



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 11.09.2014

Deres ref:
14/107

Vår ref (saksnr):
201402826-17

Saksbeh:
Kristoffer Westad

Arkivkode:
617

HØRINGSUTTALELSE. NYTT FELLES PARKERINGSREGELVERK FOR OFFENTLIG OG PRIVAT PARKERING

Jeg viser til forslag til ny felles parkeringsregulering som ble sendt ut på høring 30.05.2014.

Oslo kommune har følgende kommentarer til forslag til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering:

Kommentarer til § 1 Formål

Oslo kommune støtter formålet med nytt regelverk. Like konkurransevilkår og hensyn til brukerne er viktig. Samtidig har det foreslåtte regelverket på enkelte områder negative konsekvenser for kommunene. Dette gjelder blant annet følgende punkter:

- Kommunen mister legalpanteretten iht. vegtrafikkloven § 38 ved kontroll av vilkårsparkeering, samt tilbakeholdsretten iht. vegtrafikkloven § 37 for kjøretøy som er inntaet i forbindelse med vilkårsparkeering.
- Betalingsfritaket for forflytningshemmede og elektriske og hydrogendrevne kjøretøy videreføres på kommunale parkeringsplasser, mens private selskaper fortsatt kan kreve betaling for slik parkering. En slik mangel på likebehandling vil på sikt kunne undergrave den kommunale råderetten over egen parkeringsgrunn.

Kommentarer til § 3 Virkeområde

Avgrensning mot arealer som ikke er avsatt til parkering

Vegbegrepets utstrekning kan i noen tilfeller være uklart, men typisk omfatter det selve kjørebanelen, vegskulder, grøft og annet som anses som del av vegens fysiske konstruksjon. Dette punktet er viktig å tydeliggjøre. Et eksempel er sykkelfelt langs hovedveg hvor det ikke er anlagt fortau, men hvor det parkeres på utsiden og tett inntil oppmerking av sykkelfeltet. Dette skaper utrygghet for trafikanter og gir redusert fremkommelighet for syklistene, en målgruppe en ønsker skal spesielt ivaretas.

Avgrensning mot plasser som faller utenfor «enerettsområdet»

Det foreslås en viktig avgrensning mellom hva som er «integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg» og parkeringsplasser utenfor gategrunn som faller utenfor «enerettsområdet».

Parkeringsområder som er adskilt fra veien – hvor det må kjøres inn på et parkeringsområde – foreslås å falle utenfor «enerettsområdet» og dermed være åpent for alle interesserte operatører.

Oslo kommune har flere parkeringsplasser utenfor gategrunn, og disse er et betydelig bidrag i avviklingen av vilkårsparkering. Hovedformålet med kommunale avgiftsparkeringsplasser er ikke inntektene, men å sørge for god sirkulasjon på parkeringsplassene og fremkommelighet til beste for brukerne og byen. Dersom plasser som ikke er regulert til offentlig trafikkområde faller utenfor kommunens «enerettsområde» vil dette gi både trafikale og økonomiske virkninger.

Oslo kommune eier og drifter i dag parkeringsplasser utenfor gategrunn. Hvis slike plasser skal konkurransesettes er det stor sannsynlighet for at private parkeringsselskaper vinner anbudskonkurransen fordi private selskaper vil ha et større inntjeningsgrunnlag (høyere timepris og avgift hele døgnet, hele uken). Dette kan føre til flere kjøretøy på gategrunn som leter etter ledig parkeringsplass, og et inntektstap for kommunen basert på tap av avgift og gebyrer.

Oslo kommune mener at kommunal grunn utenfor gategrunn/ferdselsåre som er offentlig skiltet til parkering må falle innenfor «enerettsområdet». Slike parkeringsplasser er vanligvis anlagt fordi vegmyndighetene ikke ønsker parkering i gaten.

Kommentarer til § 7 Særskilt om kommunens ansvar ved integrert del av ferdssåre langs offentlig veg

Avgiftsregulerte parkeringsplasser er en del av den totale reguleringen som bidrar til å skape trafikkikkerhet og god trafikkavvikling. Sirkulasjon på avgiftsbelagte plasser, plasser med tidsbegrensing, reserverte plasser for forflytningshemmede og elektriske og hydrogendrevne kjøretøy er et viktig bidrag for å fordele et knapphetsgode.

