

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

Oslo 29.8.2014

Høringssvar. Nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering.

Vi vil med dette tilkjenne vårt syn i forbindelse med høringen. Norpark tar utgangspunkt i selve forskriften og vil kommentere bestemmelsene en for en. Avslutningsvis kommenteres en del konkrete typetilfeller og behovet for å sikre at godt strafferettslig vern for parkeringskontrollører.

Innledningsvis vil vi fremheve noen bestemmelser vi mener departementet nøyte bør vurdere på nytt. Norpark har vært gjennom en grundig prosess og alle våre medlemmer har hatt mulighet til å påvirke vårt høringssvar. Både kommuner og private selskaper er i hovedsak omforent om dette høringssvaret. Norpark har vektlagt behovet for å sette forbrukerne i fokus. Med dette menes alle forbrukerne som hver dag benytter landets utallige parkeringsplasser. Mange av forskriftsbestemmelsene synes etter vår vurdering i for stor grad å hensynte den lille andelen av bilistene som ikke er aktsomme nok, og pådrar seg en parkeringssanksjon. Vi mener konkret at flere av bestemmelsene på en negativ måte vil gjøre det dyrere for lovlidige bilister å parkere, fordi det lille mindretallet som feilparkerer slipper å måtte ta ansvaret for å bryte svært enkle parkeringsregler.

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. Norpark 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 Norparks 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. Norpark 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.

Norpark 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. Norpark 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. Norpark erfarer 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 lovlydige og aktsomme bilister på en urettferdig måte. I tillegg vil operatører lett kunne omgå ordningen med laveste sanksjons ved å innføre en svært beskjeden avgift. For eksempel på 3 kroner pr.døgn. Etter ny forskrift vil da sanksjonen bli på kroner 600.

Norpark 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 vilkårs-parkering på integrert del av ferdsselsåre til private selskaper. Norpark påpeker 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 vilkårs-parkering blir håndhevet på et gatekvartal, mens feilparkerte biler etter trafikkreglene ikke blir sanksjonert fordi kommunen/politiet ikke er tilstede og sanksjonerer på disse samtidig.

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

§ 1.

Ingen merknader.

§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.

§3.

Ingen merknader.

§4.

Ingen merknader.

§5.

Ingen merknader.

§6.

Ingen merknader.

§7.

Bestemmelsen skal sikre det offentliges ansvar for å ivareta trafikale hensyn på integrert del av ferdselsårer. Videre åpner bestemmelsen for at håndheving av vilkårsparkering på integrert del av ferdselsåre kan utføres av private. I praksis betyr dette at man i fremtiden vil kunne møte to aktører som driver parkeringskontroll på det offentlige vegnettet, hvorav den ene aktøren har begrenset myndighet til kun å håndheve brudd på vilkårsparkeringen. Som bransjeorganisasjon mener Norpark at dette vil være svært uheldig av flere grunner. Bilførerne vil vanskelig forstå de rent juridiske forskjeller på vilkårsparkering og annen feilparkering etter trafikkreglenes bestemmelser. Mange vil også kunne oppleve at vilkårsparkeringen blir prioritert høyere- enn mer alvorlig og trafikkhindrende feilparkering. En bilfører som blir ilagt en kontroll sanksjon fordi hans parkeringsbillett er utløpt, vil vanskelig forstå at bilen på samme kvartal som står feilparkert rett foran et gangfelt ikke blir ilagt sanksjon fordi «rett kontrollmyndighet» ikke er tilstede.

Videre vil vilkårsparkering på offentlig veg nesten uten unntak måtte sees i sammenheng med parkeringsreguleringer innenfor gebyrområdet. Omreguleringer ville ofte måtte foretas og vegstrekninger med vilkårsparkering den ene dagen vil omfattes av gebyrområdet dagen etter.

Norpark 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.

Vi vil også bemerke at begrepet «kommunale selskaper» er noe upresist i det avsnittet som opplyser at kommunen har mulighet til å overlate håndheving av vilkårsparkering til andre.

§8.

Ingen merknader.

§9.

Skissen til opplæringskravet som er beskrevet i bestemmelsen synes i stor grad å være basert på det utdanningsopplegget Norpark tilbyr sine medlemmer i dag. Norpark er svært positive til at opplæring og krav til kompetanse forskriftsfestes. Norpark er kanskje noe bekymret for at det bare stilles opplæringskrav til håndhevingspersonell. Vi mener at tilsvarende krav burde vært satt til de som skal drive klagesaksbehandling, dersom de ikke innehar annen kompetanse som kan kompensere for manglende utdanning innen parkeringsregler.

