

Leif W. Erichsen
Sørengkaia 87
0194 Oslo

Samferdseldepartementet
Postboks 8010 Dep,
0030 Oslo

Høringsinnspill til ; Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

Innledning

Vedlagt høringsuttalelse fra meg som privatperson, bilist og samfunnsinteressert borger. Jeg har med stor forbauselse fulgt med og dokumentert parkeringsbransjens praksis de siste 10 årene, og har ved flere anledninger avslørt hvordan denne bransje systematisk forsøker å gjøre ordinære bilister til parkeringskriminelle.

Da departementet høsten 2009 fikk nedsatt en ny arbeidsgruppe som skulle bidra til å utrede hvordan et nytt felles parkeringsregelverk i praksis kunne se ut, var det et hovedmål å etablere felles regler for alle aktører, felles sanksjoner og etterskuddsvis betaling av parkeringstjeneste. Samtidig skulle det etableres offentlig kontroll av tilbydere og deres tjenestetilbud, som skulle sikre at bransjen kunne drives på normale konkurransemessige vilkår.

Forslaget til nye parkeringsforskrifter mangler noen vesentlige tiltak og regler for at målsetningene og ambisjonene for en sunn og ærlig bransjepraksis skal ivaretas.

De foreslåtte områder for forskriftene, er til en viss grad i direkte konflikt med selve lovgivningen for annen kjøp og salg av varer og tjenester i Norge. Derfor må de nye parkeringsforskriftene formuleres slik at denne tjenesten i størst mulig grad tar hensyn til relevant annen norsk lovgivningen for kjøp og salg av varer og tjenester.

Departementet skal ha stor ros for å få sendt nye forskrifter endelig ut på en lang, 3 måneder høringsrunde, og med det forsøke å sette en stopper for mer enn 10 års arbeide med nye parkeringsforskrifter. Tiden var nok nødvendig, for det har vært tung «materie» å forsøke å lese seg igjennom 280 sider med til dels **enda flere** «gråsoner-defineringer» og ulike sanksjoner innenfor parkeringsområdet, som primært retter seg mot kun den ene parten – parkeringskunder.

Oppsummert så er forslaget til nye parkeringsforskrifter omfattende, forvirrende, og i konflikt med fundamental Norsk lovgivning og praksis innenfor all annen tilsvarende salg av varer og tjenester i Norge. Dette er viktig å rette opp ved de nye varslede forskrifter som må komme.

Store deler av forslaget bærer faktisk preg av at flertallet/P-bransjen har fått fargelagt arbeidet i stor grad, og forslagene som legges frem vil medføre en **fortsatt stor og unødvendig fremtidig konflikt** mellom bransjens ulike aktører, myndigheter på kommunalt og statlig nivå og parkerende bilister som forsøker å parkere lovlydig og uten hinder for annen trafikk.

At det er svært vanskelig å få øye på noen som helst «innrømmelser» til parkerende bilisters ønske om å både parkere «lovlig» og kjøpe parkeringstjenester er **ikke uventet**. Det er positivt nok å foreslå graderte bøter og korrigere et bransjekontrollert «konfliktråd», samt innføre krav om at tilbydere skal kunne identifiseres. Men de helt enkle forslag til tiltak i forskriftene som raskt **kan fjerne** hele grunnlaget for **majoriteten av parkeringsgebyrer**, er ikke vurdert i denne lange prosessen. Det er høyst merkelig, og jeg håper departementet gjennom de viktigste innspill nedenfor kan unngå en fremtidig uønsket situasjon som kun avler mer konflikt mellom parkerende bilister og ulike (identifiserbare) tilbydere. Merk også at konflikt og nivået av oppgitthet kan ikke måles i antall P-klager, da en stor del av bøkene blir på ulike måter betalt av arbeidsgivere, og på den måte bare legger unødvendig byrde til norsk konkurransedyktighet. Når vi vet at den nye tvisteloven fra 2010 gir mulighet for å få dekket 20% av tvistegrunnlagets størrelse, så forstår de fleste at klage på feil ilagt gebyr i en lang prosess for å få returnert maks 60-140 kroner for måneders arbeide er fånyttet. Derfor påhviler det departementet gjennom disse nye P-forskriftene å **fjerne unødvendig grunnlag** for en bransjes med en ekstrem stor bøteiver.