Særlig når det gjelder vilkårsparkeringsplasser i ferdssårer bør all kontroll i ferdssåren utføres som en helhetlig oppgave. De enkelte reguleringene av bygatene er en del av en helhet som må sees i sammenheng. Dette gjelder spesielt i byer og sterkt trafikkerte områder. Flere kontrollerende aktører på ferdssårer, som ofte har kompliserte reguleringer og stadige omreguleringer, vil skape uklarhet for både bilførere og kontrollaktører.

Håndhevelse av vilkårsparkering i integrert del av ferdssåre skjer i sammenheng med kontroll av stans- og parkeringsforbud angitt ved skilt eller gjennom skrevne trafikkregler. Slik kontroll av vilkårsparkering er en naturlig del av myndighetsutøvelsen og bør derfor også håndheves av offentlig myndighet. Ved at det offentlige håndhever vilkårsparkering i integrert del av ferdssåre vil en bilfører slippe å komme i en situasjon hvor hun må forholde seg til både en offentlig og en privat kontrollør i en og samme parkeringssituasjon (for eksempel dersom bilen er parkert for nær gangfelt og samtidig delvis parkert på avgiftsbelagt parkeringsfelt).

Kommentarer til § 9 Krav til opplæring

Oslo kommune støtter forslagene om opplæring av personell og anser disse som viktige i lys av formålene med det nye parkeringsregelverket. Tilstrekkelige basiskunnskaper gir grunnlag for god tjenesteutøvelse. Samtidig så synes det som om det fremlagte introduksjonskurset i vilkårsparkering ikke nødvendigvis inneholder den teoretiske basiskunnskapen som vil være nødvendig for å drive en forsvarlig kontrollvirksomhet. Elementer i grunnkurs vilkårsopplæring synes å inneholde mange grunnleggende tema som bør komme inn tidligere i opplæringsløpet.

En regodkjenning av ansatte hvert 4. år synes å være et for strengt krav, sett i forhold til fagfeltets kompleksitet og vanskelighetsgrad. Til sammenligning så omfattes ikke andre yrkesgrupper innenfor tunge fagområder som liv og helse av slik regodkjenning.

For større virksomheter og kommuner med tilstrekkelig kompetanse kan det være aktuelt å gjennomføre grunnleggende teoriopplæring internt. For å sikre tilfredsstillende gjennomføring av avsluttende prøve må denne gjennomføres hos vegmyndigheten eller i regi av institusjon godkjent av vegmyndigheten.

Utkastet til forskrift gir mulighet for å utsette opplæring etter § 9B dersom opplæring etter § 9A er bestått. Det kan i tillegg søkes direktoratet om ytterligere 6 måneders forlengelse i særskilte tilfeller. Denne muligheten må håndheves på en slik måte at det ikke åpner opp for at useriøse aktører med høy rullering blant sine ansatte kan spekulere i for dårlig opplæring.

Kommentarer til § 11 Uniformering

Kravet om synlig stillingsbetegnelse på uniform synes unødvendig og kan i tilfeller være både misvisende og mulig konfliktskapende. Spesielt gjelder dette for kommuner der den ansatte ofte har ansvarsområder som går betydelig utenfor parkeringsområdet. Eksempler på dette er trygghetsskapende tilstedeværelse i byrommet, delegert myndighet for kontroll av politivedtekt, kontrolloppgaver ved kommunal utleievirksomhet, etc.

Eventuelt bør det derfor åpnes opp for bruk av andre betegnelser på ansattes uniform som er mer i samsvar med en enkelte betjent og virksomhets myndighetsområder. Eksempler på slike betegnelser er trafikkbetjent, by-betjent, parkeringsvert, oslovakt, etc. Betegnelsen kan med fordel påføres tjenestekort, som henvist til i § 12, og tjenestekort sammen med uniform som viser organisasjonstilhørighet/kommune bør være tilstrekkelig.