§10.

Ingen merknader.

§11.

Ingen merknader, men vi forutsetter at begrepet «trafikkbetjent» kan brukes av offentlig ansatte som håndhever alle deler av parkeringsregelverket. I tillegg bør begrepet trafikkbetjent kunne brukes av private som driver kombinert trafikkdirigering og parkeringskontroll. Trafikkbetjent er en stillingstittel som er gjennomgående i de fleste kommuner.

§12.

Ingen merknader.

§13.

Ingen merknader.

§14.

Ingen merknader. Det er imidlertid 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.

§15

Ingen merknader.

§16-20

Denne bestemmelsen inneholder mange utfordringer som nærmest må evalueres før det er mulig å vite om bestemmelsen er gjennomførbar. Særlig minner Norpark om 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. Norpark er også bekymret for mange kommuners kapasitet og faglig 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. Norpark er i utgangspunktet bekymret for 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 kostnadskrevede plikter som opplæring og annet. Videre er Norpark sterkt bekymret for 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 skilter 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 Norpark 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)

Norpark mener det bør utarbeides skiltnormal for skilting av private områder, enten gjennom egen forskrift eller gjennom bransjestandard.

For øvrig skaper forskriften usikkerhet om hvordan skilting i parkeringshus skal gjøres. Dette må presiseres nærmere.

§24

Ingen merknader.

§25

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

§26

Ingen merknader.

§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. Norpark ber om at ordlyden presiseres.

§28,29,30

Ingen merknader

§31 og 32.

Norpark er bekymret for at ordlyden i § 31 og 32 vedrørende krav til universelt utformet betalingsløsning. Norpark mener at det bør presiseres at krav til universell utforming, bare gjelder 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.

Norpark mener av mange grunner at 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 reguleringseffekt. 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.

Som nevnt i vår e-post av 2. juli d.å er Norpark også svært bekymret for at mange som søker om parkeringskort for forflytningshemmede, gjør det av økonomiske grunner. Det vil si at de økonomiske fordeler kan bidra til at de som har et reelt behov for parkeringslette, ikke får dette. På et overordnet

nivå mener Norpark at økonomiske støtteordninger for enkeltpersoner bør utføres av NAV, ikke gjennom trafikkreguleringer.

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». Norpark kan ikke se at dette begrepet tidligere er definert, og vi vil påpeke at dette begrepet derav må gis en mer entydig avgrensning.

§35.

Norpark 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 Norpark at lading kun skal tilbys de kjøretøy som er avhengig av strøm. Ladbare hybridbiler bør ikke prioriteres, men lades andre steder.

§36.

Norpark støtter tanken på at kontrollsanksjonen skal være differensiert ut fra overtredelsestype. Vi mener imidlertid at punkt b under forhold som skal sanksjoneres med kroner 300, ikke kan innbefatte reserverte plasser hvor leietager betaler en månedsleie. På reserverte parkeringsplasser hvor enten et stort firma, eller enkeltpersoner betaler leie for å disponere et visst antall plasser må overtredelser på disse plassene sanksjoneres med normalsatsen på kroner 600. Disse reguleringene må med andre ord sidestilles med plasser hvor det er krav til betaling. Det er muligens derfor grunn til å se på ordlyden i punkt b.

Norpark er også bekymret for at ordninger med gratisparkering raskt vil forsvinne, når sanksjonen for dette settes til kroner 300. Vi tror at denne reguleringsformen vil bli erstattet med avgiftsparkering, slik at normalsatsen på kroner 600 kan benyttes. Noe som igjen betyr at det store flertallet av bilistene må betale for parkeringen fordi et lite mindretall ikke har klart å trekke gratisbillett og legge denne i frontruten. Etter vår vurdering blir det da et spørsmål om det er forbrukervennlig at det store antall forbrukere som har nytt godt av gratisparkeringsordninger, skal «lide» gjennom avgiftsparkering fordi et lite mindretall har blitt ilagt kontrollsanksjon.

I tillegg vil operatører lett kunne omgå ordningen med laveste sanksjons ved å innføre en svært beskjeden avgift. For eksempel på 3 kroner pr.døgn. Etter ny forskrift vil da sanksjonen bli på kroner 600.

Norpark 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.

