse av innfordringen av kravet, sammenliknet med dagens ordning.

Det foreslås derfor å opprettholde solidaransvaret også når fører er kjent. I innfordring er det viktig å ha fremdrift og tett oppfølging av kravet og bestemmelsen om først å kreve fører når denne er kjent, medfører en vesentlig forsinkelse, som kan vise seg å svekke muligheten for å få kravet dekket. Videre anbefales det å opprettholde betalingsplikten selv om kravet er påklaget, for å unngå at det klages kun for å få en betalingsutsettelse.

- **Fjerning, tilbakeholdelsesrett og vraking (§38-43)**

Ved fjerning foreslås det at kjøretøyet utleveres selv om kontroll sanksjonen og omkostningene ved fjerning og forvaring ikke er betalt. Med de vilkår som kreves for fjerning, jf. forskriftens § 38, vil fjerning begrenses til det strengt nødvendige, hvilket også er riktig da dette er et sterkt virkemiddel. Av den grunn foreslås det å opprettholde den alminnelige tilbakeholdelsesretten.

Fjerning kan gjennomføres selv når nødvendighetsvilkårene ikke er oppfylt, i de tilfeller motorvognens registrerte eier har kontroll sanksjoner over kr 10.000. I dette tilfellet gis det også tilbakeholdelsesrett, dvs. kjøretøyet kan nektes utlevert eier inntil kontroll sanksjoner og fjernings- og forvaringskostninger er betalt. Rent umiddelbart virker beløpet på kr 10.000 for høyt, da det i mange tilfeller kan være lite eller intet å hente hos skyldner og da har man kun kjøretøyet i forhold til å få inn kravet. Kjøretøyet har ofte begrenset verdi eller anses som vrak, når eier har mange ubetalte ileggelser. Beløpet foreslås satt til kr 5.000, dersom den generelle tilbakeholdelsesretten foreslås fjernet.

Det er videre ønskelig å få avklart hvilken instans som vurderer om kjøretøyet er vrak eller om kjøretøyet må takseres før vraking.

- **Universell utforming av betalingsløsninger (§31-32)**

Fristen for å oppfylle universell utforming av betalingsautomater er satt til 2021, dvs. 7 år fra nå. De fleste parkeringsvirksomheter har nettopp foretatt betydelig oppgradering av eksisterende betalingsautomater og bomanlegg, i forbindelse kredittkortbetaling (EMV kravene) og disse investeringene forutsettes å ha en levetid på 8-10 år fra i dag. Eldre betalingsautomater er ombygd til moderne løsninger og i en del tilfeller er det stort sett kun kabinettet som er gammelt, mens slidedeler og frontpanel er helt nytt. På bakgrunn av dette foreslås fristen satt til 2024 for at parkeringsvirksomhetene skal få full uttelling for disse investeringene.

- **Videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede kun for kommunale plasser (§33 og forfl. §2)**

Det foreslås å videreføre dagens ordning med betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser, jf. den nye parkeringsforskriften § 33 og den nye forflytningshemmede forskriften § 2.

Med de omfattende kravene som det legges opp til i forhold til universell utforming, både hva angår betalingsautomater, betalingsløsninger, samt utforming av parkeringsarealer, kan man stille spørsmål om betalingsfritaket bør avvikles når overgangsperioden er over.

Forslaget om at avgiftsfritaket kun skal gjelde for kommunale parkeringsplasser, er ikke i samsvar med de overordnede føringer for arbeidet med ny parkeringsregulering, hva angår like konkurransevilkår og forenklinger for publikum. Kommunene får samme krav til tilrettelegging som private aktører, men i tillegg må de bære inntektstapet. Dessuten får kommunene langt flere forflytningshemmede på sine parkeringsarealer som følge av betalingsfritaket og dermed vil andelen som må avsettes til innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, bli langt større enn for private aktører. Maksimumsandelen på 4 % vil dermed bli en realitet for mange kommunale områder, mens private aktører som vil oppleve lavere etterspørsel, får mindre behov for tilrettelegging. Dette sammen med at private aktører ikke er forpliktet til å gi betalingsfritak for forflytningshemmede, er en merkbar konkurranse fordel. I rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» fra 2006 fremgår det at over 60 % av parkeringstilbudet til allmennheten var privatrettslig, dvs. hovedsakelig drevet av private aktører. Legger man styrkeforholdet til grunn er det ekstra krevende for kommunene å måtte ta betalingsfritaket på vegne av en hel bransje.

