



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
14/107-

Vår ref.
14/2697-8 600.01/KESA

Dato:
Oslo, 01.09.2014

Høring - Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til deres brev vedrørende ovennevnte sak.

LO er i utgangspunktet positive til flere av forslagene til ny felles parkeringsregulering som innebærer et felles regelverk for alle aktører som driver vilkårsparkering. Det uttalte målet er at felles regler for offentlig og privat parkeringsvirksomhet vil gi bedre kvalitet på tilbudet til bilistene, og at reglene vil være viktige for å luke ut de useriøse aktørene i bransjen. LO støtter målsettingen om en mer ryddig bransje og er positiv til et regelverk som gjør det enklere for brukere av parkeringstjenester.

LO mener imidlertid at forslaget i større grad legger opp til hvordan private parkeringstilbydere skal kunne gjøre god forretning på parkering i norske kommuner. Likebehandling kan etter vårt syn ikke kun innebære at de private skal ha de samme fordeler offentlige tilbydere har, men må også innebære de samme kravene som gjelder for det offentlige. Kravene i det nye regelverket må settes høyt nok til at det gode arbeidet som gjøres i flere kommuner ikke forringes. Målet må være å få de private tilbyderne opp på samme nivå som de kommunale tilbyderne av vilkårsparkering.

Et av hovedargumentene for å få mer likebehandling har helt siden 2009 vært at skatteplikten til private aktører er en konkurranseulempe i forhold til kommunen som ikke er skattepliktig. På bakgrunn av dette ble det foreslått at kommunenes parkeringsvirksomhet måtte skilles ut i egne aksjeselskaper som er skattepliktig. Dette forslaget ble forlatt etter påtrykk fra blant annet Fagforbundet. Det neste som ble foreslått, sommeren 2013, var å skatlegge kommunens parkeringsdrift, men uten å skille parkeringsvirksomheten ut fra kommunen. Også dette forslaget ble forlatt. Denne gangen forslås det å slippe private parkeringsselskap inn på kommunens enerettsområder. Dette er LO sterkt imot.

Enerettsområdet

LO mener det er viktig å opprettholde enerettsområdet som det er i dag når det gjelder avgiftsparkering på gategrunn, begrunnet i kommunenes muligheter for trafikkregulering. Kommunene må kunne bruke parkeringsstrukturen som et aktivt virkemiddel innenfor samfunnsstyring og byplanlegging. Dette vil bli enda viktigere framover med tanke på miljø og den økte trafikkbelastningen vi særlig ser i byene. En ytterligere innskrenking av

enerettsområdet vil kunne føre til færre muligheter for kommunene til å bruke parkeringspolitikk som en viktig del av sine miljøplaner.

LO er enig i det som foreslås om ikke å stille krav om ”aktiv trafikkstyring” av offentlig vei for at dette skal omfattes av enerettsområdet. Imidlertid mener vi det er for snevert når man konsekvent ikke inkluderer områder umiddelbart utenfor fortau og gang/sykkelvei i enerettsområdet, da slike områder kan være viktige for kommunens trafikkregulering. Kommunal myndighetsutøvelse omfatter blant annet parkering for nært gangfelt, kryss, sykkelveier m.m. som er integrert i ferdselsårene. Det vil derfor være fornuftig at kommunen også ivaretar den del av avgiftsparkeringen som er relatert til ferdselsområdene. Dette innebærer at det blir ett regelverk for all parkering på gategrunn. Reaksjonen blir ivaretatt innenfor samme regelverk uavhengig av om en parkerer i strid med trafikale adferdsregler eller om avgift ikke er betalt. Det blir en aktør som håndhever reglene på gategrunn, og etter samme regler.

LO mener det er meget uheldig dersom kommunene får mulighet til å sette ut enerettsområdet til private parkeringstilbydere. Vi ser det som viktig å opprettholde offentlig avgiftsparkering som kommunalt myndighetsområde, og beholde kravet om at kontroll og pålegg etter parkeringsforskriften skal håndheves av kommunalt ansatte innenfor enerettsområdet.

LO mener også at forslaget åpner for uklarheter både juridisk og økonomisk. Dersom kommunen for eksempel stenger av enkelte gater for et sykkeløp eller annet arrangement, hvilken økonomisk konsekvens vil dette ha hvis en privat aktør har parkeringsvirksomhet i dette området? Vil den private aktøren kunne kreve erstatning fra kommunen for tap av inntekter?