Norpark har ingen innvendinger mot at det innføres en kort karenstid på sanksjonsilggelse etter at parkeringstiden er utløpt. Norpark mener at denne bør settes til 3 minutter. Mange kommuner og parkeringsselskaper har innført denne rutinen for lenge siden. Vi tror likevel det er viktig å minne om at man med denne bestemmelsen bare forskyver selve problemstillingen. Bilfører vil på samme måte som i dag være misfornøyd med at man er ilagt en sanksjon kun et minutt etter det som er tillatt.

Vi vil derimot advare på det sterkeste mot å innføre et forbud mot å ilegge en sanksjon først fem minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass. (Selv om bilfører pålegges plikt til å betale når kjøretøyet henses) Rent prinsipielt kan det åpenbart også diskuteres om dette blir å forstå som en reell plikt så lenge det er forbud mot å sanksjonere. I praksis vil det i alle tilfeller ikke oppleves som en plikt til å betale før det har gått fem minutter. Sammenlignet med for eksempel sniking på trikk eller buss, blir

det som at passasjerer har plikt til å betale, men kontrollmyndigheten først har anledning til å sanksjonere når vedkommende har sneket mer enn to stasjoner.

Veldig mange bilførere vil forsøke å rekke korte ærend uten å betale. Diskusjoner på stedet knyttet til hvor lenge kjøretøyet har stått på stedet vil øke konfliktnivået mellom fører og kontrollmyndighet.

Dette er svært lite ønskelig.

Kontrollmyndigheten vil i praksis måtte dokumentere gjennom observasjon at alle biler som skal kontrolleres, faktisk har stått på stedet i minst fem minutter.

Mange bilfører bruker i dag kundesvennlige betalingsløsninger via mobiltelefon eller «apper». Disse vil ikke behøve å starte betaling før det har gått fem minutter. Og vi er sikre på at dette kommer til å skje. Allerede i dag, uten denne bestemmelsen, erfarer kommunale og private parkeringsoperatører at mange bilister først starter sin betaling når de oppdager at kontrollmyndigheten er kommet til stedet. På samme måte logger de seg av når kontrollen er over. Mange firmaer, håndverkere m.m. har tilsyn med sine parkerte biler hele dagen. Disse vil med denne bestemmelsen svært enkelt kunne betale kun når kontrollmyndigheten kommer tilstede. De vil også kunne varsle kolleger og andre om at betaling må igangsettes.

Norpark mener at denne bestemmelsen i stor grad vil undergrave plikten til å betale for en tjeneste og på samme måte vanskeligjøre en god og rettferdig parkeringshåndheving.

Samtidig mener Norpark at bilførere selvsagt skal ha anledning til å sette seg inn i parkeringsvilkårene og eventuelt kunne forlate stedet dersom de for eksempel synes at prisen er for høy, uten å bli ilagt sanksjon. Vi mener imidlertid at dette ikke skal gjøres ved å forby sanksjonering før tidligst etter fem minutter. Dette gjøres enkelt ved at betjenten har rutiner for å sjekke om parkeringsautomaten virker, og derav får avklart om noen befinner seg ved automaten. Dersom man kommer inn på et kvartal, eller en parkeringsplass hvor det ikke befinner seg noen ved automaten, må det være mulig å ilegge sanksjon umiddelbart på de som ikke har betalt.

Når det gjelder betegnelse på kontroll sanksjonen vil Norpark foreslå at man fortsetter å bruke begrepet kontrollavgift.

§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 innkreivingsvirksomheter (Kemner/inkassoselskap) skal søke i ulike registre for å finne førers adresse dersom man kjenner navnet på fører, men ikke har annen informasjon?

Norpark 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. Norpark ønsker 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.

Når det gjelder denne bestemmelsens 3.ledd mener Norpark at beløpet på utestående kontrollsanksjoner er for høyt, i forhold til å kunne fjerne kjøretøyet. Bilførere som notorisk feilparkerer med ofte problematiske konsekvenser for andre trafikanter, bør ikke kunne fortsette lenge med dette. Vi foreslår at beløpet reduseres til kroner 6000.- (Dette beløpet vil som eksempel samsvarer med at bilfører har pådratt seg ti sanksjoner med normalsatsen på kroner 600.)

