



**UTKAST TIL LOV OM KOMMUNALT PÅLEGG OM BETALINGSPARKERING
- PARKERINGSLOVEN - OSLO KOMMUNES HØRINGSSVAR**

Saksframstilling:

Samferdselsdepartementet har ved brev av 28.06.2012 (vedlegg 1) sendt på høring forslag til parkeringslov (vedlegg 2). Lovforslaget har sin bakgrunn i Nasjonal transportplan 2010-2019 og en utredning fra en interdepartemental gruppe avgitt 06.09.2010 (vedlegg 3).

Loven skal bidra til en lokalt forankret og helhetlig trafikk- og miljøpolitikk. Departementet understreker at det vil være opp til kommunene selv å avgjøre om og i hvilken grad det nye lovverkemidlet skal brukes. Formålet med lovforslaget er etter departementets syn å redusere trafikk med motorvogn, særlig personbiltrafikken. Dette skal blant annet bidra til å forbedre det lokale bymiljøet, gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikk, syklist og gående samt redusere CO₂-utslipp og lokal luftforurensning.

Den nye loven gjør det mulig for kommunene, når trafikk- og miljømessige hensyn tilsier det, å pålegge grunneiere og andre å innføre betalingsparkering på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser (på offentlig og privat eiendom) og parkeringsplasser for mindre grupper, f.eks. tilknyttet arbeidsplasser. Lovforslaget har en rekke unntak, bl.a. parkering på bolig- og fritidseiendom og bensinstasjoner, plasser for funksjonshemmede, elbiler og hydrogenbiler og på parkeringsplasser med ti plasser eller færre. Forslaget er heller ikke til hinder for innføring eller videreføring av boligsoneparkering.

Det foreslås et forbud mot å refundere betalt parkeringsavgift, for å unngå at kommunale parkeringsvedtak omgås. I lovforslaget er det også bestemmelser om kommunalt tilsyn, tvangsmulkt, overtredelsesgebyr og klage.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Om loven blir vedtatt slik den foreligger, vil Oslo kommunes kontrolloppgaver gå vesentlig lengre enn dagens kontroll av parkeringsavgift på offentlig eiendom, piggdekkgebyr og miljøgebyr, noe som kan gi økte kostnader for kommunen.

Byrådet bemerker

Kommunens høringssvar er forberedt av Bymiljøetaten, som er vårt fagorgan i parkeringsaker.

Byrådet ser positivt på nye verktøy som kan bremse trafikkøkningen og få flere reisende over på kollektivtrafikk samt stimulere til å sykle og gå. Byrådet er likevel usikker på om den foreslåtte loven vil ha tilstrekkelig positive trafikk- og miljømessige konsekvenser, og mener dette ikke er godt nok dokumentert. Også andre sider ved lovforslaget er for dårlig utredet, bl.a. bilistenes betalingsvillighet før de velger andre transportformer og hvordan

kontroller skal gjennomføres. Det sies heller ingenting om interkommunalt samarbeid i lovforslaget, noe som er en klar svakhet.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo kommune avgir følgende hørings svar til Samferdselsdepartementets forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven):

Innledning

Formålet med parkeringsloven er å forbedre lokalt bymiljø ved å redusere trafikk med motorvogn. Virkemidlet i denne sammenheng er å gi kommunene mulighet til å pålegge betalingsplikt for parkering innenfor et nærmere avgrenset område, både på offentlig og privat grunn. I forslaget ligger det ikke noe generelt forbud mot gratis parkering. Forslaget er utformet slik at det vil være opp til den enkelte kommune å bestemme om det er hensiktsmessig å vedta lokale forskrifter.

Oslo kommune er positiv til tiltak som kan bidra til å bremse trafikkøkningen, bedre bymiljøet og endre transportmiddelbruken («modal split») ved at flere sykler, går eller velger kollektivtransport. Spesielt er dette viktig for Oslo som har og fortsatt får en sterk befolkningsøkning i årene framover.

Generelle kommentarer til lovforslaget

Nærmere om de miljømessige virkninger og de enkelte lovparagrafene

I høringsutkastet vises det til flere tidligere utredninger og arbeider som er utført i forbindelse med Nasjonal transportplan (2010 -2019), men vi savner konkrete resultater som viser hvilke miljømessige gevinster et slikt regulatorisk tiltak som den foreslåtte loven vil få. Det synes naturlig å reise spørsmål om effekten av et slikt tiltak bør utredes nærmere før lov blir vedtatt. Oslo kommune er enig i at det er naturlig å anta at pålegg om en videre betalingsplikt enn den som eksisterer i dag vil kunne ha innvirkning på lokalmiljøet. Men den samlede effekt av tiltakene synes usikre, både når det gjelder allmenne/offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser tilknyttet arbeidsplasser.

Til lovforslagets § 3

I § 3 første ledd framgår vilkåret for innføring av parkeringsbetalingen: «... Slik forskrift kan ikke være mer inngripende enn det som er nødvendig for å redusere trafikk med motorvogn». Hvor grensen går for å pålegge private byrder gjennom offentlige pålegg må vurderes konkret. Ett av momentene i en slik vurdering vil være økonomisk og praktisk belastning. Dette er etter vårt syn ikke tilstrekkelig utredet i høringsforslaget ut over at det i høringspunkt 8 om økonomiske og administrative kontrakter er vist til at en forskrift vil pålegge tilbydere av parkeringsplasser utgifter til drift og håndheving.

