

## **Høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet fra Trondheim kommune.**

Trondheim kommune oversender denne høringsuttalelsen til forslag til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering med forbehold om formannskapets godkjenning. Formannskapet skal behandle høringssaken 16. september 2014. Formannskapets vedtak vil bli ettersendt umiddelbart etter dette.

Trondheim kommune stiller seg positiv til forslaget som er lagt frem.

Arbeidsgruppen det i notatet refereres til er en bredt sammensatt gruppe utpekt av Samferdselsdepartementet som har bidratt med innspill og synspunkter i forbindelse med utarbeidelsen av forslag til nytt parkeringsregelverk.

Vilkårsparkering omfatter parkering som tilbys allmennheten mot betaling, med tidsbegrensning eller på andre vilkår.

Enerettsområdet er definert som en integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei hvor kommunen har et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn.

Trondheim kommunes høringsuttalelse henviser til kapitlene i høringsnotat – vedlegg 2: ”ny felles parkeringsregulering”, og svaret er knyttet til de kapitlene hvor det bes om innspill fra høringsinstansene. I tillegg er det lagt til et avsnitt som omhandler billettløs parkering og formidling av sanksjon tilknyttet dette.

### **Kapittel 8.5 Særlig om forhold til fagbrevutdanning**

Personell som skal håndheve vilkårsparkering bør i følge notat fra Samferdselsdepartementet ha tilstrekkelig kompetanse til å utføre håndhevingen. Det er i tidligere utredninger lagt til grunn at krav til kompetanse legges tett opp til kravene som vil gjelde for vaktvirksomhet. Parkeringskontroll er ansett for å være enklere enn vektervirksomhet og det bør kunne stilles mindre omfattende krav til personell som skal håndheve vilkårsparkering enn vektere.

Fagforbundet har pekt på behov for å tilby fagbrev for denne gruppen, og at dette kan gjøres under tilbudsstrukturen i videregående opplæring og utdanningsprogrammet Service og samferdsel. En slik utdanning vil kunne se opplæringen knyttet til vilkårsparkering og gebyrhåndheving i sammenheng. Det vil også kunne ta opp i seg at yrket har utviklet seg mot et serviceyrke der veiledning av bilister og trafikanter står sentralt og der personene i mange tilfeller også har oppgaver etter annet regelverk som politivedtekter m.m. En slik utdanning vil ha mange likhetstrekk med den fagbrevutdanningen som tilbys for vektere, med forskjell hovedsakelig i forskrifts- og lovregulering for trafikale og lokale forhold og regler rundt dette.

Trondheim kommune støtter arbeidsgruppens syn om at krav til kompetanse hos personell som skal håndheve vilkårsparkering er viktig både for publikum og for parkeringsnæringen. Trondheim kommune mener det ikke er nødvendig å kreve fagbrev for å kontrollere vilkårsparkering, men at det er viktig å stille krav til utdanning etter en fastsatt modell, for eksempel slik Norpark tilbyr i dag. Utdanningen må være obligatorisk og det må

gjennomføres prøver/eksamener etter endt utdanning. Det bør ikke være nødvendig med krav til re-godkjenning, men krav til oppfriskning av fagkunnskap.

Trondheim kommune mener også at det bør stilles krav til gode språkkunnskaper.

For øvrig støttes Norparks høringssvar til utdanning av personell. Norpark er bransjeforeningen for all parkeringsrelatert virksomhet.

### **Kapittel 9.9.1 Statens Vegvesen som skiltmyndighet**

Statens vegvesen skal ha en sentral rolle i ordningen med nytt felles parkeringsregelverk som godkjennings-, skilt- og tilsynsmyndighet. Dette medfører at skiltmyndigheten overføres fra Politiet til regionvegkontorene i Statens Vegvesen, noe Trondheim kommune ikke ønsker.

