

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

EUROPARK
■ Member of APCOA Group

Ref.: 12/1143

EuroPark AS
Postboks 4754 Nydalen, 0421 Oslo
Telefon 22 05 75 00
Telefax 22 05 75 22
Org nr NO 929 292 065 MVA
post@europark.no
www.europark.no

Høring – lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering

Oslo, 14. september 2012

Vi viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet (SD) av 28.06.2012 med invitasjon til å avgi uttalelse. EuroPark er markedsleder på parkering i Norge, med mer enn 1.200 parkeringsanlegg i 64 kommuner og anslagsvis 27 millioner kundebesøk per år. Vi takker for invitasjonen, og benytter anledningen til å avgi uttalelse og samtidig gi innspill med vårt syn på regulering av parkeringsbransjen:

1. Vårt syn på høringsprosessen
2. Vår mening om behovet for regulering av parkeringsbransjen i sin alminnelighet
3. Vårt syn på det konkrete lovforslaget
4. Andre innspill for å nå målene bak lovforslaget

1. Høringsprosessen

Vårt selskap og bransjen for øvrig har deltatt i arbeidsgrupper initiert av SD siden 2005 med tilhørende utveksling av alle nødvendige kontaktdata for kommunikasjon med bransjen. Det er derfor med en viss undring vi registrerer at høringsens adresseliste for bransjens aktører er gammel og utdatert.

2. Behovet for regulering av parkeringsbransjen

Det er full enighet mellom myndigheter, organisasjoner og parkeringsbransjen om at det er behov for omfattende regulering av vår bransje. Privat sektor i bransjen påpekte dette overfor daværende statsråd Opseth allerede for ca 30 år siden. Bransjeforeningen Norpark tok opp konkrete endringsforslag igjen i 2004. De to arbeidsgruppene nedsatt av SD som virket i tidsrommet 2005 til 2010 oppnådde et konstruktivt konsensus for regulering gjennom revisjon av vegtrafikklovgivningen på en rekke områder. Etter avgitt arbeidsgruppe-rapport i desember 2010 har man ventet på at høringsprosessen for disse lovendringene skulle iverksettes. Så langt vi vet, er alt utredningsarbeid for lengst avsluttet. Den parkeringsloven som her er foreslått, utgjør med all respekt nærmest bare en parentes i dette vidtgående reguleringsarbeidet.

3. Vårt syn på lovforslaget

Vi tror at innføring av det foreslåtte lovforslaget vil føre til uheldige bivirkninger for parkeringsarealer som ikke omfattes av denne loven. Dette vil dreie seg om store arealer med boligparkering og små parkeringsområder med 10 oppstillingsplasser eller mindre fordi

disse arealene ville blitt belastet med utilsiktet og uønsket parkering fra bilister som ville omgå betalingsplikten. Men, om vi har rett i disse hypotesene, så vil det være fordi loven ikke får den tiltenkte effekten; bilbruken går ikke ned som følge av ny lovgivning. Vi tror ikke at man gjennom innføring av betalingsplikt på de to begrensede områdene kjøpesenterparkering og arbeidsplassparkering makter å oppnå varige endringer i bilbruken.

Hovedhensikten med lovforslaget er å redusere personbiltrafikken for å oppnå miljøgevinster og forbedret framkommelighet for alle trafikantgrupper. Hvis denne hensikten skal oppnås, forutsetter dette både at loven i seg selv får den tilsiktede effekten, og at den blir tatt i bruk i et slikt omfang av kommunene at bilistene faktisk endrer bruksmønsteret i retning av mindre bilkjøring. Vi er tvilende til at disse to forventningene blir innfridd.

Hvis konsekvensen av lokaldemokratiet fører til en vilkårlighet om den enkelte kommune velger eller velger bort innføringen av den nye loven i sin kommune, kan konsekvensen like gjerne bli økt, som redusert, privatbiltrafikk. Vi er tvilende til at det kan oppnås et interkommunalt samarbeid med en omforenet holdning til den nye loven.

Vurderingen av den tiltenkte effekten av lovforslaget er avhengig av hvor avgjørende prisen på parkering er for valget av transportmiddel. Vi er ikke enige i kritikken av lovforslaget i media når effekten fremstilles slik at forbrukerne blir tvunget til å ta med innkjøpte møbler på bussen: Vi mener at for den som handler varer for store beløp, så vil det ikke ha noen betydning for valg av transportmiddel om parkeringen koster kr 0, kr 5 eller kr 50. Vår entydige erfaring er at tilgjengelighet nesten alltid veier tyngre enn pris ved valg av transportløsning og ved valg av parkeringsoperatør når privatbil først er valgt som transportmiddel.