Vi kan heller ikke se at det finnes tilsvarende eksempler på at kommuner kan gi fra seg kontrollen med et område som tradisjonelt hører til under kommunens virkeområde. LO mener at parkering i bysentrum primært må være en kommunal oppgave, der inntektene kommer fellesskapet til gode.

Felles skilt

LO mener at forslaget om felles skilting er uheldig, og at skillet privat/offentlig skilting bør opprettholdes. Vi finner det noe underlig at argumentet for lik skilting er av hensyn til brukerne. Fra forbrukers ståsted er det et poeng å vite om man bruker en privat eller en kommunal parkeringsplass, både av hensyn til valgmuligheten og ikke minst av økonomiske hensyn. Parkeringsselskapene kan selv bestemme satsene på parkeringsavgiften og når på døgnet det skal være avgift, mens for offentlig parkering skal kontrollavgiften være lik for alle over hele landet. Av hensyn til brukerne bør derfor skillet mellom privat og offentlig parkering opprettholdes.

En mulig løsning kan være et felles parkeringssymbol, som kan benyttes sammen med skiltene. I tillegg må det støttes opp av gode informasjonsskilt der det klart fremgår hvem som er ansvarlig for parkeringen med navn og kontaktinformasjon på virksomheten.

Universell utforming av betalingsløsninger

LO mener at det må nedfelles krav om universell utforming av betalingsløsninger i loven. I dag er det mange steder hindringer som vanskeliggjør betaling for de med ulike funksjonsnedsettelse. Både plassering, høyde, skrift og knapper må utformes slik at de er tilgjengelige for alle. God skilting for å informere om hvor betalingsautomaten befinner seg er en viktig del av dette. Stasjonære fysiske betalingsautomater må gjøres tilgjengelig for alle i størst mulig grad.

Samtidig må det innføres krav om nye teknologiske løsninger, som for mange vil være enklere å benytte enn en fysisk betalingsautomat. For bruk av mobiltelefon som betalingsløsning må det ikke stilles krav om abonnement hos tjenestetilbyderen. Det er viktig at det finnes mulighet til å benytte både fysiske, universelt utformede betalingsautomater og alternative betalingsmetoder for alle parkeringsområder som ikke har automatisk bomløsning.

Betalingsfritak for forflytningshemmede

Så lenge det offentlige ikke kan gi et alternativt transporttilbud til forflytningshemmede mener LO at fritaket for betaling fremdeles bør gjelde. Også private parkeringstilbydere bør frigi et visst antall plasser til dette. LO støtter tilrådingen fra de forflytningshemmedes organisasjoner om at minimum fem prosent av plassene forbeholdes forflytningshemmede med betalingsfritak. Dagens anslag på at 1,5 prosent av plassene er reservert og tilrettelagt for forflytningshemmede er altfor dårlig, og viser at det må stilles konkrete krav til dette.

De plassene som er reservert for forflytningshemmede må tilpasses brukergruppen både når det gjelder plassering og størrelse. Dette kravet må også stilles til private tilbydere. LO er skeptisk til at det åpnes for å gis unntak fra den veiledende normen for antall reserverte plasser ved blant annet større parkeringsanlegg, og ber om at dette vurderes nøye.

Utsteding av parkeringstillatelser for forflytningshemmede behandles svært ulikt på ulike steder i landet både når det gjelder håndheving av kravene og dokumentasjon. Dette er et offentlig dokument som kommunene skal utstede. LO foreslår at det bør vurderes å etablere en nemnd bestående av blant annet helsepersonell som godkjenner tildelingen av plass til forflytningshemmede, samt se nærmere på eventuell behandling av klage på avslag av slike søknader.

Betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

LO mener at det av miljømessige hensyn er viktig å videreføre betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner. Det må stilles krav til antall plasser som avsettes til plasser med betalingsfritak, også hos private tilbydere.

LO støtter også arbeidsgruppens forslag om at det på 6 prosent av plassene tilbys lademulighet. Kravet til antall plasser med lademulighet må gjelde både offentlige og private, og det bør som hovedregel ikke gis adgang til unntak fra dette kravet.

