

UTKAST TIL:

Mandat for utarbeidelse av felles regler for vilkårsparkering som tilbys allmennheten

Hovedmål:

Dagens forskjellige ordninger om tilbud til allmennheten om parkering mot betaling eller på andre vilkår, erstattes av en offentlig regulert ordning.

Dette innebærer for det første at privates tilbud om parkering til allmennheten ikke lenger vil være en fri næring, men reguleres av det offentlige, og uten mulighet til å tilby slik parkering utenfor ordningen. Det innebærer videre en del endringer i reguleringen av kommunenes tilbud om slik parkering, særlig når det gjelder klageordning, inndrivning og organisering av virksomheten.

Hensyn som gjennomgående skal ivaretas i forslagene:

Det er særlig hensynet til økt brukerretting som skal ivaretas i de forslag til krav som skal stilles i en ny felles offentlig regulert ordning. I tillegg er det et formål å sikre konkurranselikhhet mellom private aktører og mellom private og offentlige aktører, samt å rendyrke den offentlige myndighetsoppgaven. Med disse utgangspunkter bør forslagene for en stor del innebære å plukke "det beste" fra dagens forskjellige ordninger og samle de i en ny felles regulering, samt foreslå nye tiltak der ingen av dagens ordninger anses gode nok i forhold til ovennevnte formål.

Ut over dette skal det videre arbeidet ta sikte på å innføre felles krav hovedsakelig med utgangspunkt i tilrådingene i rapporten "ny felles parkeringsregulering?" med enkelte justeringer etter Samferdselsdepartementets behandling etter høringen av rapporten.

Dette innebærer blant annet at det skal utarbeides forslag innenfor følgende sentrale områder:

- Foreslå en nærmere avgrensning av virkeområdet for bestemmelsene med utgangspunkt i at ordningen skal gjelde all vilkårsparkering som tilbys allmennheten.
- Felles krav til virksomhetene
 - Hovedsakelig basert på vaktvirksomhetslovens krav
 - Vurdere endringer i lys av forslag til endringer i vaktvirksomhetsloven som er til behandling i Stortinget.
- Felles krav til håndhevingspersonellet
 - Noe lempeligere enn vaktvirksomhetsloven og tilpasset parkeringsdrift.

- Vurdere endringer i lys av forslag til endringer i vaktvirksomhetsloven som er til behandling i Stortinget
- Felles krav til bruk av offentlig skilt og krav til oppmerking
 - "Den hvite P" skal være "kjernen" i kommunikasjonen overfor brukerne.
- Tilrettelegging for mer brukervennlige betalingsordninger
 - Fjerning av dagens krav for kommunale tilbydere om forskuddsbetaling.
 - Vurdere muligheter for og konsekvenser av et eventuelt påbud om å tilby etterskuddsbetaling.
- Felles sanksjon ved overtredelser
 - Tas utgangspunkt i sats på 550 kr og regulert etter rettsgebyret.
 - Høyere sats (900 kr) ved urettmessig parkering på plass reservert for forflytningshemmede.
 - Eier og fører gjøres solidarisk ansvarlige for ilagt sanksjon.
 - Foreslå navn på sanksjonen, fortrinnsvis uten begrepene "avgift" eller "gebyr".
- Felles klageregler med klagerett til særskilt nemnd
 - Forberedende behandling i selskapet som har ilagt sanksjonen evt. i selskapets navn.
 - Nemnden baseres på dagens klagenemnd innen det private og tilsvarende nemnder på andre områder.
 - Det innføres ikke terskel for å klage (klagegebyr, betalingsplikt ved klage el.l), men lovhjemmel som kan tas i bruk ved behov.
- Felles regler for adgang til fjerning av kjøretøy
 - Reglene baseres på dagens standardvilkår innen privat parkering.
 - Det gis ikke tilbakeholdsrett til sikkerhet for kostnader ved fjerning og forvaring.
- Felles regler for inndriving av ubetalte sanksjoner
 - Baseres på alminnelige regler for inndriving av pengekrav.
 - Dagens særlige inndrivingsregler for kommunene tas ut.
 - Sikre forenklet inndriving av avgjorte krav.

- Statens vegvesen skal ha en sentral rolle i ordningen, som godkjennings-, skilt- og tilsynsmyndighet.
 - Godkjenning hovedsakelig i form av egenerklæring.
 - Skiltvedtak forutsetter skiltplan fra aktør.
 - Tilsynsmyndighet gis myndighet til å gi pålegg om retting, "avskilting", tvangsmulkt og inndragning av nasjonal tillatelse. Tilsyn hovedsakelig gjennom rapporteringer fra publikum og klagenemnda.

Det skal være særlig fokus på å gi økt brukerretting for forflytningshemmede med parkeringskort. For denne gruppen skal det derfor utarbeides forslag til regler på følgende områder:

- Fritak fra betalingsplikt på alle plasser innen ordningen
 - Både reserverte plasser og plasser åpne for alle.
- Krav om avsetting av inntil fire prosent av alle offentlige og private allment tilgjengelige p-plasser til denne gruppen
 - Det opprettes lokale/regionale parkeringsråd som avklarer nærmere behov innen denne rammen. Behovet på det enkelte parkeringsområde skal være avgjørende.
- Tilrettelegging av områder og betalingsordninger
 - Utvikle standard/retningslinjer for betalingssystemer tilrettelagt for alle. Denne skal deretter vurderes faset inn som krav til tilbyderne med tilhørende innføring av betalingsplikt også for forflytningshemmede. Dette kan forslagsvis vurderes av egen gruppe.
 - Utarbeide retningslinjer for utforming og plassering av plasser reservert for forflytningshemmede, og tilgjengelighet til disse. Dette kan forslagsvis vurderes av egen gruppe.
- Felles regler om lengste tillatte parkeringstid for innehavere av særlig p-tillatelse
 - Maks 72 timer ved langtidsparkering, 24 timer ellers, og dobbel tid ved tidsbegrensning over 30 min.
- Gjennomgang av forskrift om parkering for forflytningshemmede
 - Økte rettigheter vil gi økt press, og det er derfor behov for vurdering blant annet av tildelingskriterier, klageordning og tiltak for å hindre misbruk. Dette kan forslagsvis vurderes av egen gruppe.

EL- og HY- motorvogner:

- I motsetning til hva som foreslås i rapporten skal det vurderes å innføre generelt påbud om å tilby gratis parkering til EL- og HY-motorvogner, uten kompensasjonsordning til tilbyderne. Konsekvenser av dette må utredes særlig. Vurdere særskilt behov for tiltak for å unngå urimelige utslag, særlig for enkelttilbydere.
- Vurdere mulighet for og konsekvenser av å stille krav til at det skal finnes plasser hvor det mot betaling tilbys lademulighet for strøm, og eventuelt særskilt reservering av slike plasser.

Forslag særlig knyttet til kommunenes virksomhet

- For å ivareta trafikkstyringshensynet bør kommunene beholde et særlig ansvar for vilkårsparkering på områder som er en integrert del av ferdselsåre hvor trafikkstyringshensynet står særlig sterkt (enerettsområdet).
 - Området må gis en nærmere avgrensning
 - Krav til virksomhet, personell, sanksjon, klage og inndrivning m.m., er de samme her som på andre parkeringsområder.
 - Kommunene gis fleksibilitet til å bestemme om kommunen skal drive selv på enerettsområdet eller om private og andre kommuner skal kunne konkurrere om å drive der.
- For å gi hensiktsmessig ressursutnyttelse og ivareta samdriftsfordeler, bør kommuner som velger selv å drifte vilkårsparkering på enerettsområdet ha frihet til valg av organisering.
- For å gi konkurranselikheter må kommuner som vil engasjere seg i parkeringsvirksomhet utenfor enerettsområdet, eller selv konkurrere på dette området, organisere seg som selvstendig rettssubjekt i likhet med private aktører.
- Kommunene gis mulighet til å samarbeide om håndheving av særlige trafikale bestemmelser og reguleringer (de såkalte "gebyrtillfellene"). Se særlig hen til nye bestemmelser om kommunalt samarbeid i kommuneloven.

Også:

- Det bør ikke åpnes for privat trafikkregulering og håndheving innenfor denne ordningen, men det er nødvendig å gjøre en del nærmere avklaringer om dette, blant annet avgrensninger og hva slags veiledende anvisninger som bør aksepteres.
- Foreslå rimelige overgangsordninger

I tillegg:

- Belyse og til en viss grad avklare administrative forhold i tilknytning til forslagene, blant annet knyttet til
 - Parkeringsklagenemnd
 - Parkeringsråd
 - Nyordning med parkeringskort for forflytningshemmede
 - Læreplan i henhold til utdanningskrav
 - Elektronisk register over utøvere og skiltplaner
 - Godkjennings- og tilsynsfunksjon i Statens vegvesen