I 5.ledd beskrives et solidaransvar mellom den som rekvirerer fjerning, og den som forestår fjerningen for at vilkårene for fjerning er oppfylt. Norpark mener at ansvaret for dette må ligge hos den aktøren som faglig sett er forpliktet til å sikre at fjerning først skjer når vilkårene for dette er til stede. Norpark mener at kommunen eller parkeringsoperatøren må ha dette ansvaret alene. (Ikke grunneier eller kranbilsjåfør.)

5. ledd strykes.

Norpark 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 parkeringssanksjonens størrelse. Det vil si at man «baker inn» en ny kontrollavgift i inntauingskostnadene.

§39.

Ingen merknader

§40

Norpark mener at bilfører må betale for inntauingskostnader i forbindelse med at lovlig inntauet 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.

§41.

Ingen merknader.

§42.

Norpark fraråder 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.

Bestemmelser om dette kan legges inn som et tillegg i § 38.

§43.

Ingen merknader.

§44

Ingen merknader

§ 45

3.ledd: Det er satt 4 ukers klagefrist, men det er ikke bestemt noe om hvordan fristene beregnes. Skal dette også følge forvaltningsloven § 29 og § 30? Alternativ domstolsloven kap. 8? Dette bør

reguleres, slik det er gjort for fristen for å klage til p-operatørene i § 44.

Etter Norparks oppfatning bør det også legges inn i forskriften at nemnda skal følge domstolslovens bestemmelse om rettsferie (§ 140). Dette praktiseres av dagens nemnd etter bl.a. utredning hos FTU, som følger samme praksis. Dette gir god forutsigbarhet og man unngår mange tvister knyttet til forsinket mottak av avslagsbrev i sommerferie, jul og påske.

§46

Ingen merknader

§47

2.ledd: Det fremgår av forskriftsteksten at leder utpekes for 2 år. Det bemerkes at reoppnevninger kan være problematisk mht arbeidsmiljølovens bestemmelser om midlertidige ansettelser og at det således er hensiktsmessig at leder og nestleder ikke ansettes, men tar dette som et oppdrag som selvstendig næringsdrivende (Forskriftsteksten trenger for så vidt ikke endres pga dette, men noe bør kanskje nevnes i kommentarene?).

3.ledd: Det bør stå at det kan oppnevnes «en eller flere nestledere». Den nye nemndas saksomfang kan tilsi at det bør opprettes 3 «kamre» av nemnda, og ikke bare 2 slik det forutsettes i den foreslåtte forskriftsteksten.

§48

Ingen merknader

§49

Det bør etter Norparks oppfatning presiseres at det er styrets oppgave å opprette et sekretariat, herunder beslutte om sekretariatet skal ansettes i parkeringsklagenemnda eller om det skal kjøpes tjenester, jfr. § 48. Alternativt vil denne oppgaven kunne anses å være dekket av § 49, 3.ledd, 2.pkt: «Styret skal sørge for forsvarlig organisering av virksomheten», men dette bør etter Norparks oppfatning presiseres. (Man har valgt å detaljregulere mye i denne forskriften, så som frimarginer og frafallsgrunner, men har ikke presisert dette som er et viktig, organisatorisk spørsmål som det er viktig at tydelig fremgår hvem som har myndigheten til og ansvaret for).

§50

2.ledd, siste pkt: Det står i forskriftsteksten at sekretariatet kan sette en «rimelig tidsfrist» for virksomhetens rett til å uttale seg om «foreleggelsen» (tilsvar). Etter Norparks oppfatning bør det bestemmes en fast tilsvarsfrist, slik det er gjort i domstolsloven. Norpark oppfatter ut fra kommentarene til forskriften at denne bestemmelsen er hentet fra den tidligere flyklagenemnda. Vi antar at tvistesakene for flyklagenemnda har et større spenn mht kompleksitet i sakene enn Parkeringsklagenemnda opplever. Sakene er normalt nokså like i omfang og kompleksitet, og etter vår oppfatning veier hensynet til forutsigbarhet tyngre enn muligheten for fleksibilitet i denne sammenheng. Norpark foreslår derfor at det bestemmes en fast frist som sikrer forutsigbarhet for alle parter, evt. med mulighet for å gi en tilleggsfrist i særlig kompliserte saker. Dersom bestemmelsen om rettsferie innføres vil denne bestemmelsen redusere behov for lengre frister pga ferieavvikling. En slik bestemmelse kan f.eks. formuleres slik:

«Parkeringsoperatørenes tilsvarsfrist er 21/30 dager. Fristen beregnes etter domstolsloven kap. 8. Sekretariatet kan sette en rimelig tilleggsfrist i særlig kompliserte eller omfattende saker.»