Ulike vilkår for forflytningshemmede avhengig av om parkeringsplassen er kommunal eller privat vil medføre misforståelser og unødvendige kontrollsjekker, samt gjøre hverdagen mer krevende for denne gruppen. Dessuten svekker det noe av hensikten med felles parkeringsregulering.

Det må videre defineres hva som er en kommunal plass. I enkelte tilfeller leier kommunene fast eiendom fra private for å tilby avgiftsparkering til publikum som ledd i et trafikkstyringsperspektiv. Er dette en kommunal plass? Inntjeningen og dermed også muligheten til å betale leie til grunneier påvirkes av inntektssiden. Ulike konkurransevilkår kan resultere i at kommunene ikke får hånd om viktige arealer, for å realisere parkeringspolitikken.

- **Videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner (§34)**

Antall elektriske motorvogner er sterkt stigende hvilket innebærer at avgiftsfritaket for disse kjøretøyene medfører betydelige utfordringer, hva angår parkeringsregulering. I Kristiansand har vi registrert at svært mange førere av elektriske motorvogner benytter sentrale parkeringsplasser til langtids parkering, herunder arbeidsreiseparkering, pga. betalingsfritaket.

Vanligvis benyttes en sentral parkeringsplass av 4-5 ulike kjøretøy i tidsrommet 08-17. For elektriske motorvogner er dette antallet langt lavere og i mange tilfeller nede i 1-2 kjøretøy i tidsrommet 08-17. Andre kjørende får dermed svekket tilgjengelighet som resulterer i økt letetraffikk og de uheldige miljømessige sider dette har. Videre har det vært nødvendig å innføre maksimaltid i sentrale deler av Kvadraturen, der det tidligere var tilstrekkelig med progressive avgiftssatser, for å opprettholde en tilfredsstillende tilgjengelighet. Dette innebærer en mer krevende regulering enn nødvendig for andre kjørende og dermed økte muligheter for å misforstå.

Som for betalingsfritaket for forflytningshemmede vil avgiftsfritaket kun for kommunale

parkeringsplasser medføre en betydelig konkurranse fordel for private virksomheter på bekostning av kommunene. Som påpekt tidligere er dette ikke i samsvar med de overordnede føringer for arbeidet med ny parkeringsregulering. I rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» fra 2006 fremgår det at over 60 % av parkeringstilbudet til allmennheten var privatrettslig, dvs. hovedsakelig drevet av private aktører. Legger man styrkeforholdet til grunn er det ekstra krevende for kommunene å måtte ta betalingsfritaket på vegne av en hel bransje, for en kjøretøygruppe som viser sterk vekst. Dette skaper usikkerhet for fremtidige konsekvenser.

Det henvises videre til merknadene i forbindelse med avgiftsfritaket for forflytningshemmede i forhold til innholdet i begrepet «kommunale parkeringsplasser», jf. den nye parkeringsforskriften § 34. Begrepet må defineres.

Ulike vilkår avhengig av om parkeringsplassen er kommunal eller privat vil medføre misforståelser og unødvendige kontroll sanksjoner, samt gjøre hverdagen mer krevende. Dessuten svekker det hensikten med felles parkeringsregulering.

Likevel foreslås det, dersom betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy opprettholdes kun for kommunale plasser, at kommunene får anledning til å bestemme hvor betalingsfritaket skal være, for å opprettholde en tilfredsstillende trafikkstyring og tilgjengelighet for andre kjørende.

Det må kunne kreves skjerpet aktsomhet av fører som en gjenytelse for betalingsfritaket i form av undersøkelsesplikt på kommunale parkeringsplasser på, lik linje som for private parkeringsområder.

Det anbefales å opplyse om betalingsfritaket på egne underskilt, selv om det kan være en utfordring på ferdselsåre. Det må avtales nærmere om hvor stor andel av det samlede tilbud som må ha betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.

- **Tilrettelegging for ladbare motorvogner (§35)**

Forslaget om betalingsfritak for elektriske motorvogner vil medføre at kommunale parkeringsplasser vil få en betydelig større etterspørsel etter lademuligheter enn private parkeringsplasser, jf. merknadene under tilrettelegging for forflytningshemmede og videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.