Trondheim kommune og Trondheim Parkering KF ønsker fortsatt å ha politiet som skiltmyndighet. Dette begrunnes med at politiet i Trondheim har høy kompetanse på skilting og skiltplaner. Dette i tillegg til at de har digitalt vedtaksarkiv, god lokalkunnskap og kort behandlingstid på skiltplaner, samt at de er en god støttespiller under befaringer og møter. Trondheim kommune og Trondheim Parkering KF ønsker derfor å videreføre dagens godt innarbeidede løsning.

### **Kapittel 9.9.2 Skiltmyndighet til den enkelte operatør**

Høringsforslaget viser at det synes hensiktsmessig at ansvaret for korrekt skilting påhviler den enkelte aktør innenfor fastsatte krav og rammer som sikrer likhet i utformingen. Dette ut fra ressursmessige og administrative hensyn veid opp mot hensynet til behovet for kvalitetssikring og likhet.

Trondheim kommune støtter forslaget i høringen, og mener i tillegg at det er viktig at det stilles krav til kompetanse for de som skal produsere planene.

Operatørene bør ha kontroll på hele verdikjeden som omfatter tegning av skiltplaner, oppsetting av skilt, gjennomføring av kontroll og håndheving og håndtering av klagebehandling.

### **Kapittel 9.10 Om behov for særlig skilting på enerettsområdet**

Enerettsområdet er definert som en integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei hvor kommunen har et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn.

Det legges frem to alternative forslag til skilting innenfor og utenfor enerettsområdet. Det ene alternativet er å benytte to forskjellige hovedskilt hvor det offentlige skiltet med hvit P (skilt nr 552) benyttes innenfor enerettsområdet med Statens vegvesen som ansvarlig skiltmyndighet og at områdene utenfor enerettsområdet skiltes på andre måter. Det andre alternativet er å benytte samme hovedskilt (skilt nr 552) innenfor og utenfor enerettsområdet, og at det benyttes underskilt med forskjellig farge avhengig av om parkeringen tilbys utenfor eller innenfor enerettsområdet.

Rådmannen mener det er viktig at hensynet til økt kundevennlighet ivaretas når nytt regelverk og tilhørende skilting skal utarbeides. Samtidig er det viktig at forskjellene innenfor og utenfor enerettsområdet kommuniseres tydelig. Rådmannen mener at dagens skiltregler for offentlig vei bør videreføres, og at det bør utarbeides en egen skiltnormal for parkeringsregulering på private områder.

Det vil også være viktig at skiltbruken er tydelig for utenlandske besøkende.

### **Kapittel 10. Tillatelse til særskilt reservering**

§§ 5-8 i parkeringsforskriften inneholder bestemmelser som gir kommunene adgang til å gi tillatelse til parkering på reserverte plasser (§ 5), gi unntak fra maksimaltidsbegrensninger (§ 6) og boligsoneparkering (§ 7) og nærmere bestemmelser om utstedelse av slik tillatelse (§ 8).

Formålet med disse bestemmelsene er å gi mulighet til å kunne prioritere enkelte brukere med særlig behov der parkering er et knapphetsgode.

Når det særskilt gjelder boligsoner vil plasser som reserveres beboere behandles på samme måte som reserverte parkering ellers. På plasser som ligger på det som foreslås som enerettsområdet vil dette i all hovedsak innebære videreføring av dagens situasjon. Hvis hele områder som ligger utenfor enerettsområdet reserveres vil dette i utgangspunktet ikke anses som vilkårsarkering til allmennheten. Dette vil innebære at slike områder skiltes privatrettslig og at den offentlig skiltede parkeringssonen avsluttes før slike områder, gjennom særskilt skilting.

Trondheim kommune mener at endringen i forskriften er minimal og at løsningen fungerer godt slik den er i dag.

### **Kapittel 11.4 Særlig om undersøkelsesplikt ved endret regulering**

Det er i dag mulighet til å endre parkeringsreguleringen med 24 timers varsel for offentlig parkering. Ved parkering på offentlige plasser må brukerne rette seg etter nye skilt senest 24 timer etter at de er satt opp. Reguleringen gjelder umiddelbart for de som parkerer etter at skiltene er satt opp.