Kommentarer til § 22 Skilting

Oslo kommune er kritisk til at det offentlige skiltet for parkeringstilbud skal benyttes på alle områder der vilkårsparkering til allmennheten tilbys. Det foreligger i dag et godt og innarbeidet system vedrørende offentlig og privat skilting, som gjør at det tydelig fremgår for trafikantene om de benytter seg av offentlig eller privat vilkårsparkering. Tilsvarende er dagens skiltbruk oversiktlig for offentlige og private kontrollører.

Dersom skilt nr 552 Parkering med underskilt for vilkårsparkering skal benyttes også utenfor «integrrert del av ferdselsåre langs offentlig veg» oppstår det noen klare utfordringer.

Kommuner som Oslo er i stadig utvikling og regulering fra «privatområde» til «integrrert del av ferdselsåre langs offentlig veg» tar tid. Gateløp som har både «privatområde» og «integrrert del av ferdselsåre» forekommer relativt ofte, og utfordringen oppstår når publikum parkerer og skal betale i områder som både inneholder offentlige og private parkeringsplasser. Skilting og betalingsutstyr vil i praksis fremstå som ganske like, og det kan skape usikkerhet.

Begrunnelsen for felles skilting er endret i løpet av arbeidet med å utarbeide felles parkeringsregler, ved at det likevel vil være forskjellige regler for ulike grupper og bilførere. Bilførere med HC-kort og elektriske biler vil oppleve betalingsforskjeller ved å benytte privat (betalingsplikt) eller offentlig parkeringsplass (gratis). Samme problemstilling vil også gjelde for turister som benytter Oslopass-ordningen, som gjelder som betaling på kommunal avgiftsplass.

Det er etter hvert utviklet gode beskrivelser på korrekt bruk av private skilter. Slike private skilt har bilførere blitt vant til over mange år. En endring til bruk av like skilter vil kunne skape unødige uklarheter for forbrukerne. På steder hvor privat og offentlig vilkårsparkeering tangerer hverandre vil det ved differensiert skilting være lettere å forstå skillet mellom tilbyderne. Oslo kommune mener at hovedskiltet og eventuelle underskilt skal være ulike for offentlig og privat veggrunn. Dette av hensyn til forbrukerne.

Kommentar til § 24 Plassering av motorvogn og dokumentasjon ved tidsbegrenset parkering
Bestemmelsen om lovlig tverrparkering inntil 40 cm utover oppmerking bør fjernes. Erfaring viser at 40 cm overheng hindrer eller forstyrrer annen trafikk. I bygater som trafikkeres med busser og varebiler skaper slik parkering unødig trafikkfarlige situasjoner.

Kommentar til § 27 Reservert parkering

Oslo kommune ønsker å tilrettelegge for økt bruk av bildeling, og er av den oppfatning at foreslåtte formulering vil muliggjøre å reservere plasser på offentlig grunn til dette formålet.

Generell kommentar til Kapittel 7 Betaling

Oslo kommune er nå i gang med å innføre permanent beboerparkering, og etter dagens regelverk vil det være behov for investering i størrelsesorden ca. kr 85 millioner i nye myntautomater. Myntautomater er teknologi som kanskje om få år vil være ute av bruk. Dette er dårlig samfunnsøkonomi, og nytt regelverk for parkering bør derfor ta høyde for at slike innkjøp kan unngås i slike tilfeller.

Kommentar til § 34 Betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

Oslo kommune mener det skaper ulike konkurransevilkår dersom betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner videreføres kun på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. Antallet elektriske biler er i sterk vekst, særlig i Osloregionen. Oslo kommune er positiv til at flere velger miljøvennlige kjøretøy, men har også som mål at veksten i persontrafikk skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Også miljøvennlige biler krever plass på veier, parkeringsplasser og annen infrastruktur. Betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser kan begunstige denne transportformen foran offentlig kollektivtransport.

En annen utfordring vedrørende betalingsfritak er Oslo kommunes pågående arbeid for å innføre beboerparkering. Ved innføring av permanent beboerparkering i Oslo vil det bli vesentlig flere parkeringsplasser med betalingsfritak for ladbare kjøretøy. I ytterste konsekvens vil det i Oslo i første omgang bety ca. 15 500 nye parkeringsplasser som vil kunne benyttes gratis av denne kjøretøygruppen. Betalingsfritak i beboerparkeringssoner kan motvirke formålet med å innføre beboerparkering.