Det kan medføre økte drifts- og investeringskostnader for kommunene kombinert med at flere plasser må avsettes til formålet. På den annen side kan kommunene kreve betaling for å lade elektriske motorvogner, herunder også for investeringskostnadene. Likevel er det krevende å måtte ta en utvidet forpliktelse for denne oppgaven, som følge av ulike rammevilkår. Enkelte steder kan regulering i form av maksimaltid gjøre det lite aktuelt å tilby lading av elektriske motorvogner, da det vil ha begrenset effekt. Dette gjelder spesielt på ferdselsåre, hvor det bør vurderes om kravet skal opprettholdes.

- **Regulering av typetilfeller (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

Det legges opp til 5 minutter områdningsstid før betaling. Dette forslaget anbefales ikke da det kan oppfattes som plikt til å betale først etter 5 minutter. Publikum vil da bli fristet til å rekke korte ærender uten å betale, hvilket kan resultere i uoverensstemmelser og utløse konflikter. Det virker urimelig først å kunne sanksjonere etter 5 minutter, når fører ikke er til stede ved parkeringsområdet.

Ved parkering av stor bil eller med tilhenger som opptar flere felt, skal det betales for det antall felt som benyttes. Ved gratis parkering mot billett er det tilstrekkelig å fremlegge en

billett til tross for at flere felt benyttes. Det anbefales å kreve samme dokumentasjonsplikt for betaling mot avgift og gratis parkering mot billett. Dette for å unngå misforståelser og unødvendig sanksjonering.

Betaling til feil automat vil forekomme i sentrumsområder med flere aktører side om side. God og logisk skilting vil begrense dette, men likevel kan fysiske forhold medføre at publikum kan misforstå. I slike tilfeller viser publikum vilje til å overholde betalingsplikten, hvilket har betydning for den etterfølgende klagebehandling. I disse tilfellene er et samarbeid mellom parkeringsvirksomhetene aktuelt, hvor det i klagebehandlingen tas hensyn til at området kan være krevende for publikum. Parkeringsklagenemnda kan også utvikle praksis på dette området. Det kan også være aktuelt på generelt grunnlag å ettergi kontrollsanksjon som er utstedt i slike tilfeller, hvor det er helt klart at betalingsplikten er overholdt.

- **Det strafferettslige vern for trafikkbetjener/parkeringsbetjener/kontrollører**

Svekket beskyttelse for kommunalt ansatte i og med at vilkårsparkering ikke omfattes av bestemmelsene om offentlig tjenestemann. I forbindelse med håndheving av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven (gebyrtilfellene- myndighetsutøvelse) er ansatte offentlige tjenestemenn med særskilt vern i straffeloven.

Vold og trusler overfor trafikkbetjener forekommer dessverre og anmeldes til politiet for videre oppfølging. Straffeloven av 2005 § 265 har en egen bestemmelse om særskilt vern av utsatte yrkesgrupper, som har bred kontaktflate og utfører viktige samfunnsoppgaver.

Kommunenes engasjement innenfor parkering bærer preg av dette og det er derfor rimelig at trafikkbetjener inngår i de yrkesgrupper som vernes iht. straffelovens § 265.

- **Ikrafttreden og overgangsbestemmelser (§65)**

Bestemmelsene om lademulighet for elektriske motorvogner krever bygningsmessig/fysisk tilrettelegging som vil kreve både tid og må innarbeides i kommunenes årsbudsjett og handlingsprogram. Som påpekt tidligere er det kommunene som i stor grad vil få dette kravet rettet mot seg. Det må tas sentrale valg i forhold til teknisk opplegg og betalingsløsninger. Det må videre søkes tilskudd fra ulike tildelingsordninger, samt utarbeide tilbud i samsvar med lov om offentlige anskaffelser. Investeringer må bevilges og finansieres i samsvar med kommunelovens bestemmelser. Det er lite realistisk at dette kan være på plass så tidlig som 6 måneder etter ikrafttredelse. Her foreslås fristen satt til minst 2 år, kanskje lenger.

Regodkjenning innen 2 år etter ikrafttredelse for personell som allerede har gjennomført opplæring og har lang erfaring, foreslås satt til 4 år. Dette fordi nye bestemmelser må gå seg til og erfaring må opparbeides.