Det er ingen tilsvarende reguleringer for privat parkeringsvirksomhet.

Arbeidsgruppen foreslår at plikten til å rette seg etter nye reguleringer senest 24 timer etter at nye skilt er satt opp kun skal gjelde for vilkårsarkering som er på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei.

Trondheim kommune mener at det bør være samme krav ved endring av parkeringsreguleringen også på privatrettslige områder. Dette fordi det blir enklere for brukerne hvis parkeringsreguleringen er den samme for offentlig og privat parkering.

### **Kapittel 12.14.3 Nærmere om reguleringsmekanismene**

Det skal utarbeides en felles sanksjon for bruk ved parkeringsovertredelser innenfor og utenfor enerettsområdet. Det er et ønske at denne sanksjonen reguleres årlig slik at den opprettholder sin funksjon som normaltaperstatning og sitt adferdsnormerende element over tid. Gjeldende sats for sanksjon for offentlig regulert parkering har stått uforandret siden 1993 og har mistet noe av sin effekt.

Det foreslås at satsen for sanksjon justeres etter en indeks slik at utvikling i kostnadene ved parkeringshåndheving ivaretas. Samtidig skal funksjonen som adferdsnormerende element overfor de parkerende opprettholdes.

Sanksjonen kan justeres på ulike måter, for eksempel etter rettsgebyret, i forhold til konsumprisindeksen (KPI) eller i følge lønnsindeksen fra Statistisk sentralbyrå som gir et snitt for alle næringer. Statistisk sentralbyrås lønnsindeks følger også utviklingen i folketrygdens grunnbeløp (G).

Trondheim kommune mener at sanksjonen bør justeres etter Statistisk sentralbyrås lønnsindeks. Denne bør justeres årlig etter Statistisk sentralbyrås lønnsindeks fordi lønn er den største kostnadsbæreren for parkeringsselskapene.

Det er viktig at sanksjonen endres slik at den opprettholder sin forebyggende funksjon.

### **Kapittel 15.4.3.3 Betjeningshøyde**

Krav til betjening av parkeringsautomater varierer fra 0,8 til 1,1 meter, ref Norsk Standard (NS) 11001, byggt teknisk forskrift (TEK) og håndbok 278 – universell utforming av veier og gater. Parkeringsbransjen fremhever at det er to forhold som er viktig for betjening av automater. Dette er at automatene må kunne stå ute i all slags værforhold. I tillegg må det være en viss høydeforskjell mellom innkast av mynt og retur av mynt/vekslepenger.

Med utgangspunkt i de behov parkeringsbransjen har pekt på samt diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (DTL) § 11, foreslår arbeidsgruppen at krav til betjeningshøyde for parkeringsautomater settes til 0,75 - 1,3 meter. Dette bør vurderes nærmere i lys av generell regulering etter DTL § 11.

Trondheim kommune støtter forslaget om krav til universell utforming, og kommunen følger generelt regler for universell utforming i tråd med TEK 10.

### **Kapittel 16.2 Forslag om videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede.**

Samferdselsdepartementet viderefører dagens ordning med betalingsfritak på plasser som tilbys av kommunale tilbydere i henhold til forskrift 15. mars 1994 nr. 227 om parkering for forflytningshemmede § 1 b, jf. forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering mv. Departementet presiserer at videreføringen av dagens ordning ikke skal forstås som et forbud mot eventuelle betalingsfritak for forflytningshemmede også på parkeringsplasser som tilbys av andre, slik situasjonen også er i dag.