Felles klageordning

LO støtter forslagene om felles klageregler. Mange kommuner har allerede i dag gode regler for dette, og det bør ses til disse ved utforming av en felles klageordning.

LO støtter også forslaget om en felles klagenemnd, som vil bidra til en mer oversiktlig og enhetlig situasjon for brukerne. Vi mener imidlertid at det ikke må innføres terskel for å klage, i form av klagegebyrer eller lignende. Dersom det i framtiden kan dokumenteres utstrakt misbruk av ordningen, kan dette i tilfelle revurderes dersom problemet oppstår.

Når det gjelder finansiering av en felles klagenemnd, støtter LO det opprinnelige forslaget om at aktørene/virksomhetene selv skal bidra økonomisk til nemndas arbeid. Vi tilslutter oss ikke forslaget om at det er brukerne som skal finansiere nemnda. At aktørene bidrar økonomisk, vil skape et klart incentiv om å ta nemndas arbeid på alvor. Det økonomiske bidraget bør være obligatorisk for å få godkjenning som parkeringstilbydere.

Provisjonslønn

I høringsforslaget står det at det bør vises varsomhet med å regulere provisjonslønn for privat parkeringsvirksomhet. Forslaget begrunnes med at det vil være spesielt hvis statlige myndigheter skulle regulere dette for denne næringen, siden provisjonslønn er vanlig i mange andre næringer. Dette er en underlig argumentasjon, all den tid det som foreslås i høringen at private parkeringsvirksomheter skal få tilgang til et område som fram til nå har vært kommunalt og hvor provisjonslønn ikke eksisterer. Hvis det åpnes opp for private virksomheter må praksisen som gjelder på området i kommunen gjelde, slik at provisjonslønn avvises. Det er ikke tilstrekkelig at det bør ”vises varsomhet”.

Kompetansekrav og godkjenning

LO støtter at det innføres høyere krav til kompetanse for parkeringskontrollører. Det er viktig at disse både kan publikumsbehandling og regelverk, og også etikk innenfor bransjen. Yrket preges i dag av sterkere fokus på kommunikasjon og opplysningsplikt, og har i større grad utviklet seg til et serviceyrke der veiledning av bilister og trafikanter, samt kunnskap om innholdet i lov og forskrifter står sentralt. Dette krever en annen og bedre opplæring enn tidligere.

Opplæringen må dekkes av bedriften og ikke av den enkelte ansatte. Virksomhetene må sørge for at det er tilstrekkelig kompetanse hos de ansatte, og at de sørger for gode betingelser for å hindre den store gjennomtrekken vi ser i bransjen. I dag preges bransjen av store rekrutteringsproblemer, kortvarige engasjementer, høyt frafall og sykefravær. En bedre opplæring av kontrollørene kan bidra til å styrke tryggheten og heve statusen i yrket.

Det er en utfordring dersom den enkelte virksomhet selv skal gjennomføre opplæring og samtidig være den som avgjør om de ansatte har tilstrekkelig kompetanse. For å sikre omgåelse av kravene til kompetanse og opplæring foreslår vi at for eksempel Norpark oppretter et register som registrerer at kontrollørene har den godkjenningen som kreves. Dersom opplæring og godkjenning av kontrollører skal baseres på reglene for vaktvirksomhet må man være oppmerksomme på hvilke svakheter og utfordringer vaktbransjen opplever, for eksempel med tanke på juks og omgåelse av regelverket.

LO er som tidligere nevnt sterkt imot at private parkeringstilbydere skal kunne komme inn på enerettsområdet. Dersom dette ikke blir tilfelle, mener vi at det opplæringstilbudet som skisseres i regi av Norpark er tilstrekkelig. Dersom det åpnes opp for at private kan slippes til på enerettsområdet, krever dette mye høyere krav til utdanning. LO mener i såfall at opprettelse av et fagbrev for trafikkbetjenter, som også skal omfatte parkeringskontrollører vil være aktuelt. De kommunale parkeringsbetjentene har i dag større og mer kompliserte oppgaver enn andre tilbydere av vilkårsparkeering, og det må stilles høye krav til kompetanse dersom private skal kunne overta deler av dette.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Peggy A. Hessen Følsvik
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.