De viktigste svakheter ved de nye forskriftene er:

- **Etterskuddsbetaling er ikke ivaretatt godt nok.**
- **Krav til fysisk utforming av parkeringsplassene for betalbar parkeringstjenester er svake eller ikke eksisterende**
- **Informasjonskravet ved kjøp av tjenestene er ikke ivaretatt godt nok.**

Før jeg begrunner disse 3 manglene, så er det viktig å se på de 3 ulike former for vilkårsparkering for allmenheten som dette dreier seg om.

Virkeområdet vil være;

- a; vilkårsparkering på veg åpen for allmenn ferdsel,
- b; håndheving på veg som ikke er åpen for allmenn ferdsel
- c: parkeringsrestriksjoner utenfor veg

A: Gate/Vei-parkering (vilkårsparkering på vei åpen for allmenn ferdsel)

Eneste forvirring som burde tydeliggjøres er om det er riksvei, kommunevei eller privat vei, og hvem som har ansvaret for skilter, oppmerking eller sanksjoner på denne. Definerings tettbebyggelse og distrikt kunne vært gjort.

Ansvaret for skilting bør ikke i uoverskuelig tid pulveriseres mellom politi, kommunens samferdselsetat og Statens veivesen. Krav til utforming av skilt for private veier og eiendom burde kunne etableres.

Det bør i byer stilles krav til både skilt- og veibaneoppmerking for flere av de typiske «trafikkfellene» som de siste 10-20 årene er godt dokumentert gjennom praksis, f.eks regel om 5 meter fra avrundet fortau. Dette grunnet is/snø forhold som i store deler av året skjuler

disse punktene, og urimelig bøtelegging når biler står 7 meter fra et fortaufelt hvor kantstener har en marginal kroming **skjer ofte**. Spesielt gjelder dette for indre by-parkering. Oslo kommune /Trafikksjefens etat har oversikt på de 30-40 gatekryssene hvor en bedre oppmerking ville fjernet enhver tvil om rettighet til parkering. Vi snakker altså om de stedene som det er vanskelig å vurdere hvor «buen på fortauet» starter og hvor det oppfattes som «melke-steder» for trafikketaten.

B: Definert parkeringsområde (= virkeområde utenfor veg, innenfor et begrenset areal)

Dette dekker alle som tilbyr parkering mot betaling (gjelder også der det er kr 0,- for bilistene) på åpne eller lukkede plasser. Forskrifter må sette en grense, f.eks at alle steder med mindre enn plass til f.eks 5 biler skal håndteres etter gate/vei- parkeringsforskrifter. På områder hvor det er reservert parkering, settes det opp parkering forbudt skilt, med krav til synlighet for område eller enkelt-plass, og håndheves etter de forskriftene.

Med dette sikrer man at alle aktører, selskaper, offentlig eller privat/boligsameier som tilbyr parkering (betalbart eller ikke) på sin eiendom, må følge de generelle lover for all salg av produkter og tjenester.

Det betyr at det må stilles enkle krav til tilbyder hvis de skal drive parkeringsvirksomhet på et avgrenset område;

1. Informasjonsplikt for kostnad og spesielle betingelser i øyeblikket
2. Etterskuddsbetaling av faktisk forbrukt tjeneste.
3. Sikre dokumentasjon i utkjørings-øyeblikket

For vilkårsarkering på definert område løses dette svært enkelt ved at det stilles krav til å etablere en «Port/Bom» ved alle områder hvor det skal være organisert parkeringstjeneste av (godkjent) tilbyder. (selskap eller grunneier)

Denne trenger ikke å være spesifisert på «type», da det kan være en fysisk port, eller en fremtidig digital port som **åpnes uten forsinkelser** med en brikke eller via mobiltelefon.

