

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo



Deres ref.: 14/107 –  
Postmottak@sd.dep.no

EuroPark AS  
Postboks 4754 Nydalen, 0421 Oslo  
Telefon 22 05 75 00  
Telefax 22 05 75 22  
Org nr NO 929 292 065 MVA  
[kundesenter@europark.no](mailto:kundesenter@europark.no)  
[www.europark.no](http://www.europark.no)

Oslo, 26. august 2014

## Nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering - høringsuttalelse fra EuroPark AS

Vi vil med dette gi vårt syn på forslagene til nytt regelverk.

Høringsuttalelsen behandler først forslaget til den nye forskriften om vilkårsparkering, deretter departementets vedlegg med spesifikke og generelle type tilfeller samt synspunkter fra EuroPark AS på disse.

Vi har så langt det er mulig gitt våre kommentarer relatert til de problemstillingene der departementet ber om høringsinstansenes syn.

### Om EuroPark AS:

EuroPark er markedsleder på parkering i Norge med 1.300 driftsoppdrag/kontrakter i 69 kommuner, og er den norske delen av virksomheten til Europas største parkeringsoperatør APCOA Parking, Tyskland.

Ca 60% av EuroParks virksomhet er drift for offentlige grunneiere, statsaksje-selskaper, fylkeskommuner og kommuner; resten for en rekke private grunneiere.

EuroPark hadde en omsetning på 1,4 milliarder kroner i 2013 med et driftsresultat før skatt på 4%. Kontrollavgift utgjorde i underkant av 7% av omsetningen. Hovedsatsen for kontrollavgift er kr 760 (inkludert bidraget til driften av Parkeringsklagenemnda), men mange anlegg har lavere beløp enn hovedsatsen, særlig anlegg ved helseforetak og trafikknutepunkter, samt kjøpesentre med gratisparkering.

EuroPark er medlem av Norpark og NHO, og alle medarbeidere lønnes etter en egen parkeringsoverenskomst som del av NHO/LO-avtalene. Parkeringsoverenskomsten følges for alle ansatte i EuroPark.

### Om forfatterne av denne høringsuttalelsen:

Denne høringsuttalelsen er utarbeidet av EuroPark AS sin administrerende, Per-Rune Lunderby som også er styremedlem i Norpark samt Pål Gleditsch som var medlem av SDs arbeids-grupper for ny parkeringsordning 2005-2006 og 2009-2010, samt Forbrukerombudets arbeidsgruppe for etablering av standardvilkår og klagenemnd 2002-

2004. Pål Gleditsch er tidligere styre- leder i Norpark og Parkeringsklagenemnda, og er nå styremedlem i Parkeringsklagenemnda.

**Om vår generelle oppfatning av forslaget til nytt regelverk:**

Innføringen av standardvilkår i 2004 for bransjen bidro til en nivåheving i privat sektor av parkeringsbransjen, og førte til at mange aktører, også EuroPark, "løftet seg selv etter håret".

Det har derimot vært få endringer for såkalt cowboyvirksomhet på utsiden av Norpark og klagenemnda, dette tror vi at det nye regelverket vil endre. Det er fortsatt et stykke igjen til full kundevennlighet i bransjen, men vi synes allikevel at det nye regelverket "syr puter under armene" på bilførerne, vi tenker da særlig på hvordan typetilfellene for brudd på regelverket er tenkt behandlet.

Nytt regelverk bringer oss et lite stykke i retning konkurranselighet i bransjen, men vi reagerer på at forslagene synes å stille større krav til private aktører enn til kommunene, og særlig kravet til organisering i kommunal sektor burde vært videreført i det endelige forslaget. Det er en rekke kommuner som i dag har etablert private parkeringsvirksomheter som i mer eller mindre grad er under den enkelte kommunes drift og ledelse. For å peke på noen av disse, nevner vi Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand. Her bør det enten strammes inn i regelverket slik at man unngår slik utvikling, eller eventuelt åpne for full konkurranse for private i kommunal sektor.

Samtidig benytter vi anledningen til å tilkjenne at vi mener at det bør åpnes for konkurranse også på nåværende enerettsområde, slik vår organisasjon har erfaring fra i de store og velfungerende parkeringsmarkedene i så vel Sverige som i Storbritannia. Sverige vil for øvrig kunne være en god modell for å løse enerettsområdenes bestemmelser i den nye forskriften.

**Om forskriften, kronologisk etter paragrafene:**

**§ 1 Formål:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 2 Definisjoner:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 3 Virkeområde:**

Avvikling av såkalt cowboyvirksomhet har vært en målsetning siden arbeidet med en frivillig bransjeavtale med forbrukermyndighetene startet i 2002. For å tydeliggjøre virkeområdet bedre, foreslår vi en ny setning som nr 2 i første avsnitt: "Forskriften omfatter all parkeringsvirksomhet som benytter seg av kontrollsanksjonering overfor bilførere eller fjerning av kjøretøy", eller en tilsvarende tekst som er egnet til å aksentuere denne delen av formålet.

**§ 4 Meldeplikt:**

For landsdekkende virksomhet som vår, vil det være en fordel om det kan sendes erklæring til bare ett regionsveggkontor, ikke til alle fem.

Vi antar at det dreier seg om en engangs-erklæring, ikke en erklæring for hvert nytt oppdrag.

Vi forutsetter dessuten at godkjenning kan skje etter at nytt driftsoppdrag er igangsatt, siden forhåndsgodkjenning vil legge begrensede premisser for EuroParks drift, der nye anlegg ofte settes i drift med kort varsel. Dette må også sees i forbindelse med kravet som frekommer i §16, og §62 – der det fremkommer et krav om uttalelse fra kommunen. Dette er

en modell som vi anser som uheldig all den tid det ikke er mulig å fremskrive den enkelte kommunes evne til å inngi slike uttalelser til den enkelte parkeringsoperatør ved etablering av slike driftsoppdrag/områder.

§ 5 Krav til organisasjonsform og registrering:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 6 Forsvarlig drift og plikt til å inneha dekkende ansvarsforsikring:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 7 Særskilt om kommunens ansvar ved integrert del av ferdsselsåre langs offentlig veg:  
EuroPark mener at også enerettsområdet skal åpnes for konkurranse. Vi mener det vil være en fordel for kommuner å ha anledning til å benytte en godkjent tredjepart med fastsatte kriterier og kompetansekrav.

Det er særlig det flertallet av norske kommuner, de som ikke er medlemmer av Norpark, som vil kunne dra nytte av det, samtidig som det vil frigjøre ressurser for politiet. I tillegg minner vi om at alle aktører i bransjen vil bli likestilt i måten å utføre driftsoppdragene på i det nye regelverket, og at dette relativt enkelt også kan overføres til det nåværende enerettsområdet.

Vi ønsker også her å rette Departementets oppmerksomhet til Sverige, der dette er løst på en god måte både for den kommunale delen av parkeringsvirksomheten og den private. Der er det anledning for kommuner som ikke selv har bygget parkering/håndhevningskompetanse å sette ut dette til en privat aktør. Dette kan bidra til økt parkeringskompetanse og en mer kundevennlig håndhevelse. Videre vil dette også kunne bidra til at kommuner som setter ut sin håndhevelse både får et tryggere trafikk og bymiljø, samt lavere kostnader enn å bygge opp slik kompetanse i egen regi.

§ 8 Generelle krav til ansatte:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 9 Krav til opplæring:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 10 Godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 11 Uniformering:  
EuroPark vil presisere at tittelen trafikketjent også brukes av private aktører i parkeringsbransjen.

Vi har nedenfor gitt vårt syn på behovet for vern av kontrollører. Med en omforenet oppfatning av at dette er en utsatt yrkesgruppe, er det viktig at arbeidsdagen ikke gjøres verre enn nødvendig. Vi tror derfor at kontrollører som fremstår "Under opplæring" lettere vil være eksponert for uønskede hendelser med publikum enn de som ikke har en slik tekst på uniformen. Vi mener derfor at eventuell bruk av ikke godkjente kontrollører bør avdekkes på andre måter. En måte kan være å pålegge aktørene å gjøre rede for om vedkommende kontrollør var godkjent eller under opplæring i forbindelse med selskapets tilsvar til parkeringsklagenemnda i hver enkelt klagesak. Vi foreslår at setningen "Det skal fremgå..." strykes.

§ 12 Legitimasjonskort:

Ingen merknader til forslagsteksten foruten at tittelen trafikkbetjent også benyttes av private.

**§ 13 Innlevering og inndragelse av legitimasjonskort:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 14 Melding og gebyr:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 15 Bortfall av rett til å drive vilkårsparkering:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 16 Krav til det enkelte parkeringsområde:**

Vi er bekymret for at det foreslåtte kravet om forhåndsgodkjenning fra kommunen vil føre til forsinkelser ved oppstart av nye avdelinger. Dette er også forbundet med vår kommentar realtert til § 4. For øvrig viser vi til merknadene til § 62 nedenfor.

**§ 17 Register over virksomheter og parkeringsområder:**

Ingen merknader til forslagsteksten foruten at dette må inntas i overgangsbestemmelsene relatert til tidspunktet for når parkeringsoperatøren får tilgang til slikt register og kan starte registreringen av det enkelte parkeringsområde. Her vil vi peke på at for EuroPark sin egen del, vil 1300 parkeringskontrakter med et langt større parkeringsområdeomfang ha et tidsbehov for å registrere alle som strekker seg over vesentlig tid.