Vi registrerer at SD har vurdert juridiske sider ved lovforslaget. Vi mener likevel at lovforslaget er så inngripende i den private eiendomsretten at Grunnlovens § 105 kan komme til anvendelse, med en vurdering av forslaget omfatning, hensiktsmessighet og nødvendighet.

Like bekymringsfullt er de antatt konkurransevridende effektene av lovforslaget, mellom kommune og privat operatør, mellom kommuner internt, og mellom forskjellige parkeringsanlegg. Isolert vil derfor dette lovforslaget ha omvendt virkning av den omforente, nye parkeringsordningen, der tiltak for å redusere konkurransevridning er blant de viktigste elementene. Tatt i betraktning at lovforslaget er et (stor)bypolitisk virkemiddel, og at norsk kommunegeografi og andre demografiske forhold plasserer mindre randkommuner ved siden av større byer, kan man risikere en vilkårlighet i effektene av lovforslaget selv uten å trekke inn usikkerheten knyttet til om den enkelte kommune vil innføre loven, eller ikke.

4. Andre virkemidler for å oppnå hensiktene bak lovforslaget

Det er i alles interesse å redusere de negative virkningene av økt biltrafikk. Det er særlig ønskelig å minske antatt unødvendig bilbruk over korte avstander og, når først bil er valgt som transportmiddel, unødvendig søketrafikk etter ledig parkeringsplass. Vi tillater oss derfor å benytte denne anledningen til også å gi våre innspill til andre virkemidler for å endre bruken av privatbiler:

Park & ride-løsninger bør kunne tilbys, særlig for arbeidsreiser, i et mye større omfang enn i dag. Det kan synes som manglende satsing på dette området kan skyldes fravær av vilje til tverrkommunalt samarbeid. Da er det et tankekors at man forventer en omforenet innføring av ny parkeringslov fra de samme kommunene.

Bruken av sykkel som miljøvennlig framkomstmiddel er underutviklet i Norge. Klimaendringene åpner for sykling større deler av året enn før og nye sykkelmodeller innbyr til helårsbruk. Statlig satsing på tilrettelegging for økt sykkelbruk med nye sykkelveier kan gi miljøgevinster, forbedret folkehelse og økt framkommelighet for alle transportgrupper.

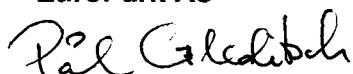
Vi har tro på *holdningskampanjer* for å redusere antatt unødvendig bilbruk til transport av barn og unge over korte avstander til skole og fritidsaktiviteter. Slike kampanjer kan f eks fokusere på kostnadene per kjørt kilometer til slikt bruk. Når kommende bilførere er vant til å foretrekke bil framfor sykkel eller å gå korte strekninger, vil det sementere et bilbruksmønster som har negative virkninger for både miljø og helse.

Prising av parkeringsavgift og sanksjoner har vært aktuelle temaer i arbeidet i SD med ny parkeringsordning. Allerede i første arbeidsgruppe i 2005 meldte Oslo kommune inn til SD at manglende regulering av tilleggsavgiften siden 1994 hadde negative konsekvenser for kommunen. Til arbeid velger mange å benytte bil fordi kommunal kantsteinsparkering blir billig med en tilleggsavgift fortsatt på kr 300, sammenlignet med faktisk timepris. Oppdagelsesrisikoen er lav når trafikkbetjentene også har fått andre arbeidsoppgaver enn bare parkeringskontroll. Det er konstatert at flere velger bil i en slik situasjon, unnlater å betale avgiften og håper å ikke bli tatt. Den negative effekten av dette er dobbelt; arbeidsplassparkering der kollektivreise kunne vært et alternativ og beslaglegging av oppstillingsplasser hele arbeidsdagen på bekostning av bilister med korttidsærend, som dermed blir henvist til søketrafikk etter mulig ledig plass.

Vår konklusjon er: Den foreslåtte parkeringsloven vil ikke føre til redusert personbiltrafikk slik lovgiver har tenkt. Samtidig oppfordrer vi så sterkt vi kan til at den andre, nye parkeringsordningen som det er bred enighet om hovedelementene i, settes ut i livet så snart som mulig gjennom ny lovgivning, og vi kan gjerne delta med mer innsats i dette arbeidet.

Med vennlig hilsen

EuroPark AS



Pål Gleditsch
Kommunikasjonsdirektør
paal.gleditsch@europark.no