

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 15.09.2012

Høringsuttalelse – utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven)

Det vises til departementets høringsbrev av 28. juni d.å. med vedlegg.

1. Innledning

Coop Norge SA (Coop) er et samvirkeforetak med virksomheter innen industri, eiendom, vare- og dagligvarehandelen. Coop er eid av samvirkelagene gjennom medlemskap. Over 1,3 millioner medlemmer eier Coop gjennom medlemskap i 113 selvstendige samvirkelag. Coop Norge SA representerer hele Coop i Norge med til sammen 22.000 ansatte i om lag 1100 butikker fra Lindesnes i sør til Vadsø i nord. Coop eier og driver butikker både i bysentra og på noen av Norges minste steder, alt fra store hypermarkeder som Coop OBS til nærbutikker som Coop Marked. I tillegg har Coop en betydelig innkjøps-, kjede- og logistikkvirksomhet med lagre i Stavanger, Trondheim, Bergen, Tromsø, Hamar og Oslo som har ansvar for vareforsyningen til ovennevnte samvirkelag.

I Coop arbeider vi daglig med en målsetning om å redusere miljøbelastningen fra vår egen virksomhet for å oppnå effektiv ressursbruk og å bidra til en bærekraftig utvikling. Vi har i over 100 år – i takt med samfunnets endringer – utviklet næringseiendom og etablert handelsvirksomhet i byene og i distriktene over hele landet. Vi har derigjennom, både som arbeidsgiver og næringsdrivende, opparbeidet erfaringer både med hensyn til trafikk, veginfrastruktur, kollektivtilbud, betydningen av parkeringstilbud til både kunder og ansatte, og parkering som et vesentlig verdielement ved verdsettelse og utleie av næringseiendom.

Generelt sett gir lovforslaget grunnlag for å stille spørsmål ved om departementets juridiske og faktiske vurderinger av inngrepet i den private råderett kan være riktig. Dette spørsmålet bør etter vårt syn utredes nærmere.

Videre gir ovennevnte erfaringer grunnlag for både å stille spørsmål ved om parkeringsreguleringen vil kunne være formålstjenlig og om den vil kunne få uønskede

Coop Norge SA Hovedkontor

Postboks 1173 Sentrum – N-0107 Oslo – Norge

Besøksadresse: Kirkegaten 4

Telefon +47 22 89 95 00 – Telefaks +47 22 41 14 42 – Bankgiro 7050.06.20003

www.coop.no

konkurranssevridende virkninger. På denne bakgrunn vil vi nedenfor komme med noen merknader til lovforslaget, både i fra et arbeidsgiver- og virksomhetsperspektiv;

2. Parkeringslovforslaget fra et arbeidsgiverperspektiv

I høringsnotatet fremgår det at kommunalt pålegg ikke er ment å skulle kunne begrense grunneiere eller andres adgang til å utnytte et parkeringsareal økonomisk, så lenge minimumskravene i kommunens parkeringspålegg oppfylles. Coop finner det uklart hva som menes med dette. For Coop er det av åpenbar interesse å kunne tilby gratis parkering både til ansatte og kunder.

Coop ønsker å være en attraktiv arbeidsplass. Vår lagervirksomhet og mange av våre butikker ligger utenfor bykjernen. For mange av de ansatte innebærer dette relativt lang reisevei mellom hjem og arbeidsplass. Ved flere av våre lagre jobber de ansatte både i 2 og 3-skiftsordninger, noe som betyr at enkelte vil starte på jobb rundt midnatt og reise hjem igjen på morgenen. Vi ser allerede nå i forbindelse med en planlagt flytting av lageret i Oslo at ansatte som bor i bykjernen og ikke disponerer egen bil, gir uttrykk for at de ikke ønsker å jobbe når anlegget er på utsiden av bykjernen. Coop er avhengig av å kunne tilby gratis parkering for sine ansatte dersom man skal klare å få kompetente ansatte.

Innføring av parkeringsavgift vil også fra et arbeidsgiverperspektiv kunne få klare konkurransevridende effekter. For eksempel fordi arbeidsplasser i områder med god kollektivdekning vil bli enda mer attraktive enn de er i dag, og kompetent arbeidskraft vil søke seg bort fra arbeidsplasser i områder med dårligere kollektivtilbud. Arbeidstakere med små barn og arbeidsplass utenfor allfarvei, vil få problemer med å håndtere sin hverdag med levering og henting av barn i barnehage, hvis egen bil ikke kan brukes. I ytterste konsekvens kan dette medføre behov for nedbemanning av ansatte i disse varesentrene.

De som i dag kjører bil til jobb, vil i all hovedsak fortsette med dette uavhengig av avgiftsbelastningen, fordi de faktisk har *behov* for å benytte bilen. Coop stiller seg undrende til at man skal "straffe" ansatte som bor langt unna sin arbeidsplass eller i områder som ikke er dekket av kollektivtransport, med en ekstra avgift. Dette er ofte ansatte som allerede bærer en stor belastning ved lang reise i tid, og som vil få en mer komplisert hverdag dersom de blir tvunget bort fra bruk av egen bil. En fulltidsarbeidende vil med en parkeringsavgift på kroner 10,- per time få en årlig merkostnad i størrelsen 16.-17.000,- kroner. På samme måte fremstår det som underlig at man legger til rette for å "straffe" arbeidsgivere som velger å legge sin virksomhet utenfor bykjernen og i mer spredte strøk.

Vi ser også andre negative sider ved betaling av parkering, som ikke er berørt i høringsnotatet. Dersom et påbud om parkeringsavgift skal være effektivt, må det følges opp av kontrolltiltak. Dette kan medføre øket "overvåkning" av de ansatte, uten at arbeidsgiver i realiteten har behov for denne overvåkingen. Videre vil behovet for å benytte eksterne vaktelskaper øke, noe som igjen betyr flere biler og økt trafikk.

I tilknytning til våre lager skjer inn og utkjøring av varer nesten døgnekstremt. I forbindelse med dette vil det være behov for midlertidig parkering av kjøretøy. Coop legger til grunn at denne parkeringen vil være omfattet av unntaket i § 3 tredje ledd nr. 5. Bestemmelsen er imidlertid uklar. Hvem skal for eksempel ha det avgjørende ord med hensyn til om motorvognen er nødvendig for utførelsen av arbeidet eller ikke? Coop anser at arbeidsgiver/grunneier alene må kunne ta denne beslutningen, da kommunen umulig kan ha full oversikt over hvilke behov som foreligger.

3. Parkeringslovsforslaget fra et virksomhetsperspektiv

I handel er best mulig tilgjengelighet for kundene en stor konkurransefaktor. For dagligvarebransjen er beliggenhet den absolutt mest konkurransesensible faktoren. Etter Coops mening er det ikke tatt nok hensyn til dette i forslaget. Det vil nå bli opp til skiftende politiske hensyn lokalt, å påvirke konkurransen ved å sette forskjellige parkeringsregimer opp mot hverandre, og dermed vil kommunene i en viss grad styre kundestrømmene. Det kan være noen politiske og planfaglige synspunkter som taler for dette, men dette må i større grad veies opp mot virkningen på eksisterende og fremtidig konkurransesituasjon i handelsbransjen.

Dersom kommunene bruker parkeringspolitikk for aktivt som bilbegrensende tiltak kan dette virke konkurransevridende og hemmende både for sentrumshandel og for handel fra større handelssentra. Ikke bare konkurransevridende mellom kommunene som allerede i dag driver aktiv politikk for å hindre handelslekkasje til nabokommunen, men også innenfor kommunegrensene. Vil dette kunne motvirkes gjennom en eventuell regional samordning mellom kommuner? Som en stor eiendomsbesitter i Norge er Coop's erfaring at dette ofte ikke skjer i en konkurransesituasjon mellom kommuner og regioner når kampen står om arbeidsplasser og handel.

Å tro at kundene skal gå over til kollektivtransport for sin dagligvarehandel i et spredt bosatt Norge, fremstår som lite realistisk. Mange har en avstand til sin nærmeste butikk slik at det å gå, sykle, ta bussen, eller toget, og så tilbake fra butikken med varene ikke vil være et reelt valg. Når det gjelder dagligvarehandel er jo dette noe som alle må handle og ikke noe som en kan velge bort. Det fremstår også som lite realistisk å tro at barnefamilier og bevegelseshemmede skal benytte seg av kollektivtransport når de skal handle dagligvarer, hvilket i realiteten betyr at man påfører allerede pressede grupper ytterligere økonomisk belastning.

I tillegg vil dette forslaget koste Coop anslagsvis 250 millioner kroner bare i innkjøp av parkeringsautomater, om vi regner kun selve automaten. Innstallering og driftskostnader vil komme i tillegg. Parkeringsavgiften vil trolig ikke kunne finansiere de løpende totalkostnader ved en slik ordning. Foruten forbrukerne vil forslaget også legge en betydelig økonomisk byrde på samvirkelagene ut i distriktene.

Som et virkemiddel for å motvirke utdøende bysentrum, ser Coop at det også er en mulighet for kommunene til å kunne ilegge kjøpesentrene parkeringsrestriksjoner slik at det vil være like parkeringsrestriksjoner som i sentrum. Etter Coops mening vil dette faktisk kunne innebære en økt trafikk i bysentra, enn det vil generere mindre trafikk mot kjøpesentrene, og dermed kunne virke mot forslaget grunnleggende formål som et bypolitisk virkemiddel.

Det er etter alle praktiske hensyn usannsynlig at kollektivtransport vil ta over for bilen uansett parkeringsgebyr eller ikke for de aller fleste av våre butikklokaler. Da måtte i tilfelle gebyrene bli så høye at handel i praksis ikke vil foregå. Det som da vil kunne skje er at kunden legger ut på en enda lenger biltur til neste butikk. Folk kan ikke velge å handle nødvendige dagligvarer eller ikke, på samme måte som de kan for andre kommersielle tilbud.

Ved å gi regional og lokal mulighet for å innføre betalingsparkering på privat grunn, gir staten kommunene åpenbart et virkemiddel som kan være effektivt for å styre trafikk. Samtidig åpner det for en forskjellsbehandling som trolig vil påvirke konkurransesituasjonen i en konkurranseutsatt bransje i meget stor grad. Lovforslaget ser ut til å gi kommunene et betydelig skjønnsbasert handlingsrom på forskriftsnivå hvor konkurransevridende virkninger synes å være akseptable bare disse ikke blir for «urimelig store». Dette er etter vårt syn utilfredsstillende. Videre finner vi grunn til å spørre om handlingsrommet som her gis er egnet til å kunne fremme lovens formål, siden det her som nevnt ovenfor kan åpnes for allokering av trafikk uten en reell reduksjon. Miljøet er nødvendigvis ikke tjent med en flytting av miljøutfordringene.

Lovforslagets § 5 fremstår også som svært vanskelig å håndheve. Butikker vil for eksempel gjennomgående ha tilbud og rabatter til sine kunder. Det vil være bortimot umulig å avgjøre hvilke tilbud og rabatter som tilbys for å motvirke effekten av den nye avgiften og hvilke som bare er motivert av vanlige økonomiske hensyn.

For handelsreiser kan derfor innføring av et minimums avgiftnivå, for noen områder like gjerne gi økt som redusert biltrafikk. Dette fordi reisemål lenger unna blir et alternativ.

4. Oppsummering

Coop mener at den reelle muligheten for at forslaget vil kunne medføre konkurransevridninger, både fra et arbeidsgiver- og virksomhetsperspektiv, er stor.

Coop stiller seg svært tvilende til om forslaget gode intensjon om reduksjon av miljøbelastningen er mulig å oppnå gjennom det foreskrevne tiltak. Forslaget tar heller ikke de nødvendige hensyn til en næring som sysselsetter 360.000 mennesker i Norge. Pålegget om parkeringsregulering gir betydelige utgifter til investeringer, drift av anlegg, kontroll og

tilsyn som både ansatte og kunder vil oppfatte som unødvendig, og som kundene og de næringsdrivende vil måtte ta utgiftene med.

Det er vår oppfatning at det ikke er gjennomført noen tilstrekkelig analyse av de økonomiske konsekvenser forslaget vil medføre for utleier/grunneier, leietakere og arbeidsgivere. Deres interesser er således ikke tilstrekkelig hensyntatt i lovforslaget.

Coop mener derfor at departementet ikke bør gå videre med forslaget i sin nåværende form, og at det bør foretas større analyser av virkningene av en slik omfattende reform før eventuell regulering gjennomføres.

Med vennlig hilsen
Coop Norge SA



Ola Strand
Administrerende direktør



Håkon Ødegaard
Næringspolitisk sjef