**§ 18 Opplysnings- og rapporteringsplikt:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 19 Tilsyn og sanksjoner ved overtredelser:**

Det er viktig at regionvegkontorene tilføres nødvendige stillingshjemler og kompetanse for å kunne utføre de oppgavene som pålegges på en forsvarlig og effektiv måte.

**§ 20 Avskilting av område:**

Ingen merknader til forslagsteksten.

**§ 21 Tilsynsgebyr:**

EuroPark ønsker å påpeke at slik denne teksten er utformet så risikerer parkeringsoperatør økte kostnader i denne sammenheng som man uansett må finne inndekning for. En slik merkostnad vil jo måtte dekkes av forbruker og således vil dette medføre økte kostnader for den som faktisk parkerer.

**§ 22 Skilting:**

Vi har erfart en gradvis nivåheving for privat skilting og økt skiltkompetanse i privat sektor etter innføringen av standardvilkår og klagenemnd. Vi er derfor ikke enige med departementet, men støtter Norparks syn på at offentlig skilting bør forbeholdes offentlig veg som nå.

Dersom rettighetene for forflytningshemmede og el/hy-kjøretøyer skal videreføres i kommunal sektor, som vi altså er uenig i, forsterker dette argumentasjonen for at offentlig og privat skilting bør være forskjellig basert på at den som parkerer enkelt kan forholde seg til hvorvidt det offentlig parkering eller privatrettslig (betalingsplikt).

En skiltnormal for private områder kan gjennomføres ved å innføre en bransjestandard definert i den nye forskriften.

§ 23 Privat skilting ved vilkårsparkering:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 24 Plassering av motorvogn og dokumentasjon ved tidsbegrenset parkering:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 25 Undersøkelsesplikt:  
Undersøkelsesplikten bør omfatte all vilkårsparkering.

§ 26 Særlig om krav til annen privat skilting:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

Kapittel 6 Tillatelse til særskilt parkering, § 27 – 30:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 31 Generelt om betaling:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 32 Universelt utformet betalingsløsning:  
I praksis antar EuroPark at betaling med mobiltelefon vil være den mest brukervennlige betalingsløsningen et stykke tid inn i fremtiden. Dagens situasjon er at Easypark er enerådende som leverandør av slike type tjenester i det norske markedet. De økonomiske betingelsene for bruk av tjenesten er et forhold mellom bilfører og Easypark. Easypark kan benyttes ved alle våre anlegg i Norge. Parallelt har EuroPark en egen, intern betalingsløsning for mobiltelefonbetaling under utvikling, og vil ta den i bruk ved alle anlegg i løpet av 2014. Denne betalingsløsningen har ingen påslag, kunden betaler det samme som ved betaling med kort eller kontanter. Det er heller ingen krav om å knytte seg opp mot en abonnements tjeneste ved vår løsning. Vi anser således at dette er en universielt utformet betalingsløsning, men teksten i forskriftsforslaget definerer ikke om dette skal gjelde alle, enkelte eller at det kun skal være en tilgjengelig universielt utformet betalingsløsning.

§ 33 Betalingsfritak for forflytningshemmede:  
EuroPark mener at betalingsfritak for nevnte grupper bør avvikels helt. Avgiftsparkering innføres for å sikre at det skjer rullering på p-plasser slik at parkeringsplasser er tilgjengelige for forflytningshemmede og for andre parkerende kunder. Dette sikrer at alle i samfunnet kan benytte de parkeringsplasser som er tilgjengelige i samfunnet. Dersom det er slik at enkelte grupper ikke skal svare på de vilkår som er trukket opp for vilkårsparkeringen, vil dette bidra til at tilgjengelige parkeringsplasser mister sin reguleringseffekt.

Vi mener at kravet om universell utforming, i kombinasjon med alt av ny betalingsteknologi som allerede finnes på parkeringsmarkedet, samlet tilsier at betalingsfritaket i kommunal sektor bør bortfalle. Det oppleves som ulogisk at det skal kreves universell utforming av betalingsautomater når det samtidig er tenkt at den gruppen som har størst behov for universell utforming, allikevel skal slippe å benytte disse automatene gjennom et betalingsfritak i kommunal sektor. Vi minner også om at det ikke er noe som hindrer en offentlig eller privat grunneier å gjennomføre et betalingsfritak for enkelte trafikantgrupper. Et betalingsfritak i privat sektor ville også med stor sansynlighet blitt muliggjort, dersom de som har et reelt behov for tilrettelagt parkering faktisk hadde et kort som var behovprøvet i anledning det aktuelle behovet.

§ 34 Betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner:

Den samme argumentasjon og konklusjon som for § 33 ovenfor, gjelder også denne trafikantergruppen.