§51

Siste ledd: Saken må iht denne bestemmelsen være ferdig behandlet senest innen 90 dager etter at den fullstendige klagesaken ble mottatt av nemnda. Norpark forstår at denne bestemmelsen sørger for oppfyllelse av kravet til effektivitet gitt i ADR/ODR-direktivet. I henhold til direktivets pkt. 8, bokstav d kan ADR-enheten (her Parkeringsklagenemnda) utvide denne fristen i komplekse saker. Uavhengig av om man i henhold til § 50 enten beholder den foreslåtte «rimelige fristen» eller man innfører mulighet for en tilleggsfrist vil en lang tilsvarsfrist gjøre det vanskelig å overholde 90-dagersfristen dersom saken skal gjennomgå full nemndsbehandling, og man bør derfor ha samsvar mellom § 50 og § 51 i den forstand at totalfristen kan økes dersom tilsvarsfristen er lang, slik det er bestemt i ADR-direktivet pkt. 8. Bestemmelsene om tilleggsfrister bør imidlertid benyttes med forsiktighet.

§52

Ingen merknader

§53

I § 51, 1, ledd, siste pkt gis nemnda anledning til å avgjøre saken på grunnlag av klagerens fremstilling og de opplysninger som ellers er fremkommet i saken dersom p-operatøren ikke har inngitt tilsvaer. I § 53 fremgår det at sekretariatet kan treffe vedtak i saker hvor det foreligger fast nemndspraksis eller en prinsippavgjørelse som har avgjort tvistetemaet tidligere. Det bør slik Norpark ser det også fremgå at sekretariatet kan avgjøre saker med manglende tilsvaer fra p-operatøren. Det er lite praktisk at nemnda skal avgjøre alle disse sakene. Dette kan alternativt innfortolkes i begrepet «fast nemndspraksis» for denne typen saker, men det er etter vår oppfatning klargjørende å fastsette at denne myndigheten til å avgjøre slike saker også kan delegeres til sekretariatet.

§§54 – 56

Ingen merknader

§57

1.ledd, 2.pkt: Det fremgår av den foreslåtte forskriftsteksten at alle avgjørelser som fattes av nemnda i sin helhet skal publiseres på nemndas hjemmeside. Hittil vil dette tilsi mer enn 6000 saker.

Eksisterende Parkeringsklagenemnd har vært i kontakt med Lovdata for publisering av nemndas saker. Forskriftsteksten bør ta høyde for at vedtakene publiseres hos Lovdata i stedet og at man har en link til Lovdata på nemndas hjemmeside, evt. på andre nettsider som evt. vil bli opprettet i forbindelse med oppfyllelsen av ADR/ODR-direktivet, hvor det skal finnes utenrettslige tvisteløsningsorganer innenfor alle forbrukerområder. I tillegg kan man evt. plukke ut enkelte prinsipielt viktige saker som publiseres på nemndas egen side. Forskriftsteksten bør derfor formuleres mer åpent på dette punkt, f.eks:

« Alle avgjørelser nemnda fatter skal i sin helhet legges tilgjengelig på internett, enten på klagenemndas internettside eller hos Lovdata e.l. internettside.»

Offentlighet

Norpark har ikke funnet noen generell bestemmelse om offentlighet mht nemndas dokumenter. Det følger indirekte av § 57 at nemndsavgjørelsene er offentlige, men hva med dokumentene som ligger

til grunn for avgjørelsen? Bør hele eller deler av offentlighetsloven gjelde? Eller skal kun vedtaket være offentlig? Det bør finnes klare regler for dette, slik at man unngår tvil både for forbrukerne, selskapene, sekretariat og nemnd samt journalister og andre som kunne ønske innsyn i mer enn selve vedtaket.

§§58 – 60

Ingen merknader

§61.

Ingen merknader

§62.

Norpark 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 saksfeltet. 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 bestemmelse i forskriften, og vil hensynte dette. Erfaringsmessig er også de forflytningshemmedes organisasjoner flinke til å påpeke feil eller mangler ved parkeringsanlegg.

Norpark mener at denne bestemmelsen bør fjernes.

§63.

Ingen merknader

§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 trafikantgruppen pålagt bruk av urskive. (EI/HY)

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

§65.

