



**HAUGESUND PARKERING**  
*Tar vare på byen din*

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
No-0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Haugesund 1.9.2014

## **HØRINGSSVAR - NYTT FELLES REGELVERK FOR OFFENTLIG OG PRIVAT PARKERING**

Haugesund Parkering (HP) tar utgangspunkt i selve forskriften og vil fokusere på de bestemmelsene vi mener trenger en utdypende kommentar.

HP støtter seg i all hovedsak til Norpark sin høringsuttalelse – og gir vår tilslutning til de fire hovedkonklusjonene nedenfor:

### **Hovedkonklusjon 1. – Krav til bruk av offentlig skilt nummer 552 «Parkering» på private områder.**

I motsetning til arbeidsgruppen ber vi departementet på nytt å grundig vurdere om forbrukerhensyn ivaretas best mulig når forskjellen mellom offentlig og privat skilting fjernes for all vilkårsparkering. Vi har konkludert med at bilistene i større grad kan bli forvirret og usikre når man ikke lenger får et tydelig skille på om bilfører befinner seg på offentlig vei, eller er inne på et privat område. Et økende antall trafikanter skal også ha særlige rettigheter på «kommunale parkeringsplasser» og vi er sikre på at det vil bli mange misforståelser for disse trafikantene når alle parkeringsplasser skal skiltes likt. Vi mener derfor at det beste alternativet er en videreføring dagens skiltregler for offentlig vei. Videre bør det utarbeides egne skiltnormaler for parkeringsregulering på private områder. Dette kan gjøres gjennom egen forskrift, eller gjennom bransjestandard. (se for øvrig våre kommentarer til § 22 og 23)

### **Hovedkonklusjon 2. – Områdingstid for bilfører – Frimarginer på 5 minutter.**

Etter vår vurdering er særlig bestemmelsen om frimargin på 5 minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass totalt urimelig og uakseptabel. Når en bilfører unnlater å betale for å leie en kommunal eller privat parkeringsplass, er dette etter vårt syn «tyveri». Man benytter en tjeneste frivillig, og plikten til å betale for denne må være åpenbar. Vi mener at kravet til betalingsplikt de første fem minutter ikke er reell når offentlige myndigheter, eller private selskaper ikke har sanksjonsmulighet.

Bestemmelsen vil medføre et direkte inntektstap, og samtidig innføre krav om et svært ineffektivt kontrollregime. Denne bestemmelsen vil åpenbart føre til dyrere parkering for lovlydige bilister, og vi mener dette er direkte til ulempe for de aller fleste forbrukere.

Frimargin på fem minutter etter at parkeringstiden er noe mindre problematisk. Vi mener likevel at fem minutter er unødvendig lang tid. Vi anbefaler en frimargin på 3 minutter etter at parkeringstiden er utløpt. (se for øvrig våre kommentarer til § 36)

### **Hovedkonklusjon 3. – Sanksjonens størrelse, særlig om laveste sats.**

Vi støtter i utgangspunktet tanken på at mindre alvorlige overtredelser skal sanksjoneres lavere enn dagens private kontrollavgifter som kan være på 760 kroner. Vi ser likevel at en sanksjonssats på 300 kroner for brudd på en del gratisparkeringsordninger raskt vil føre til uheldige bivirkninger. Vi mener at mange parkeringsområder egner seg godt å tilby bilistene gratis parkering. Et overveldende antall bilister er veldig godt fornøyd med at dette tilbudet finnes, og et overveldende flertall av bilistene mestrer oppgaven med å legge en gratisbillett godt synlig bak frontruten. Erfaringen er at kostnadene ved å drifte disse anleggene ikke vil bære seg dersom sanksjonen settes så lavt. Noe som i praksis vil si at markedet for å tilby gratisparkeringsordninger bortfaller. Vi mener at dette er nok et eksempel hvor et svært lite mindretall av uaktsomme bilister skal tilgodeses på en måte som rammer lovlige og aktsomme bilister på en urettferdig måte. I tillegg vil operatører lett kunne omgå ordningen med laveste sanksjon ved å innføre en svært beskjeden avgift. For eksempel på 3 kroner pr. døgn. Etter ny forskrift vil da sanksjonen bli på kroner 600.