#### § 35 Lademulighet:

Vi mener at det bør være opp til den enkelte grunneier / operatør om lademulighet skal etableres og eventuelt antall plasser. Rekkevidden for el-kjøretøy er sterkt økende. Behovet for hyppig lading blir derfor mindre. Samtidig er det et problem for bransjen at el-kjøretøy som trenger oppstillingsplass, men ikke lading der og da, benytter ladeplasser på bekostning av andre el-bilister som faktisk behøver lading. Og som et ufravikelig prinsipp mener EuroPark at det ikke er operatørens ansvar å betale for drivstoff og eller parkeringen til slike kjøretøy.

#### § 36 Kontrollsanksjon:

Vi støtter forslaget om forskjellige sanksjonsnivåer med inndeling etter alvorlighetsgrad. Vi er imidlertid ikke enige i de forslåtte satsene og heller ikke i forslaget til inndeling. Normaltapsbeløpet antas å være kr 300 – 400 i kommunal sektor per i dag når gebyrtilfellene er inkludert, lavest for Oslo og størst for mindre kommuner.

I privat sektor antas beløpet å være kr 450 – 550 i dag. EuroParks normaltap er estimert til kr 480 per sanksjon. De kostnadsdrivende krav og investeringer som det nye regelverket vil måtte medføre, vil øke beløpet ytterligere.

I tillegg får vi pris- og lønnsutviklingen fra i dag til ny forskrift trer i kraft. Vi tror videre at det ikke vil kunne være regningssvarende for den enkelte operatører å påta seg driftsoppdrag når sanksjonen er så lav som kr 300. Dette kan lede til at avgift blir gjeninnført eller andre tiltak som vil oppleves som lite brukervennlige innføres i det enkelte parkeringsanlegg.

EuroPark's primære forslag er:

- Hovedsats / normalsats kr 600
- Høyeste sats kr 900 for manglende dokumentasjon på forflytningshemmede-plass, ved parkeringsforbud eller stanseforbud og på reserverte plasser for brukere med særskilt behov for tilrettelegging, f eks blodgivere ved helseforetak.

Vårt subsidiære forslag er lik det bransjen foreslo i siste arbeidsgrupperunde:

- Laveste sats kr 400 for manglende gratisbillett fra automat, når tidsbegrensing ikke er overtrådt
- Hovedsats / normalsats kr 700 for alle typetilfeller som ikke utløser laveste eller høyeste sats
- Høyeste sats kr 1.000 som spesifisert ovenfor

Vi deler Norparks oppfatning av at en ventetid på fem minutter ved påbegynt parkering vil virke mot sin hensikt og vil ikke være beskyttelsesverdig.

Vi er enige med departementet i forslaget om en ventetid etter utløpt billett, men mener denne bør være tre minutter, slik EuroPark har praktisert i flere år.

For langtidsparkering, særlig ved flyplasser og andre trafikknutepunkter foreslår utkastet bruk av sanksjon i kombinasjon med innkreving av skyldig parkeringsavgift for å få bukt med dagens utbredte misbruk ved at bilfører spekulerer i at sanksjon er billigere enn å betale den faktiske avgiften. Etterberegning av parkeringsavgift er ikke gjennomførbart uten bruk av hjullås (clamping) for å få verifisert parkeringens varighet på tidspunktet for førers henting av kjøretøyet, verken hjullås eller fjerning er særlig brukervennlig. For slik utilsiktet og ikke beskyttelsesverdig bruk av områder for langtidsparkering foreslår vi i stedet samme sanksjoneringsregime som man har i Sverige med mulighet for å ilegge my sanksjon hvert døgn, subsidiært etter oppnådd maksimalt tillatt parkeringstid i det enkelte anlegg. Vi

forutsetter bruk av skjønn ved håndheving av slik langtidsparkering både ved kontroll og etterfølgende saksbehandling.

Vi mener, som i arbeidsgruppen, at en årlig regulering av sanksjonssatsene etter lønnsindeksen blir riktigst i vår arbeidsintensive bransje.

#### § 37 Betalingsansvar:

EuroPark mener at solidaransvar bør innføres for hele bransjen, men da basert på nåværende parkeringsforskrift, § 15, 1. ledd.

Videre mener vi at det vil være uheldig med en streng tolking av kravet om at sanksjonsblanketten skal festes på kjøretøyet. EuroPark mener at sanksjonen bør kunne ettersendes pr. post eller på annen måte slik at den når kjøretøyets eier/disponent. Dette er også i tråd med den teknologiske utviklingen for parkeringsdrift. Kravet til dokumentasjon for illeggelsen bør være likt for alle måter å sanksjonere på. Det vil fungere bedre om den nye klagenemnda reagerer mot eventuelle operatører som praktiserer rutiner for ettersending av blankett i situasjoner hvor det er like naturlig å feste den på kjøretøyet.