Høringsforslaget viser at en videreføring av dagens betalingsfritak for forflytningshemmede kan skape utfordringer i forhold til forslaget om et felles parkeringsskilt (skilt 552) for offentlig og privat parkering, jf. punkt 11. Kravet i utkastet § 22 fjerde ledd om at det sentralt på det enkelte parkeringsområde skal plasseres informasjonsskilt, blant annet med virksomhetens navn (kommunal parkering) og vilkår for bruker (betalingsfritak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse) kan klargjøre om det er betalingsfritak på området eller ikke. Høringsforslaget viser at et annet alternativ kan være å kreve at informasjon om et slikt betalingsfritak eller informasjon om betalingsplikt på private parkeringsplasser avsatt til forflytningshemmede skal fremgå uttrykkelig på underskilt.

Trondheim Parkering KF som parkeringsfaglig organ har administrativt foreslått at betalingsfritaket for forflytningshemmede ikke opprettholdes fordi formålet med dagens betalingsfritak ikke er å gi en økonomisk fordel til forflytningshemmede. Betalingsfritaket er et kompensierende tiltak som er et resultat av at betalingsløsninger ikke er tilgjengelige for alle brukere. Det er nå utviklet lett tilgjengelige betalingsløsninger for bruk på mobiltelefon som gjør det enklere å betale for parkering for alle brukergrupper. I tillegg mener Trondheim Parkering KF at fritaket bør oppheves fordi erfaringer tilsier at det gir en økonomisk fordel til en brukergruppe som ikke nødvendigvis har økonomiske betalingsutfordringer. Trondheim Parkering KF mener at brukere som trenger økonomisk kompensasjon bør få dekt dette på andre måter.

Norges handikapforbund sier at bruk av egen bil ofte er eneste transportalternativ for bevegelseshemmede fordi det fortsatt er langt igjen før kollektiv transport og tilhørende infrastruktur kan brukes av alle. Norges handikapforbund mener at det er store ulikheter i forhold til tilgjengelig samferdselstilbud og funksjonelle betalingsløsninger, selv om utviklingen har kommet langt i mange av de store byene.

For å sikre alle like muligheter til samfunnsdeltakelse, vil det i følge Norges handikapforbund, være naturlig at betalingsfritak for parkering omfatter både offentlig og privat parkering. Norges handikapforbund er tilfreds med at Samferdselsdepartementet opprettholder betalingsfritaket for offentlige parkeringsplasser.

Tabell 1. Utvikling i kjøp av antall parkeringsbilletter målt i prosent av totalt kjøp av parkeringsbilletter for offentlig parkering.

	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mars
% av total	24%	28%	25%	25%	21%	26%	36%	29%	32%	31%	38%	38%	44%

Tabell 1 viser utvikling i kjøp av parkeringsbilletter med mobiltelefon fra og med mars 2013 til og med mars 2014 i Trondheim kommune målt i prosent av totalt kjøp av billetter for offentlig parkering. Tabellen viser at antall billett kjøp med mobiltelefon er økende.

Et eventuelt betalingsfritak for forflytningshemmede for parkering på offentlige parkeringsplasser forutsetter at mobiltelefon, som en funksjonell betalingsløsning, benyttes som betalingsmiddel da tilgjengelighet til parkeringsautomater kan være en utfordring for forflytningshemmede. Tabell 1 viser at mindre enn halvparten av brukere uten forflytningshemming betaler parkeringsbillett med mobiltelefon. Rådmannen antar at fordelingen for kjøp av parkeringsbillett med mobiltelefon eventuelt vil være den samme for

forflytningshemmede, og at andelen dermed er for lav til å anse det som et lett tilgjengelig betalingsmiddel.

Trondheim kommune støtter Samferdselsdepartementets videreføring av dagens ordning med betalingsfritak for forflytningshemmede på plasser som tilbys av kommunale tilbydere. Ved en revisjon av parkeringsregelverket må bruk av lett tilgjengelige betalingsløsninger, som for eksempel bruk av mobiltelefon, vurderes sett i forhold til om bruken er så stor at det kan forventes at alle brukere har tilgang til dette.

Rådmannen og Trondheim Parkering KF mener det er viktig å gi forflytningshemmede med et reelt behov for parkeringslette et tilgjengelig parkeringstilbud.