Oslo kommune mener at lovforslaget innebærer en betydelig byrde for grunneiere eller de som disponerer over lovlige parkeringsareal tilpasset mer enn 10 motorvogner. Eiere av arealer som rammes av en eventuell forskrift, må sannsynligvis foreta større investeringer til betalingsautomater, drift og vedlikehold av disse, avtaler med kortselskaper, kontroll av betalt avgift, innkreving, tømning av automater mm.

Lovforslaget er ment å dekke alle tilfeller, også der arbeidsgiver stiller parkering til disposisjon for sine ansatte. Det vil etter vårt syn vanskelig kunne fungere etter sin hensikt da de ansattes kostnader forbundet med parkering kan kompenseres tilsvarende gjennom lønn, jfr. høringsutkastets kommentar til § 5.

I forslaget har en lagt det meste av «utredningsansvaret» på kommunene når de skal vurdere om pålegg er «egnet» til å redusere trafikk, jfr. forslaget § 3, første ledd første punkt. Det er naturlig at den enkelte kommune gjør slike lokale vurderinger, men man kunne nok med fordel utredet spørsmålet om overordnet virkning/effekt noe nærmere, slik at man ikke risikerer å vedta en regulering som ikke har den ønskede eller liten effekt.

Til lovforslagets § 4

For at et pålegg om parkering skal gi den ønskede virkning med redusert kjøring i byer, må det utredes hvor mye den gjennomsnittlige bilist er villig til å betale før man velger andre framkomstmidler. Dette er ikke vurdert i utkastet ut over at kommunen skal fastsette en minimumsavgift. Oslo kommune mener det er uheldig da publikum vil kunne oppfatte pålegget som en ny offentlig avgift. Det må være en klar sammenheng mellom økt satsing på alternative framkomstmidler og tiltaket. Vi viser i den anledning til at man til tross for økte bompenger og økt drivstoffavgift ikke ser særlig reduksjon i bruk av motorvogn.

Til lovforslagets § 6

Et annet forhold vi mener bør være bedre utredet, er hvordan man skal gjennomføre kontroll av etterlevelse av et eventuelt pålegg om betalingsparkering, spesielt kontroll av at det ikke foreligger noen form for refusjon av parkeringskostnadene. Denne type kontroll kan ikke utføres av kommunens trafikkbetjener, og må anses som meget vanskelig.

Interkommunalt samarbeid

Vi vil bemerke at lovforslaget kan få uheldige og vilkårlige virkninger kommunene imellom. Det ligger ingen føringer for når en kommune har "plikt" til å fatte pålegg om betalingsparkering. Som et eksempel kan tenkes to nabokommuner med nærliggende handelssentre hvor grunnvilkåret om «miljøgevinst» er oppfylt. Den ene kommunen fatter pålegg om betalingsparkering, mens den andre lar være. Dette må antas å være et mulig scenario når man utelukkende opererer med en kan-regel.

Man kan se for seg uønskede virkninger som konkurransevridning og næringsøkonomisk negative virkninger for «miljøkommunen» som innfører regler om pålegg om betalingsparkering, i motsetning til nabokommunen som unnlater å innføre samme regelverk. Et annet vesentlig moment, jfr. formålet med lovforslaget, er ikke minst at de totale miljømessige gevinstene forsvinner, kanskje til og med blir negative, fordi man risikerer at bruken av motorvogn faktisk øker.

Forslaget forutsetter derfor stor grad av interkommunalt samarbeid på «parkeringsområdet», noe man per i dag ikke ser i særlig grad. Slikt samarbeid er en forutsetning for lovforslaget, slik at kommunene i større grad kan «harmonere» reglene og minimere uønskede virkninger. Det er vel naturlig å anta at det er rom for slikt samarbeid mellom kommuner, da det vil tjene alle aktørene. Men hva blir situasjonen dersom slikt samarbeid ikke kommer i stand eller man ikke blir enige, med den følge at man får ulike tilstander i kommunene?

Konsekvenser for Oslo kommune

For den kommunale etat som får ansvar for å følge opp loven, bl.a. kontrollere at en eventuell forskrift blir etterlevd, kan konsekvensene bli store. Kontrolloppgavene vil gå vesentlig lengre enn det vi i dag har for parkeringsavgift på offentlig eiendom, piggedekkegebyr og miljøgebyr, og denne kontrollen vil være av en helt annen karakter enn dagens kontrolloppgaver. Det framgår ikke av lovforslaget hvordan kontrollen skal foregå.

Konklusjon

Oslo kommune anser det som viktig å få redusert bilbruken i enkelte storbyer, herunder Oslo. Det skyldes både hensyn til miljøet og bedret framkommelighet for både kollektivtrafikk, syklist og gående. Som det framgår av redegjørelsen er det viktig at betalingsparkering virker sammen med andre offentlige tiltak, blant annet utbygging av kollektivnettet og tilrettelegging for syklist og fotgjenger. Spørsmålet er imidlertid om innføring av pålegg om betalingsparkering vil kunne oppnå de ønskede effektene.

Byrådet den

04 OKT 2012



Stian Berger Røsland



Ola Elvestuen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Samferdselsdepartementets høringsbrev
2. Lovutkastet
3. Rapport fra interdepartemental gruppe

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett:

Ingen