#### § 38 Fjerning fra plasser for vilkårsparkering:

Vi støtter tiltak mot såkalte bilmålvakter som en sikkerhetsventil mot gjengangere. Den foreslåtte terskelen tilsvarer minst 17 uoppgjorte sanksjoner etter hovedsatsen basert på hovedstol. EuroPark mener at beløpsgrensen bør være kr 6.000.

Som mange vil være kjent med, var krysseierskap blant fjernings- og parkeringsaktører i kombinasjon med omfattende og unødvendig bruk av fjerning, den viktigste årsaken til at daværende Forbrukerombud tok initiativ til standardvilkår og klagenemnd. Fjerning har dermed i stor grad vært assosiert med cowboyvirksomheten i bransjen. På generelt grunnlag støtter vi derfor departementets syn på og forslag vedrørende fjerning.

#### § 39 Underretning ved fjerning:

Ingen merknader til forslagsteksten.

#### § 40 Plikt til utlevering av motorvogn:

Ingen merknader til forslagsteksten.

#### § 41 Om salg m.v. av motorvogn som er fjernet:

Ingen merknader til forslagsteksten.

#### § 42 Fjerning fra annet enn plasser for vilkårsparkering:

Ingen merknader til forslagsteksten.

#### § 43 Særlig om dokumentasjon:

Ingen merknader til forslagsteksten.

#### Kapittel 9 Klageordningen, § 44 – 60:

Ingen merknader til forslagsteksten, vi mener at en videreføring av dagens klageregime i privat sektor inkludert "best practise" fra nåværende klagenemnd, er den løsningen som er mest brukervennlig og gir best rettssikkerhet.

#### § 61 Reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse:

EuroPark slutter seg prinsipielt til departementets forslag, som oppleves som mindre bastant enn forslaget til prosentkrav fra siste arbeidsgruppe. Et illustrerende eksempel på hvor varierende behovet er: Faktiske tall fra Oslo Lufthavn torsdag 31.07.2014 kl 10:00 for P-

hus P10 Reisende: Totalkapasitet 5.500 oppstillingsplasser. Reservert oppstillingsrekke for forflytningshemmede på plan 1 omfatter 34 plasser, eller 0,62% av totalen. Belegget på dette tidspunktet var 14 kjøretøy, eller 0,26% av totalen. Erfaringsmessig er minst halvparten av disse 34 plassene ledige.

§ 62 Rådgivende uttalelse fra kommunen om tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede:

Vi anser det som upraktisk at en faglig, rådgivende uttalelse fra kommunen om tilstrekkelig tilrettelegging av oppstillingsplasser for forflytningshemmede, skal vedlegges skiltplanen for nye anlegg. Vi tror at et slikt krav vil gi en uønsket forsinkelse ved etablering av anlegg og at det vil være vanskelig for kommunen å avgi en slik uttalelse hver gang det åpnes et nytt anlegg. Det vil heller ikke være lett for operatørselskap å bidra med erfaringstall om belegg før et anlegg er satt i drift. EuroPark mener at det bør kunne legges inn tekst i forskriften som definerer at det er operatørens plikt å sørge for at det er nok plasser tilgjengelig for forflytningshemmede i det enkelte paeringsanlegg. Vi viser også til merknadene til § 16.

§ 63 Størrelse, utforming og plassering av plasser:  
Ingen merknader til forslagsteksten.

§ 64 Bestemmelser om maksimaltid:  
Vi er enige i Norparks merknader.

§ 65 Ikrafttreden og overgangsbestemmelser:  
Forutsatt at statens ansvar med å ferdigstille systemene for skiltplaner m.m er på plass, vil EuroPark kunne forholde seg til de overgangsreglene som ligger i forskriftsutkastet.

## **Om typetilfeller:**

Generelt:

Det fremgår av merknadene nedenfor at EuroPark foreslår en strengere praksis enn det departementet legger opp til ved å kreve at klager gis medhold. Tar man våre synspunkter til følge, hindrer dette selvfølgelig ikke saksbehandlingen i å utvise både godt skjønn og den ønskede brukervennlighet. Det er imidlertid de mer absolutte kravene eller føringene vi ikke kan gi vår tilslutning til.