Reglene om skiltplan, skilting osv. skal gjelde fra ett år etter forskriftens ikrafttredelse for allerede etablerte områder som ikke senere endres.

Reglene om kontroll sanksjon skal gjelde fra ett år fra ikrafttredelse, eller tidligere dersom er klagerett til uavhengig nemnd etter §§ 45 – 60 eller annen parkeringsklagenemnd.

Reglene om klagerett til parkeringsklagenemnda skal gjelde fra 6 måneder etter ikrafttredelse.

Det er ikke bestemt noe om sammenhengen mellom disse overgangsreglene, hvilket gir et komplisert bilde av når dette sammenholdt skal iverksettes og tre i kraft. Slik Norpark ser det henger skilting av områdene, illeggelse av kontroll sanksjoner og klageretten til nemnda uløselig sammen.

Dersom et område reguleres i tråd med den nye forskriften må p-operatøren, slik Norpark ser det, håndheve etter den nye p-forskriften og kan ikke lenger utstede kontrollavgifter etter standardvilkårene. Dersom slik omregulering skjer like etter forskriftens ikrafttredelse vil sanksjon etter den nye forskriften ikke kunne utstedes dersom ny nemnd ikke er opprettet, slik det nå fremgår av overgangsreglene. Begrepet «eller annen parkeringsklagenemnd» er det vanskelig å forstå hva man har ment med i denne sammenheng, da det antas at man ikke tenker seg at eksisterende

nemnd skal behandle sakene etter den nye forskriften (med mindre det skjer en videreføring av dagens ordning i en eller annen form). Bilførerne vil heller ikke ha klagerett til nemnda før etter 6 måneder fra forskriftens ikrafttredelse, og vil følgelig ikke kunne klage på en sanksjon som ilegges før det har gått 6 måneder etter ikrafttredelse. Dette vil i tilfellet føre til en opphoping av klager til behandling og den nye nemnda vil starte sin virksomhet med en stor restanse uten sjanse til å oppfylle 90-dagerskravet på lang tid.

Forutsatt at statens ansvar med å ferdigstille systemer for skiltplaner m.m. er på plass, vil parkeringsbransjen kunne forholde seg til de foreslåtte overgangsreglene.

Overgangsreglene bør etter dette samordnes og det bør lages en overgangsordning som er gjennomførbar og sikrer at ny sanksjon følger nye skilter og samtidig gir rett til å klage til ny nemndsordning fra første stund. Dette kan f.eks. løses ved følgende tekster:

« For område som var etablert ved forskriftens ikrafttreden, og som ikke senere endres, gjelder § 16 om skiltplan, § 22 om skilting og § 23 om annen skilting senest fra ett år etter ikrafttredelsesdato. For områder som etableres eller endres etter ikrafttredelsesdato gjelder disse bestemmelsene fra den dato nye skilter er satt opp, dersom dette skjer tidligere enn ett år fra ikrafttredelsesdato.»

«§ 36 om kontroll sanksjon gjelder fra et parkeringsområde er skiltet/regulert i henhold til denne forskrift, men senest ett år etter ikrafttredelsesdato.»

«§§ 46 til 60 om klagerett til parkeringsklagenemnda gjelder alle kontroll sanksjoner ilagt i medhold av denne forskrift, uavhengig av tidspunkt. Parkeringsklagenemnda skal være opprettet og i drift senest 6 måneder etter ikrafttredelsesdato. Behandlingsfristen som nevnt i § 51, siste ledd kan fravikes i de første 6 månedene nemnda er i drift. Inntil ny nemnd er iverksatt sendes klagen for oppbevaring hos den eksisterende parkeringsklagenemnda.»

På denne måten vil ny sanksjon følge ny skilting og gi anledning til klage til ny parkeringsklagenemnd uavhengig av når de ulike selskapene velger å iverksette de ulike elementene i forskriften.

De praktiske konsekvensene av dette er at det bør opprettes et styre for nemnda så snart det er mulig, slik at det nye styret kan beslutte hvordan ny nemnd skal organiseres, om noe organisatorisk skal videreføres fra den eksisterende nemnda osv. Det vil være viktig at den nye nemndsordningen er klar til å behandle klager etter den nye forskriften kort tid etter ikrafttredelse da kontroll sanksjoner på nye områder kan bli utstedt få dager/uker etter ikrafttredelse. Dette for å sikre klagerett på alle utstedte sanksjoner og hindre oppbygging av en uforholdsmessig stor restanse.

Det er også bedt om synspunkter på en del konkrete type tilfeller:

Generelt vil Norpark innledningsvis minne om at mange av de nye bestemmelsene i forskriften vil medføre økte kostnader for parkeringsoperatørene og kommunene. Kommunen får til en viss grad kompensert dette gjennom nye satser på sanksjoner men regnestykkene er veldig usikre. For privat sektor vil kostnadene øke og inntektene reduseres. I motsetning til det som beskrives i media har privat parkeringsbransje de senere år hatt svært lave marginer i forhold til økonomiske resultater. Det er derfor stor sannsynlighet for at vanlige bilister må betale mer for parkeringstjenester i fremtiden. Dersom man i tillegg innfører mange myke og smidige regler for den lille andelen av

bilistene som bryter parkeringsreglene, vil de som parkerer lovlig subsidiere disse. Norpark er skeptisk til denne utviklingen.

Rent formelt virker det også svært spesielt å ha forskriftsbestemmelser som på den ene siden pålegger bilfører plikter, men samtidig rett til å slippe sanksjonen hvis plikten likevel er brutt. Flere av typetilfellene som følger under bidrar til å undergrave både generelle aktsomhetsbestemmelser og flytter kostnader fra uaktsomme bilister over på aktsomme og pliktoppfylgende bilister. Vi kan ikke se at dette er forbrukervennlig eller rettferdig.

- A. Billetten ligger godt synlig men er snudd.
Norpark støtter forslaget om at førstegangstilfeller av snudd billett skal føre til frafall av sanksjonen. Det er imidlertid da viktig at forskriften pålegger operatørene at det skal være et trykt kontrollnummer på baksiden av billetten.
- B. Billetten ligger ikke synlig ved kontroll, men forevises i ettertid.
Norpark aviser dette forslaget. Forskriften slår fast at billetten skal plasseres godt synlig for kontroll, og da kan ikke typetilfeller som dette føre til frafall av sanksjonen.
- C. Områdingstid og utløpt billett.
Dette er behørig kommentert tidligere i forbindelse med den konkrete bestemmelsen i forskriften.
- D. Plikter ved automat i ustand.
Norpark støtter konklusjonen, men det er her viktig å bruke riktig ordlyd. Erfaring viser at en del bilførere forsettlig eller uaktsomt konkluderer med at automaten er i ustand. Denne konklusjonen viser seg ofte å være basert på brukerfeil eller for eksempel at man har brukt kredittkort uten dekning osv. Norpark mener derfor at begrepet «automat ute av drift» på en bedre og mer presis måte beskriver bilførers plikter.
- E. Parkering utenfor oppmerket felt, uklar oppmerking og skilting.
Disse tilfellene må vurderes fra sak til sak. Det er etter Norparks vurdering umulig å trekke generelle regler for dette. Norpark mener at bilfører i utgangspunktet må pålegges ansvaret for å lese skiltingen, sjekke hvem som er operatør og derav sikre at det betales til rett automat.
Samtidig har vi tidligere sagt at vi tror at bruk av offentlig skilt nr. 552 på alle plasser vil øke misforståelser knyttet til disse problemstillinger. Vi ser store fordeler ved at offentlig skilting assosieres med offentlige parkerings- og avgiftsregimer, samt at de private operatørers skiltprofil preger de private områdene og parkeringsautomatene.
- F. Betaling til feil automat
Se kommentarene til punkt E
- G. Parkering av MC
Norpark støtter konklusjonen.
- H. Plassbehov for store biler eller biler med tilhenger
Norpark støtter konklusjonen.
- I. For mange og kompliserte vilkår på parkeringsautomatene
Norpark støtter konklusjonen.

J. Dokumentasjon
Norpark støtter konklusjonen.

Strafferettslig vern for ansatte som driver parkeringskontroll.

Norpark 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.

Kommentarer til Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Norpark støtter presiseringen i § 1 om formålet med forskriften. Vi har tidligere gitt uttrykk for at mange kommuner gir parkeringstillatelse uten at behovet er reelt.

Vi er også svært fornøyd med at det i § 6 fremkommer at det skal etableres et nasjonalt register for tillatelser.

Når det gjelder Forskriften for øvrig vises det til vår e-post til SD av 2. juli d.å.

Vi har for øvrig ingen merknader til foreslåtte endringer i andre berørte lover og forskrifter.

Med vennlig hilsen

Lars Monsen
Daglig leder