Oslo kommune mener derfor at det bør gjennomføres ytterligere utredninger før det eventuelt konkluderes med en videreføring av dagens betalingsfritak. Oslo kommune mener også at dersom betalingsfritaket videreføres, så bør det defineres nærmere hvilke kommunale plasser dette gjelder. Oslo kommune kan ikke anbefale betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser innenfor beboerparkeringssoner. Oslo kommune mener snarere at det bør åpnes for at kommuner gis mulighet til selv å vedta betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser for slike kjøretøy.

Kommentar til § 30 Utstedelse av særskilt parkeringstillatelse

Det kan være behov for at kommunene legger til rette for bildeling ved å gi særskilt reservering til bildelingsbiler. På samme måte som for plasser for forflytningshemmede, bør det opprettes

et sentralt register for kjøretøy tilknyttet bildelingsordninger slik at identifikasjon og kontrollarbeid kan automatiseres og effektiviseres ved hjelp av smart teknologi.

Forslag til betegnelse på sanksjon på vilkårsparkering

I dag ilegges det offentlige parkeringsgebyr, tilleggsavgifter og i enkelte kommuner tilleggsgebyr for bruk av piggdekk. De private selskapene legger kontrollavgifter. Ved innføring av ny forskrift vil det måtte finnes en ordlyd for sanksjonene som kan benyttes for håndhevelse av all vilkårsparkering. Oslo kommune mener «kontrollavgift» kan være et aktuelt navn.

Kommentar til § 35 Lademulighet

Det foreslås at «et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, begrenset oppad til seks prosent av det totale antall plasser på hvert parkeringsområde, skal tilby lademuligheter for ladbar motorvogn». Oslo kommune mener at det ikke bør innføres en maksimumsbegrensning, og foreslår i stedet at det innføres et minimumskrav om at ti prosent av det totale antall plasser på hvert parkeringsområde skal tilby lademuligheter for ladbar motorvogn.

Et slikt krav bør følges opp med et ladepåbud slik at det er mulig å ta betalt for parkering og lading.

Kommentarer til § 36 Kontrollsanksjon

I forslag til § 31 sier ordlyden at betaling skal skje umiddelbart etter oppstilling av kjøretøyet. Oslo kommune mener at 5 minutters avventende kontrolltid før sanksjon kan ilegges er sterkt uheldig. I de tilfeller der kontrolløren befinner seg i et område hvor betalingsautomat er i umiddelbar nærhet og med oversiktlige forhold, vil 5-minuttersregelen før sanksjonen kan ilegges virke lite hensiktsmessig og mulig konfliktskapende. Bilfører må anses å ha brutt bestemmelsen for betaling hvis ikke trafikkbetjenten kan få bekreftet betalt parkering eller dersom bilfører ikke befinner seg ved kjøretøy eller ved betalingsautomat/informasjonsstavle. Oslo kommune mener dagens regler og kontrollpraksis er godt innarbeidet og brukervennlige og anbefales disse videreført.

Forslag til 5-minuttersregel etter utløpt avgiftstid har ingen praktisk betydning for Oslo kommune. I praksis vil trafikkbetjenten svært sjelden komme til en bil hvor billetten løper ut i samme øyeblikk. I så fall avventer trafikkbetjenten situasjonen i tilfelle bilfører er like i nærheten.

Kommentarer til § 37 Betalingsansvar

Første ledd, om solidaransvar mellom fører og eier av kjøretøy

I første ledd er det tatt inn følgende setning: Der føreren er kjent, må føreren først kreves for beløpet. Byrådet slutter seg til solidaransvar, jf. andre ledd, mellom fører og eier av kjøretøyet – både hva gjelder selve kontrollsanksjonen og ansvar for kostnader ved fjerning og forvaring. Det antas likevel at solidaransvaret for fører bare vil få marginal betydning i praksis.

Siste ledd, om inndriving av kontrollsanksjon

I utkast til forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer § 37 siste ledd heter det: «Dersom kontrollsanksjonen ikke betales innen fristen, kan den inndrives som et alminnelig pengekrav. Det kan ikke tas særskilte gebyr for inndriving av kontrollsanksjonen». Departementet skriver i forslaget at dagens regelverk for innfordring av kommunalt ilagte tilleggsavgifter legger for sterk vekst på det offentliges behov for effektivitet i innfordringen, og at nytt regelverk i større grad må ta hensyn til de parkerende.