**A Snudd billett:**

Vi anser at det ikke skulle være noe urimelig krav til bilførere å måtte forvise seg om at parkeringsbillett ligger rettvendt i frontruten. Følgelig mener vi at sanksjonering mot snudd billett ikke representerer dårlig brukervennlighet. Grunneier lider riktignok ikke noe tap ved snudd billett, men parkeringsoperatøren gjør det i form av utgifter til kontroll og eventuelt etterfølgende arbeid med saksbehandling. Med forslaget om tre nivåer på sanksjonene, vil man i tillegg få en ny utfordring med kontroll på områder med den laveste satsen, ved at det ikke vil være mulig å avlese utløpstidspunktet på en snudd billett for derved å finne ut om også maksimaltid er overskredet slik at det skal sanksjoneres med hovedsatsen, eller om det (bare) er manglende synlighet som gjelder, og derved at laveste sats kommer til anvendelse. Vi mener at klager ikke skal gis medhold ved snudd billett.

**B Billett vist i ettertid:**

Vi mener at det er best både for bilfører og bransjen at det er en omforenet praksis uavhengig av om billett vist i ettertid er kjøpt med kontanter eller kort, selv om kortbetaling er lettere å dokumentere. Ellers gjelder de samme argumenter som for typetilfelle A ovenfor, som vi mener tilsier at bilfører utviser slik aktsomhet at gyldig billett legges synlig for kontroll. De alternative betalingsmåtene som er tatt i bruk etter at arbeidet med nytt regelverk startet i



2005, skulle gjøre det enkelt for forbruker både å betale for tjenesten og å kunne dokumentere rett betaling ved kontroll, og ikke i ettertid. Billett vist i ettertid kan også for dette typetilfellet føre til at sanksjonsgrunnlaget fortsatt er der, men da til et annet beløp enn det som først var ilagt, fordi kontrolløren ikke kunne vite om det var betalt og heller ikke hvilket tidsrom det var betalt for.

For abonnementskunder, såkalt kontraktsparkering, skal det heller ikke være nødvendig å frafalle kravet om at tillatelse / parkeringsbevis skal ligge godt synlig for kontroll, fordi dette er skriftlig avtalt med kunden på forhånd. Den samme argumentasjonen gjør seg gjeldende for andre typer tillatelser, f eks forflytningshemmede-kort, pendlerbevis og hotellgjesttillatelse. Prinsippet er at det i alle disse tilfellene stilles to krav til bilfører: å sørge for betaling eller tillatelse til parkering og å dokumentere dette ved å plassere billett eller tillatelse synlig for kontroll i frontruten. Vi synes at dette er rimelige krav å stille og at det ikke går ut over brukervennligheten.

Vi mener derfor at klager ikke skal gis medhold ved billett eller parkeringstillatelse vist i ettertid.

#### C Utløpt billett, områdingstid:

Vi har redegjort for vårt syn ovenfor. Vi legger imidlertid til at det bør tas hensyn til utviklingen på teknologifronten i bransjen også her. EuroParks håndterminaler har klokke som er satellittstyrte og dermed viser eksakt tid. I tillegg mener vi at det kan forventes av en normalt aktsom bilfører at vedkommende sjekker utløpstiden på billetten sin. At utløpstiden ikke er som forventet, kan skyldes feil ved automatens myntfunksjon, feil på automatens klokke eller brukerfeil ved betalingen. Forbedret teknologi og økende betaling med kort og mobiltelefon, gjør at det blir stadig færre slike tilfeller.

#### D Plikter ved automat i ustand:

EuroPark mener at automaten faktisk må være ute av drift, det kan ikke holde at kunden påstår at det har vært driftsstans. I tillegg gjør vi oppmerksom på at moderne automater selv varsler til baksystemet når de går ut av drift, inkludert f eks forvarsel om få billetter igjen av beholdningen. EuroParks kundesenter holder åpent hele døgnet alle dager i året og får automatisk slike meldinger direkte inn til sentralen for oppfølging og feilretting.

#### E Parkering utenfor oppmerket felt:

Vi er enig i at tilnærming til standardvilkårene opprettholdes også i kommende løsning.

#### F Betaling til feil automat:

EuroPark er enig med Norpark i at kunden må gjøre seg kjent ved de ulike områdene og at en normalt oppmerksom bilfører da vil betale til rett automat. Ny klagenemnd vil også fange opp eventuelle anlegg der det er fare for forveksling. Ved betaling til feil automat har grunneier tapt inntekt og operatør har pådratt seg unødvendige kostnader. Ved betaling til feil automat mener vi det skal sanksjoneres med hovedsatsen.

#### G Parkering av MC:

EuroPark støtter konklusjonen.

#### H Parkering for kjøretøy som trenger mer enn en oppstillingsplass.

Vi støtter konklusjonen.

