



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
No-0030 Oslo  
[Postmottak@sd.dep.no](mailto:Postmottak@sd.dep.no)

Deres ref.  
\*

Vår ref.  
SDDep220814THP

Saksbehandler  
Tore H Paulsen  
Telefon 777 90653

Dato  
22.08.2014

## HØRINGSSVAR. NYTT FELLES REGELVERK FOR OFFENTLIG OG PRIVAT PARKERING

Tromsø parkering AS vil med dette uttrykke vårt syn i forbindelse med nytt felles regelverk for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. Vi vil ta utgangspunkt i den enkelte bestemmelse og kommentere den særskilt.

Innledningsvis vil vi påpeke at det er en rekke elementer og forutsetninger i forslaget til nytt felles regelverk som ikke er mye til felles for privat og offentlig virksomhet. Blant annen kan nevnes fritaksordningen som videre føres innenfor offentlig parkering for forflyningshemmede (HC), EL- og HY-biler, samt ikke avsette gratis p-plasser for HC innenfor private parkeringsområder og pålegg om ladestasjoner for offentlige parkeringsvirksomheter. Videre er det foreslått lik skilting (552 – skilt) for både offentlig og privat vilkårsarkering.

### § 1 a.

I og med at fritaksordningene videreføres for HC, EL og HY for offentlige virksomheter vil ikke formålets bokstav a) mht forutsigbar, balansert og brukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten for brukeren være god. HC, EL og HY- brukere vil oppleve at det vil være betalingsplikt på private områder mens det er fritak på offentlig vilkårsarkering. Dette vil generere mange illeggelser, klager og usikkerhet blant brukerne av privat vilkårsarkering.

### § 1 c.

Viser til pk a) og vil hevde at dette ikke bidrar til at det blir god kvalitet og mest mulig likt for forbruker.

### § 2.

Det foreslås at definisjonen av veg-begrepet i vegtrafikkloven endres slik at «*plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass*» ikke lenger er en del av definisjonen for veg.

Videre er begrepet parkeringsområde benyttet i forslaget til ny forskrift. Dette bør defineres klarere. Hva er et parkeringsområde, skal det være enfysisk avgrensning eller er det ment et geografisk avgrenset område?

I bestemmelsen benyttes begrepet ladbar motorvogn, mens det andre steder i forskriften benyttes begrepet elektrisk motorvogn. Det foreslås at begrepet «elektrisk motorvogn» benyttes.

#### § 7.

Det legges opp til at det offentlige skal sikres ansvar for å ivareta det trafikale hensyn langs offentlig veg også i fremtiden. Samtidig legges det opp til at håndheving av vilkårsparkeringen langs offentlig veg kan utføres av private selskaper. Dette kan skape situasjoner hvor det blir to selskaper (offentlig og privat) som håndhever langs den samme strekningen, hvor det ene selskapet håndhever vilkårsparkeringen mens det offentlige håndhever gebyrtilfellene (brudd på trafikkreglenes § 17). Dette vil for forbrukerne være en uheldig sammenblanding av roller og man bør tilstrebe at det kun er det offentlige myndighet, enten som etat, KF eller AS, som kan håndheve både vilkårsparkeringen og gebyrtilfellene langs offentlig veg.

#### § 9.

Vi er enig i opplæringskravet, men finner det ikke hensiktsmessig at man etter 4 år skal opp til ny godkjenningssprøve. Det bør være tilstrekkelig at man har vært på oppfrisknings-/oppdateringskurs med kursbevis.

#### § 11.

Foreslår at begrepet trafikketjent benyttes som yrkesbetegnelse.

#### § 16.

Begrepet parkeringsområde bør være klart definert. Skillet kan gå på et geografisk område eller et område som er fysisk adskilt fra noe annet. Et område som er fysisk adskilt fra alt annet bør defineres som en plass.

For å drive privat vilkårsparkering kreves det en stor grad av fleksibilitet mht skiltingen. Ofte er det behov for hyppige endringer og tilpassninger ut fra behov både fra forbruker og grunneier. Vi kan ikke se at skiltnormalen åpner for denne graden av fleksibilitet.