### **Kapittel 17.8 Særlig om veksling**

Høringsdokumentet viser at det fortsatt er en "ikke ubetydelig del" av betalingstransaksjonene innen parkering som gjøres med kontanter, og at de fleste parkeringsautomater ikke tilbyr veksling av penger. Parkeringsbransjen anser behovet for veksling som begrenset siden største myntenhet ikke overstiger mer enn prisen for to timer parkering de fleste steder i landet.

Det antas av arbeidsgruppen at sentralbankloven og finansavtaleloven ikke generelt påbyr vekslingsplikt, men at det kan være plikt til å ha alternative måter å få tilbake overskytende beløp på. Spørsmålet om det er anledning til å tilby kontantløs parkering har, ifølge høringsdokumentet, Finansdepartementet forelagt Justisdepartementet på bakgrunn av en forespørsel fra Trondheim kommune. I tolkningsuttalelse 18. oktober 2010 konkluderer Justisdepartementet med at finansavtaleloven er til hinder for at det etableres en ordning der det kun er anledning til å betale med kort på automater for gateparkering.

Det har vært vurdert om det er grunn til å påby at nye automater, som tilbyr kontantbetaling, også skal tilby veksling. Usikkerhet i forhold til kostnader eller annen lovgivning, og at det finnes alternative betalingsmåter med mulighet til etterskuddsbetaling, har ført til at det så langt ikke har vært vurdert å påby krav til veksling.

Trondheim kommune mener at tilbudet om å betale parkering med mynt bør reduseres til et minimum. Dette fordi kommunens erfaringer viser at de fleste transaksjoner skjer med betalingskort eller betaling ved bruk av såkalt app på mobiltelefoner. I tillegg vil reduksjon i bruk av mynt ha et sikkerhetsmessig og kostnadsbesparende perspektiv for parkeringsselskapene.

Den teknologiske utviklingen medfører i tillegg at behovet for veksling reduseres.

### **Kapittel 21.5 Utvidet tid ved skilte parkeringsbegrensninger**

Arbeidsgruppens mandat sier at det skal være særlig fokus på å gi økt kundevennlighet for forflytningshemmede med parkeringskort.

Høringsnotatet viser at det i rapporten fra 2006 ble foreslått dobbel parkeringstid for forflytningshemmede på plasser med skiltet tidsbegrensning 30 minutter og oppover fordi mange forflytningshemmede har redusert mobilitet.

Det er samtidig ønskelig at flest mulig brukere skal kunne benytte det parkeringstilbudet som finnes for forflytningshemmede, og at parkeringsplassene ikke brukes som permanente biloppstillingsplasser. I arbeidsgruppen har det i følge høringsdokumentet vært enighet om at det innføres tidsbegrensning for denne gruppen av brukere, og representantene i arbeidsgruppen som representerer de forflytningshemmedes organisasjoner er enige i dette.

Rett til utvidet tid bør i følge arbeidsgruppen bare gjelde ordinære parkeringsplasser fordi redusert mobilitet er vurdert ved særskilte reguleringer for forflytningshemmede.

Skiltet tidsbegrensning kortere enn 30 minutter foreslås å opprettholdes også for forflytningshemmede.

Det har i arbeidsgruppen vært vurdert om det istedenfor en regel om dobbel tid bør være en fastsatt ekstratid, uavhengig av den fastsatte tidsbegrensningen. Dette er blant annet den svenske løsningen, der man har tre timers parkeringstid hvor det ellers er tidsbegrenset for kortere tid enn 3 timer og inntil 24 timers parkeringstid der tidsbegrensningen ellers er mellom 3 og 24 timer.

Det har imidlertid ikke vært funnet tilstrekkelig grunn til å foreslå endringer om dette.

Trondheim kommune ser ikke at det er nødvendig å endre på dagens praksis og mener at denne bør videreføres.