Forslaget kan føre til det motsatte. Arbeidet med å kreve inn de foreslåtte kontrollavgiftene som ordinære pengekrav vil bli mindre effektivt og mer krevende både for kommunen og namsfogd/politi som vil få oversendt de kravene kommunen i dag tvangsfullbyrder selv. I tillegg vil tvangsinnkreving av kontrollsanksjon som ordinært pengekrav bli betydelig dyrere for forbrukerne.

Et eksempel vil tydeliggjøre hvordan dette vil virke fordyrende for forbrukeren og bidra til økt byråkrati og mindre effektiv innkreving:

Det nye forslaget vil ved utleggstrekk i inntekt innebære en total kostnad for forbrukeren på kr 3 071 (hovedkrav med laveste sats kr 300, lett inkassosalær kr 320, rettsgebyr for utleggsforretning kr 1591 og salær for skriving av begjæring kr 860) + forsinkelsesrenter beregnet av hovedkravet. Dette innebærer en økning på 582% hvis kontrollsanksjonen lyder på kr 300.

Etter dagens regelverk påløper det ingen ekstra kostnader for forbrukeren utover 50% forhøyelse av kravet dersom kommunen tvangsinnfordrer kravet gjennom utleggstrekk i lønn. Det beregnes ikke inkassosalær eller forsinkelsesrente og det påløper ingen rettsgebyrer når det besluttes utleggstrekk av skatteoppkreveren med hjemmel i skattebetalingsloven. Beløpet som betales av forbrukeren ved utleggstrekk i lønn er kr 450 (tilleggsavgift kr 300 + 50% forhøyelse).

Kommentarer til § 38 Fjerning fra plasser for vilkårsparkeering

Om bortfall av tilbakeholdsrett

I høringsforslaget bortfaller kommunens tilbakeholdsrett i inntaet kjøretøy slik den i dag er lovfestet i vegtrafikkloven § 37 siste ledd. Det foreslås at kommunen skal ha plikt til å utlevere inntaet motorvogn fra vilkårsparkeeringsordningen selv om påløpte kostnader eller ilagt kontrollsanksjon ikke er betalt, jf. utkastets § 40.

I perioden mellom 1984 og 1994 ble alle som hentet inntaet kjøretøy i Oslo kommune gitt kreditt ved at det ble utferdiget et gjeldsbrev. Det ble inngått avtale med et inkassoselskap, og erfaringene viste at færre enn 50% av alle gjeldsbrevene ble betalt uten purring. Det var også betydelige beløp som aldri ble innkrevet og som måtte avskrives.

Erfaringene tyder på at en slik ordning kan føre til innfordringsproblemer. I denne sammenheng er det også relevant å peke på at Oslo kommune vil få store innfordringsproblemer med inntauingsutgifter knyttet til utenlandsregistrerte biler. Antallet årlige inntauinger av utenlandsregistrerte biler i Oslo er ca. 550, og antallet stiger. Det er videre verdt å merke seg at antallet inkassosaker i Norge også er stigende. Dersom man ønsker å følge et prinsipp om at kostnader knyttet til inntauing av kjøretøy skal være selvbærende, vil prisen for de som henter kjøretøyene øke i og med at de også må dekke opp for dem som ikke betaler.

Oslo kommune er av den oppfatning at dagens praktisering av tilbakeholdsretten ikke fremstår som en lite brukervennlig eller uforholdsmessig reaksjon, slik departementet anser ordningen. Det er også verdt å merke seg at Høyesterett ikke har ansett dette som urimelig etter markedsføringsloven § 12, jf. § 9a.

Oslo kommune mener at bortfall av tilbakeholdsretten – på linje med bortfall av legalpanteretten – vil føre til mer byråkrati, mindre effektiv innkreving og påføre både bileier og kommunen unødvendige utgifter.

Første ledd bokstav c, om skilting

Under første ledd bokstav c står det at det skal fremgå klart av skilt hvor man kan innhente opplysninger rundt fjerningen. Det vil medføre betydelige ekstraavgifter dersom dette betyr at kommunene bli pålagt å skilte alle sine strekninger i ferdselsårer, ettersom man også her foretar et visst antall inntauinger per år.

Tredje ledd, utleggspant for gjengangere

Under § 38 tredje ledd blir det foreslått en ny særlig regulering for gjengangere. Utleggspant vil likevel i de fleste tilfeller gi langt dårligere sikkerhet enn hva dagens legalpanterett gir. Legalpanteretten i dagens vegtrafikklov § 38 har bedre prioritet enn andre tinglyste pant i kjøretøyet. For å realisere et pant må det være dekning for foranstående krav, og ofte vil det være usikkert om en kreditor med utleggspant med 2. prioritet eller dårligere vil få dekning ved tvangssalg. Alternativet med at kommunen kan få pant i bilen gjennom utleggsforretning er derfor et dårlig alternativ sammenlignet med dagens legalpanterett. Samtidig vil grensen på kr 10 000 i praksis bety at bileier må pådra seg over 16 ubetalte ileggelser fra avgiftsparkering før kommunen kan benytte denne bestemmelsen. Beløpsgrensen bør derfor reduseres betydelig.

Femte ledd, om solidarisk ansvar mellom den som rekvirerer og den som forestår fjerning

Under femte ledd foreslås det at den som rekvirerer fjerning og den som forestår fjerning er solidarisk ansvarlig for at vilkårene for fjerning er oppfylt. Forslaget fremstår som uklart og unødvendig. I dag er det alltid trafikkbetjenten som rekvirerer, godkjenner og er ansvarlig for at vilkårene er oppfylt. Det kan ikke forventes at også kranbilsjåfører og/eller kranbilfirma skal ha kompetanse til å vurdere om de aktuelle fjerningsvilkårene i den nye forskriften er oppfylt.

Sjette ledd, om skade i forbindelse med fjerning

I sjette ledd er det foreslått at virksomheten blir pålagt å dekke dokumentert skade på motorvognen oppstått i forbindelse med fjerningene. Oslo kommune har i mange år benyttet store, seriøse kranbilselskaper etter forutgående anbudskonkurranse. Selskapet er pålagt å følge strenge aktsomhetsregler og utførelsen av oppdragene blir løpende fulgt opp. Det er inntauingsselskapet som selvstendig oppdragstaker som er ansvarlig for eventuelle skader som oppstår fra inntauingen starter til bilen er plassert på inntauingsanlegget. Dagens ordning fungerer tilfredsstillende.

Kommentarer til Kapittel 9 – klageordningen

Generelt

Utkastet til ny forskrift vil føre til at behandling av klagesaker skal følge to regelverk. Parkeringsgebyr, inntauing i medhold av vegtrafikkloven § 37 og tilleggsgebyr for piggdekkbruk skal oversendes til rettslig behandling. «Kontrollsanksjon» og inntauing i forbindelse med vilkårsparkering skal oversendes til parkeringsklagenemd. Det er usikkert om bilfører vil oppleve dette som forbrukervennlig.

Betydning for dagens offentlige regulerte virksomhet

Det bemerkes at klagesaker som i dag oversendes en uavhengig klagenemd har betydelig lengre saksbehandlingstid enn klager som behandles i tingretten. Det er derfor nærliggende å anta at overgang til nemndsbehandling vil kunne føre til en lenger saksbehandlingstid, noe som vil være i strid med ønsket om raskere behandling av klager.

Forholdet til klageordningen for gebyrovertredelser

Utkast til ny parkeringsregulering er begrenset til overtredelser av parkering på vilkår, og bilfører må dermed forholde seg til ulike klagerettigheter. Oslo kommune mener det er i klagers interesse at lovligheten av ilagt parkeringsgebyr avgjøres av retten, og ikke en generell overprøving av kommunens rimelighetsvurdering.

Erfaringsmessig er ikke en klagesak om tilleggsavgift like omfattende som en gebyrsak. Likevel vil det kreve grundighet ved utforming av oversendelsen til en klagenemd ettersom behandlingen kun bygger på en skriftlig presentasjon av saken.

Klageterskel

Selv om det er enighet om at nemndsbehandling ikke skal fungere som «frustrasjonskanal» eller en måte å skaffe seg betalingsutsettelse på, er det ikke foreslått noen løsninger som synes å motvirke dette.