Det bør være tilstrekkelig at skiltplaner for parkeringsregulerende virksomhet på privat område meldes til regionvegkontoret. Regionvegkontoret vil da ha mulighet for kontroll og oppfølging.

Det anbefales ikke at det blir lik skilting for offentlig og privat parkering. Offentlig vilkårsparkering på offentlig veg bør være skiltet med 552, mens privat skilting av vilkårsparkering utenfor offentlig veg bør skiltes med selskapets egne skilter. Man oppnår ikke forvirring blant de gruppene som har fritaksordninger (HC, EL, HY). Videre gir man forbruker mulighet til å selv velge hvilket selskap man vil kjøpe parkering hos, mao en valgfrihet som er tydeliggjort gjennom skiltingen for forbruker.

## § 21.

Det bes om at kostnaden/gebyrets størrelse for tilsyn av virksomheter holdes på et minimumsnivå. Størrelsen på gebyret vil parkeringsselskapene måtte ta inn gjennom timeprisen for parkering.

## § 22 og 23.

Det anbefales ikke ens skilting med 552 skilt for både offentlig og privat virksomhet. Fritaksordningene for HC, EL og HY er bare et argument som taler i mot. De som kommer inn under fritaksordningen vil ikke kunne skille mellom offentlig og private p-plasser. Resultatet vil være mye støy og klager som følge av illeggelser på private p-plasser (fritaksordningen gjelder ikke for private p-plasser).

Ett annet argument er at kunden må kunne skille mellom hvilken operatør man vil kjøpe parkeringstjeneste hos. Ulik skilting vil bidra til at kunden oppnår en valgfrihet.

Private aktører må ha muligheten til å synliggjøre at parkeringen drives av et privat firma og derfor bruke egen skilting.

Dagens skiltnormal innehar ikke den fleksibilitet som kreves for private parkeringsplasser.

## § 26.

Det vil være hensiktsmessig at privat parkering skiltes med egne skilt, jfr § 22 og § 23.

## § 31 og 32

Begrepet universelt utformet automat bør fjernes fra forskriften. En universelt utformet betalingsløsning bør være elektronisk.

Dette er også noe som kun vil omfatte den private delen av parkeringsbransjen i og med at fritaksordningen opprettholdes for de tidligere nevnte grupper på og langs offentlig veg.

## § 33 og 34

Fritaksordningen for HC, EL og HY bør avvikles.

Fritaksordningen for HC må være en del av NAV sin støtteordning og ikke pålegges kun den offentlige delen av parkeringsbransjen.

Fritaksordningen for EL og HY rammer også den offentlige delen av parkeringsbransjen og er konkurransevridende.

Avgifts parkering langs offentlig veg er en del av trafikkstyringshensynet den enkelte kommune har og dette henger sammen med annen parkeringsregulering innenfor det enkelte område. Avgiftsfritaket vil føre til en større andel letekjøring, mer forurensing og en redusert effekt av offentlig parkeringsregulering.

Begrepet kommunale parkeringsplasser bør fjernes fra forskriften.

## § 35.

I utgangspunktet så er det uforståelig hvorfor det skal tilbys drivstoff (EL) til EL-biler på landets parkeringsplasser.

EL-biler må betale for strømmen, opparbeidelse av ladestasjoner og investeringskostnader i ladestasjoner. Summen av dette vil representere en totalavgift for å få lade kjøretøyet ved ladestasjonen. Avgiften betales på parkeringsplassen ved ladestasjon.

HY-biler bør ikke omfattes av ordningen, men lades hjemme.

## § 36.

Det bør kun være to sanksjonformer for feilparkeringer.

Kr 900 for urettmessig bruk av parkeringsplass for forflytningshemmede.

Kr 600 for feilparkering, gjeldende både for offentlig og privat parkering.

Det antas at overtredelser ihht trafikkreglenes § 17 ilegges med kr 900.

Sanksjonen på kr 300 bør fjernes. Hvis dette opprettholdes vil en del av disse plassene opphøre og ikke være tilgjengelige for allmenheten, alternativt at det innføres avgift slik at alle parkering totalt sett blir dyrere for forbruker.