Vi foreslår primært at laveste sanksjon fjernes og at normalsatsen benyttes på disse overtredelser. Dersom samferdselsdepartementet ønsker å videreføre tre nivåer foreslår Norpark at sanksjonene settes til 400.- lav sats, 700.- normal sats og 1000.- høy sats. (se for øvrig våre kommentarer til § 36)

### **Hovedkonklusjon 4 – Private selskaper og håndheving på integrert del av ferdsselsåre.**

Forskriften åpner for at kommuner kan sette ut håndhevingen av vilkårparkering på integrert del av ferdsselsåre til private selskaper. Det påpekes at dette vil medføre mulighet for to håndhevingsinstanser med ulikt myndighetsområde på det offentlige vegnettet. Vi kan ikke se at dette er faglig forsvarlig eller til fordel for forbrukerne. Bilister vil neppe ha særlig forståelse for at overtredelser av vilkårparkering blir håndhevet på et gatekvartal, mens feilparkerte biler etter trafikkreglene ikke blir sanksjonert fordi kommunen/politiet ikke er tilstede og sanksjonerer på disse samtidig.

Vi vil derfor ikke anbefale at det åpnes for to samtidige kontrollregimer for parkeringskontroll på veger som etter dagens definisjoner er offentlig veger. Alternativet vil da være å fortsette dagens ordning, eller åpne for at private på lik linje med kommunene kan håndheve all offentlig parkeringsregulering.

## §2.

I bestemmelsen benyttes begrepet «ladbar motorvogn» og har fått sin definisjon. I § 34 som omhandler betalingsfritak brukes begrepet elektrisk motorvogn. Ulik begrepsbruk kan medføre usikkerhet og bør unngås. For øvrig ingen merknader.

## §14.

Vi mener det er svært viktig at kostnader knyttet til parkeringsdriften og meldinger til tilsynsmyndigheten holdes på et lavest mulig nivå. Nye kostnader som kommer i forbindelse med felles regler vil måtte dekkes av forbrukerne.

## §16-20

Denne bestemmelsen inneholder mange utfordringer som nærmest må evalueres før det er mulig å vite om bestemmelsen er gjennomførbar. Særlig er det slik at omfanget av private skiltplaner vil være formidabelt, og endringsbehovene for private områder er langt større enn de mer statiske behov på det offentlige vegnettet. Det er også grunn til bekymring for mange kommuners kapasitet og faglige oversikt i forhold til å være høringsmyndighet for fastsetting av reserverte plasser for forflytningshemmede.

Et godt tilsyn fra Regionvegkontoret vil være helt nødvendig i forhold til flere områder. Vi er usikre på om det er tilstrekkelig parkeringsfaglig spisskompetanse hos regionvegkontorene. Denne må i så fall etableres. Videre er det av konkurransemessige hensyn viktig å sikre at alle virksomheter drives innenfor forskriftens rammer og krav. Dersom tilsynet blir dårlig vil noen fort kunne fristes til å redusere kostnader ved å unnlate å gjennomføre kostnadskrevende plikter som opplæring og annet. Videre er vi usikre på vegvesenets kapasitet, og forutsetter at tilstrekkelig kapasitet tilføres.

## §21.

Denne bestemmelsen gir også en risiko for økte kostnader for kommuner og private selskaper i forbindelse med at de tilrettelegger for vilkårsparkering. Vi minner igjen om at disse kostnadene vil måtte dekkes av forbrukerne.

## §22 og § 23.

Bruk av offentlig skilting på private områder reiser mange problemstillinger. Spørsmålet er om det faktisk blir mer forbrukervennlig av at man fjerner forskjellen på offentlig og privat skilting. I utgangspunktet mener HP at offentlig skilting bør forbeholdes offentlig veg, som i dag. Vi kan heller ikke se at god og korrekt privat skilting er problematisk. I forskriften videreføres visse rettigheter for forflytningshemmede og el- og hydrogen biler. Disse rettighetene skal bare gjelde på kommunale parkeringsplasser. Dette forsterker ytterligere vårt syn på at det er viktig å skille offentlig og privat skilting som i dag.

For øvrig bemerkes det at private områder i langt større grad enn på offentlig veg, har behov for fleksible reguleringer. Vi anser ikke at dagens skiltnormaler er tilpasset dette. Derfor vil parkeringstilbudet på private områder reduseres dersom det ikke gjøres vesentlige tilpasninger i skiltnormalen.