## **Kapittel 22.2 Videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner**

Arbeidsgruppens mandat for elektriske (EL) og hydrogendrevne (HY) motorvogner er å vurdere å innføre generelt påbud om å tilby gratis parkering til EL- og HY-motorvogner, uten kompensasjonsordning til tilbyderne. Konsekvensene av dette skal utredes særlig, og det skal særskilt vurderes behov for tiltak for å unngå urimelige utslag, særlig for enkelttilbydere.

Høringsnotatet viser at arbeidsgruppen har foreslått at elektriske og hydrogendrevne motorvogner frem til 2020 skulle ha et betalingsfritak i minst 3 timer, på et tilstrekkelig antall plasser begrenset oppad til inntil 3 % av det totale antall plasser på hvert parkeringsområde. Videre at betalingsfritaket skulle gjelde ubegrenset frem til 2020 på parkeringsplasser på en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg, det vil si det såkalte enerettsområdet, jf. utkastet § 7.

Utkastet viser også at det ble gitt uttrykk for at store deler av offentlig og privat parkeringsvirksomhet ikke ønsker et betalingsfritak for elbiler.

Norpark, bransjeforeningen for all parkeringsrelatert virksomhet, har i følge dokumentet uttrykt en generell skepsis til at gratisparkering innføres både på offentlig og privat parkering

fordi avgiftsparkering har som siktemål å virke regulerende, spesielt på offentlige områder. Foreningen Næringseiendom og Norpark mente på prinsipielt grunnlag at det ikke var rimelig å forvente at eierne av parkeringsarealene skal bære kostnadene med å legge til rette for nasjonal politikk på dette området, uten at tapte inntekter kompenseres.

Høringsnotatet viser at samferdselsdepartementet ikke følger opp arbeidsgruppens forslag på dette punktet. Departementet viderefører dagens betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. På plasser med tidsbegrensning, må urskive brukes for å dokumentere at parkering skjer i henhold til tidsbegrensningen, jf. utkastet § 34 og forskrift om offentlig parkeringsregulering 1. oktober 1993 nr 921 § 8a. Videreføringen av dagens ordning ikke skal forstås som et forbud mot betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner på parkeringsplasser som tilbys av private tilbydere.

Trondheim kommune støtter samferdselsdepartementets videreføring av dagens betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

### **Kapittel 23.23. Finansiering av parkeringsklagenemnda**

Parkeringsklagenemnda må sikres finansiering for å utføre de oppgavene som den gjennom forskriften foreslås pålagt.

Nemndsbehandling er en naturlig del av parkeringsvirksomheten, og de direkte kostnadene ved dette bør dekkes av de som driver med parkeringsvirksomhet. Dette er også i samsvar med sammenlignbare klagenemnder.

Parkeringsvirksomhetene betaler ved dagens ordning kroner 700 per klage som behandles og kroner 300 i tillegg for de sakene som tapes.

Et forslag til alternativ finansiering er at alle aktører belastes en andel av kontrollavgiftene, eller fast beløp pluss et variabelt beløp avhengig av klagemengde. Dette alternativet medfører at de som opptrer korrekt må finansiere klager tilknyttet virksomheter som mottar mange klager.

Trondheim kommune mener at ny klagenemnd ikke bør finansieres ved å belaste en viss andel av hver enkelt ileggelse fra alle parkeringsvirksomheter, men ved å ta en andel av hver enkelt ileggelse som blir oversendt klagenemnda.

Dette vil sikre at parkeringsvirksomhetene ikke genererer flere klager til nemnda enn høyst nødvendig, og samtidig ikke pådrar parkeringsselskaper som mottar få klager store og unødvendige kostnader.

Likeså vil det å ta en andel av hver enkelt ileggelse som blir oversendt klagenemnda komme forbrukerne/klagerne til gode ved at de vil få en ordentlig og reell førstegangs behandling av sin klage, i motsetning til praksisen hos enkelte aktører som i dag konsekvent avslår klager ved første gangs behandling. Denne praksisen fører til at aktørene får fjernet en stor del av klagerne ved at de gir opp å klage/ikke ønsker å bruke mer tid på å klage. Dette reduserer i



sin tur det aktuelle selskapet sine saksbehandlingskostnader. Samtidig er denne praksisen med på å ødelegge bransjens omdømme.

### **Kapittel 26.8 Betaling til feil automat**

Fra Parkeringsklagenemnda er det pekt på at de har en del saker der det ved reserverte områder nærme allment tilgjengelige områder betales til feil automat. Det er flere årsaker til dette. Oftest er skiltingen god, men feil skilting forekommer og noen ganger dekkes skiltene til.

Alminnelige krav til god skilting vil minimere dette problemet. Der en alminnelig aktsom bilist betaler til feil automat vil ikke skiltingen ha vært god nok og det kan ikke ilegges sanksjon. Det har vært vurdert om det bør være særlig høy terskel for å kunne ilegges sanksjon i disse tilfellene – for eksempel som incentiv for virksomhetene til å minimere risikoen for at en alminnelig aktsom bilist betaler til feil automat. Det har i den forbindelse vært vurdert om overtredelser i slike tilfelle i alminnelighet kun bør kunne sanksjoneres med den laveste sats. Da dette bare vil gjelde der skiltingen har vært tilstrekkelig tydelig, har det ikke vært funnet grunn til dette.

Trondheim Parkering KF aksepterer at brukere betaler til feil automat. Dette fordi det antas at brukere har vist betalingsvilje og ikke kan klandres for å ha betalt til feil automat.

### **Kapittel 30.23.2 Kriterier for å gi tillatelse til institusjon**

Tidligere kunne institusjoner få utstedt parkeringstillatelse. I forbindelse med at det i 1999 ble innført personlig parkeringstillatelse i samsvar med rådsrekommandasjon 98/376/EF ble det ikke lenger gitt adgang til å utstede parkeringstillatelse til institusjon. Institusjoner og lignende vil derfor i dag måtte benytte kort utstedt direkte på passasjer for å kunne nytte fordelene parkeringskortet for forflytningshemmede gir.

Det vil primært være institusjoner som regelmessig har behov for å transportere forflytningshemmede, som selv ville fått tillatelse, som bør tilgodeses, typisk alders-, pleie- og behandlingstitusjoner. Det har imidlertid vært vurdert som utfordrende å avgrense denne typen av institusjoner på en hensiktsmessig måte.

Det som kjennetegner de kjøretøy som institusjoner benytter, vil oftest være at det benyttes en bil som er spesialinnredet for transport av forflytningshemmede, typisk med rullestolplass. Det har derfor vært vurdert som hensiktsmessig å benytte dette som avgrensningskriterium.

Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at dette vil innebære at slik tillatelse ikke vil kunne gis til ordinær personbil eller en minibuss, dersom denne ikke er spesialinnredet for transport av forflytningshemmede.

Det har også vært vurdert behov for å avgrense hvilke rettigheter en slik tillatelse skal innebære. Det synes i utgangspunktet kun å være grunn til å begrense rettighetene til å

kunne parkere på parkeringsplasser reservert for forflytningshemmede. Det synes således uansett ikke grunn til å gi øvrige rettigheter som personlige innehavere vil få.

Det er grunn til å understreke at dette vil være en nasjonal tillatelse, som kun vil gi tillatelse til parkeringslette i Norge. Den kan således ikke kunne benyttes i andre EØS-land, slik som personlige tillatelser kan.

Arbeidsgruppen peker på at det primære formål med en slik ordning vil være å gi en enklere hverdag for institusjoner som selv disponerer slike kjøretøy, typisk at sjåføren også er med på de aktivitetene vedkommende kjører den forflytningshemmede til. Situasjoner der institusjonen ikke selv disponerer bil, men for eksempel bestiller transport med bil som har løyve til transport av funksjonshemmede, synes det i utgangspunktet ikke å være grunn til å la omfattes av en slik ordning.

Trondheim kommune oppfatter dagens løsning som en god og brukervennlig løsning.