Det bør ikke innføres en karens tid på hverken 5 min før eller etter parkering. Kunden må betale for faktisk p-tid, fra start til slutt. Det er ikke andre steder i samfunnet hvor et regelverk inkluderer en automatisk rett til rabatt. Ved kjøp av andre varer og tjenester i dette samfunnet så må man betale for det man faktisk får. Forskriftens forslag vil medføre mer argumentasjon og større uklarhet mellom kunde og parkeringsselskap.

## § 37.

Det bør være et fullstendig solidaransvar mellom fører og eier, hvor eier svarer for ileggelsen. Det økonomiske forholdet mellom eier og en eventuell fører får de ordne seg i mellom.

Sanksjonen må kunne ettersendes i de tilfeller der bilfører prøver å unndra seg ileggelsen ved å kjøre fra stedet. Det er ikke hensiktsmessig at trafikkbetjenten skal være presset til å legge ileggelsen på et kjøretøy som kanskje føres av en aggressiv fører og et kjøretøy som kanskje er i fart. Vi tror at konfliktnivået vil bli høyere mellom parkeringsselskap og fører hvis ikke ileggelser skal kunne ettersendes.

## § 38.

Utestående kontrollsanksjoner på kr 10 000 er for høyt. Vi foreslår at dette settes til kr 6 000.

Ansaret for fjerning bør ligge hos kommunen eller parkeringsselskapet.

## § 42.

Fjerning bør kun utføres av politi/kommune eller parkeringsselskap som fyller vilkårene for drift innen bransjen.

Tromsø parkering AS støtter helt opp om Norpark sin uttalelse i forhold til forskriften, klageordningen, tilrettelegging for forflyttingshemmede, forskrift om parkeringsgebyr

I tillegg til det ovenfornevnte har vi en del meninger om konkrete punkter:

- Fritaksordninger for HC, EL og HY opphører innenfor parkeringsområdet. De økonomiske insentiver og støtteordninger for HC overføres til NAV.
- Det tillates ulik skilting mellom offentlig vilkårsparkering langs offentlig veg (552) og privat skilting av vilkårsparkering utenfor veg. Bruker må få en valgfrihet i forhold til hvem man vil være kunde hos. Skiltingen vil med tydelighet vis kunden hvilken tilbyder man velger å benytte.
- Sanksjonens størrelse bør være kr 600 og kr 900.
- Det ikke innføres 5 minutter gratis parkering før og etter at betaling skulle ha funnet sted.
- Sanksjonens navn blir kontrollavgift.
- Tittelen til den som skal utføre kontrollfunksjonen blir trafikkbetjent.
- Det innføres ikke et regime der snudd billett legges frem i ettertid og automatisk fører til frafall av sanksjonen. Det foreslås at billett har et kontrollnr på baksiden som i ettertid kan spores til det aktuelle kjøretøy og den konkrete illeggelse.
- Kontingenten til klagenemda bør gjenspeiles i antall klager som blir behandlet i nemda.
- En kunde som taper sin sak i klagenemda må selv betale kostnaden for behandling i nemda.
- Det bør være et særskilt vern for alle ansatte i parkeringsbransjen.
- Det bør være minimum to års overgangsordning for etablering av lade stasjoner.
- EL-biler må betale for strømmen, opparbeidelse av ladestasjoner og investeringskostnader i ladestasjoner. Summen av dette vil representere en totalavgift for å få lade kjøretøyet ved ladestasjonen på en parkeringsplass.
- Hvis betalingsfritaket for HC, EL og HY opprettholdes må det være likhet mellom private selskaper og offentlige selskaper mht etablering av ladepunkter til EL-biler og antall gratisplasser.
- Det er unødvendig med eksamen for regodkjenning av trafikkbetjenter etter 4 år. Det bør være tilstrekkelig med bekreftelse på gjennomfør kurs.
- Det bør være en tilbakeholdsrett i kjøretøyet til kostnader forbundet med fjerning, lagerleie, kontroll og sanksjonen er betalt.

Med vennlig hilsen



Tore H. Paulsen  
direktør

Vedlegg:

