



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Harald Gjelsvik - 22073751
Bente Nygren - 22073470

Vår referanse:
2014/067369-010

Deres referanse:
14/107

Vår dato:
01.09.2014

Høringsuttalelse - forslag til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

Vegdirektoratet viser til Samferdselsdepartementets brev av 30. mai 2014 hvor forslag til ny felles parkeringsregulering ble sendt på høring med høringsfrist 1. september 2014.

For å få både våre regionvegkontor og aktuelle avdelinger i Vegdirektoratet sitt syn på forslaget ble det 4. juni 2014 sendt et notat til disse hvor det ble bedt om merknader og innspill innen 15. august 2014. Merknadene til forslaget er innarbeidet i dette høringsutkastet.

Statens vegvesens merknader er følgende:

1. Kommentar til selve høringsprosessen

Vi mener høringsfristen burde vært lengre i en så vidt omfattende og komplisert høringssak, spesielt når sommerferien ble en del av høringsfristen. Det har vært svært mye å sette seg inn i, samtidig som innholdet er tungt leselig og etter vår mening også er formulert på en relativt «tung» juridisk måte. Vi er redd for at dette kan ha medført at flere høringsinstanser har hatt problemer med å overskue hvilke konsekvenser de ulike forslagene vil få.

2. Generelle kommentarer til høringsforslagene

Høringsforslaget søker på flere områder å ta høyde for innvendinger som har kommet i det tidligere arbeidet knyttet til et nytt regelverk. Dette er for så vidt positivt, men det har medført at særlig forskriftens virkeområde er blitt svært vanskelig både å forstå og å praktisere. Vi tror dette vil medføre mange spørsmål og overtredelser, særlig de første årene. Sammen med de utfordringer den skisserte meldings- og tilsynsløsningen vil medføre, er Vegdirektoratet av den oppfatning at forslaget medfører flere utfordringer som må løses.

Forslagene i høringen skal ivareta en rekke gode formål, herunder særlig hensynet til økt forbrukerretting. Det kan stilles spørsmål ved om den omfattende reguleringen som her foreslås står i et rimelig forhold til det som ønskes oppnådd. Vi er i tvil om alle de

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

økonomiske og administrative konsekvensene dette vil medføre for aktuelle offentlige og private aktører er fornuftig ressursbruk ut fra det som ønskes oppnådd bl.a. i forhold til bedre forbrukervern. Vi viser her til at det foreslås svært mange og detaljerte bestemmelser knyttet til bl.a. parkeringsvirksomhetene og deres ansatte, samt til Statens vegvesen, bestemmelser som vil innebære mange nye oppgaver og plikter. For Statens vegvesen er det bl.a. snakk om oppgaver knyttet til registerføring, håndtering av meldinger om parkeringsvirksomhet, tilsynsvirksomhet mv. Dette medfører at det er nødvendig med ytterligere krav/reguleringer for å få den foreslått ordningen til å fungere etter intensjonen.

Kunne en del viktige mål knyttet til parkeringsregulering nås på en annen og mindre inngripende måte? Innebærer de problemstillingene man står overfor i parkeringsbransjen så viktige og store utfordringer at de betinger en så gjennomgripende revisjon som det her legges opp til?

Er det hensiktsmessig å anvende offentlige ressurser på å kontrollere hvordan private aktører, (f.eks. kjøpesenter, borettslag, næringsparker), innretter og skilter trafikken på sitt område? Det vil være en svært stor oppgave å få etablert et slikt register som foreslås og å få det oppdatert. Dette ligger utenfor de områdene som for Statens vegvesen er viktigst trafikkmessig, nemlig sikkerhet og avvikling. Etaten skal effektivisere seg, og da er vi skeptiske til å påta oss oppgaver som faller utenfor kjerneområdene, særlig når disse krever betydelige ressurser ifht mulig gevinst.

Etter en samlet vurdering har Vegdirektoratet kommet til at det bør gjøres en del tilpasninger i forslaget slik at det blir en vellykket gjennomføring av ordningen. I den grad departementet anser det hensiktsmessig vil vi kunne bistå med en slik tilpasning.

Skiltmyndighet/godkjenning av område

Vi er fortsatt skeptiske til forslaget om å la private parkeringsoperatører få «skiltmyndighet». Det er avgjørende viktig at regulering og skilting er riktig for å redusere konfliktnivået i parkeringsbransjen. Selv de organer som i dag er tillagt skiltmyndighet sliter i visse tilfelle med å ha tilstrekkelig kompetanse knyttet til skilting, og slik myndighet bør derfor ikke spres til enda flere organer. Det er for øvrig en prosess på gang mht. å endre myndighetsbestemmelsen i skiltforskriften § 28, slik at den myndighet som nå tilligger politiet overføres til regionvegkontorene, dvs. at antall myndighetsorganer blir færre. Vi mener derfor at forskriften må stille krav om at operatører skal inneha dokumenterbar skiltteknisk kompetanse som et absolutt minimumskrav om departementet opprettholder sitt forslag.

Krav til skilting

Vi er skeptiske til forslaget om å åpne opp for bruk av det offentlige skiltet 552, Parkering, på private områder som tilbyr vilkårsparkeering til allmenheten. Vi mener det bør holdes fast ved dagens ordning med at det brukes private skilt på slike områder. Vi konstaterer at begrunnelsen for forslaget om bruk av dette offentlige skiltet er å sikre en enhetlig kommunikasjon om den nye ordningen. I den sammenheng påpeker vi at den nye ordningen uansett ikke vil være lik for offentlig og privat parkeringsregulering på en del viktige punkter, f.eks. når det gjelder betalingsfritak for forflytningshemmende samt for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn. Også dette forholdet gjør at vi mener det bør holdes fast ved dagens skille mellom bruk av offentlige og private skilter, slik at trafikantene vet om det er offentlig eller privat håndhevelse av parkeringen.

Vi minner om at man på private områder ofte ønsker en type regulering som ikke lar seg gjennomføre ved bruk av offentlige skilt (hovedskilt + underskilt). Dette knytter seg bl.a. til ønsker om spesielle vilkår, reservering for mange ulike grupper kjøretøy og/eller personer mv. Dette kan også tilsi at det fremdeles bør brukes private skilt som gir større muligheter for spesielle parkeringsreguleringer.

Forbud mot av- og pålessing på reserverte plasser for forflytningshemmede

Vi mener dette forbudet legger opp til en for lite smidig bruk av de aktuelle plassene, og at det vil kunne medføre lite optimal utnyttelse av disse arealene. Ut fra det vi har erfart, er det relativt ofte ledig på slike reserverte plasser.

