



Høring - Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

MOBR ESARK-03-201400030-225

Hva saken gjelder:

Samferdselsdepartementet sendte på høring forslag til nytt felles parkeringsregelverk 02.06.2014 med frist for uttalelse 1. september 2014. Det er bedt om å få utsatt merknadsfrist til 8. september for å rekke behandling i komite for miljø og byutvikling.

Forretningsutvalget fattet følgende vedtak i sak 146-14 den 10.06.2014:

Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering. Komite for miljø og byutvikling avgir høringsuttalelse

Forslaget er todelt og består av et forslag til lovendringer («Lovendringsnotat») og forslag til nytt parkeringsregelverk for privat og offentlig parkering («Ny felles parkeringsregulering»). Forslaget utgjør ca 280 sider og kan leses Samferdselsdepartementets hjemmeside:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dokfhoeringer.html?id=2066>

Hovedtrekkene i høringsdokumentet fremkommer i det følgende:

Et felles regelverk innebærer at tilbud om vilkårsparkering til allmennheten må skje innenfor rammene av ny parkeringsregulering, og de overordnede formålene med nytt regelverk er å sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet. Videre skal regelverket sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet, og at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og likt uavhengig av hvem som er tilbyder. Videre skal det bidra til like konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester, og legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

Det foreslås at reglene skal omfatte all vilkårsparkering som tilbys allmennheten, det vil si parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår. Det er behov for å beskytte forbrukere mot urimelig håndheving også på områder som *ikke* tilbys allmennheten, men som kun er avgrenset ved skilt. Dersom det håndheves overfor tilfeldige motorvognførere på slike områder, foreslås det at håndhevingen skal følge nytt regelverk.

Dagens trafikkregler, parkeringsforskrift eller skiltregler gjelder ikke *utenfor* veg, og det er behov for å regulere håndheving også for dette. Dette gjelder typisk håndheving på områder som ikke er avsatt til parkering, men hvor bilister i en viss utstrekning likevel parkerer og hvor private håndhever i dag. Parkeringstilbudet langs veg har særlig betydning for fremkommelighet og sikkerhet langs vegen. Det gjør seg derfor gjeldende særlige offentlige trafikkstyringshensyn på slike parkeringsområder. Samtidig er dette parkeringstilbudet nært knyttet til håndheving av parkerings- og stansforbud, de såkalte "gebyrtilfellene". Det foreslås derfor å opprettholde et område der kommunen har et særlig ansvar og hvor de også har særlig frihet (det såkalte "enerettsområdet"). Det er foreslått en nærmere avgrensning av dette, med begrepet "*integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg*" som en forskriftsfestet avgrensning. Som en del av dette foreslås det at kommunen, som i dag, ved innføring av betalingsparkering på dette området har plikt til å sørge for en helhetlig gebyrhåndheving i kommunen.

For å sikre kvaliteten på håndhevingen foreslås det konkrete minimumskrav til personell som skal håndheve reglene. Det er også foreslått utdanningskrav med teoretisk og praktisk opplæring, basert på det som foreslås for vektere og det opplæringsopplegget som Norpark i dag tilbyr.

For å sikre enhetlig kommunikasjon til publikum om den nye ordningen foreslås det i punkt 11 at det skal benyttes det offentlige skiltet for parkeringstilbud, skilt 552, jf. skiltforskriften § 12 på alle områder der det tilbys vilkårsparkering til allmennheten

Det er foreslått felles regler for sanksjonering ved overtredelser av reglene med tre satser, en lav sats på 300 kr, en normalsats på 600 kr og en høy sats på 900 kr for å reflektere ulik alvorlighetsgrad av overtredelser. Gjeldende regler for inndrivning anses tilstrekkelig for å sikre forenklet inndrivning av avgjorte krav. Legalpanteretten foreslås erstattet av en utvidet fjerningsadgang med tilbakeholdsrett, der eieren har ubetalte kontrollsanksjoner på mer enn 10.000 kroner.

Når det gjelder fjerning av motorvogn på plass avsatt til vilkårsparkering legges det til grunn at det må være en ulovlig parkering og at den står til hinder. Videre må eieren være forsøkt varslet og fjerning må være nødvendig. Det foreslås utvidet adgang til fjerning fra parkeringsplass tilrettelagt for forflytningshemmet.

Betalingsfritak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser er foreslått videreført, men det er ikke foreslått betalingsfritak for avgiftsbelagte private plasser.

I forslaget vil en fjerne kravet til å betale på forskudd som gjelder innenfor det offentlige tilbudet. Det foreslås å innføre et generelt krav om å tilby for- og etterskuddsbetaling med enkelte unntak. For å sikre et mer ensartet og tilgjengelig parkeringstilbud for forflytningshemmede forelås videre et krav om at alle aktører skal sette av plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse maksimumsgrense på 4 % av det totale parkeringstilbudet. Det foreslås en generell plikt til å tilrettelegge et tilstrekkelig antall plasser, inntil 6 % av parkerings-tilbudet, med lademulighet for strøm.

Det foreslås en nærmere regulering av adgangen til å klage til virksomheten. Videre foreslås en generell klagerett til en uavhengig parkeringsklagenemnd. Det legges til grunn at nemndas virksomhet skal finansieres av bransjen, hovedsakelig gjennom en andel av kontrollsanksjonen.

Bergen Parkering AS viser til trafikketatens fagnotat av 06.08.2014 og at dette besvarer de samme synspunkt og gir de kommentarer som Bergen Parkering AS ønsker å gi vedrørende forslaget.

Trafikketaten ser positiv til at høringsforslaget innebærer at kommunene selv kan velge hvordan de vil organisere parkeringsvirksomheten innenfor gjeldende lovverk. Trafikketaten slutter seg til store deler av høringsforslaget, men har et annet syn på enkelte punkter:

Etaten er skeptisk til at håndheving av vilkårsparkering på en integrert del av ferdsselsåre langs offentlig veg kan håndheves av private. Vilkarsparkering på offentlig veg vil i de fleste tilfeller måtte sees i sammenheng med andre parkeringsreguleringer, bl.a. forbudsskilt og trafikkregler, og at en ser det som svært uheldig å ha to regimer for parkeringskontroll på «enerettsområdet».

I høringsforslaget viser til «den som utfører ansvarlig kontrolltjeneste». Etaten peker på at stillingstittelen «trafikkbetjent» fortsatt kan benyttes av offentlig ansatte kontrollører.

Etaten peker videre på at det er viktig at regionvegkontoret opparbeider seg nødvendig kompetanse og ressurser for å kunne utføre tilsyn med de virksomheter som tilbyr vilkårsparkering, på en tilfredsstillende måte.

Forslaget om at all regulering av vilkårsparkeering skal gjøres ved bruk av skilt 552 synes uheldig. Trafikketaten mener at offentlige skilt i utgangspunktet bare bør brukes på offentlig veg, slik som dagens lovverk foreskriver. Trafikketaten ønsker at dagens skille mellom offentlig og privat skilting opprettholdes. Symbolet kan gjerne være det samme, men med ulik farge slik at publikum lettere kan forholde seg til hvilke regler som gjelder.

Betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser er foreslått videreført for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Avgiftsparkering på offentlig vei innføres med utgangspunkt i behov for å sikre sirkulasjon på parkeringsplassene. Når noen trafikantgrupper ikke må følge betalingsplikten, vil reguleringen kunne miste sin effekt. Etaten peker videre på at parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan representere et ikke ubetydelig økonomisk gode, noe som kan medføre misbruk. Ved å fjerne de økonomiske godene vil risikoen for misbruk bli redusert, noe som igjen vil medføre at de med et reelt behov for parkeringslettelse vil få et bedre tilbud. Trafikketaten mener derfor at betalingsfritaket for forflytningshemmede bør avvikles.

Trafikketaten ser positivt på de nye satsene for kontroll sanksjon. Imidlertid er etaten imot å tidfeste en frimargin i forkant av betaling til 5 minutter, da det vil kunne medføre at bilistene oppfatter at en har krav på 5 minutters gratis parkering. Innføring av 5 minutters frimargin etter at parkeringstiden er utløpt har Trafikketaten ingen innvendinger mot.

Etaten mener at grensebeløpet for fjerningsadgangen med tilbakeholdsrett, på 10.000 kroner er for høyt og bør reduseres. Trafikketaten er enig i at bilførere som notorisk feilparkerer og ikke gjør opp for seg, ikke bør ha et særlig vern, og foreslår at beløpet settes til 5 000 kroner.

Byrådet er i likhet med trafikketaten og Bergen Parkering AS positiv til at det kommer et felles regelverk for offentlig og privat parkering. Det anses også som positiv at høringsforslaget innebærer at kommunene selv kan velge hvordan de vil organisere parkeringsvirksomheten innenfor gjeldende lovverk.

Byrådet slutter seg i hovedsak til trafikketatens merknader. Imidlertid vil byrådet ikke foreslå at betalingsfritaket for forflytningshemmede skal avvikles.

Byrådet anbefaler at komite for miljø og byutvikling avgir høringsuttalelse slik den fremkommer under saksutredning.

Begrunnelse for fremleggelse for komite for miljø og byutvikling:

Forretningsutvalgets vedtak i sak 146-14 den 10.06.2014:

Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering. Komite for miljø og byutvikling avgir høringsuttalelse

Byrådet innstiller til komite for miljø og byutvikling å fatte følgende vedtak:
Bergen kommune avgir høringsuttalelse slik den fremkommer i saksutredningen.

Dato: 26. august 2014

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Ragnhild Stolt-Nielsen
byrådsleder

Vedlegg:

1. Trafikketatens fagnotat av 06.08.2014
2. Notat fra byrådsavdeling for finans, eiendom og eierskap av 8. august 2014
3. Samferdselsdepartementets høringsnotat

Saksutredning:

Bergen kommune er positiv til at høringsforslaget innebærer at kommunene selv kan velge hvordan de vil organisere parkeringsvirksomheten innenfor gjeldende lovverk. Kommunen slutter seg i vesentlighet til høringsforslaget, men har et noe annet syn på enkelte punkter. Merknadene knytter seg til den enkelte paragraf og fremkommer under.

§ 7

Bergen kommune er kritisk til at håndheving av vilkårsparkering på en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg skal kunne håndheves av private. Vilkarsparkering på offentlig veg vil i de fleste tilfeller måtte sees i sammenheng med andre parkeringsreguleringer, bl.a. forbudsskilt og trafikkregler. Kommunen ser det som uheldig å ha to regimer for parkeringskontroll på «enerettsområdet». Eksempelvis vil en bilfører som blir ilagt kontrollsanksjon fordi vedkommendes parkeringsbillett er utløpt, vanskelig forstå at bilen i samme gate som står ulovlig parkert i vegkryss ikke blir ilagt kontrollsanksjon fordi bemyndiget kontrollmyndighet ikke er tilstede.

I tillegg vil det jevnlig være behov for omregulering fra vilkårsparkering til parkeringsforbud innenfor «enerettsområdet», bl.a. på grunn av vegarbeid. Dersom det åpnes for at private kan håndheve vilkårsparkering innenfor «enerettsområdet», vil kontrollmyndigheten på samme veg/område kunne variere fra den ene dagen til den andre, noe som anses som uheldig.

§§ 11-12

Offentlig ansatte som overvåker parkeringsreglene benytter i dag stillingstittelen «trafikkbetjent». Det er ønskelig at denne benevnelsen fortsatt kan benyttes av offentlig ansatte kontrollører.

§ 19

Det er viktig at regionvegkontoret opparbeider seg nødvendig kompetanse og ressurser til å utføre tilsynet på en tilfredsstillende måte. Mangelfullt tilsyn kan medføre at useriøse aktører kan få konkurransefordeler ved ikke å følge forskriftens krav.

§ 22

Forslaget om at all regulering av vilkårsparkering skal gjøres ved bruk av skilt 552 synes uheldig. Bergen kommune er av den oppfatning at offentlige skilt i utgangspunktet bare bør brukes på offentlig veg, slik som dagens lovverk foreskriver. Skilt 552 er i dag forbeholdt offentlig regulering, og gir samtidig forflytningshemmede med parkeringstillatelse, og elektrisk og hydrogendrevet motorvogn visse rettigheter på avgiftsplasser. Disse rettighetene er foreslått videreført på avgiftsbelagte kommunale avgiftsplasser. Felles skilting av all vilkårsparkering kan skape uklarheter for publikum, spesielt for personer med parkeringstillatelse for forflytningshemmede og førere av elektrisk og hydrogendrevne motorvogner. Bergen kommune anser det som hensiktsmessig at dagens skille mellom offentlig og privat skilting opprettholdes. Symbolet kan gjerne være det samme, men med ulik farge slik at publikum lettere kan forholde seg til hvilke regler som gjelder.

§ 25

Undersøkelsesplikten på 24 timer bør gjelde for den nye forskriftens virkeområde, og ikke begrenses slik det er foreslått til bare å gjelde «integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei».

§ 36

Bergen kommune ser positivt på de nye satsene for kontrollsanksjon. Det synes å være behov for å justere gjeldende satser på gebyr og tilleggsavgift, og det foreslåtte nivået synes rimelig.

I 4. ledd står det følgende; « Det kan ilegges kontrollsanksjon tidligst fem minutter etter at motorvognen er stilt på plass...» Å tidfeste en frimargin samtidig som man har plikt til å betale umiddelbart etter

parkering, jfr. § 31, er motstridende og synes svært uheldig. Dagens regler på offentlig regulerte avgiftsplasser sier at betaling skal skje umiddelbart etter at kjøretøyet er stilt på plass, og er en ordning som har fungert godt. Det fremstår som naturlig og praktisk at bilfører skal få tid til å sette seg inn i vilkår og betale for seg før kontroll sanksjon kan ilegges, men å tidfeste det til 5 minutter synes unødvendig. Det kan medføre at det blir oppfattet som om en har krav på 5 minutters gratis parkering, og det kan ikke være meningen. Innføring av 5 minutters frimargin etter at parkeringstiden er utløpt har Trafikketaten ingen innvendinger mot.

§ 37

Fører av kjøretøyet er bare i svært, svært få tilfeller kjent. Bergen kommune vil derfor foreslå å videreføre ordlyden som brukes i dagens parkeringsforskrift § 15, 1. ledd i stedet for forslaget § 37, 1. ledd, med de begrepsendringer forslaget nødvendiggjør.

§ 38

Bergen kommune mener at beløpet på kr. 10.000 som er foreslått i paragrafens 3. ledd bør reduseres. En er enig i at bilførere som notorisk feilparkerer og ikke gjør opp for seg, ikke bør nyte et særlig vern. Etter kommunens oppfatning er det foreslåtte beløpet fastsatt noe for høyt, og bør settes til 5 000 kr i den nye forskriften.

§ 45

I 1. ledd synes det å være henvist til feil paragraf. Henvisningen til § 28 skal være § 38.

§ 65

I § 65, 7.ledd synes det å være henvist til feil paragraf. § 25 skal være § 35.

Vedrørende anmodningen om konkrete innspill jf høringens kapittel 26.2:

b) Billetten ligger ikke synlig ved kontroll, men forevises i ettertid.

Kontroll sanksjon kan frafalles hvis det i ettertid kan dokumenteres at eier/fører har betalt for parkeringen. Ved gjentakelse bør ikke kontroll sanksjon frafalles.

c) Områdingstid og utløpt billett.

Se kommentarer under § 36.