Det er ikke urimelig at en tilbyder som skal tjene penger på en tjeneste, må investere et minimum for at et slikt krav innfris. Det er slik i alle andre bransjer som selger varer eller tjenester til forbrukere.

Hvis grunneier ikke ønsker å investere for å kunne tilby parkeringstjenester, så er det helt fritt å tilby allmenheten gratis parkering på sin eiendom, men da skal det ikke kreves andre gjenydelse enn at de parkering f.eks på oppmerkede steder, følger skilter om parkering forbudt etc. Eller man kan **sperre av** arealet, slik at det ikke er mulig for fremmede parkerende bilister å komme inn på annen manns eiendom. Forskriftene må ta ansvar for å stanse «lureri» ved å være tydelig på krav til parkering forbudt-område. (sperre fysisk eller med god skilting)

C: Utenfor vei/parkeringsplasser, (virkeområde for alle områder utenfor veg)

dette defineres som ulik type utmark, ulik type veiskulder, skog / skogsbilveier etc Problemene oppstår stor sett der det er utfartspunkter eller for eksempel fly- buss og togstasjoner.

Det burde ikke være problematisk å sette opp ordinære trafikkskilt, eller definere soner med parkerings forbudt. Hvis parkeringsrestriksjoner gjelder for et stort geografisk område må tydelig informasjon settes opp ved innkjørsel. (f.eks bom der skogsbilveien går) Dette er dekket ok i forslaget til forskrifter, dog kunne det defineres hvor grensen for «grov overtredelse» vil gå, ref forslag om differensiert gebyrilegging.

I forskriftene burde det defineres bedre hvordan parkering til hinder for passering, eller fare for beredskapstjenester fremkommelighet, vil medføre både gebyr og fjerning av bil (groveste sanksjon). En presis lovgivning vil tydeliggjøre at bortkjøring av parkerte biler skal ha en årsak i at det hindrer fullstendig annen fremkommelighet, f.eks utrykningskjøretøyer.

De viktigste svakheter ved forslaget til de nye forskriftene er:

1. Etterskuddsbetaling er ikke ivaretatt godt nok.

Utvalget hevder at dette er ivaretatt gjennom en førstegenerasjon mobil-applikasjon. Dette er uholdbart – en lite brukervennlig mobil-løsning fra et 3.parts selskap (eiet av tilbydere) til 20% høyere pris så viser de sin sanne vilje til å fortsette med dagens tvilsomme bøteleggingspraksis og derav et høyt konflikt-nivå.

I forskriftene kunne man stille krav til «digitale betalingsløsninger skal kunne registrere inn/utkjøring automatisk (med brikke eller mobil) uten unødvendig forsinkelser. (BroBizz og bompengeringene har jo allerede dette på plass)

I en forskrift kan «unødig forsinkelse» defineres til 1 sekund eller 3 sekunder (brikke-sms eller legge inn ekstern billett).

I dag bruker folk 1-2 minutter på å spasere til den innerste kroken på P-huset, eller i «snøfonnen hvor automaten ligger» og det tar dessuten ofte over 30 sekunder å verifisere betalingskort. Alt begrunnet i ønske om at noen parkerende bilister unndrar seg betalingsforpliktelsene. Spesielt unødvendig tidstyveri og ekstraarbeid er det i kjøpesentere med fri parkering mot en parkeringslapp – og hvor vi gjentatte ganger ser at parkeringsvaktene sitter i bilene og observerer aktuelle parkeringskriminelle, for raskt ilegge gebyr. Løsningen nedenfor eliminerer denne etiske tvilsomme praksis hos bransjen.

Det er dessuten enkelt å innføre en god løsning for parkering på definert areal, som har en fysisk eller digital bom ved inn/utkjøring.

Både brikke og SMS kodeåpning vil fungere og imøtekomme kravet om etterskuddsbetaling.

For gateparkering bør departementet sikre at det utlyses åpen anbudskonkurranse for en felles ny mobil-løsning, uavhengig av tilbyder-interesser. De har bevist at de som en av de få aktørene i norsk næringsliv, **har en høyere kostnad for en digital ny tjeneste enn en manuell, tradisjonell løsning.** Det er jo høyst betenkelig, og viser at bransjen ikke har ambisjoner om å digitalisere betalings-funksjonen for parkering, som kan medføre mindre volum av gebyrer og konflikter i bransjens «parkeringsråd». Jeg vil ikke her stille spørsmål om honorar til medlemmene av dette rådet henger sammen med volumet av klagesaker, men overlater det til media å grave videre i.

Løsningen med brikke / abonnement eller Mobiltelefon kan benyttes av alle parkerende og vil enkelt kunne tilpasses ulike ordinære betalingskriterier og betalingsløsninger. Kanskje aktørene fra bankvesenet kunne ta ansvar for hele betalingstjenesten – helt ut til «registreringspunktet» hvis forskriftene gir ambisjon om å få inn andre og troverdige aktører inn i parkeringsbransjen?

o Vi ser også på sosiale medier/ debattinnlegg om en økende konflikt med bøtelegging av mobiltelefonbaserte-betalte parkeringstjenester. Dette er etter mønster fra tidligere «typisk bøteleggingssituasjoner» 5-10 år tilbake hvor det legges opp til et virvar av plasseringer for automater/ulike koder og ulike definerte områder på samme parkeringsareal.(Om det er

brukervennligheten på løsningen som er svak, eller det er bevisst enkelt for en bransje å «fylle opp gebyrkvoten» skal være usagt. Enkelt og forbrukervennlig er det i hvert fall ikke. Arbeid og hele belastning med klageprosessen legges uten blygsel over på bilistene, og at det er noen flere «fellesregler» for klagebehandling er en fattig trøst når bilistene bruker timer, uker og måneder med en klageprosess. Er det rart det er stor andel som gir opp en slik klagerett, selv om man vet at de sitt på det tørre?

Her skal også nevnes at den nye tvisteloven fra 2010 gir klageren mulighet for å dekke en liten prosent av klagebeløpet. Hvis altså ikke man legger saken over til advokater, da kan man kreve arbeid og kostnader til den store gullmedalje med klageprosessen dekket inn.

Det er **derfor urimelig** at etterskuddsbetaling hevdes å være innfridd ved at en mobil-telefon-løsning fra bransjeselskap (EasyPark) dekker dette kravet. Det er bare en ny variant av gammel metodikk og forretningspraksis fra parkeringsbransjen.

2. Krav til fysisk utforming av parkeringsplassene for betalbar parkeringstjenester er svake eller ikke eksisterende

Det er positivt at krav til plasser for funksjonshemmede er hensyntatt. Hensyn til andre typer bilister (el-biler/ladere) vare/nyttekjøretøy etc er fraværende, kanskje vanskelig å lage forskrifter om alle ulike bilister. Syklister, MC og andre kjøretøy burde defineres og stilles krav om hvor de kan parkere.

Men jeg mener det viktigste er at det bør være klare minimums kvalitetskrav for den fysiske parkeringsplassen for bilene som gir tilbyder et klart definert ansvar. Dette er på linje med mattilsynets forskrifter for de som skal servere/selge mat på bevertningssteder, og burde være enkelt å ta inn i forskriftene.

- Krav **til lengde og bredde** på parkeringsplassene må etableres. Ansvaret for småbulker og oppskraping av parkerende biler føres i dag over til bileier og forsikringsselskapene, og dermed forsikringstagerne. Krav til egen ansvarsforsikring som dekkes av tilbyder der hvor det f.eks er mindre enn 20cm å få opp døren på burde vært en del av forskriftene.
- Krav til **minimumshøyde**, eller varsel-krav ved farlige takhøyder burde vært spesifisert bedre.
- **Underlagets kvalitet:** Lag en norm som kommuniseres (ABCD-type) huller, kantstener, singel, leire, murer uten rekkverk, ting som stikker ut, ting som punkterer. Bransjen selv burde kanskje etablere en norm, og kommunisere dette, slik at det gjenspeiler prisen som kan tas for parkering. Avgrensning må etableres for areal inn til «trygg parkeringsplass»
- Krav til snemåking, strøing, vanndrenering er mulig. Samme regler for alle tilbydere/grunneiere på definert område som eks kjøpesentere har i dag.

Det er altså fullt mulig å lage universelle krav, enten det er innendørs eller utendørs områder, og hvor **minimumskrav** til tjenestenes innhold er definert. Dette er gjort for alle andre produkter og tjenester i de fleste andre bransjer som tilbys forbrukere. Er det noen grunn til at parkeringstilbyderne ikke har slike krav rettet mot seg i forslaget til parkeringsforskrifter?

3. Informasjonskravet ved kjøp av tjenestene er svært godt «gjemt» unna

o I all annen handel av varer og tjenester til forbruker stilles det krav til hva det skal koste, og hva innholdet skal være. Dette er informasjon som kreves opplyst kunden FØR man

plukker varen eller bestiller tjenesten, da i liter/kilo/tid etc. For en parkeringstjeneste på et avgrenset område må det derfor settes opp krav til informasjonsplikt ved innkjørselen, f.eks time/oppstart/døgnpris (oppstart er minimumskostnad ved å kjøre inn).

Kravet fra forbrukere må være at de kan «**snu**» eller **stanse kjøpet av tjenester før kostnader faller på**, ut ifra at man vet hva tjenesten vil koste. Mer detaljert informasjon som er generelle og i overensstemmelse med generelle parkeringsforskrifter, skal være tydelig oppslått på stedet.

o Forskriftenes ordlyd må dessuten **snus** slik at det påhviler tilbyder å merke godt og tydelig de steder innenfor parkerings-området **hvor det IKKE er lov til å parkere**. (utenfor branddører/trapper etc) I 2014 så bør det være slutt med «liten skrift på bortgjemte skilter bak store trær» slik vi ser at er fortsatt vanlig praksis hos de fleste aktørene i parkeringsbransjen.

o At man forsøker å harmonisere skilt- og legge større ansvar for all skilting på vegvesenet er bra. I forskriftene burde man presisere hvor på en evtnt parkeringsplass/anlegg hvor betingelser skulle bli plassert. Forslag; Ved innkjørsel og ved naturlig de stedene hvor man spaserer ut fra parkeringsområdet. (f.eks ved inngangsdør til butikk)

Jeg håper at mitt innspill ovenfor vil bidra til å styrke formålet med reglene gitt i føringene for arbeidsutvalgets mandat i sin tid;

- Sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet

- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet

- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet, og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder

- Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester og

- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten

Oslo 27.august 2014

Leif W. Erichsen

PS;

I motsetning til de fleste som har jobbet med de nye forskriftene de siste årene, kan jeg poengtere at jeg ikke snakker «for min egen interesse og syke mor» lenger.

I fjor flyttet jeg til sentrum av Oslo, og savner hverken bil, kø i rushtiden eller å kjøre rundt på leting etter parkeringsplass. Jeg konverterte til tråsykkel, joggesko, Vespa og privatsjåfør ved behov. Oslo by er nemlig blitt et **paradis** å handle i etter at bompengering og fjerning av betalbare parkeringsplasser i gatene har tatt «grønn» overhånd.

Så det er ikke av egeninteresse at jeg mener at en «outlaw» bransje med aktører, enten det er skatteparadis-tilknyttede, store og arrogante, eller bare uanstendige og grådige, må bli regulert etter de samme grunnleggende lover som for all annen næringsvirksomhet.

Det håper jeg at departementet med sin nye ledelse fra 2013 også innser.