Forskriften burde hatt en henvisning til vegnormalenes utformingskrav om parkering

Et formål med forskriften om vilkårsparkering vil være å sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og har brukervennlige løsninger generelt sett. Den fysiske utformingen av parkeringsanlegg har betydning for brukerens kvalitetsopplevelse, men er i liten grad blitt behandlet i høringsdokumentene. Det gjelder både betydningen av plasseringen av parkeringen sammenholdt med den virksomhet som skal betjenes og utformingen av den enkelte parkeringsplass. Vegnormalene har krav til parkering som gjelder for alle offentlige vegger og gater (Håndbok N100 Veg- og gateutforming). Vi mener at forskriften burde hatt en henvisning til disse vegnormalene på samme måte som forskriften har en henvisning til skiltnormalen (Håndbok N300 Trafikkskilt). Se for øvrig våre merknader til forskriften § 16.

Parkering for forflytningshemmede

I og med at vi ennå ikke har et samfunn der kollektivtransporten, bygg og uteområder er universelt utformet, mener vi det er rimelig å videreføre gratis parkering på kommunale parkeringsplasser for forflytningshemmede.

Å inneha parkeringstillatelse for forflytningshemmede innebærer en del goder for innehaveren. Med dagens system er det grunn til å tro at mange urettmessig bruker slike tillatelser. En innføring av et sentralt register vil være et skritt på veien til å få bukt med urettmessig bruk. Vi støtter derfor dette, og synes også at forslaget til innhold i registeret virker hensiktsmessig. Vi har ikke oversikt over hvor mange slike tillatelser som er utstedt, men antar dette er mange. Stadige endringer i forhold til inndratte og nye tillatelser medfører at vedlikehold av registeret vil være ressurskrevende. For å holde registeret oppdatert, for eksempel ved dødsfall, kreves det også samkjøring med andre registre. Vi mener derfor at forslaget om «vasking» av registeret mot Folkeregisteret er fornuftig.

Avgiftsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

Det er mange argumenter for å fjerne betalingsfritaket for parkering for elektriske og hydrogendrevne motorvogner. I likhet med andre kjøretøyer opptar de plass i byen, der situasjonen er preget av arealknapphet og konkurranse om utnyttelsen av gatearealet mellom ulike trafikantgrupper. Det er grunn til å spørre om det er riktig å gi spesiell prioritet til disse kjøretøyene i en slik situasjon. I de tilfellene slike motorvogner som følge av betalingsfritaket okkuperer parkeringsplasser over lengre tid, vil det også medføre at andre vil måtte kjøre lengre strekk for å søke etter ledig parkeringsplass. Dette belaster miljøet.

Etablering av et sentralt register over virksomheter og parkeringsområder

Etablering av et sentralt register over virksomheter, som vil utøve vilkårsparkering er et viktig grep ved de framlagte forslag. Vi ser imidlertid stort behov ikke bare for å utrede nærmere hvordan selve registeret skal utformes, men også hvordan registeret bør samvirke med andre datasystem med skilt og parkeringsdata.

Forslaget om et sentralt register (forskriften § 17) er foreslått å gjelde fra ett år etter ikrafttredelsesdato (forskriften § 65). En utredning og en etterfølgende datatekniske utforming av registeret vil kunne være utfordrende å gjennomføre innenfor forskriftsforslagets tidsramme.

Parallelt med arbeidet med registeret beskriver høringsdokumentene at gebyr for meldeplikt (jf. forskriften § 4) og gebyr for tilsyn avklares i en egen forskriftsprosess som også fastsetter gebyrsatsene. Forskriften § 17 gir hjemmel for å fastsette gebyr til dekning av kostnader ved opprettelse og drift av registeret. Det foreslås at disse kostnadene dekkes av den enkelte virksomhet for registreringer i registeret. Siden dette rimeligvis ikke kan skje før registeret er etablert, vil det innebære at Statens vegvesen må forskuttere utviklingskostnadene til registeret. For øvrig vil vi anta at gebyret må differensieres avhengig av hva registreringen gjelder. For eksempel om det er registrering av en virksomhet eller et parkeringsområde/skiltplan. Ikke minst fordi en virksomhet vil ha ulike antall parkeringsområder registrert.

Vegdirektoratet har under planlegging et oppdrag om utvikling av et opplegg for registrering og lagring av parkeringsdata til anbefalt bruk i norske kommuner. Arbeidet vil bygge på tidligere gjennomførte prosjekt av TØI, Asplan Viak og ved NTNU. Opplegget må kunne gi et datagrunnlag for å følge opp de parkeringsindikatorer som vil bli knyttet til de nye helhetlige bymiljøavtalene. Et endelig forslag til indikatorer for bilrestriktive tiltak (herunder parkering) vil bli utarbeidet innen utgangen av 2014 av en gruppe med representanter fra Statens vegvesen, KS og de fire største byområdene.

Tilgjengeliggjøring av parkeringsdata må etterstrebes

I arbeidet med utforming av et sentralt register over virksomheter og parkeringsområder bør det også vurderes hvordan hele eller deler av registeret kan gjøres tilgjengelig for allmenheten. Generelt sett er det et behov for tilgjengeliggjøring av data både om ulike typer parkeringsregulering og mer generell parkeringsinformasjon. Åpne offentlige datasett om parkering vil være av stor interesse for programutviklere og kan gi grunnlag for nyttige applikasjoner både for publikum og offentlige myndigheter.

3. Kommentarer til foreslåtte endringer i vegtrafikkloven

Hvis Samferdselsdepartementet vil fremme forslaget slik det foreligger, har Vegdirektoratet følgende kommentarer:

§ 8 første ledd

Bokstav a).

Bestemmelsen innfører krav til meldeplikt før vilkårsparkering kan tilbys mm.

Vi mener at et godkjenningskrav ikke vil være i strid med tjenestedirektivet, og stiller spørsmål ved om ikke også parkeringsreguleringer bør anses som tjenesteytelser av allmenn interesse på transportområdet, på samme måte som kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll. Vi viser her til **DIREKTIV 2014/45/EU** punkt 31 i fortalen.

Etter vårt syn bør det t være mulig å stille et godkjenningskrav dersom en virksomhet skal kunne utøve offentlig myndighet i form av skiltvedtak for offentlig trafikkskilt og illeggelse av offentlig kontroll sanksjon. Det kan neppe være EU-krav om at den som ønsker det skal få utøve offentlig myndighet, selv ikke innenfor et begrenset fag-/geografisk område.

Etter vår erfaring er det store fordeler med godkjenningsordning. Parkeringsforskriftens formål, jf. § 11, er å sikre at parkeringsvirksomheten/-tilbudet er tilfredsstillende, samt bidra til likere konkurranseforhold og legge til rette for offentlig kontroll. Kontroll av at etableringsvilkårene er oppfylt, og en godkjenning som kan trekkes tilbake, anser vi som nødvendig virkemiddel for å oppfylle disse formålene. Dersom virksomheten må dokumentere relevante enkle konstaterbare forhold i søknaden, vil selve søknadsbehandlingen ta kort tid. Det bør dokumenteres rett til å bruke arealet gjennom kopi av reguleringsplan, ev. en avkjørselstillatelse, eller en uttalelse fra kommunen, dokumentasjon på kompetanse hos den som skal treffe skiltvedtaket, navn på den/de som skal ha adgang til å legge inn informasjon i det sentrale elektroniske registeret og dokumentasjon på gyldig ansvarsforsikring. De øvrige kravene kan følge av en egenerklæring og sjekkes ved tilsyn. I utgangspunktet ville vi også ønsket at skiltplanen skulle godkjennes av myndighetene, siden det her er snakk om bruk av offentlig skilt, jf. vårt pkt 2, men stilles det tilstrekkelige kompetansekrav vil dette i noen grad kompensere for manglende offentlig godkjenning

Vi mener det må stilles kompetansekrav til den som skal treffe skiltvedtak, ikke bare til kontrollørene, jf. bokstav b). Det hjelper lite å stille krav til kontrolløren dersom skiltingen og skiltvedtaket ikke er i orden. Vi antar at skiltvedtaket og selve skiltingen må tilfredsstillende visse formelle krav, på samme måte som for andre offentlige skilt.

Vi antar at hjemmelsbestemmelsen i seg selv, ikke gir virksomheten rett til å begynne med en gang melding er avsendt. Vi vil derfor kommentere dette forholdet nærmere under kommentarer til forskriften.

Bokstav b).

Det står kun indirekte at undervisningsplan skal godkjennes. I forskriftsforslaget § 9 står at prøveordningen skal være godkjent av Vegdirektoratet. Det bør vel også fremkomme av loven.

Vi mener det bør være mulig å reagere overfor undervisningsansvarlige/-opplæringsinstitusjonen dersom undervisningen ikke er i samsvar med planen. Det foreslås jo nå at den som ønsker det skal kunne tilby slik opplæring. Dette er en obligatorisk opplæring og vi har/får tilsynsordninger på flere liknende områder, for eksempel løyveutdanning. Dersom man ikke skal stille krav til og føre kontroll med opplæringsinstitusjonen, blir eneste mulighet, hvis opplæringen ikke er i samsvar med undervisningsplanen, å underkjenne

opplæringen. Det er en meget drastisk løsning overfor parkeringsvirksomheten og personen som har tatt undervisningen, og bør derfor reserveres for de groveste tilfellene. Det bør derfor stilles visse krav til opplæringsinstitusjonen og være mulig med reaksjoner overfor den.

Bokstav d).

Her står avskilting av «det enkelte parkeringsområde». I omtalen for øvrig står at tilsynet kan avskilte flere/alle områdene.

Bokstav f).

Hva er «avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser»? Er det plasser som eies av kommunen eller er det plasser som håndheves av kommunen? I dag vil kommunen i noen tilfeller tilby sine håndhevingstjenester til private grunneiere, andre ganger leier kommunen plassen og håndhever selv, eller leier inn andre til å håndheve. Hva hvis kommunen leier bort grunnen? Disse forholdene må avklares, slik at aktuelle parter, inkludert tilsynet, vet hva de skal forholde seg til. Dette kan enkelt løses ved at det kun benyttes offentlige skilt når det er offentlig håndhevelse, jf. vår merknad til kapitelet om krav til skilting.

Bokstav i).

Innebærer hjemmelen i seg selv at tilbakeholdsrett ikke lenger kan gjøres gjeldende? I så fall; er dette vurdert i sammenheng med endringene som er ønsket i vegtrafikkloven § 36 b mv.?

Bokstav j).

Vi antar «brukerfinansiering» retter seg mot virksomhetene, og at det ikke åpnes for klagegebyr?

Bokstav l).

«... plikter til parkeringstilbudet ...». Dette virker som en merkelig formulering. Kan det i stedet stå «... plikter når det gjelder parkeringstilbud ...»?

Bokstav m).

Vi forstår det slik at man ikke her tar stilling til hvem som skal ha ansvar for registeret og at det er vid mulighet for å regulere bruken i forskrift.

§ 8 andre ledd

Dette leddet er vanskelig å forstå. Vi antar det siktes til regulering ved bruk av offentlige skilt og at det er knyttet til offentlig veg; selve ferdselsåren og område som er en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg. Siden reservering ikke er omtalt ellers i bestemmelsen, kan foreslått formulering tilsi at det bare kan reserveres iht dette leddet. Utenfor dette området, kan parkeringsvirksomheten, så vidt vi forstår, fritt reservere ved bruk av private skilt.

§ 11

Her endres retten til å fravike bestemmelsene. Jf. det vi sier under våre kommentarer til trafikkreglene

§ 31

Også en stans bør kunne anmeldes, jf. at en av- og pålessing, for eksempel fra/til flyttebil, kan ta tid og volde alvorlig trafikkhindring og fare.

Annet

Bør loven inneholde en bestemmelse om unntak eller dispensasjon?

4. Kommentarer til paragrafene i forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer

§ 2 - Formål

Bør motorvogn defineres i § 2, i stedet for å stå i en parentes i § 3?

Begrepet «integrert del av ferdselsåre langs veg» bør defineres. Det vesentlige er jo at det ikke er en egen avkjøring til parkeringsområdet, men at kjørebanelen må brukes som manøvreringsområde for å komme inn og ut av hver enkelt biloppstillingsplass.

§ 3 – Virkeområde

Hva menes i tredje ledd med betegnelsen «langs privat veg»? Menes det utenfor kjørebanelen, men på vegen i vegbegrepets forstand? Kan det da heller stå «utenfor kjørebanelen på privat veg»?

Vi stiller spørsmål om hvordan en skal kunne takle ekstraordinære tilfeller, for eksempel et stort arrangement der man tillater parkering på større utmarksområder eller private plasser og lignende, og tar en beskjeden betaling, i samband med et spesielt arrangement.

I fjerde ledd er det foreslått følgende regel: «Forskriften gjelder ikke midlertidig tilbud om parkering mot betaling der betalingen skjer til en fysisk person, det ikke ilegges sanksjoner og inntektene går til ideelle formål. Regionvegkontoret avgjør i tvilstilfelle om vilkårene er oppfylt.»

Et eksempel: Ved et stort arrangement i en liten by, får arrangørene tillatelse fra ulike offentlige og private grunneiere til å bruke deres område til parkering da kapasiteten i bygatene vil være sprengt. Det tas betaling på disse ekstraordinære plassene og de er åpne for allmennheten. Pengene går for eksempel til arrangørene for å få ned festivalutgiftene, eller til dem som stiller grunnen til disposisjon. Eksemplet vil være i strid med de foreslåtte reglene i fjerde ledd, fordi inntektene ikke går til ideelle formål. Vi mener det er ugunstig at forskriften skal hindre slike løsninger.

Det bør vurderes å endre teksten i fjerde ledd slik at det ikke er en begrensning til at betaling i slike tilfeller skal gå til ideelle formål. De fleste aktører som står for slike arrangement er mer eller mindre profesjonelle i dag, for eksempel musikkbransjen, større utendørs messer for kunsthåndverk, historiske spill o.l.. I tillegg bør det vurderes å inkludere ordet «arrangementer e.l.» i teksten.

Vi kan ikke se at det er noen meldeplikt for slike arrangører i forskriften. Det er heller ingen dispensasjonsadgang. Dersom de likevel tar kontakt og er uenige med regionvegkontoret, finnes det ikke noe system knyttet til håndheving. Hvordan skal dette håndteres?

§ 4 - Meldeplikt

Når det gjelder systemet med bruk av melding viser vi til våre kommentarer til vegtrafikkloven § 8 hvor vi mener at det bør være en godkjenningsordning og ikke en meldeplikt. Det betyr at da kan tillatelsen til å drive parkeringsvirksomhet kunne trekkes tilbake.

Før øvrig har vi følgende kommentarer hvis meldingskravet opprettholdes:

Vilkåret slik det fremstår i bestemmelsen, innebærer kun at melding må være sendt. Det kreves ikke at meldingen må være mottatt, behandlet eller lignende. Av høringsnotatet fremgår det i pkt. 9.1 at dette har vært meningen, jf. uttalelsen om at «[...] det ikke forutsettes tilbakemelding fra myndighetene før virksomheten kan startes opp. [...]». Videre fremgår det i pkt. 9.3 at Regionvegkontoret skal kontrollere at skjemaene er riktig utfyllt og at nødvendig dokumentasjon er fremlagt, men at det ikke skal gjennomføres noen vurdering av om vilkårene er oppfylt. I pkt. 9.6 uttales det så: «[...] Dersom regionvegkontoret likevel avdekker feil eller materielle mangler i skjemaet vil første skritt være å be virksomheten om å rette opp opplysningene. Før dette er gjort, kan registrering ikke finne sted. Konsekvensen av dette vil være at virksomheten ikke kan starte opp. [...]». Her synes det å være selve registreringen som er det avgjørende. Dersom det er innsendingen som avgjør, vil virksomheten kunne ha startet sin drift allerede rett etter innsending, og således være i full gang før uenigheten om eventuell retting av opplysningene fremkommer.

Vi er etter dette i tvil om det er innsendingen av skjemaet som innebærer at vilkåret er oppfylt, eller om det er registreringen som er det relevante.

Det fremgår i samme avsnitt at dersom virksomheten er uenig i regionvegkontorets krav om retting av opplysningene i skjemaet, skal det være klageadgang til Vegdirektoratet i henhold til de alminnelige reglene om klageadgang i forvaltningsloven. Dersom tanken her er at kravet om retting må anses som et enkeltvedtak, vil det etter vår mening være hensiktsmessig at dette sies direkte.

Videre bør det vel sies noe om hvorvidt man får man rett til å tilby parkeringsvirksomhet i hele landet når man har meldt fra til en region?

Høringsdokumentenes beskrivelse av egenerklæringsskjema gir assosiasjoner til at det er tenkt et papirbasert opplegg. Vi mener at den funksjonaliteten som er beskrevet vel så godt vil bli ivaretatt med en web-basert løsning, f.eks. via Altinn. Registeret må kunne håndtere om en innsendt melding med tilhørende dokumentasjon er kontrollert av regionvegkontoret eller ei.

Vi mener at teksten i vedlegg 2 pkt. 27.2 står i motstrid til forslaget om ikrafttreden i § 65. På side 184 står det at etablerte virksomheter skal oppfylle meldeplikten etter en måned etter ikrafttredelsen. Vi regner med at dette er feil.

§ 5 - Krav til organisasjonsform og registrering

Vi ser at vandelskravet er tatt bort og stiller spørsmål ved det, siden det gjelder for mange andre bransjer, også utenfor vegtrafikklovens område. Innenfor regelverket rundt regulering av skjenkebevillinger er det krav om vandelsattest fra Skatteetaten og politi for bakmenn, eiere og daglig leder. Kostnadene rundt det å starte opp nytt selskap, som virksomheten kan

løftes over i hvis sanksjonene blir for heftige fra tilsynsmyndigheten, er slik det fremstår i dag veldig små, og kan benyttes av den som ønsker å utnytte regelverket. Det kan også understøtte innsatsen mot sosial dumping og økonomiske misligheter.

Navn og nødvendig informasjon om den som skal ha ansvar for skiltplan må meldes inn. Denne personen og for eksempel leder må få et passord som gir skriveadgang til det elektroniske registeret. Dette bør reguleres nærmere.

Femte ledd - endringer i virksomheten

Mottak av slike endringsmeldinger vil kreve økt ressursbruk. Vi er også bekymret for at slike meldinger fra foretak og enkeltmannsforetak ikke alltid vil bli meldt inn slik forskriften krever. Her burde det i stedet være mulig å få til en ordning der det blir oppdatert data direkte fra Foretaksregisteret. Det ville forenkle prosedyrene både for foretakene og for regionvegkontorene.

Sjette ledd – midlertidige tjenesteytere

Her står det at *midlertidige tjenesteytere* etablert i annen EØS-stat, er unntatt fra krav til registrering i Foretaksregisteret eller Enhetsregisteret og krav til forretningssted i riket. Her bør en vise til relevante lover og forskrifter. Fins det eksempler på hvor lenge man kan være «*midlertidig tjenesteyter*» i parkeringsbransjen, bør man vurdere å sette en maksimal grense. Dette for å gjøre det enklere for regionvegkontorene å drive tilsyn og eventuelt gi pålegg. Dette problemstillingen vil kunne løses med en godkjenningsordning.

§ 6 Forsvarlig drift og plikt til å ha dekkende ansvarsforsikring

Første ledd

Det er krav om at virksomheten må drives på en «forsvarlig måte». Slik begrepet er forklart, er vi svært usikre på hvordan det skal kunne håndheves. Det normale er at man ser hen til hva som er en akseptabel bransjestandard, og selv om det har vært useriøse virksomheter, mener vi at tilsynet bør kunne legge til grunn det som anses som akseptabel bransjestandard hos de seriøse selskapene.

Andre ledd

Det bør være krav om at ansvarsforsikring skal dokumenteres. Ansvarsforsikring vil primært ha betydning/benyttes når det er snakk om de minst seriøse virksomhetene, og disse virksomhetene vil lettest krysse av for at de har ansvarsforsikring selv om de ikke har det. Det er for sent å oppdage at de har jukset når forsikringen skal benyttes. Vi er i tvil om hva som her er ment, jf. også neste avsnitt. Her mener vi at forsikringselskapene melder dette inn i registeret på samme måte som ansvarsforsikring for motorvogn i Autosys.

Tredje ledd

Hvis det ikke skal være krav om dokumentasjon av ansvarsforsikring, kan vi ikke se noen grunn til at forvaltningsorgan skal måtte søke om å fritas. Det virker inkonsekvent for oss om et forvaltningsorgan skal måtte dokumentere at de kan dekke ansvar på annen måte, mens et privat selskap skal kunne krysse av uten å dokumentere noe som helst. Det virker i det hel tatt noe merkelig med en dispensasjon fra en melding som ikke skal undergis annen behandling, enn en sjekk av at det er krysset av riktige steder.

§ 7 - Særskilt om kommunens ansvar ved integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg

Begrepet «*integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg*» er et nytt begrep i lov og forskriftssammenheng. Selv om det ikke er nytt i gjeldende rettspraksis hadde det vært ønskelig med en nærmere presisering i hva som ligger i dette begrepet. Begrepet burde være definert i § 2.

I andre ledd står det at; «*før håndheving overlates til andre, må skilt- og vegmyndighet høres der disse er andre enn kommunen*». Vi mener at det kan være hensiktsmessig å føye til: «*Langs fylkesveg og riksveg må regionvegkontoret gi samtykke til bruk av grunnen*». Selv om dette eventuelt går fram av andre regelverk, vil det være klargjørende å ta med dette her.

Siste ledd kan oppleves vanskelig å forstå innholdet og betydningen av. Det bør derfor vurderes en omskrivning.

§ 8 – Generelle krav til ansatte

Som nevnt til vegtrafikkloven § 8 mener vi det bør stilles kompetansekrav også til de som skal ha ansvaret for skiltplanen. De skal forholde seg til flere typer regelverk, herunder ha innsikt i reguleringsplaner og avkjørselstillatelser. Normalutdanning for en person som treffer skiltvedtak ligger godt over utdanningskravet til en parkeringsvakt. Vi mener dette ikke er noe som bør sees an. Det er bedre å stille kompetansekrav nå som ordningen er ny og ukjent, og heller lempe på kravene hvis det går greit fremover. Det bør være et krav om at virksomheten ved tilsyn skal kunne dokumentere at opplæring er gitt, eller anses dette for å ligge implisitt i § 18?

§ 9 Krav til opplæring

Åttende ledd

Jf. våre kommentarer til vegtrafikkloven § 8. Hvem ser til at opplæringen er i samsvar med undervisningsplan? Hvordan skal det reageres ved avvik? Vi forstår det slik at Vegdirektoratet skal godkjenne prøvene etter den hovedutdanningen, men gjelder dette godkjenningsprøven også?

Niende ledd

Skal denne bestemmelsen kunne håndheves på noe vis? Jf. våre kommentarer til vegtrafikkloven § 8.

§ 10 - Godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat

Behandlingen av slike godkjenninger vil gi noe øket ressursbruk på regionvegkontorene. Vi ser ikke at det kan være nødvendig å ha en slik godkjenningsordning som et alternativ for et 70 timers kurs i det norske parkeringsregelverket. Dette kurset er såpass kort at det burde være obligatorisk for alle som utøver kontrolltjeneste. Til sammenlikning har Statens vegvesen i driftskontraktene våre krav om en ukes kurs i vinterdrift for driftsoperatørene der alle må delta, også de fra andre EØS-stater.

§ 11- Uniformering

Statens vegvesen sine tjenestemenn bruker og uniform som må tas med i listen over uniformer som ikke bør kunne forveksles med de som utfører kontrolltjeneste av vilkårsparkering. Forslag til endret tekst i andre linje; «*Uniformen må ikke kunne forveksles med politiets, forsvarrets, tollvesenet eller Statens vegvesen sine uniformer*»

§ 14 – Melding og gebyr

Som nevnte ovenfor, bla. til § 4, er det uklart for oss hva regionvegkontoret skal gjøre. Kontroll av om det er krysset av, er etter vårt syn av svært liten verdi. Det vil i praksis ikke være mulig å finne ut om noe bør undersøkes nærmere bare gjennom å se på avkrysningene på et skjema. Er dette det eneste som skal kontrolleres, mener vi at virksomheten like gjerne kan registrere seg selv i et register. Register må utformes som en selvbetjeningsløsning enten det dreier seg om melding eller søknad om godkjenning etter samme system som søknad om førerkort o.l.

Det kan fastsettes gebyr for «behandling» av søknader. Vi antar bestemmelsen åpner for at det kan tas gebyr også ved endringer, gitt at disse skal utføres av regionvegkontoret. Ulempen ved å kreve gebyr ved endringer, er at terskelen for å melde endringer inn blir høyere. Når det gjelder gebyrløsningen mer generelt viser vi til merknader til § 21.

§ 16 - Krav til det enkelte parkeringsområde

Første ledd

Det bør være krav om at skiltplanen er lagt inn i det elektroniske registeret, ikke bare at det skal «foreligge» slik plan.

Andre ledd

Det virker merkelig at kommunen bare skal uttale seg til plasser for forflytningshemmede, ikke til om området i det hele tatt kan benyttes til parkering. Forventes det at kommunen vil sjekke lovligheten av bruken først, før den sjekker plassene for forflytningshemmede, og gripe inn dersom bruken av området til parkering er ulovlig?

Som kjent er parkeringsplass et eget reguleringsformål (jf. pbl. § 12-5 andre ledd nr. 2), og kommunen kan i reguleringsplan vedta juridisk bindende tall på minimum eller maksimum plasser. Den juridisk bindende arealdelen av kommuneplanen vil normalt inneholde normer som omhandler parkering. Det er uheldig og unødvendig om en starter håndheving av parkering og setter opp offentlige skilt på områder der parkering vil være i strid med gjeldende arealbruksformål.

I de tilfellene hvor parkeringsplassen ikke allerede er godkjent av bygningsmyndighetene/bygget, er det også søknadsplikt for tiltaket, jf. pbl. § 20-1 bokstav l, og her kan tegninger være vedtatt og vilkår satt.

Planen bør inneholde informasjon om antall plasser, for å kunne vurderes opp mot kommunale krav både til parkeringsplasser og til plasser for forflytningshemmede. En målgitt situasjonsplan vil være nyttig, også for Parkeringsklagenemnda. Videre må det framkomme når den skal tre i kraft. Slike krav er satt for endringer, men ikke for den opprinnelige planen.

Andre forhold knyttet til § 16:

I stedet for «Vegdirektoratets skiltnormal» bør omtalen gjøres mer spesifikk slik:

«Skiltplan skal for øvrig utformes i samsvar med skiltnormalen – håndbok N300 Trafikkskilt utgitt av Statens vegvesen».

Vi savner som nevnt en referanse til vegnormalenes krav til parkering og mener at dette best kan innpasses som et nytt siste ledd i forskriften § 16 slik:

«For fysisk utforming av nye parkeringsanlegg henvises til vegnormalenes krav gitt i håndbok N100 Veg- og gateutforming utgitt av Statens vegvesen».

Det er ikke tatt med krav om utføring av vegoppmerking i samsvar med Statens vegvesen sin oppmerkningsnormal. Dette kunne vært føyet til i setningen: *«Skiltplan skal for øvrig utformes i samsvar med Statens vegvesens skilt og oppmerkningsnormaler.»*

Vi vil forøvrig nevne at et krav om godkjenning av planen riktignok ville krevet ressurser hos Statens vegvesen, men samtidig ville åpenbare feil og misforståelser enkelt kunne vært rettet før plassen ble åpnet for publikum. Parkeringsvirksomheten ville også kunne unngått feilinvesteringer i skiltoppmerking.

§ 17 Register over virksomheter og parkeringsområder

Vegdirektoratet kan ikke være ansvarlig for at det skal ligge opplysninger i registeret. Virksomhetene skal i hvert fall registrere skiltplanen med tilhørende opplysninger. Kan det heller stå Vegdirektoratet er ansvarlig ... register for innlegging av opplysninger om ...?

Hva menes med første ledd, andre setning?

Hva siktes det til med fjerde ledd?

Det bør være en navngitt person i virksomheten som skal legge inn, jf. merknader til § 5.

Det er essensielt at registeret i tillegg inneholder antallet parkeringsplasser på det enkelte område. I dag har en ikke oversikt over dette, og det må en kunne klare å få til viss næringen skal reguleres. Denne type opplysninger vil være til svært god hjelp både i kommuneplanlegging og for utforming av parkeringspolitikk.

§ 18 – Opplysnings- og rapporteringsplikt

Vi antar at «virksomhet» omfatter alle ansatte, slik at alle ansatte skal gi opplysninger og bistand? Det kan eventuelt presiseres. I forskrift om trafikkopplæring og førerprøve mm., §5-11 fjerde ledd står: «Eier av trafikkskole, faglig leder, ansvarlig hos kursarrangør, undervisningspersonell og øvrig personell plikter å gi ...»

Det bør stå Statens vegvesen. Også Vegdirektoratet kan trenge/gi informasjon.

§ 19 – Tilsyn og sanksjoner ved overtredelser

Vi er enig med departementet i at tilsynsrollen er en oppgave som vil kreve betydelige ressurser. Særlig i oppstartsfasen er det sannsynlig at arbeidsmengden blir stor, med et stort behov for veiledning. Dette forutsetter en grundig opplæring av tilsynspersonellet i et vanskelig regelverk. Det er viktig at tilstrekkelige ressurser er til stede helt fra begynnelsen, slik at tilsynsarbeidet kommer inn på et godt spor fra starten av.

Vi er i tvil om hva som menes «vilkår stilt med hjemmel i forskriften» i første ledd. Hvilke bestemmelser åpner for det?

Vi mener at sanksjonene som foreslås er hensiktsmessige, så lenge det ikke foreligger en godkjenning, og at betingelsene for bruk av de forskjellige sanksjonene i hovedsak fremgår klart. Vi er imidlertid i tvil om det er hensiktsmessig å bruke «og/eller» i tredje ledd i § 19: «[...] Det kan fastsettes at mulkten løper så lenge det ulovlige forhold varer, og/eller at den ilegges som engangsbeløp. (...)». Vi antar at hensikten med bestemmelsen er at det skal være mulig å velge mellom å gi mulkten som engangsbeløp, eller som løpende. I så fall bør teksten lyde «[...] så lenge det ulovlige forhold varer, eller at den ilegges som engangsbeløp. [...]».

Det er bra at sanksjoner kan gis også til virksomheter som ikke har oppfylt meldeplikten.

§ 20 - Avskilting av område

For så vidt gjelder sanksjonen avskilting av område sies det i annet ledd første setning: «Regionvegkontoret kan beslutte at vedtak etter første ledd skal gjelde flere eller alle parkeringsområder som drives av samme virksomhet». Gjelder dette også parkeringsområder som ligger utenfor den enkelte regionen? Hvis så, kan dette medføre noen praktiske utfordringer i saksbehandlingen. Det er flere aktører som opererer i hele landet, slik at kan bli snakk om vedtak om avskilting som har virkning i fem regioner.

En godkjenningsordning medfører at virksomheten mister retten til å drive, og da vil reguleringene på alle virksomhetens plasser måtte opphøre.

§ 21 – Tilsynsgebyr

Vi ser utfordringer med å innføre gebyr for tilsyn.

Det skal ikke gjennomføres faste periodiske tilsyn hos virksomhetene, men tilsyn på bakgrunn av henvendelser fra Parkeringsklagenemnda eller andre. Dersom tilsynet gjennomføres etter henvendelse fra Parkeringsklagenemnda vil selve det å ta et gebyr være greit, for da vet vi at det er noe som ikke er tilfredsstillende. Gjennomføres tilsyn på bakgrunn av en publikumsklage, kan det lett vise seg at alt er i orden. Da vil det virke svært urimelig å kreve tilsynsgebyr av parkeringsvirksomheten. Gis klager medhold synes tilsynsgebyr relevant.

I prinsippet er det enklere å kreve tilsynsgebyr dersom alle virksomheter skal ha tilsyn for eksempel hvert 3. år, men det er igjen bortkastede ressurser for tilsynet da ikke blir målrettet. Uansett blir det en utfordring å fastsette størrelsen på gebyret, for arbeidet som medgår vil være svært varierende. Et enkelt pålegg som blir etterlevet, tar moderat med ressurser, et pålegg som påklages, og må følges opp med vedtak om tvangsmulkt som også påklages tar

store ressurser. Vi antar vi kan ha flere satser, men vi kan ikke innføre en form for klagegebyr.

Vi vil også stille spørsmål ved om gebyret skal beregnes så hele tilsynsvirksomheten går med selvkost, ev. godkjennings- og tilsynsvirksomhet samlet.

Det vil medføre et betydelig arbeid å administrere en slik gebyrløsning. Dersom det skal fastsettes gebyr for hver eneste registrering/melding, for eksempel om en endring i virksomhetens styre, flytting av skilt osv., blir det en mengde gebyrer å inndrive, og det er dessuten en stor fare for at virksomheten ikke vil melde inn slike endringer. Det bør vurderes om det heller kan fastsettes et oppstartsgebyr som kan dekke flere kostnader, også et visst tilsyn, ev. flere satser avhengig av virksomhetens størrelse og antall plasser. Deretter kan det være et lavere, årlig gebyr som dekker driftskostnader til skiltplanregister og til en «ideell andel» av tilsynskostnaden. Dette vil antagelig redusere faren for at endringer ikke meldes inn. I tillegg kan det eventuelt fastsettes særskilte gebyrer for visse tilfeller. Utgifter som oppstår om vegvesenet må avskilte et område fordi eier ikke følger pålegg om avskilting, faller utenfor gebyrsystemet, og da må de faktiske kostnader dekkes..

Dersom departementet mener at forslaget til forskrift åpner for et oppstartsgebyr og årlige gebyrer, vil konkret løsning kunne diskuteres senere. Løsningen kan også vurderes ifht bidrag til Parkeringsklagenemnda.

§§ 22 og 23 Skilting – Privat skilting ved vilkårsparkering

I forslaget er det gjort klart at det offentlige ikke skal treffe skiltvedtak for privat skilting med skilt 522. Det synes derfor, hvis dette blir vedtatt, også å være et behov for å endre deler av teksten i § 28 i skiltforskriften.

Vi er skeptiske til en løsning med utvidet bruk av skilt 552 uten at skiltmyndighetene (i de aller fleste tilfellene regionvegkontoret) har mulighet for kvalitetskontroll av skiltingen (jf. merknad til § 16). Alternativet kunne være å innføre et helt nytt standardisert (men ikke offentlig) parkeringsskilt som ble hjemlet i parkeringsforskriften, for bruk på slike private områder, selv om en da ikke får en lik skilting på offentlige og private områder som departementet ønsker.

En annen problemstilling som oppstår med de avgrensingene som forslaget til den nye parkeringsforskriften setter mht. skiltbruk på private parkeringsområder, er på hvilken måte en skal kunne forby parkering på deler av området. Det kan være nødvendig med slike forbud for å sikre adgang til; snuplass, avkjørsel, plass for varelevering, plass reservert for av- og påstigning, areal for snøopplag og lignende. Siden det ikke er anledning til å benytte andre parkeringsregulerende skilt enn skilt 552 (jf. § 23 i forskriften), og det ikke vil være tillatt å benytte privat skilting her, tror vi dette kan bli et stort problem.

God oppmerking og kravet til å følge denne kan løse noen av problemene, men ikke alle. Slik oppmerking kan forsvinne helt når det for eksempel er snødekt på plassen. Det å åpne opp for utvidet bruk av skiltet for parkering (skilt 522) uten også å åpne opp for bruk av skiltene for stans- og parkeringsforbud (skilt 370 og 370) vil etter vårt syn være problematisk. Parkeringskontrollfunksjonen vil bli vanskelig å følge opp skikkelig om det ikke kan skrives sanksjoner for uvettig parkering for eksempel foran en legevaktsinngang eller på en snuplass.

På store og komplekse områder som for eksempel, sjukehus, flyplasser og havner, vil dette gi store utfordringer. I praksis betyr det at slike områder i vesentlig større grad enn i dag må få offentlig skilting. Dette vil være positivt for brukerne, men vil gi eierne problem med deler av håndhevingen siden de som utøver kontrolltjeneste bare kan skrive ut sanksjoner for brudd på vilkårene regulert av skilt 522. Løsningen vil også medføre at skiltmyndighetene (som oftest regionvegkontorene) vil måtte behandle en rekke nye saker fram til vedtak etter skiltforskriften for disse områdene. Standardiserte skilt tilsvarende skiltene 552, 370 og 372 til bruk ved private reguleringer, kunne løse slike utfordringer, samtidig som det langt på veg ville ivareta de hensyn som er parkeringsforskriftens formål.

§ 24 - Plassering av motorvogn og dokumentasjon ved tidsbegrenset parkering

Første ledd

Det står i høringsnotat at bare en trenger å betale når flere parkerer i samme felt. Bør dette fremkomme i forskriften? Brukerne kan være koordinert mht. parkeringstid; for eksempel en vennegjeng på mc.

§ 27 - Reservert parkering

Annet ledd

Bestemmelsen er vanskelig å forstå. Hva gjelder for elektriske og hydrogendrevne motorvogner?

§ 31 - Generelt om parkering

Første ledd

Siden det står at man skal betale umiddelbart etter «parkering», antar vi at det kan foretas av- og pålessing uten å betale.

§ 32 - Universelt utformet betalingsløsning

Hva siste setning i annet ledd i § 32 impliserer er ikke så lett å forstå. Handler dette om den situasjonen der et parkeringsanlegg har mange automater, men bare en tilfredsstillende kravene til universell utforming? Setningen bør derfor omformuleres.

§ 36 - Kontrollsanksjon

Departementet ønsker forslag til alternativt navn. Vi mener «overtredelsesgebyr» muligens kan være et mer selvforklarende navn enn «kontrollsanksjon», samtidig benyttes det på andre områder, noe som kan være en ulempe.

§ 37 - Betalingsansvar

Fjerde ledd

Vi foreslår at «omstridt» byttes ut med «bestridt». Det passer etter vårt syn bedre med inkassoloven.

§ 38 - Fjerning av plasser for vilkårsparkering

§ 39 - Underretning om fjerning

Det bør vel komme klart frem at motorvognen fjernes og oppbevares for eiers regning og risiko. Nå er det bare forutsatt.

§ 39 annet ledd

Det er vel eier som har størst behov for beskyttelse her? Fører som har gjort en feil bør kunne ane konsekvensene. Vi mener eier i hvert fall bør likestilles.

§ 40 - Plikt til utlevering av motorvogn

Er denne bestemmelsen vurdert ifht endringene som nå er foreslått i vegtrafikkloven §§ 36, 36a og 36b? Det synes å være noe dårlig samsvar, men det har kanskje sammenheng med at vilkårsparkering anses mer som forretningsdrift?

§ 42 - Fjerning av annet enn plasser for vilkårsparkering

Fjerde ledd

Det bør være den som rekvirerer fjerning som står ansvarlig. Hvis grunnen er utleid, kan det ikke være eier. Det virker heller ikke naturlig at det er kranbilfirmaet.

§ 44 - Klage til virksomheten

Denne bestemmelsen viser dels til forvaltningslovens regler. Det er imidlertid viktig at flere bestemmelser fra forvaltningsloven også tas inn, og da ikke bare knyttet til klagebehandlingen. Vi tenker her særlig på taushetsplikten, men også inhabilitet og veiledningsplikt mm. Dette kan være en del av opplæringskravet og fremgå av undervisningsplanen, men det bør også stå i forskriften. Det er dessuten bare opplæringskrav til parkeringsvakten, ikke til kunde-/klagebehandler mm. Vanligvis stilles for øvrig større kompetansekrav til en klagebehandler enn til en parkeringsvakt, hva gjelder rettsregler. For Parkeringsklagenemnda er taushetsplikt særskilt regulert i § 55.

Siden virksomheten håndhever offentlig skilt, mener vi forvaltningsloven bør gjelde. I henvendelser og klager omtales relativt ofte personlige problemer/helseproblemer. Det er særlig viktig at dette ikke kommer videre.

§ 45 - Klagerett til parkeringsklagenemnda

Andre ledd

Hvorfor kreves det foreløpig svar innen tre uker? Kan ikke forvaltningsloven følges også her?

Fjerde ledd

Hva menes med «får fjernet»? Vi antar det siktes til den som bestiller fjerning, og da bør det sies, for slik det nå står kan det høres ut som om det er bileier.

§ 61 - Reservering av plasser til forflytningshemmede med parkeringstillatelse

Rammekravet til antall parkeringsplasser for større områder foreslås satt til 4 prosent, som vi støtter. Dette avviker fra gjeldende krav på 5 prosent i vegnormalen håndbok N100, der større

anlegg er beskrevet som anlegg over 100 plasser. Dersom forskriften blir vedtatt i hht. forslaget, vil vi gå inn for at vegnormalen blir endret ved neste kommende revisjon.

Forskriftsforslaget definerer «tilstrekkelig antall plasser» som at «det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass». Vi mener dette i praksis vil være et vanskelig krav både som utformingskriterium og ved håndheving i ettersituasjonen, så lenge som pris ikke vil bli brukt for å regulere etterspørselen. Det betinger sannsynligvis et godt system for registrering av antall plasser som også inkluderer beleggsregistreringer på ulike tidspunkt. Vi mener kommunen bør ha ansvaret for en slik oppfølging, som vil gi verdifull kompetanse for å vurdere hva som vil være tilstrekkelig antall plasser i en konkret sak.

I siste setning i første ledd bør det stå «bestemmelsene i dette kapitlet» og ikke «bestemmelsen i dette kapitlet».

§ 62 - Rådgivende uttalelse fra kommunen om tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede

Vi støtter de forslag som er beskrevet, som vil gi kommunen en viktig rolle ved tilrettelegging av parkering for forflytningshemmede. Det gir mulighet for å se parkeringsreguleringen for et område i en større sammenheng. Fordi vi mener vurderingen av hva som er tilstrekkelig antall plasser er så nær knyttet til kommunens registrering og senere oppfølging, vil definisjonen særlig være en rettleiding til vurderingen etter § 62. Dette gitt at definisjonen ønskes opprettholdt som en del av forskriften.

§ 63 - Størrelse, utforming og plassering av plasser for forflytningshemmede

§ 63 beskriver i detalj hvordan et område skal utformes for å sikre tilgjengelighet/universell utforming. Etter vår mening burde kravene i forskriften vært funksjonskrav og med henvisning til detaljerte bestemmelser i vegnormalen og teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven (TEK-10).

Per i dag finnes imidlertid de angitte krav bare delvis i vegnormalene. Vi er derfor blitt stående ved å godta at forskriften formuleres som foreslått, men med et unntak for å gjøre den mer fullstendig. For en forflytningshemmet er jevnt vegdekke viktig. Det bør derfor innarbeides en ny fjerde setning i annet ledd slik:

«Dekke på parkeringsplass med tilhørende adkomst bør være jevnt».

For øvrig er foreslått størrelse på tilrettelagt parkeringsplass (4,5 x 6 m) i henhold til Vegnormalen håndbok N100.

Generelt

Bør det være en dispensasjonsadgang, eller er det så få vilkår at det ikke anses å være behov for det? Gitt at unntaket for ideelle formål i § 3 opprettholdes så begrenset som det står, kan vi se situasjoner der det kan være rimelig å gi en dispensasjon. Generelt viser det seg i praksis behov for å kunne gi dispensasjon i helt spesielle situasjoner. Det er vanskelig å fange opp alle alternativer i forskriftsteksten for øvrig.

5. Kommentarer til ny gebyrforskrift

§ 2 - Gebyr

Vi er ikke enige i at det ikke kan ilegges gebyr hvis det kan ilegges kontroll sanksjon. Det vil svært ofte være mulig å ilegge en kontroll sanksjon når et kjøretøy står i strid med for eksempel et stansforbud, fordi kjøretøyet da kan sies å stå utenfor oppmerket felt. Dette vil gjelde grove overtredelser, for eksempel parkering helt inn i et vegkryss eller i uoversiktlig kurve, der oppmerkede felter har avsluttet et stykke tidligere, nettopp for å sikre sikten. Det samme gjelder der det er skiltet stansforbud, etter oppmerkede felter.

Vi synes videre det blir dårlig sammenheng med § 2 tredje ledd, dersom kontroll sanksjon må benyttes.

6. Kommentar til endringen i trafikkreglene

§ 2 nr. 4 (feil omtalt som § 4). Her er det foreslått en endring slik at parkeringsvakter ikke kan fravike regelverket ved kontroll av vilkårs parkering utenfor enerettsområdet. Vi synes det blir merkelig å kreve at vaktene skal parkere innenfor oppmerket felt og betale avgift. Hva skal de gjøre hvis plassen er full, og kanskje mange har feilparkert?

7. Kommentarer til paragrafene i forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede

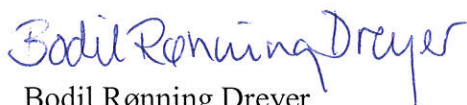
§ 6 – Register over tillatelser

Et register over utstedte parkeringstillatelser for forflytningshemmede mener vi kan forvaltes av Statens vegvesen, men kommunene er ansvarlig for å legge inn data.

8. Sluttkommentar

Høringsuttalelsen vår har av tidsmessige årsaker ikke blitt så omfattende og utfyllende som ønskelig som bidrag til at regelverket skal bli best mulig. Vi vil derfor kunne medvirke med utfyllende detaljer i departementets oppsummerende arbeider i den grad det er ønskelig,

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen



Bodil Rønning Dreyer
direktør


Sonja E Lindqvist