Nemdas avgjørelse

Det foreslås at nemnda skal kunne ha en generell adgang til rimelighetsprøving. Dette kan innebære en stor forskjell fra dagens ordning hvor tingretten kun skal ta stilling til gebyrets lovlighet. At nemnda skal kunne overprøve rimeligheten innebærer også at den kan gripe inn i forvaltningens frie skjønn.

Taushetsplikt

Departementets arbeidsgruppe slår fast at dokumenter tilhørende parkeringsklagesaker ikke er underlagt taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13. Dette slås fast på bakgrunn av at overtredelser av parkeringsreglene er avkriminalisert.

Dette synes ikke vurdert i lys av offentleglova § 13, første ledd, jf. forvaltningsloven § 13, første ledd. Selv om gebyrileggelser ikke er en straff i straffelovens forstand, har illeggelsene en pønål karakter og alle gebyrsaker behandles etter straffeprosesslovens regler i tingretten. Opplysninger om straffbare forhold er undergitt taushetsplikt.

Oslo kommune ønsker at departementet avklarer hvordan klagesakene skal behandles ved oversendelse til og under behandling i klagenemnda.

Kommentar til § 61 Reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse

I gjeldende parkeringsnormer for nybygging i Oslo er det stilt krav om at 5-10% av plassene lokaliseres og utformes slik at de er særlig egnet for forflytningshemmede. Denne veiledende normen følges opp i reguleringsplanene hvor det konsekvent stilles krav om at minimum 5% av plassene reserveres for forflytningshemmede. På denne bakgrunn foreslår Oslo kommune at det også i forskriften settes krav om at minimum 5% av plassene skal reserveres forflytningshemmede.

Kommentar til § 64 Bestemmelser om maksimaltid

Forslag til forskrift sier at innehaver av parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan ved skiltet tidsbegrensning og oppover stå inntil dobbel tid på «alminnelige» plasser. Ordlyden bør her endres fra «alminnelige» til «tidsbegrensede» plasser, og det bør stilles krav til bruk av urskive for brukere av slikt kort. Når det gjelder «dobbelt parkeringstid» for innehavere av slikt kort, må dette tydelig begrenses i forhold til 24-timersregel for undersøkelsesplikt.

Kommentar til utkast til forskrift om parkeringsgebyr

Arbeidsgruppen tar opp at det er viktig at forbrukerne har en ”enkel og rask behandling uansett hva slags parkeringsklage man har”. Forbrukerne lider ikke under vanskeligere eller tregere behandling som følge av at sakene behandles i tingretten. Det er Oslo kommune, ved Bymiljøetaten, som forbereder saken og oversender alle dokumentene til tingretten og kopi til klager. Oslo tingrett berammer rettsmøtene. Ved behandling i en nemd viser erfaring fra andre bransjeklagenemnder at det vil være en viss risiko for økt saksbehandlingstid. Oslo kommunes fagetat, Bymiljøetaten, er meget fornøyd med dagens ordning hvor tingretten er klageinstans.

Det strafferettslige vernet for kontrollører

I dag anses kommunale trafikkbetjenter som offentlig tjenestemann, og offentlige tjenestehandlinger er gitt et ekstra vern i straffeloven §§127 og 128. Dette er også fulgt opp i rettspraksis.

Oslo kommunes trafikkbetjenter vil i henhold til forslaget til ny parkeringsordning i fremtiden kontrollere både gebyrordningen og vilkårsparkering. Oslo kommune er av den oppfatning at trafikkbetjenter som kontrollerer enerettsområdet vil ivareta offentlige interesser av en slik karakter at betjentene i denne sammenheng bør være omfattet av det strafferettslige vernet offentlige tjenestemenn har etter straffeloven 2005 § 155. Subsidiært må trafikkbetjenter omfattes av straffeloven 2005 § 265, hvilket trolig vil kreve en lovendring. Oslo kommune oppfordrer Samferdselsdepartementet til å gå i dialog med Justisdepartementet før ny parkeringsforskrift vedtas.

Med hilsen

Guri Melby
byråd for miljø og samferdsel

Godkjent og ekspedert elektronisk