### **Kommentarer til vedlegg og departementets drøftinger:**

1. Om konkurranseforhold, SD-brevet side 3, punkt 1.2 side 15 og vedlegg 2, punkt 3:

Krav om at vilkårsparkering i kommunal regi skal foregå i egen juridisk enhet, adskilt fra den enheten som utfører myndighetsutøvelsen, er en forutsetning for å sikre like konkurranseforhold i bransjen. Dette kravet har vært blant de viktigste konkrete forslagene til nytt, felles regelverk. Dette kravet til kommunal sektor, sammen med regulering av "cowboyvirksomhet" i privat sektor, var blant de viktigste årsakene til at de private operatørene som er organisert i

Norpark, aksepterte de økonomiske og administrative belastningene som full næringsregulering innebærer. Se også vårt punkt 4. nedenfor. EuroPark mener at et slikt krav til kommunal organisering må tas inn igjen i det nye regelverket.

2. Om begrepet håndheving, brevet side 3, vedlegg 2, punkt 4 og generelt i regelverket: Vi mener at vi med håndheving skal forstå ikke bare bruk av kontroll sanksjon, men også fjerning av kjøretøy. Da ivaretas forbrukerinteressene best mulig, samtidig som både forbrukere og bransjen beskyttes mot uønsket cowboyvirksomhet.

3. Om finansiering av register for forflytningshemmede-tillatelser, side 24 f.: Vi er enige i at det er behov for et slikt register, men finner det ikke rimelig at parkeringsbransjen skal finansiere registeret. Utgiftene til etablering og drift av registeret må etter vår mening dekkes av staten og / eller brukerne.

4. Om avklaring av kommunens roller, punkt 4 side 26: Se også vårt punkt 1. ovenfor. EuroPark mener at det bør være en egen formålsbestemmelse som avklarer kommunenes ulike roller innen parkering og at krav til organisering inngår i denne formålsbestemmelsen.

5. Om skille mellom reserverte og ikke reserverte oppstillingsplasser, punkt 4.11 s.27: Vi mener at det ikke bør settes krav til fysisk skille mellom slike plasser eller felt, men at slik inndeling av plassene tilkjennegis ved soneskilting.

6. Om fagbrev, punkt 8.5 side 55 f.: Vi kan ikke se at det er behov eller grunnlag for å etablere fagbrevutdanning for å kunne utføre håndheving av vilkårsparkering.

7. Om språkkrav, punkt 8.9 side 61: Vi mener at teksten i yrkeskvalifikasjonsforskriftens § 12 om krav til norskkunnskaper tilstrekkelig til tilfredsstillende og forsvarlig yrkesutøvelse under påsyn av arbeidsgiver, utgjør adekvat utforming av språkkrav.

8. Om skiltmyndighet, punkt 9.9.2 side 68 f.: Vi deler synet på at ansvaret for korrekt skilting skal ligge hos den enkelte aktør etter omforente krav. Videre mener vi at det ikke skal være nødvendig å begrense skiltvedtak til aktører som har dokumentert skiltkompetanse. Vi tror at de fleste aktører har denne kompetansen, og at de øvrige enkelt kan kjøpe tjenester fra de konsulentvirksomhetene som henvender seg til bransjen.

9. Om bruk av underskilt, punkt 9.10 side 70: Vi mener at bruk av underskilt med forskjellig farge for å tilkjennegi parkeringsarealer innenfor eller utenfor enerettsområdet, ikke er hensiktsmessig. Dette henger imidlertid sammen med vilken løsning man lander på når det gjelder skilting av integrert del av ferdselsåre.

10. Om boligsoner, punkt 10 side 79:

Vi deler departementets syn på at boligsoner skilles privatrettslig med særskilt skilting av overgangen fra den offentligrettslige skiltingen.

11. Om informasjonsskilt, punkt 11.2 side 80:

EuroPark er enig med Norpark i at det foreslåtte informasjonsskiltet med definerte opplysninger ikke er hensiktsmessig. Siden vi nå får et enhetlig regelverk, vil f eks sanksjoner og klageadgang være de samme for alle anlegg og operatører, og tilsier at det ikke er nødvendig å skille dette for hvert enkelt parkeringsområde. Vår erfaring fra søsterselskapets drift i Sverige er at den svenske løsningen med kun operatørnavn og telefonnummer på underskilt, ivaretar det nødvendige informasjonsbehovet overfor brukerne.

12. Om oppstillingskrav for kjøretøy, punkt 11.3 side 81:

Vi deler Norparks syn og begrunnelse for å benytte ordlyden "med hele kjøretøyet innenfor".

13. Om sanksjonsnavn, punkt 12.16 side 91:

Vi skulle gjerne vært mer oppfinnsomme her, men synes kontrollavgift fortsatt lyder best.

14. Om betjeningshøyde for billettautomater, punkt 15.3.3.3 side 109 f.:

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at departementet ikke har oppdatert informasjonen om den omtalte klagesaken mot vårt selskap, siden Likestillings- og diskrimineringsnemnda fattet sitt vedtak i vår favør, og dermed i disfavør av ombudet; siden det er ombudets syn som er gjengitt her.

15. Om informasjon til forflytningshemmede, punkt 16.2 side 115 f.:

EuroPark mener at det er best å gi informasjon om betaling eller avgiftsfritak for forflytningshemmede ved hjelp av underskilt. Det kan også være aktuelt at klagenemnda eller regionvegkontoret anbefaler bruk av skilt på hver enkelt oppstillingsplass for enkelte parkeringsområder.

16. Om prising av alternativ betalingsløsning, punkt 17.5.3.3 side 122:

EuroParks egen betalingsløsning med mobiltelefon har ingen påslag overfor forbruker.

17. Om størrelsen på forflytningshemmede-plasser, punkt 21.2 side 135 f.:

Vi mener å huske fra arbeidsgruppearbeidet at bransjens uttalelse om sammenslåing av ordinære plasser til HC-plasser er feil gjengitt på side 136: Vår erfaring er at det ikke er to plasser som slås sammen til en plass med en bredde på 5 meter, men tre plasser som slås sammen til to med en bredde på 3,75 meter per oppstillingsplass.

18. Om utvidet parkeringstid for forflytningshemmede, punkt 21.5 side 138:

Vi synes forslaget i § 64 er bedre enn den svenske løsningen med fastsatt ekstratid.

19. Om informasjon om betaling eller avgiftsfritak for EL/HY-kjøretøy, punkt 22.2 s. 141:

Vi anser at den beste måten å informere om betalingsplikt eller avgiftsfritak er ved bruk av underskilt.

20. Om privat, trafikal regulering, punkt 24.10 side 172:

EuroPark har erfaring fra utfordringene med trafikale reguleringer ved f eks Oslo Lufthavn, både da den lå i Bærum kommune og nå i Ullensaker. Særlig utfordrende er det at det finnes gjennomgående riksveg i et område som ellers er privatrettslig regulert. Det har vært flere

dødsulykker og nestenulykker på Gardermoen grunnet kjøring mot kjøreretning på tross av de kjøreretningsanvisninger som finnes på området. Vi er stort sett enige i departementets situasjonsbeskrivelse i punkt 24.1 – 9, men synes forslaget blir for absolutt i oppsummeringen i punkt 24.10. Vår bekymring er knyttet til ulykkesrisiko, sikkerhetsrisiko / terrorfrykt, nødvendige manøvreringsmuligheter for utrykningskjøretøyer og kollektivtrafikk samt tilgang til f eks havariport.

21. Om løsningsforslag, punkt 26.13 for 26.10, side 183:

Vi er prinsipielt enige i at det skal betales for hver oppstillingsplass som blir benyttet, enten flere kjøretøy kan bruke samme plass, eller ett større kjøretøy benytter flere plasser. Dermed blir det feil å begrense dette til bil med tilhenger. Det er langt flere kjøretøy enn bil og henger som trenger mer enn en oppstillingsplass for å få plass til hele kjøretøyet. Retningslinjeteksten bør være: "Ved parkering av kjøretøy som opptar mer enn en oppstillingsplass skal det betales for det antall felt som benyttes. Ved gratisparkering mot billett er det tilstrekkelig at det fremlegges kun en billett".

22. Om klageordning, punkt 27.8 side 187:

Hvis vi har forstått forslaget rett, vil det være en overgangstid på seks måneder før ny klagenemnd er operativ. Hvem skal forbruker klage videre til i denne perioden?

23. Om behovet for vern av kontrollører, punkt 28.4.2 side 191 f.:

Som markedsleder med et stort antall kontrollører på driftsoppdrag i 69 kommuner, har vi de samme erfaringer som Oslo kommune har gjort rede for, og en sammenfallende erfaring for at problemet er økende. Vi viser til at Arbeidstilsynet for en tid tilbake gjennomførte en kartlegging av voldsomfanget i kommunal og privat sektor av parkeringsbransjen. Med en offentlig næringsregulering av vår bransje, mener vi at det også bør følge med et offentlig vern av vår yrkesgruppe i straffelovgivningen. Dette vernet bør være tilsvarende det som offentlig tjenestemann har i dag.

Utover våre kommentarer i dette tilsvaret, har EuroPark ingen øvrige kommentarer til endringer i andre lover og forskrifter. Dog ønsker vi å presisere at våre kommentarer knyttet til §7 i utkast til forskrift, vil kunne medføre endringer i andre lover og forskrifter dersom departementet velger å følge tanken om full likhet mellom offentlig og privat sektor i håndhevelse av sanksjoner og gebyrer.

Med vennlig hilsen  
EuroPark AS



Per-Rune Lunderby  
Administrerende direktør  
per.rune.lunderby@europark.no



Pål Gleditsch  
Administrasjonssjef  
paal.gleditsch@europark.no