Universelt utformet betalingsløsning i lukkede anlegg innebærer trolig enten nummeregjenkjenning, bruk av brikker eller en telefonbetalingsløsning. Dette er løsninger som fremdeles er lite utbredt i denne type parkeringsanlegg, herunder er erfaringene begrenset og løsningene er ikke ferdig uttestet og avklart, samt at det er få leverandører. Løsningen krever at flere datasystemer integreres og testes ut.

Kravet er berettiget, men her må det være overgangsordninger som innebærer at parkeringsvirksomhetene får tid til å velge gjennomprøvde og kundevennlige løsninger. Få leverandører innebærer trolig også kapasitetsbegrensninger og høyere kostnader. De fleste lukkede anlegg har allerede i dag svært kundevennlige betalingsløsninger, hvor det betales for den tid man er parkert, enten via kredittkort eller med kontanter. Når det gjelder anskaffelse, bevilgning og finansiering gjelder samme prosedyrer som nevnt for

etablering av lademuligheter. Det foreslås derfor iverksettelse først 4 år etter forskriftens ikrafttredelse.

- **Diverse tilbakemeldinger**

I høringsutkastet har Samferdselsdepartementet bedt om innspill på konkrete problemstillinger. En del av disse problemstillingene er kommentert tidligere og i det etterfølgende berøres kun saker som ikke er omtalt tidligere.

Fagbrev for trafikkbetjener

Fagbrev for trafikkbetjener vil bedre den generelle kompetansen og status, men er ikke en forutsetning for å håndheve parkeringsbestemmelsene. Kompetansekravene som beskrevet i denne høringen anses å være tilstrekkelig.

Regulering av kontroll sanksjonens størrelse

I og med at parkeringskontroll er personellintensiv anbefales SSBs lønnsindeks, men KPI kan også benyttes. Videre anbefales det justering hvert andre år avrundet til nærmeste hele 10 kr iht. ordinære avrundingsregler, for å unngå for hyppige endringer.

Klageadgang til parkeringsklagenemnda for fjerning av kjøretøy utenfor vilkårsparkering

Det kan gjelde fjerning fra hager, lekeplasser, gressplener mv, dvs. på steder hvor det ikke er meningen at kjøretøy skal befinne seg uten eiers samtykke. Det foreslås klageadgang til parkeringsklagenemnda i slike tilfeller, hvilket støttes av hensyn til publikums rettssikkerhet.

Veksling for betalingsautomater

I utkast til parkeringsforskrift kreves ikke veksling i forbindelse med kontant betaling, men Samferdselsdepartementet ønsker innspill om dette i høringsrunden. I dag tilbys stort sett ikke veksling ved kontant betaling via betalingsautomat. Unntaket er betalingsautomater tilknyttet bomanlegg. Veksling vil komplisere og fordyre betalingsløsningene i sin alminnelighet, er sårbare ved krevende værforhold, samt krever ekstra oppfølging for å fungere tilfredsstillende. Dagens betalingsautomater aksepterer flere valører av mynt (Kr 1, 5, 10, 20), hvilket også begrenser behovet for veksling. I en situasjon hvor andelen som benytter mynt ved betaling er stadig nedadgående, samt at det er ønskelig å begrense bruken av kontanter i sin alminnelighet av sikkerhetsmessige årsaker, er veksling ikke ønskelig. Publikums interesser er godt ivaretatt i kravene til betalingsløsninger i utkast til forskrift, hvor det legges opp til at kundene kun betaler for den tiden man er parkert, via kredittkort eller billettløs parkering (mobiltelefonløsninger, brikker, nummeregjenkjenning).

Utvidet tid for forflytningshemmede ved tidsbegrensinger

Kristiansand kommune gir sin tilslutning til forslaget som er innarbeidet i utkast til parkeringsforskrift, hvor forflytningshemmede gis dobbel tid for reguleringer med tidsbegrensning 30 minutter eller mer.

Betjeningshøyde betalingsautomater

I forbindelse med krav til universell utforming av betalingsløsninger er betjeningshøyden foreslått å utgjøre 0,75-1,3 M. Eksisterende betalingsautomater vil i liten grad oppfylle dette kravet. Etter overgangsperioden må enten betalingsautomatene utskiftes eller tilpasses. Det kan da være aktuelt å bygge ramper (f.eks. 0,25 M) for å oppfylle kravet. Uansett vil dette medføre kostnader som må tas når tilpasningen skal gjennomføres. I siste omgang vil dette også påvirke prisen for parkering til kundene.

Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede

Innledning (§ 1-3)

Forskriften viderefører i all hovedsak dagens ordning basert på at fører eller passasjer må ha reelt behov for parkeringslette fordi vedkommende ikke kan gå, eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde, for å få tildelt parkeringstillatelse for forflytningshemmet. Både fører og passasjer kan tildeles parkeringstillatelse.

Tildeling (§ 2 og 3)

Det er søkers bostedskommune som behandler søknad om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Erfaringen fra Kristiansandsregionen tilsier at det er ønskelig å ha et samarbeid om denne oppgaven mellom flere kommuner eller i en region. Dette innebærer utstrakt samarbeid innenfor kommunelovens muligheter. Imidlertid er det viktig at samarbeidet har hånd om hele prosessen, også klagebehandling i siste instans som ofte er en kommunal klagenemnd. Er det etablert vertskommunesamarbeid om oppgaven må klagebehandlingen også utføres i vertskommunen, for å få en enhetlig håndtering av oppgaven. Dette kan by på utfordringer i forhold til gjeldende kommunelov. Imidlertid er dette så viktig at det bør søkes løst i forbindelse med ny forskrift på området.

Det legges opp til strengere tildelingskriterier for passasjer sammenliknet med fører.

I forbindelse med behandling av søknad, hvor det anføres behov utenfor bostedskommunen, skal det innhentes uttalelse fra annen kommune. Dette vil i større grad sikre at total belastning av parkeringstilbudet vurderes. Dette er uttrykkelig omtalt i forskriften, hvilket ansvarlig gjør saksbehandlingen i forhold til forholdene i omkringliggende kommuner. Dette er en forbedring sammenliknet med dagens bestemmelser.

Parkeringstillatelse for forflytningshemmede gir rett til:

- Parkering på reserverte plasser
- Betalingsfritak på kommunale plasser
- Parkering utover lengste maksimaltid, jf. tidligere omtale
- På steder hvor det er innført boligsone

Det legges videre opp til forbedret veiledningsmaterieell for behandlingen i den enkelte kommune, for derigjennom få en mer lik behandling i hele landet. Ikke minst er dette viktig for klagebehandlingen. Kommunene har anledning til å innhente supplerende medisinsk vurdering, eller opprette en behandlingnemnd, hvor representanter for de forflytningshemmede sammen med medisinsksakkyndig eventuelt representant for skiltmyndighet, gir kommunen rådgivende anbefalinger i konkrete saker. Dette kvalitetssikrer kommunens behandling og er å anbefale der det er mulig.

Misbruk av parkeringstillatelse for forflytningshemmede (§8)

For å begrense misbruk foreslås det strengere krav til utformingen av kortet, samt sentralt register for parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Dette er positivt for ordningen og for parkeringsvirksomhetene som skal følge opp bruken av parkeringstillatelsene.

Ved misbruk foreslår Kristiansand kommune følgende reaksjon overfor innehaver av kortet:

- Første gang advarsel.
- Andre gang inndragelse av parkeringstillatelsen for 6 måneder.
- Tredje gang inndragelse av parkeringstillatelsen for 2 år. Ved fornyelse kan det ikke søkes før inndragelsestiden er utløpt.

Utstedelse av parkeringstillatelse (produksjon av kortet-§ 4)

Skjerpede krav til utformingen av kortet, samt hensynet til enhetlig utforming medfører at spørsmålet om sentralt produksjon av selve kortet skal innføres. Dette er en sak som kommunene selv må avgjøre, men kvalitetskravene må oppfylles, samt sikkerhet om kring produksjonsprosessen må ivaretas, uavhengig av hvilken instans som produserer kortet. Her kan enten produksjonen utføres av den enkelte kommune, flere kommuner i sammen innenfor en region, eller egne produksjonsbedrifter med spesialkompetanse og utstyr for å håndtere oppgaven. Større kommuner vil trolig vurdere å produsere kortene selv, mens mindre kommuner i større grad vil søke samarbeid med andre, eller sette ut oppgaven til kompetent produksjonsbedrift.