### **Kapittel 31.1 Ny forskrift for gebyrhåndheving**

Håndheving av gebyrordningen knyttet til ulovlig parkering utenfor regulerte parkeringsplasser har vært holdt utenfor gjennomgangen av parkeringsreglene. Dette temaet har ikke vært en del av mandatet til arbeidsgruppen.

Avgiftsparkering og gebyrhåndheving er i dag regulert i samme forskrift, og det er nødvendig å gjøre endringer i forskriften i forbindelse med innføring av felles regler for vilkårsarkering. Dette innebærer primært å ta ut det som omhandler avgiftsparkeringsordningen og håndhevingen av denne. Det er også på enkelte punkter, hvor det er særlig nær sammenheng mellom gebyrordningen og vilkårsarkeringshåndheving, foreslått endringer. Dette gjelder utvidet adgang til kommunalt samarbeid om gebyrhåndheving og økning av gebyrsatsen til 900 kr.

Arbeidsgruppen mener at det på andre områder er grunn til å se på reglene for gebyrhåndheving i lys av de forslagene som nå fremmes for vilkårsarkering. Selv om gebyrhåndheving opprettholdes som offentlig myndighetsutøvelse, er den på mange måter knyttet til vilkårsarkering og mange av de brukerhensynene som begrunner forslagene for vilkårsarkering gjør seg også gjeldende innenfor gebyrhåndheving.

Arbeidsgruppen mener derfor det bør gjøres en gjennomgang også av gebyrforskriften.

Aktuelle områder som det bør sees på ved en gjennomgang av gebyrforskriften er:

#### *Klageordningen.*

Det bør vurderes klagerett til uavhengig parkeringsklagenemnd også for gebyrhåndhevingssaker. En samlet forbrukerside og deler av næringen har i denne sammenheng pekt på at et tvisteløsningssystem burde være mest mulig altomfattende for å sikre at forbrukerne har adgang til en enkel og rask behandling uansett hva slags parkeringsklage man har, og at det er uheldig at "gebyrtillfellene" fremdeles blir stående

utenfor og at man fortsatt opererer med to ulike klageordninger etter at dette arbeidet er ferdigstilt.

#### *Krav til personell.*

Det bør vurderes skjerpede formelle krav særlig i lys av at gebyrovertredelser generelt anses mer alvorlige enn overtredelser av vilkårsparkering.

#### *Reglene for inndriving.*

Er det grunnlag for endringer i lys av endringer for vilkårsparkering.

#### *Gebyrets størrelse.*

Vurderer særlig behov for differensiering av størrelsen.

Trondheim kommune støtter forslaget om at det bør gjøres en gjennomgang av gebyrforskriften.

Trondheim kommune mener at det er uheldig hvis det blir en deling i hvem som utøver parkeringskontroll på det offentlige veinettet. Dette fordi det her ofte er spørsmål om sikkerhet i trafikkbildet. I tillegg er viktig at publikum har en forståelse av hvem det er som utøver parkeringskontrollen.

Trondheim kommune mener også at det er positivt at muligheter for kommunalt samarbeid vurderes.

#### **Billettløs parkering og formidling av sanksjon**

Ny teknologi gjør det mulig å betale for vilkårsparkering for eksempel via såkalt app på mobiltelefon. Dette er utviklet med tanke på økt kundevennlighet og at det skal være mulig å betale kun for den tiden man benytter en parkeringsplass.

Trondheim kommune mener at ny parkeringsforskrift i større grad må omtale de nye løsningene og samtidig vurdere hvilke muligheter det gir ved formidling av sanksjon. I dag skal blankett ved formidling av sanksjon festes på motorvognen sammen med nødvendig informasjon om innbetaling, eller leveres føreren.

Trondheim kommune mener at ny teknologi bør tas i bruk ved formidling av sanksjon både fordi det er naturlig å bruke tilgjengelig teknologi og fordi det kan bidra til å effektivisere parkeringskontroll og formidling av sanksjoner uten at det går på bekostning av brukervennligheten.