Vi mener entydig at svært mange forhold tilsier at det videreføres en ordning hvor offentlige skilt kun benyttes på offentlig veg. (med unntak av de muligheter som skiltmyndigheten har i dag til å fatte offentlige skiltvedtak på privat veg åpen for alminnelig ferdsel)

## §25

Bestemmelsen om undersøkelsesplikt er avgrenset til å gjelde parkeringsplasser på integrert del av ferdselsåre. Vi mener det er naturlig at bestemmelsen bør gjelde på alle plasser som omfattes av reglene om vilkårsparkering.

## §27

I 2. avsnitt skapes det usikkerhet om hva som faktisk menes. Bestemmelsen kan tolkes å forby private å tilby reserverte plasser på privat område. Dette bør presiseres.

## §31 og 32.

Det bør presiseres at krav til universell utforming bare skal gjelde der hvor forflytningshemmede er forpliktet til å betale. Dette vil bety at kommuner ikke påføres unødvendige kostnader siden forflytningshemmede skal parkere gratis. Videre bør også private anlegg som tilbyr gratis parkering for nevnte gruppe på samme måte ikke være forpliktet til å tilby universelt utformede betalingsløsninger. Det må videre ikke forskriftsmessig nedlegges et forbud mot betalingsløsninger som medfører et lite påslag fra ordinær avgiftssats. Disse løsningene er etterspurt av mange kunder, og det er viktig for innovasjon av systemene at leverandørene kan få betalt for å utvikle disse. (Det vises her også til høringsvaret fra EasyPark)

## §33 og 34.

Betalingsfritak for nevnte grupper bør avvikles. Avgiftsparkering innføres med utgangspunkt i behov for å sikre sirkulasjon på parkeringsplassene. Avgiftsparkering på offentlig veg er i stor grad trafikkregulering som henger sammen med annen parkeringsregulering i samme område. Dersom enkelte trafikantgrupper ikke skal følge plikten til å betale vil reguleringene umiddelbart miste sin regulerings effekt. Dette vil føre til at det lovlige parkeringstilbudet reduseres og annen feilparkering-/søketrafikk vil øke. Videre vil alle betalingsløsninger om kort tid være universelt utformet. Haugesund Parkering synes det er svært uheldig at mange som søker om parkeringskort for forflytningshemmede gjør det av økonomiske grunner (P-avgift og bompenger). Det vil si at de økonomiske fordeler kan bidra til at de som har et reelt behov for parkeringslette ikke får dette. På samme måte vil betalingsfritak for et stadig økende antall el- og hydrogendrevne motorvogner redusere effekten av offentlig parkeringsregulering. Videre inneholder bestemmelsene begrepet «kommunale parkeringsplasser». Vi kan ikke se at dette begrepet tidligere er definert, og vi vil påpeke at dette begrepet derav må gis en mer entydig avgrensning.

## §35.

Haugesund Parkering mener at strøm må betraktes som øvrig «drivstoff» for motorvogner, og kan derav ikke forstå at det skal innføres en tvang til å tilby «drivstoff» på alle landets parkeringsanlegg. Mange kommuner og operatører vil tilby lademulighet som rene servicetilbud, og fremveksten av hurtigladere vil bidra til at behovet for permanente «langtidsladeplasser» reduseres. Videre mener vi at lading kun skal tilbys de kjøretøy som er avhengig av strøm. Ladbare hybridbiler bør ikke prioriteres, men lades andre steder.

I tillegg varierer behov for lading sterkt mellom de ulike motorvognalternativer. Det er derfor ønskelig at lademulighet og ladekapasitet skal begrenses til de motorvogner med reelt behov. Det betyr at parkeringsplasser avsatt med lademulighet bare skal tillates for motorvogner med kjørelengde på under 20 mil. Dersom dette gjennomføres vil kravet til antall ladeplasser reduseres.

## §37.

Første del av bestemmelsen er svært lite anvendelig. Tilfeller der fører er kjent begrenser seg til helt marginale saker. Og man kan også få diskusjoner om hvem fører er kjent for. Og menes det at innkrevingsvirksomheter (Kemner/inkassoselskap) skal søke i ulike registre for å finne førers adresse dersom man kjenner navnet på fører, men ikke har annen informasjon?

Vi mener derfor at bestemmelsen om betalingsansvar bør utformes på lik linje med nåværende parkeringsforskrift § 15, 1. ledd.

Når det gjelder unntaket fra at blanketten for sanksjonen skal festes på kjøretøyet, er det svært viktig at begrepet særlig tilfeller ikke blir tolket for strengt. Mange bilførere forsøker ofte å stikke av, eller bruke trusler for å slippe sanksjon. Kontrollørene må ikke komme i situasjoner hvor de «presses» til å feste blanketten mens fører er i ferd med å forlate stedet, eller føle «press» til å forsøke å levere en sanksjon til en aggressiv bilfører.

Ny teknologi åpner også for svært gode og forbrukervennlige løsninger gjennom bruk av bilens registreringsnummer for betaling eller tildeling av parkeringstillatelser. For å kontrollere dette brukes kameramontert utstyr. Enten fastmontert direkte på parkeringsanlegget som erstatning for bomanlegg, eller påmonter et kjøretøy som brukes til kontroll på åpne plasser. Vi finner det ønskelig at det forskriftsfestes en mulighet til å ettersende kontrollavgift i disse tilfeller, dersom overtredelser har funnet sted. Mange land har innført eller er i ferd med å innføre disse ordninger.

#### §38.

Haugesund Parkering mener at bestemmelsen noe tydeligere bør beskrive at bilfører må dekke de reelle kostnadene ved fjerning. I tillegg bør det presiseres hva disse kostnadene innbefatter. Useriøse fjerningsselskaper, eller operatører kan legge kostnadene så høyt at man på sett og vis omgår bestemmelsene om parkeringsstraffens størrelse. Det vil si at man «baker inn» en ny kontrollavgift i inntauingskostnadene.

#### §40

Vi mener det er rimelig at bilfører må betale for inntauingskostnader i forbindelse med at lovlig inntaet kjøretøy kreves utlevert. Innføres forslaget vil kommunenes- og private operatørers kostnader øke. Disse kostnadene vil måtte dekkes av øvrige forbrukere. Vi kan ikke se at dette er rimelig. Videre antar vi at inntauing fra reservert plass for forflytningshemmede vil bli den vanligste inntauingsårsak. Derav er det heller ingen grunn til at disse bilførere tilgodeses ved å kunne hente ut sitt kjøretøy uten å dekke kostnadene først.

#### §42.

Det frarådes på det sterkeste at det innføres et tredje regime for fjerning av kjøretøy, hvor enkeltpersoner uten faglig kompetanse får hjemmel til å fjerne. Fjerningsvirksomhet fra andre områder enn vilkårparkering må hjemles hos politi/kommune eller privat parkeringsvirksomhet som fyller forskriftens øvrige vilkår.

#### §62.

Haugesund Parkering mener at forslaget i denne bestemmelsen vil medføre unødvendig byråkrati, uten garanti for at det blir avsatt tilstrekkelig antall plasser. De fleste av landets kommuner vil også mangle kompetanse til å vurdere parkeringsforholdene sett opp mot dette sakfeltet. For det store kommunene vil det måtte ansettes mange personer for bare å kunne håndtere innkomne meldinger om nye parkeringsanlegg. Bestemmelsen vil også forsinke etablering av nye parkeringstilbud vesentlig.

Parkeringsoperatørene har en plikt til å tilrettelegge etter andre bestemmelser i forskriften, og vil hensynta dette. Erfaringsmessig er også de forflytningshemmedes organisasjoner flinke til å påpeke feil eller mangler ved parkeringsanlegg.

Bestemmelsen bør fjernes.

#### §64.

Forflytningshemmede er en av to trafikantgrupper som får rettigheter når det gjelder gratis parkering og rett til å parkere lenger enn makstiden. I bestemmelsen er det ikke presisert om retten til å

parkere utover makstiden også gjelder private parkeringsplasser. Videre er den andre trafikantergruppen pålagt bruk av urskive. (El/HY)

Vi mener at plikt til å bruke urskive da også bør gjelde innehaver av parkeringstillatelse på lik linje med fører av el-bil.

**Strafferettslig vern for ansatte som driver parkeringskontroll.**

Haugesund Parkering er svært opptatt av at denne yrkesgruppen får et tilstrekkelig strafferettslig vern. Etter vår vurdering er det svært få andre yrkesgrupper som har samme risiko for å bli eksponert for trusler og vold. Derfor mener vi at det er åpenbart at yrkesgruppen må sikres et best mulig vern. Status i dag virker uoversiktlig og til dels uklar. Vi ber Samferdselsdepartementet foreta nødvendige avklaringer med Justisdepartementet for å sikre at de som driver parkeringskontroll omfattes av de bestemmelser som skal sikre utsatte yrkesgrupper.