Tillatelse for institusjon (§5)

Det foreslås å gjeninnføre parkeringstillatelse for forflytningshemmede som en egen ordning til institusjon for spesialinnredet bil for transport av forflytningshemmede, uten at kortet er knyttet til en bestemt person. Det forutsetter ansvarlighet og profesjonell opptreden av institusjonens ansatte. Tillatelsen gjelder parkering for reservert plass for forflytningshemmet angitt ved offentlig skilt, men har ikke samme rettigheter som parkeringstillatelse gitt til personlige innehavere, herunder gis ikke betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser, bompengepassting mv. og tillatelsen gjelder kun i Norge.

Kristiansand kommune foreslår at som hovedregel må kjøretøyet enten være registrert på institusjonen eller en beboer, men andre ordninger som leasing vil også kunne forekomme. Det er viktig at det dokumenteres at institusjonen virkelig disponerer kjøretøyet.

Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

Som nevnt tidligere er håndheving av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikklovgivningen ikke vilkårsparkeering, men myndighetsutøvelse. I dag er all parkeringshånsheving med hjemmel i vegtrafikklovgivningen myndighetsutøvelse og innarbeidet i en felles forskrift, dvs. både stanse- og parkeringsforbudene (adferds

regulering) og det som i utkast til «ny parkeringsforskrift» er definert som vilkårsparkering. I et trafikkstyringsperspektiv, hvor myndighetsutøvelse og vilkårsparkering går side om side kan det være gode grunner for fortsatt å la «vilkårsparkering» på integrert del av ferdselsåre inngå i myndighetsutøvelsen. Som oftest er det et samspill når en veistreking reguleres med adferds regulerende skilt og avgiftsparkering. Her er det helheten som teller, slik at målene om trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø ivaretas på beste måte.

Imidlertid har samferdselsdepartementet lagt opp til et skille av vilkårsparkering og myndighetsutøvelse også på enerettsområdet. Derfor er det nødvendig å skille ut stanse- og parkeringsforbudene i en egen ny forskrift om parkeringsgebyr, hvor dagens bestemmelser i all hovedsak videreføres. På enkelte områder, hvor det er nær sammenhengen til «vilkårsparkeringen», er det foreslått endringer.

Dette gjelder:

- Muligheten til kommunalt samarbeid om felles håndheving.
- Økning av gebyrsatsen fra kr 500,- til kr 900,-. Satsen på kr 500,- har vært uforandret de siste 20 år.
- Virkeområdet avgrenses negativt i forhold til «vilkårsparkering», dvs. gjelder ikke for tilfeller som omfattes av «ny parkeringsforskrift for vilkårsparkering».
- Det kan ikke ilegges parkeringsgebyr i de tilfeller det kan ilegges kontroll sanksjon i samsvar med den «nye parkeringsforskriften for vilkårsparkering».

På sikt er det aktuelt å se på andre sider av bestemmelsene om håndheving av stanse- og parkeringsforbudene. Imidlertid er det viktig å være klar over at dette dreier seg om myndighetsutøvelse og eventuelle endringer derfor må ta utgangspunkt i utviklingen på dette området innenfor sammenliknbare ordninger og i mindre grad se hen til de nye bestemmelsene om vilkårsparkering.

Konklusjon

Høringsdokumentene er omfattende og gir god innsikt i de ulike parkeringsbestemmelser og ordninger.

Ny felles parkeringsregulering har klare forbedringer i forhold til dagens ordninger, men ulike regler for kommunale og private virksomheter knyttet til forflytningshemmede og elektriske og hydrogendrevne kjøretøy, samt sammenblanding av offentlige og private skilt, svekker helhetsinntrykket av ny felles parkeringsregulering. Felles regelverk, klageordning, krav til virksomhetene, forbedrede rettigheter for forflytningshemmede og brukervennlige betalingsordninger, vil bedre rettsikkerheten for publikum samlet sett.

Kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel i samfunnsstyringen er viet begrenset oppmerksomhet, ikke minst i forhold til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø.

Kristiansand 18. august 2014

Raymond Solaas
Daglig leder

Vedlegg til sak



1.hoeringsbrevparke
ring2014.pdf



2.Parkering_Vedlegg
1_Lovendringsnotate



3.Parkering_Vedlegg
2_Forskriftsendringsr